МОСКВА

Активный Отдых

Журнал для тех, кто умеет отдыхать

№3 2018

охота • рыбалка • путешествия • приключения • пейнтбол • серфинг • дайвинг и многое другое

Почему мы ездим

SUP-йога

Богатство севера еще и в культуре

«МОРЕХОДОСТЬ - СКОРОСТЬ»

по Алтаю на «Уралах»

4 623721 061905

Kizlyar Supreme
Superior Russian Knives
www.kizlyarsupreme.com

дорога ветра

ATAMAN

18+

РЕКЛАМА

КЛИНОК

ТРАДИЦИИ И СОВРЕМЕННОСТЬ

38-я международная
выставка-продажа

1 – 4
ноября
2018

Нож «Атака»
Кузница «Железные братья»

ВЫСТАВКА ПРОВОДИТСЯ
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ДЕПАРТАМЕНТА
КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ
МИНИСТЕРСТВА КУЛЬТУРЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Оргкомитет выставки:
тел: 8(499) 559-99-26
www.exponica.ru
www.экспоника.рф

Журнал «Активный отдых».

Москва, КВЦ "Сокольники"
павильон №4

Вырезанный макет дает право на одно бесплатное посещение выставки.

охота • рыбалка • путешествия • приключения • пейнтбол • серфинг • дайвинг и многое другое

Активный Отдых МОСКВА

Журнал для тех, кто умеет отдыхать • №3(32) • 2018

СОДЕРЖАНИЕ

Мото

Международный чемпионат по шоссейно-кольцевым мотогонкам RSBK 2

Почему мы ездим 4

На волне

SUP-йога: расслабиться и поймать баланс..... 8

Проект

Богатство севера еще и в культуре 12

Водная техника

Мореходность - скорость..... 20

Внедорожники

Самый надежный пикап для активного отдыха 26

Ножи

Рожденный, чтобы хорошо резать... 28

Путешествие

По Алтаю на «Уралах» 30

НА ПЕРВОЙ ОБЛОЖКЕ:

Модель: Лана ИВАНОВА
Фотограф: Дарья РИЧАРДСОН @mauritius_photographer
Локация: Maradiva Villas Resort & Spa

ВНИМАНИЕ!

НЕ ЗАБУДЬТЕ ПОДПИСАТЬСЯ!

индекс **43477**

ПО ОБЪЕДИНЕННОМУ КАТАЛОГУ

"ПРЕССА РОССИИ"

ЖУРНАЛ

"АКТИВНЫЙ ОТДЫХ МОСКВА"

Учредитель
Арсен Алексанян

И. о. главного редактора
Виктор Карпов

Директор по развитию
Арсен Алексанян

Дизайн и верстка
Ирина Строкина

Реклама
Ольга Ющенко

Консультанты
Вадим Андреев
Анна Орлова
Стас Орлов
Владимир Филиппов
Алексей Чернушенко

Редакция:
107150, Москва, ул. Бойцовая, д. 22, стр. 3
Тел.: (499) 34-34-583, 8-926-124-58-25

www.activemsk.ru
e-mail: active.msk@yandex.ru; activemsk@yandex.ru

Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов.
Перепечатка материалов и фотографий возможна только с письменного разрешения редакции.
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС77-53311 от 22 марта 2013 года

Издатель
ООО «А-МЕДИА»

Тираж
35 000 экз.

Отпечатано в ООО"ЮНИОН ПРИНТ" г. Нижний Новгород
Цена свободная.

@activemsk facebook/activemsk

Международный чемпионат по шоссейно-кольцевым мотогонкам RSBK

RSBK – ГЛАВНЫЙ ЧЕМПИОНАТ ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫМ МОТОГОНКАМ В РОССИЙСКОМ МОТОСПОРТЕ. ПРОВОДИТСЯ ЕЖЕГОДНО С 2012 ГОДА НА ВЕДУЩИХ ТРАССАХ СТРАНЫ. ЗА ВЕСЬ СЕЗОН, ЧЕМПИОНАТ ПОСЕЩАЮТ БОЛЕЕ 18 000 ЗРИТЕЛЕЙ, А ТАКЖЕ СВЫШЕ 250 СРЕДСТВ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ.

Международные соревнования RSBK собирают сильнейших мотогонщиков из разных стран мира и за сезон 2017 в этапах Российского Супербайка приняло участие 145 пилотов.

Деятельность RSBK направлена на развитие мотоспорта, поддержку инициатив и проектов, связанных с мотоспортом, а также расширение и укрепление международного сотрудничества в области мотоспорта.

RSBK также проводит и прямые видеотрансляции с гоночных этапов, которые могут просматривать огромное количество зрителей по всему миру.

КАЛЕНДАРЬ RSBK – 2018:

1 этап — 19 мая NRING (Нижегородская область)
2 этап — 12 июня MOSCOW RACEWAY (Волоколамский Район Московская область)
3 этап — 23 июня ADM Raceway (Московская обл. Раменский р-н)
4 этап — 21 июля NRING (Нижегородская область)
5 этап — 4 августа ADM Raceway (Московская обл. Раменский р-н)
6 этап — 18 августа MOSCOW RACEWAY (Волоколамский Район Московская область)

Более подробную информацию о чемпионате можно найти на официальном сайте: **www.sbkrussia.ru**

Лариса БУТЫРИНА (мотошкола MOTOLEON.RU)

фото: Лев Антонян

Почему мы ездим

фото: Лев Антонян

«Рожденный летать, нормально ездить не сможет...»

На эту тему уже написано немало статей и обсуждений на профильных форумах, даже снят одноименный фильм, где на основе интервью живых людей и их историй можно соприкоснуться с разными гранями жизни байкеров, их чувствами и эмоциями. Не без доли ванильного романтизма, разумеется. Но, — это кино и в нем есть место дублям и репетициям.

ДА, МОТОЦИКЛ РАБОТАЕТ КАК АНТИСТРЕСС И АНТИДЕПРЕССАНТ: КАЖДЫЙ ВСПОМНИТ КАК В ТАПКАХ И КУРТКЕ НА ГОЛОЕ ТЕЛО НАВОРАЧИВАЛ КРУГИ ПО РАЙОНУ, УСПОКАИВАЯ РАЗБУШЕВАВШИЕСЯ ЭМОЦИИ И МЫСЛИ.

В жизни же, если обратиться к ценителю 2-х колес, он, как правило, теряется — и не потому, что нечего

ответить. Как раз наоборот, — в нем живет слишком яркая гамма чувств, чтоб передать словами...

Да, мотоцикл перечеркивает статус и должностные инструкции: каждый, кто ездит на мотоцикле, прежде всего — мотоциклист, а только потом — врач, банкир, актер, ITшник или валютный миллиардер.

Да, мотоцикл работает как антистресс и антидепрессант: каждый вспомнит как в тапках и куртке на голое тело наворачивал круги по району, успокаивая разбушевавшиеся эмоции и мысли.

Да, мотоцикл удобен и практичен: каждый, кто ездит, знает насколько мобильнее и экономичнее становится перемещение себя, будь то в плотном трафике мегаполиса или же в преодолении расстояний с периферии.

И, да, мотоцикл особенно нежно почесывает тщеславие: он выделяет из толпы себе подобных, он дарует внимание на дорогах и вне, он дает возможность чувствовать себя особенным, не таким как все...

Но и это все вряд ли дает полноценный ответ.

ОЩУЩЕНИЕ МОМЕНТА: ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС – ВОТ, ЧТО ГЛАВНОЕ! НА ВОЛНЕ МАССОВЫХ УЧЕНИЙ, ПРАКТИК И ПСИХОАНАЛИЗА МЫ ЧАСТО СЛЫШИМ: «БУДЬ В МОМЕНТЕ. ЖИВИ ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС. НЕ УБЕГАЙ, НО ЦЕНИ ПРОШЛОЕ – ОНО МНОГОМУ НАУЧИЛО ТЕБЯ. НЕ ТРЕВОЖЬСЯ, ВЕРЬ В БУДУЩЕЕ – ОНО ВСЕЦЕЛО ПРИНАДЛЕЖИТ ТЕБЕ. ЖИВИ ТОЛЬКО В НАСТОЯЩЕМ, ТОЛЬКО СЕГОДНЯ, ТОЛЬКО СЕЙЧАС...». ТАКИЕ И ПОДОБНЫЕ ФОРМУЛИРОВКИ ЕЖЕДНЕВНО ВСТРЕЧАЮТСЯ НАМ В ЛЕНТАХ НОВОСТЕЙ СОЦРЕСУРСОВ, В РЕКЛАМЕ, НА МАСТЕР-КЛАССАХ И ВЕБИНАРАХ РАЗНОПЛАНОВЫХ КОУЧ-ЭКСПЕРТОВ. МНОГИЕ ГОВОРЯТ, ЧТО НАДО ДЕЛАТЬ, НИКТО НЕ ОБЪЯСНЯЕТ КАК!

Мот дает это ощущение на уровне понимания.

Всякий раз, подходя к своему мотоциклу, ты осознаешь хрупкость всей жизни, абсолютную свою незначительность в этом мире. Ты надеваешь шлем, включаешь зажигание и понимаешь, что пункта назначения можешь и не достигнуть. Но прогреваешь мотор, врубаешь передачу и едешь. Иногда с колким холодком где-то под термухой, иногда в эйфорически приподнятом настроении, иногда с раздражением..., но все это незаметно растворяется в паре-другой пройденных километров. А дальше... дальше есть только ты, твой мотоцикл, и полное наслаждение одиночеством.

У тебя во власти больше ста лошадиных сил, но ты не стремишься открыть гашетку до отсечки. Ты крепко держишь всю эту мощь ногами, смотришь прямо, чуть на опережение событий, изредка улавливая боковым зрением ситуацию вокруг тебя, и с легкостью объезжаешь препятствия

на своем пути. Ты самоценен в этот момент, ты гармоничен с самим собой и со всем своим несовершенством. Тебе не нужно ничего никому доказывать. Тебе больше не хочется менять реальность...

Обратите внимание на выражение глаз мотоциклиста, когда он снимает шлем после заезда, тренировки или городского проката: лицо помятое, волосы взъерошены, во взгляде — абсолютное счастье. То самое, что в глазах смотрящего. А в теле - эйфорическое состояние полной расслабленности. Его не описать словами... Это, к слову, и есть одна из причин по которой ценители 2-х

ВСЯКИЙ РАЗ, ПОДХОДЯ К СВОЕМУ МОТОЦИКЛУ, ТЫ ОСОЗНАЕШЬ ХРУПКОСТЬ ВСЕЙ ЖИЗНИ, АБСОЛЮТНУЮ СВОЮ НЕЗНАЧИТЕЛЬНОСТЬ В ЭТОМ МИРЕ. ТЫ НАДЕВАЕШЬ ШЛЕМ, ВКЛЮЧАЕШЬ ЗАЖИГАНИЕ И ПОНИМАЕШЬ, ЧТО ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ МОЖЕШЬ И НЕ ДОСТИГНУТЬ. НО ПРОГРЕВАЕШЬ МОТОР, ВРУБАЕШЬ ПЕРЕДАЧУ И ЕДЕШЬ. ИНОГДА С КОЛКИМ ХОЛОДКОМ ГДЕ-ТО ПОД ТЕРМУХОЙ, ИНОГДА В ЭЙФОРИЧЕСКИ ПРИПОДНЯТОМ НАСТРОЕНИИ, ИНОГДА С РАЗДРАЖЕНИЕМ..., НО ВСЕ ЭТО НЕЗАМЕТНО РАСТВОРЯЕТСЯ В ПАРЕ-ДРУГОЙ ПРОЙДЕННЫХ КИЛОМЕТРОВ. А ДАЛЬШЕ... ДАЛЬШЕ ЕСТЬ ТОЛЬКО ТЫ, ТВОЙ МОТОЦИКЛ, И ПОЛНОЕ НАСЛАЖДЕНИЕ ОДИНОЧЕСТВОМ.

фото: Лев Антонян

колес и теряются с ответом: «Почему мы ездим?» Это состояние почти как оргазм, но более объемнее что ли. То самое ощущение — ты здесь и сейчас. Ты — живой. А значит, все еще можно изменить, все еще можно наладить.

Жизнь скоротечна и меняется с каждым мгновением. Уметь быть готовым к переменам, уметь маневрировать — то, что дает мотоцикл.

Вот почему мы ездим!

А если чисто по-девичьи ответить: «Ездим потому что нравится!» Для многих женщин это гораздо более исчерпывающий аргумент, чем все описанное выше.

Делай, что нравится. Живи. Маневрируй. Учись.

Международная выставка-ярмарка

ТЕРРИТОРИЯ
охоты
рыбалки
туризма

4-7 октября
2018

Крокус Экспо
Павильон 3, зал 12

Организатор:
Крокус Экспо
Международный выставочный центр

реклама 12+

www.safariexpo.ru
Тел.: +7 (495) 223-42-18

РЕКЛАМА

ATAMAN
www.atamanguns.ru

ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ ВИНТОВКИ
АКСЕССУАРЫ

НОВИНКИ

ООО «МЗВО»
+7 (495) 9847629

РЕКЛАМА

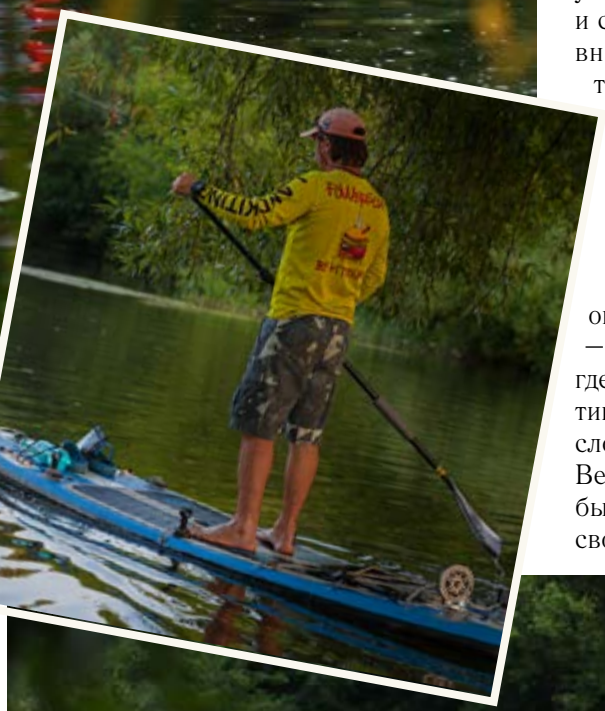
SUP-ЙОГА: РАССЛАБИТЬСЯ И ПОЙМАТЬ БАЛАНС

ЛЕТО. ТИХИЙ ТЕПЛЫЙ ВЕЧЕР У РЕКИ КОЛОМЕНКИ. ВНИМАНИЕ ПРОХОЖИХ ПРИВЛЕКАЕТ НЕПРИВЫЧНОЕ ГЛАЗУ ЗРЕЛИЩЕ: НА ВОДЕ СОБРАНЫ В РИСУНОК В ВИДЕ ЦВЕТКА ЯРКО-СИНИЕ ДОСКИ, ВНЕШНЕ ПОХОЖИЕ НА ТЕ, ЧТО ИСПОЛЬЗУЮТ ДЛЯ СЕРФИНГА, ТОЛЬКО НАДУВНЫЕ И НЕМНОГО ТОЛЩЕ. НА ДОСКАХ В ПОЗЕ ЛОТОСА СИДЯТ ЛЮДИ, А ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО МИНУТ НАЧИНАЮТ ВЫПОЛНЯТЬ УПРАЖНЕНИЯ. ПРИГЛЯДЫВАЕШЬСЯ И ПОНИМАЕШЬ: УПРАЖНЕНИЯ ПОХОЖИ НА АСАНЫ ИЗ ПРАКТИКИ ЙОГИ. ТОЛЬКО ВМЕСТО КОВРИКА – ЭТИ ЯРКИЕ ДОСКИ, А ПОД НИМИ НЕУСТОЙЧИВАЯ ПОВЕРХНОСТЬ РЕКИ, НА КОТОРОЙ ПРАКТИКУЮЩИЕ СТАРАЮТСЯ БАЛАНСИРОВАТЬ.
ПРОШЛО 2 ГОДА. ЛЮДИ НА ДОСКАХ ПО-ПРЕЖНЕМУ ОБРАЩАЮТ ВЗГЛЯДЫ ПРОХОЖИХ, НО ТЕПЕРЬ МНОГИЕ ЗНАЮТ, ЧТО ДОСКИ НАЗЫВАЮТСЯ САПЫ, ЗАНЯТИЯ ПО ДЕМОНСТРАЦИИ АСАН НА НИХ — ЭТО SUP-ЙОГА, А ИНСТРУКТОР МАРИЯ САШКИНА – ПЕРВЫЙ В ПОДМОСКОВЬЕ ЕЕ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬ.

Анна РУДАКОВА
vk.com/suptapru, сапсёрфинг.рф

«Все получилось случайно, — вспоминает Мария. — Я отдыхала с семьей на пляже в Коломне, когда увидела проплывающего на сапе человека. Знаете, это такая доска, на которой серфер стоя перемещается по воде посредством гребли веслом. Сначала я не поверила своим глазам: в Коломне сапсерфинга как движения не было и мало кто вообще о нем знал. Сергей Глухов стал первым. Он купил девять досок и начал потихоньку продвигать этот вид спорта у нас. И когда я заметила его, мне сразу пришла в голову мысль попробовать выполнить на доске несколько асан, ведь о таком направлении йоги я знала — правда, популярно оно было только за рубежом. Я подошла к Сергею, мы познакомились, и я выполнила на сапе несколько простейших асан. Затем те, что посложнее, включая стойку на голове. Доска оказалась устойчивой. Вот тогда у меня и родилась идея реализовать проект по sup-йоге в Коломне».

Впервые практика йоги на воде прошла в августе 2016 года. На занятие пришли 7 человек. Сначала Сергей провел инструктаж — это обязательное условие перед каждым занятием на воде с использованием сапа. Затем, чтобы практикующие привыкли к доске, для них устроили небольшую прогулку по Коломенке, и только после того, как каждый поймал баланс и овладел навыками перемещения по воде, приступили к sup-йоге. Как рассказывает сама Мария, она очень волновалась: проводить занятия такой направленности для нее было в новинку. Но все прошло хорошо. Практикующие были в восторге. А еще все как один отметили: выполнение тех же асан на воде



ЙОГА НА ДОСКЕ – ЭТО ОТЛИЧНАЯ ТРЕНИРОВКА НАВЫКА БЫТЬ ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС. НА ДОСКЕ ОЩУЩАЕТСЯ ЕДИНСТВО С ПРИРОДОЙ, – ЭТО ОЧЕНЬ МЕДИАТИВНОЕ ЗАНЯТИЕ, ГДЕ МОЖНО ДОБИТЬСЯ СПОКОЙСТВИЯ И ТИШИНЫ УМА.

и коврике — это колоссальная разница.

«НА ДОСКЕ ОЩУЩАЕТСЯ НАСТОЯЩАЯ ГАРМОНИЯ СО СВОИМ ТЕЛОМ. ВЕДЬ ЕСЛИ ВЫ НЕПРАВИЛЬНО ПЕРЕНЕСЕТЕ ВЕС, ТО ДОСКА СРАЗУ ЖЕ ДАСТ ВАМ ОБ ЭТОМ ЗНАТЬ, — комментирует Мария. — Поскольку в процессе занятия по sup-йоге вам постоянно приходится находить и держать баланс, тело напрягается больше, нежели во время занятий в зале. А еще sup-йога учит сосредотачиваться на себе и своем теле и не обращать внимания на посторонние вещи, такие как: взгляды прохожих, звуки природы, шум города».

Йога на доске — это отличная тренировка навыка быть здесь и сейчас. На доске ощущается единство с природой, — это очень медиативное занятие, где можно добиться спокойствия и тишины ума. Как и в любой йоге, слово «баланс» здесь ключевое. Ведь, с одной стороны, ты должен быть внимательным к каждому своему движению, а с другой — отпустить мысль о контроле над внешней ситуацией.

Советы начинающим от Марии Сашкиной:

- Начинать практику по sup-йоге нужно с разминки. Разогрев мышц — важная часть в любой йоге. Нужно обязательно проработать суставы. Если вы плохо разогрелись, то почти наверняка неправильно выполните упражнения, помните это! Обычно гимнастика для суставов перед sup-йогой длится 15—20 минут.
- Знакомство с доской начинается с позы сидя. Сядьте на колени. Держитесь ближе к центру доски. Если чувствуете себя уверенно — попробуйте постоять на доске и поймать баланс. Сконцентрируйте внимание на себе. У вас получится!
- Если расслабиться на сапе не получается, аккуратно походите на нем взад-вперед или вокруг себя. Это должно помочь.
- Получилось? Отлично! Самое время приступать к выполнению асан. Начинать лучше с простейших поз лежа — шавасаны.

Она точно получится с первой попытки! Следующий шаг — асаны сидя и в упоре.

- Сделайте растяжку шеи. Оставаясь в позе сидя, захватите голову с одной стороны рукой с противоположной стороны. Наклоните голову и помогайте рукой вытягивать шею. Проделайте то же самое другой рукой. Не забывайте фокусироваться на своем дыхании.
- Сделайте «бабочку». Для этого согните обе ноги в коленях и придвиньте стопы к себе. Соедините подошвы и пятки, возьмитесь ладонями за стопы и максимально придвиньте пятки к промежности. Опустите бедра на пол, коснитесь пола коленями. Оставайтесь в этом положении 30-60 секунд, дышите ровно.
- Пашчимоттанасана. Сядьте прямо, ноги вытяните, спину выпрямите. Начните наклоняться вперед от таза. Следите за тем, чтобы не сгибалась спина.
- Всем известная поза «кошка-корова» — отличное упражнение, которое разогреет ваш позвоночник и снимет с него нагрузку. Поставьте ладони под плечами, колени на ширине таза. Удостоверьтесь, что хорошо стоите. Исходная позиция — спина ровная, никаких прогибов в пояснице, голова — продолжение шеи. Начните прогибаться от поясницы и к шее так, чтобы прочувствовать движение каждого позвонка. Конечная точка — голова запрокинута вверх, горло полностью открыто. Дальше начните обратный прогиб, выгибая спину вверх как можно сильнее, голова опускается вниз. Повторять эти движения необходимо от 1 минуты до 3. Вы сразу почувствуете тепло во всем теле, а боли спины сразу пройдут.
- Если эти асаны у вас сделать получилось, самое время переходить к более сложным. Планка, собака мордой вверх, собака мордой вниз, шпагаты, поза

воина, стойка на голове. Все зависит от вашей подготовки. Помните: те асаны, которые вы делаете на сапе, гораздо сложнее, а потому эффективней тех, что выполняются на коврике.

Сейчас занятия по sup-йоге в Коломне проходят регулярно каждое лето — с июня по сентябрь. В пользование практикующих предоставлены одиннадцать досок, разных по размерам, ведь доска подбирается по росту и весу человека. На каждой доске есть нескользящий коврик. Конкретного места занятий по sup-йоге нет, они всегда разные: иногда у конькобежного центра «Коломна», иногда выше или ниже по реке. Сделано это специально, чтобы практикующие не успевали привыкать к обстановке, и йога на воде не превратилась в рутину. Каждое занятие длится 3 часа, в это время входит инструктаж, прогулка по реке и непосредственно сама sup-йога. После практики можно получить на память красивые фотографии.

Многие новички и те, кто хочет попробовать sup-йогу, спрашивают про падения. Возможно ли упасть во время практики с доски в воду?

За трехлетнюю практику sup-йоги Мария помнит только два таких случая. Первый из них связан с излишней самоуверенностью молодого человека, второй — со случайностью. Поэтому можно смело сказать, что если практикующий не будет отвлекаться, то падение ему не грозит. Но даже в таких случаях рядом с группой всегда находится инструктор по сапсерфингу, который окажет помощь, если что-то пойдет не по плану. Также в качестве обязательного атрибута для занятия есть плавательный круг — он никогда не бывает нужен, но так полагается по технике безопасности. Кстати, по ней также желательно, чтобы практикующий умел плавать, но зачастую это больше рекомендация, чем необходимость: если в группе есть человек, не умеющий плавать, занятия проходят на мелководье, поближе к берегу.
Еще один частый вопрос — возраст практикующих. Но здесь однозначного ответа нет.

ЗАНИМАТЬСЯ SUP-ЙОГОЙ МОЖЕТ И ПОДРОСТОК, И ПОЖИЛОЙ ЧЕЛОВЕК. ГЛАВНОЕ – ЭТО ЖЕЛАНИЕ И ВОЗМОЖНОСТЬ СОХРАНЯТЬ БАЛАНС.

Иногда на занятия приходит мама с ребенком, который тоже очень хочет попробовать постоять на сапе, и тогда мама просит разрешения находиться с ним на одной доске. Мария в таких просьбах обычно не отказывает, и после прогулки, пока мама выполняет асаны, ребенок может тихонечко посидеть на корме доски. Но, обязательно в жилете.

Конечно, одна из особенностей йоги на природе заключается в зависимости от погоды, которая бывает капризна, а потому о занятии по sup-йоге лучше узнавать ближе к планируемой дате.

БОГАТСТВО СЕВЕРА

ЕЩЕ И В КУЛЬТУРЕ

Ольга ГРЕКОВА

РУССКИЙ СЕВЕР БОГАТ НЕ ТОЛЬКО ПОЛЕЗНЫМИ ИСКОПАЕМЫМИ, НЕ ТОЛЬКО ЦЕННЫМИ ЗАПАСАМИ РЫБЫ. РУССКИЙ СЕВЕР – ЭТО ЕЩЕ И БОГАТЕЙШЕЕ КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ, КОТОРОЕ ПОКА, К СОЖАЛЕНИЮ, НЕ СТОЛЬ ИЗВЕСТНО НЕ ТОЛЬКО ЖИТЕЛЯМ БОЛЕЕ ЮЖНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ, НО И САМИМ СЕВЕРЯНАМ.

Российская Арктика имеет огромное историко-культурное наследие и представляет интерес как с точки зрения занятости людей, так и с точки зрения туристического потенциала. Не секрет, что большой притягательностью для путешественников служит самобытный уклад КМНС.

Не зря туристы стремятся в Ловозеро Мурманской области, чтобы пожить в саамских домиках и попробовать пирожки с северной ягодой морошкой, едут в труднодоступный город-призрак Иультин, что на Чукотке, чтобы понять и узнать, как в 30-х годах прошлого века в отрогах Эквыатапских гор открыли крупнейшее в мире месторождение вольфрама и олова. А если есть турист, значит, и отведать он захочет что-то из местной кухни – а это и лососевый суп, и палочки из оленины. Вот и раздолье для организации малого или среднего бизнеса.

Давно понятно, что то историко-культурное богатство, которым обладает Россия, велико и оно может служить как основой для брендинга территории, как, например, памятник защитникам Советского Заполярья в годы Великой Отечественной войны («Алеша») в Мурманске, изображение которого часто можно встретить на сувенирной продукции, так и поводом для событийных мероприятий. Есть, к примеру, на Таймыре такой праздник Аргиш («кочевье»), в ходе которого вы получите необходимые навыки жизни в тундре — научитесь устанавливать чум или запрягать оленей в упряжку. Историко-культурное наследие представляет собой и неисчерпаемый ресурс для развития образовательных технологий в учебных заведениях.

НЕ СЕКРЕТ, ЧТО БОЛЬШОЙ ПРИТЯГАТЕЛЬНОСТЬЮ ДЛЯ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ СЛУЖИТ САМОБЫТНЫЙ УКЛАД КМНС.НЕ ЗРЯ ТУРИСТЫ СТРЕМЯТСЯ В ЛОВОЗЕРО МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ, ЧТОБЫ ПОЖИТЬ В СААМСКИХ ДОМИКАХ И ПОПРОБОВАТЬ ПИРОЖКИ С СЕВЕРНОЙ ЯГОДОЙ МОРОШКОЙ...

Творчество местных писателей и художников изучается в школах.

Народное творчество как бизнес

В последнее время стало модным пробовать местную кухню северных народов. Строганина, пирожки с брусникой, рыбники с палтусом или вяленая оленина не только радуют туристов, но также дают развитие малому и среднему предпринимательству. Не зря многие арктические регионы, например, Таймыр, Хакасия получили статус ТОСЭР (территорий опережающего социально-экономического развития). Предпринимательство в Заполярье является стратегическим фактором, определяющим устойчивое развитие экономики макрорегиона. Именно поэтому, в ТОСЭР будут работать преференции для малого и среднего бизнеса, упрощен порядок получений

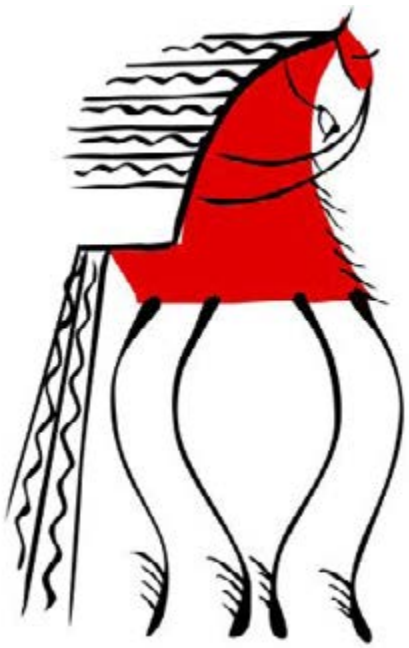
разрешений на строительство, подключения к электросетям, на ввоз оборудования и так далее.

Народное творчество дает широкий ресурс для организации бизнеса.

Народные промыслы как ресурс развития

Несмотря на то, что более 30 нормативных актов регламентируют оказание той или иной помощи в содействии развитию народного промысла, препятствия для его распространения есть. У мастеров возникают проблемы с реализацией товаров народного творчества и по причине большого количества дешевой подделочной продукции на рынке.

«...ДЕТЯМ ОЧЕНЬ ВАЖНО ЗНАТЬ СВОЙ КУЛЬТУРНЫЙ КОД, КОТОРЫЙ ЗАШИФРОВАН В КАЖДОМ АУТЕНТИЧНОМ НАРОДНОМ РИСУНКЕ, В КАЖДОМ СТЕЖКЕ ВЫШИТОГО РУШНИКА».



Наталья Беляева, заместитель Постоянного представительства Республики Карелия при Президенте России, рассказала на заседании дискуссионного клуба Проектного офиса развития Арктики “ПОРА”, что в республике развивается более 20 видов традиционных ремесел. Например, заонежская вышивка или плетение из бересты, даже есть коммерческое предприятие «Карельские узоры», которое специализируется на товарах народного промысла, а также существуют несколько десятков индивидуальных мастеров-ремесленников, но пробиться им к покупателю сложно именно из-за наплыва китайских подделок. Выход Беляева видит в пропаганде «именно бытового использования этих товаров. Необходимо говорить о них не только как о сувенирах, но и как о предметах, которые можно использовать при оформлении интерьера. Ведь раньше национальные промыслы и ремесла развивались потому, что это было необходимо в быту. Также можно продвигать народные изделия через взаимодействие с турфирмами. Например, разрабатывать туристические маршруты, в которых можно было бы что-то своими руками попытаться создать и научить путешественников — разное для разного возраста и люди могут этим заинтересоваться”.

Не секрет, что сегодня туристический бизнес — это удобно и красиво, но многое, к сожалению, обезличено. Экспертам, собравшимся на Дискуссионный клуб “ПОРА” хотелось бы, чтобы на северных территориях развивались именно такие виды туристических гостиниц, деревень, которые бы отражали самобытность региона.

Народные промыслы — это и ниша для развития женского предпринимательства. Активное участие в построении женского бизнеса принимают женщины из Архангельска, Красноярского края. В основном -это рукоделие.

Наталья Рыбальченко, бренд-стратег компании “Point. Точка развития”, поделилась опытом использования народных образов при формировании бренда территорий Архангельской области. В работе над образом региона женщины используют и лен, и коряги, и бересту. Например, из бересты делают не только традиционную кухонную утварь, но и карты или элементы дизайна.

По информации Министерства культуры РФ, в настоящее время в Красноярском крае функционирует шесть Домов ремесел, которые являются зональными центрами по сохранению, развитию ремесел, передаче опыта и мастерства подрастающему поколению.

Сергей Майоров, эксперт по инновационному развитию экспертного центра «ПОРА», выразил мысль, что культурное развитие северных территорий необходимо для повышения качества жизни людей: «Развитие, образование — это все очень хорошо, но нашей целью

«РАЗВИТИЕ, ОБРАЗОВАНИЕ – ЭТО ВСЕ ОЧЕНЬ ХОРОШО, НО НАШЕЙ ЦЕЛЬЮ ДОЛЖНО БЫТЬ ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ В СЕВЕРНЫХ РЕГИОНАХ И С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ КУЛЬТУРЫ. НЕОБХОДИМО, ЧТОБЫ ЛЮДЯМ БЫЛО, ЧТО ВСПОМНИТЬ, ЧЕМ ГОРДИТЬСЯ».

должно быть повышение качества жизни людей в северных регионах и с точки зрения культуры. Необходимо, чтобы людям было, что вспомнить, чем гордиться».

А гордиться есть чем. Север России богат на культурные достопримечательности. Это и памятники природы, например, столбы выветривания Маньпупунер в республике Коми и народное творчество Архангельской области, например, холмогорская резьба по кости, которой занимаются архангелогородцы уже более 400 лет, это и театральное искусство Мурманска. В марте 2018 актриса Мурманского областного драматического театра Алла Журавлева впервые стала обладательницей Российской национальной театральной премии «Золотая маска».

Марина Горецкая, координатор по СМИ “ПОРА” привела пример программы детского фонда, целью которой было ознакомление и погружение детей в историю традиций своего края: «Не зная истоков, не зная своих корней, у человека нет будущего. Суть программы благотворительного фонда заключалась в том, что воспитанники детских домов отправлялись в музеи, изучали историю края, культуру, народные традиции, основы народного костюма, писали творческую работу, делали эскизы и создавали экспонаты. Коллекции, созданные руками детей из разных городов России, в частности из Иркутска, Петрозаводска, Великого Устюга, Петропавловска-Камчатского, Абакана объездили многие страны с выставками, популяризируя народные традиции. Детям очень важно знать свой культурный код, который зашифрован в каждом аутентичном народном рисунке, в каждом стежке вышитого рушника». С этим трудно не согласиться.

В современных образовательных программах для школ было бы целесообразно ввести в рамках уроков “технология” освоение местных традиций и промыслов. Это позволило бы ученикам знакомиться с практикой, распространенной на территории проживания, а руководству школ развивать систему менторства и наставничества, привлекая к процессу обучения мастеров, живущих и работающих на данной территории.

Народные промыслы. Нельзя о них забывать

Алексей Алтынцев, советник заместителя Губернатора Архангельской области, рассказал о том, что «нужно исследовать культуру севера России, в том числе и народные промыслы. Региональные власти прикладывают к этому значительные усилия, есть государственная

программа: «Культура русского севера на 2012–2020 гг.». На официальном сайте Правительства Архангельской области можно найти страницу по поддержке традиционного прикладного искусства, где говорится и о специализациях региона. Это и кость, и глина, а также дерево и краска. Одно из таких направлений – мезенская роспись с характерным изображением коня, а также символом Архангельской области – птичкой счастья.

Енисейску 400 лет

Сейчас в Красноярском крае активно идет подготовка к 400-летию города Енисейска в 2019 году, который был крупнейшим городом Сибири, пока не потерял свои позиции перед Красноярском. Это город золотопромышленников и форпост России на просторах Сибири. Судьба города была предрешена, когда туда не стали проводить железнодорожное сообщение. Город до сих пор труднодоступен, так как нет железнодорожного и авиасообщения, добраться до него можно либо автобусом, либо автомобилем. Ближайшая станция «Лесосибирск» находится в 40 км от города. Сейчас разрабатывается большая программа по развитию туризма в Енисейске, но для этого городу нужно обновить свою инфраструктуру. «Делается ставка на развитие местных сообществ для того, чтобы людям было интересно там жить. Вслед за этим подтянется и туристическая составляющая, так как народ всегда будет ехать в то место, где самим жителям интересно жить», – говорят эксперты. В городе будет создано более 8 новых музеев, в том числе археологический, музей религии, музей реки. Также, практически, решен вопрос с доступностью региона для туристов. Авиабилет компании «Победа» из Москвы до Красноярска обойдется в пределах 12 тысяч рублей. Автобус от Красноярска до Енисейска идет 8 часов.

СЕВЕР РОССИИ БОГАТ НА КУЛЬТУРНЫЕ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ. ЭТО И ПАМЯТНИКИ ПРИРОДЫ, НАПРИМЕР, СТОЛБЫ ВЫВЕТРИВАНИЯ МАНЬПУПУНЕР В РЕСПУБЛИКЕ КОМИ, И НАРОДНОЕ ТВОРЧЕСТВО АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ, НАПРИМЕР, ХОЛМОГОРСКАЯ РЕЗЬБА ПО КОСТИ, КОТОРОЙ ЗАНИМАЮТСЯ АРХАНГЕЛОГОРОДЦЫ УЖЕ БОЛЕЕ 400 ЛЕТ, ЭТО И ТЕАТРАЛЬНОЕ ИСКУССТВО МУРМАНСКА.

Левиафан привлек внимание к территории

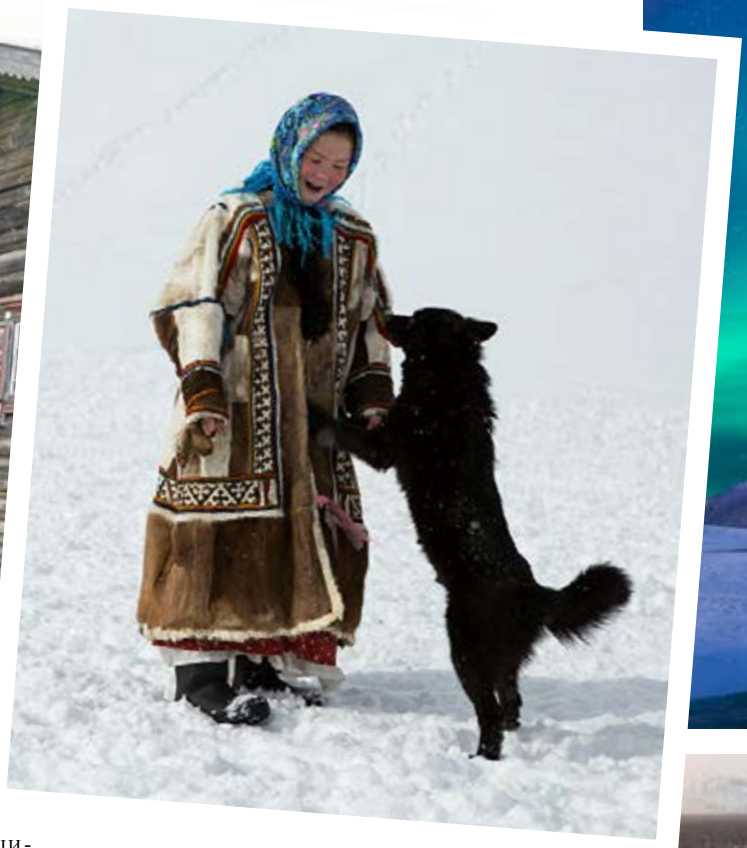
СОХРАНЯТЬ ТРАДИЦИИ ПОМОРСКОЙ КУЛЬТУРЫ ВЗЯЛИСЬ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ АЛЕКСАНДР ПРЯНИКОВ, ДИРЕКТОР АРКТИЧЕСКОГО ФЕСТИВАЛЯ «ТЕРИБЕРКА. НОВАЯ ЖИЗНЬ» 3 ГОДА ПОДРЯД УСТРАИВАЕТ УНИКАЛЬНЫЙ АРКТИЧЕСКИЙ ФЕСТИВАЛЬ, НА КОТОРЫЙ ПРИЕЗЖАЮТ ТЕРИБЕРСКИЙ И ПОМОРСКИЙ ХОР.

Сохранять традиции поморской культуры взялись в Мурманской области. Александр Пряников, директор Арктического фестиваля «Териберка. Новая жизнь» 3 года подряд устраивает уникальный арктический фестиваль, на который приезжают териберский и поморский хор. Занятия с ними проводят самые известные фольклористы России. «Мы стремимся, чтобы в фестивале приняло участие максимальное количество желающих, чтобы была конкуренция, чтобы гостям было интересно ознакомиться с поморской культурой, культурой Мурманской области», - поделился Пряников. Сначала местные жители были не готовы к такому событию, только сейчас, спустя 3 года, он стал собирать до 7 тыс. интересующихся. Организаторы открыты к сотрудничеству и активно приглашают гостей. Также ведется работа по созданию бренда «Сделано в Арктике». Предполагается, что он объединит предпринимательское сообщество, которое производит продукты и сувениры в Заполярье, а также даст новый толчок развитию малого и среднего бизнеса в регионе. Бренд действительно позволит создать комфортные условия товаропроизводителям для реализации своей продукции на новых рынках сбыта, в том числе и за рубежом. Это не менее важно, чем реализация крупных инвестиционных проектов, - говорят эксперты.

Сохранение деревянного зодчества

Тревожит экспертов еще и проблема сохранения памятников. Алтынцев обратил внимание на состояние исторических, культурных достопримечательностей, особенно, деревянного зодчества. «На севере было мало каменных строений, большинство достопримечательностей — это предметы деревянного зодчества. А они сохраняются хуже каменных. И тут мы видим целый

СЕЙЧАС МЫ СКЛОНЯЕМСЯ К ТОМУ, ЧТО НАДО БЫ ОСТАВЛЯТЬ ОБЪЕКТЫ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ НА МЕСТАХ ИХ ПОСТРОЙКИ, – ГОВОРИТ АЛТЫНЦЕВ, – ИМЕННО В СВОЕМ ИСТОРИЧЕСКОМ ЛАНДШАФТЕ ОНИ ДАЮТ ПОСЕТИТЕЛЯМ ГЛУБОКОЕ ПОНИМАНИЕ, ПОЧЕМУ ЭТО ЗДЕСЬ ПОСТРОЕНО И КАК.



пласт проблем: и несовершенство федерального законодательства, и угасание кадрового потенциала, в том числе и реставрационного. Если в 90-е годы было благом, что все памятники могли только реставрировать, ничего больше с ними нельзя было делать, чтобы их просто не уничтожили. Сейчас же - это тормоз. Реставрация стоит крайне дорого, не хватает кадров, а другие работы по поддержанию состояния здания в нормальном виде производить нельзя. Законодательство запрещает. Невозможно вести противоаварийные работы, документирование состояния и так далее. Здесь остро встает вопрос совершенствования законодательства».

В Архангельской области мудро решили вопрос с памятниками деревянного зодчества. «Мы свезли все памятники этого направления из многих деревень Архангельской области в Малые Карелы и сделали одноименный музей под открытым небом. Он разделен на 4 зоны: север, юг, восток, запад Архангельской области. Сейчас мы склоняемся к тому, что надо бы оставлять объекты культурного наследия на местах их постройки, — говорит Алтынцев, — Именно в своем историческом ландшафте они дают посетителям глубокое понимание, почему это здесь построено и как. К тому же эти объекты истории и культуры сохраняют жизнедеятельность поселка. Убери памятник деревянного зодчества из деревни и ее экономический потенциал в разы уменьшается. Мы за то, чтобы сохранять предметы в их исторической обстановке».

Проблемы в культурном освоении северных территорий есть, но радует то, что об этих проблемах начали говорить на экспертном уровне, а, значит, стоит надеяться, что решение многих вопросов скоро будут найдены. Ведь культура и знание своих истоков играют очень важную роль в жизни человека.

Фотоматериалы частично представлены пресс-центром ПОРА.

А.В. СВЕРЧКОВ
Фото: В.И. ШАХМАТОВ

«МОРЕХОДНОСТЬ – СКОРОСТЬ»

(АФОРИЗМ В.Н. АНОСОВА – ВЕДУЩЕГО СПЕЦИАЛИСТА В ОБЛАСТИ МОРЕХОДНОСТИ БЫСТРОХОДНЫХ КАТЕРОВ)

МОРЕХОДНЫЕ КАЧЕСТВА СУДНА – ЭТО НЕ ПУСТОЙ ЗВУК И НЕ ЧЕРНИЛА НА БУМАГЕ, ОНИ ОБЕСПЕЧИВАЮТСЯ СПЕЦИАЛЬНЫМИ КОНСТРУКТИВНЫМИ МЕРОПРИЯТИЯМИ.

(ПО ИТОГАМ ПРОШЕДШЕЙ ВЫСТАВКИ 1-3 ИЮНЯ В ROYAL YACHT CLUB, КОТОРЫЙ УСТРАИВАЛ ЖУРНАЛ «МОТОРБОТ").

Для этого шоу собралось много желающих поучаствовать: Mercury, Yamaha, Enigma, Phoenix и вторичный рынок — «кто во что горазд», ну, и, конечно же, мы.

В целом, если подытожить, была прекрасная погода, светило солнышко, было тепло (все прекрасно загорели), народу было много, параллельно проходили парусные регаты, проводились различные увеселительные программы — очень было весело, красиво и интересно. Покупая автомобили престижных марок, люди подсознательно готовы к тому, что они будут стоить в несколько раз дороже «корейцев» или «китайцев». Здесь покупателю никаких объяснений не требуется, хотя вроде бы казалось, что различия автомобилей разных ценовых категорий не очень принципиальные — те же самые четыре колеса. Более того, сформировавшийся за многие десятилетия автомобильный рынок привел к тому, что даже маленькие дети могут легко и довольно точно оценить, у чьего папы машина лучше.

В катеростроении мы наблюдаем диаметрально противоположную картину, особенно когда дело касается покупки весьма дорогих и престижных круизеров. Катера, как и автомобили разных марок, во многом похожи друг на друга, но даже при одинаковых размерах их потребительские свойства и стоимость могут значительно отличаться.

Покупателю катера приходится самому пытаться разбираться в отличительных особенностях большого разнообразия моделей катеров, и далеко не всегда это удается сделать объективно и грамотно.

При большой разнице в цене технические характеристики катеров разных производителей могут показаться очень близкими, но они позволяют лишь оценить размеры корпуса и узнать рекомендуемую мощность двигателя или подвесного мотора. Попытки сравнить катера, полагаясь на отзывы покупателей, объективности не добавляют, поскольку в последнее время положительные отзывы зачастую пишут сами производители, а отрицательные — их конкуренты. Если сделать выбор так и не удается, то можно прибегнуть к очень надежному способу принять правильное решение — прислушаться к мнению супруги о лучшей цветовой гамме кожаных диванов, тем самым возложив на ее хрупкие плечи всю полноту ответственности за совершенную покупку.

Придя в магазин или на специализированную выставку, самостоятельно покупатель может только визуально оценить экстерьер и отделку катера, осмотреть внутреннее помещение, пощупать обивку диванов, посидеть за штурвалом, полежать на койках, проверив их длину, попробовать, как открывается дверь в каюту, проверить содержимое рундучков, а еще совершить массу манипуляций с дверцами шкафчиков и с трапиком для входа в воду. А потом, сев в мягкое кресло капитана, можно немного помечтать о том, как на этом катере в теплый солнечный день будет приятно рассекать морскую волну под крики чаек и восторженные возгласы пассажиров, а еще лучше — пассажирок в бикини.

Затем, вернувшись с небес на землю, наступает время задавать вопросы продавцу о скоростных и мореходных свойствах понравившегося катера и в ответ услышать, что именно этот катер обладает ну просто уникальными ходовыми и мореходными качествами. Попытки понять, за счет чего обеспечиваются эти «уникальные ходовые и мореходные качества», как правило, заканчиваются неудачей, поскольку продавцы либо лепечут что-то невразумительное, либо, наоборот, норовят использовать очень убедительную, но совсем непонятную для простого покупателя терминологию.

Понять, чем отличается дорогой катер от своих более дешевых конкурентов, попробуем на примере катера «Сириус», который недавно начала производить молодая российская компания «Эвомоторс».

Если основные характеристики катера можно пощупать своими руками, измерить рулеткой или другими приборами, у потребителей возникает часто задаваемый вопрос о мореходности.

Мореходные качества, в отличие от скоростных, проверить практически невозможно, поэтому говорить можно все что угодно, главное, чтобы это выглядело убедительно. И вот почему. Высоту волны без инструментальных средств «на глаз» определить крайне сложно. Она всегда кажется гораздо выше, чем есть на самом деле. Соседние волны имеют разную высоту. Длина волны при постоянной высоте может отличаться в два раза, а от этого зависит крутизна и сила удара. Кроме того, ни один здравомыслящий человек на таком катере в шторм или, зная о приближении шторма, в море не

ПОНЯТЬ, ЧЕМ ОТЛИЧАЕТСЯ ДОРОГОЙ КАТЕР ОТ СВОИХ БОЛЕЕ ДЕШЕВЫХ КОНКУРЕНТОВ, ПОПРОБУЕМ НА ПРИМЕРЕ КАТЕРА «СИРИУС», КОТОРЫЙ НЕДАВНО НАЧАЛА ПРОИЗВОДИТЬ МОЛОДАЯ РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ «ЭВОМОТОРС».

пойдет. Тем более, что катер «Сириус» предназначен для отдыха, путешествий и развлечений, а не для выполнения спасательных операций в штормовых условиях - обязательно такой эксперимент проведем! Конечно, стихия может налететь внезапно, но это крайне редкий случай.

Чтобы реально говорить о мореходных качествах, нужно сначала понять, что это такое. Если обратится к Википедии, то можно найти такое определение:

Мореходность — совокупность качеств, определяющих способность ходить и использовать механизмы и оборудование до определенных условий моря: высоты волны и силы ветра. Мореходность корабля определяется, в первую очередь, характером его качки. Включает в себя:

- Всхожесть на волну — способность преодолевать волну (особенно штормовую) без опасных последствий (например, без зарывания). Зависит от обводов и высоты борта в носовой части. У Сириуса – 1,5 метра, наклон форштевня и круглоскулый развал бортов не позволят катеру зарываться в волну.
- Заливаемость — количество воды, принимаемой на палубу и надстройки при определенном состоянии моря.
- Забрызгиваемость — количество брызг, принимаемых на палубу и надстройки при определенном состоянии моря.
- Ветрозащищенность — условия эксплуатации судна и работы экипажа при заданной силе ветра.

МОРЕХОДНОСТЬ – СОВОКУПНОСТЬ КАЧЕСТВ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ СПОСОБНОСТЬ ХОДИТЬ И ИСПОЛЬЗОВАТЬ МЕХАНИЗМЫ И ОБОРУДОВАНИЕ ДО ОПРЕДЕЛЕННЫХ УСЛОВИЙ МОРЯ: ВЫСОТЫ ВОЛНЫ И СИЛЫ ВЕТРА. МОРЕХОДНОСТЬ КОРАБЛЯ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, ХАРАКТЕРОМ ЕГО КАЧКИ.

Крыловский государственный научный центр – один из крупнейших мировых исследовательских центров в области кораблестроения и проектирования, где была рассчитана и разработана, прошедшая полный цикл исследований и испытаний гидродинамика катера, согласно задачи компании «ЭволюшнМоторс» – создания универсального высокоскоростного катера с поперечным реданом, в котором учтены даже такие мелочи как: отгиб брызгоотбойников для уменьшения забрызгиваемости. Большая килеватость днища необходима для комфортного и безопасного управления на больших скоростях.

Сириус спроектирован, отвечая самым современным мерам безопасности. Самоотливной кокпит, защищен лобовым и бортовым остеклением с высотой от ватерлинии до 2 м со снижением в кормовой части до 1 м с герметичным бортом, что также предотвращает попадание

ООО «ЭВОЛЮШН МОТОРС»

www.evolmotors.ru

Производство российских скоростных катеров

+7(495)664-44-41 +7(495)664-54-44 +7(495)664-40-11

evolution.motors@mail.ru

РЕКЛАМА

волны с кормы, которой еще надо преодолеть кринолин (купальную платформу). Блоки плавучести выполнены не гигроскопичным пенополиуританным напылением по бортам катера, а не как у многих в трюмном пространстве, что исключает явления оверкиля и имеют запас плавучести до +1т груза и обеспечивают дополнительную теплошумо- и виброизоляцию, повышая комфорт. В трюмном пространстве расположены 2 мощные помпы, работающие как в автоматическом, так и в принудительном режиме.

Наверное, главный вопрос, который волнует покупателей: «Какую скорость будет иметь катер при такой-то высоте волны»? Попробуем разобраться.

ПОДЫТОЖИВАЯ СКАЗАННОЕ, МОЖНО С УВЕРЕННОСТЬЮ УТВЕРЖДАТЬ, ЧТО ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ КАТЕРА НЕ НАКЛАДЫВАЮТ ОГРАНИЧЕНИЙ НА СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ НА ВОЛНЕНИИ, А СКОРОСТЬ КАТЕРА БУДЕТ ВЫБИРАТЬСЯ ТАКОЙ, ПРИ КОТОРОЙ КАПИТАН И ПАССАЖИРЫ НЕ БУДУТ ИСПЫТЫВАТЬ ЯВНОГО ДИСКОМФОРТА. ЕСЛИ ВЫДЕРЖАТ ЛЮДИ, ТО КАТЕР ВЫДЕРЖИТ И ПОДАВНО.

Скорость на волнении ограничивают три основных фактора:

1. Мощность двигателя. Здесь у нас все в порядке. Мощности достаточно. Этот фактор не будет главным ограничителем. Также в этом пункте будет уместно упомянуть - на катерах «Сириус» используются двигатели и движители, водомет, поворотно-откидные колонки или подвесные моторы, отличающиеся очень высокой надежностью в штормовых условиях, соответственно обладающие высокой стоимостью, что сказывается на конечной стоимости катера.

2. Ударные нагрузки. Этот фактор — главный. От сильного удара может произойти разрушение корпуса (тут у нас тоже все в порядке — материал корпуса создан на основе эпоксидных смол с применением тканного полиаксиального материала с углеволокном с ярко выраженной фиброглассовой рамной конструкцией внутри корпуса, по характеристикам обладает боль-

шим запасом прочности и близок к 1 классу бронезащиты) или смещение оборудования со своего фундамента (применяется самое надежное болтовое соединение). Слабым звеном являются люди. Согласно международным нормам предельно-допустимые значения вертикальных ускорений для скоростных судов длиной менее 20 м принимаются равными 2,5–3,0 g в носовой оконечности и 1,5–2,0 g в районе ЦТ. Эти цифры являются главным ограничением.

Для смягчения ударов люди должны находиться пристегнутыми в амортизирующих креслах (в нашем катере установлены сидения с выраженной боковой поддержкой на амортизирующих пневмостойках). Здесь особенно важны амортизирующие качества кресел. Самые сильные удары возникают при движении против волны. Если высота волны постоянная, а ее длина меняется, то и удары будут разными. Сила удара определяется не только скоростью катера, но и углом килеватости носовых обводов.

Нос у нас достаточно килеватый, не хуже, чем у других, по этому показателю мы, как минимум, не уступим конкурентам. Хотя, следует признать, что какими-то уникальными мореходными качествами наш катер тоже не обладает. Наверное, если при очень сильном волнении не переться напролом навстречу волнам, а идти галсами, то удары можно значительно снизить, хотя формально высота волны останется такой же.

3. Ускорения от качки (вертикальной, килевой и бортовой). Это прямое воздействие на команду и пассажиров. Тут все зависит от индивидуальной переносимости конкретного человека.

Чтобы реально оценить мореходные качества катера, проводятся испытания его модели на волнении. В процессе испытаний для заданных высот и длин волн определяются: дополнительное сопротивление, ускорения в трех точках (в носу, в центре тяжести и в корме), амплитуды килевой и вертикальной качки. В отличие от натурных испытаний, испытания модели можно проводить даже на таких режимах, которые натурный катер или его капитан может просто не выдержать.

Остаются вопросы остойчивости и управляемости на волнении, но тут тоже все в порядке. Катер достаточно широкий с низким центром тяжести, чтобы не перевернуться, а изменения вектора тяги движителя позволит ему маневрировать при любой скорости.

Существует такой очень эффектный рекламный трюк, когда катер с помощью крана переворачивают лентами вверх килем, и он возвращается в исходное положение. Это можно проделать с любым катером, если он достаточно хорошо загерметизирован.

Подытоживая сказанное, можно с уверенностью утверждать, что технические возможности катера не накладывают ограничений на скорость движения на волнении, а скорость катера будет выбираться такой, при которой капитан и пассажиры не будут испытывать явного дискомфорта. Если выдержат люди, то катер выдержит и подавно.

ОБЫЧНО БЫТУЕТ МНЕНИЕ, ЧТО ПИКАП - ЭТО БОЛЕЕ ДЕШЕВАЯ ВЕРСИЯ ПОЛНОРАЗМЕРНОГО ВНЕДОРОЖНИКА. МЕНЬШЕ ОПЦИЙ, ЖЕСТКАЯ РЕССОРНАЯ ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА. НО, ЕСЛИ СРАВНИВАТЬ БРУТАЛЬНУЮ РЕСТАЙЛИНГОВУЮ TOYOTA 79, НАПРИМЕР, С ЛИНЕЙКОЙ МАШИН MITSUBISHI, ТО, ПО ЦЕНЕ ПИКАП ОТ ТОЙОТЫ ДОРОЖЕ ДАЖЕ ПАДЖЕРО!

самый надежный пикап для активного отдыха

ИСТИННЫЕ ЦЕНИТЕЛИ ПОНИМАЮТ ПОЧЕМУ.
ВО-ПЕРВЫХ, – ЭТО МАШИНА С ПЕРЕДНЕЙ ЗАВИСИМОЙ ПОДВЕСКОЙ – ЦЕЛИКОВЫМ МОСТОМ. ЭТИМ СЕЙЧАС МОЖЕТ ПОХВАСТАТЬСЯ ЛИШЬ УАЗ И МЕРСЕДЕС G KLASSA ГЕЛЕНДВАГЕН.
ВО-ВТОРЫХ, РАЗДАТОЧНАЯ КОРОБКА ПОЛНОСТЬЮ ШЕСТЕРЕНЧАТАЯ БЕЗ ЦЕПЕЙ И МУФТ! В-ТРЕТЬИХ, НИЧЕГО ЛИШНЕГО – НОСТАЛЬГИЯ ПО УШЕДШИМ ВРЕМЕНАМ!

Но, пикап остается пикапом. Задняя подвеска дубовая рессорная, причем рессоры снизу моста, что плохо сказывается на проходимости. Раздатка, хоть и неубиваемая, но с подключаемым полным приводом, активно не поносишься на пересеченке, да и по трассе. Но, ведь мы хотим автомобиль для активного отдыха, чтобы солидно

сесть за руль и, как на квадрике, под 60 км в час по буграм и ямам!

Конечно, надо переделать заднюю подвеску на пружинную! Рычаги решили взять такие же как передние, а вот пружины лучше всего подошли от Патриота УАЗа. Стабилизатор взяли тоже от него. Тягу поперечной устойчивости взяли регулируемую фирмы РИФ от того же Патриота. За счет этих операций задняя ось стала выше передней.

Для выравнивания осей спереди применили пружины австралийской фирмы TOCH DOG с лифтом в 4 дюйма и, чтобы управляемость не ухудшилась, установили кастор-кит от РИФа.

А вот для скоростной езды по пересеченке применили легендарные амортизаторы KONI RADE с регулировкой усилия отбоя. Кронштейны под них полностью сварили оригинальные. Но, как же нам влетать в повороты практически не сбрасывая газа, ведь раздатка стоит Part-time?

Поставим Full-time от Крузака сотой серии. За счет межосевика она чуть длиннее и пришлось немного укоротить задний кардан, но зато теперь можно ехать на полном приводе при любой скорости и дискомфорта нет! Выхлоп решили вывести сбоку с помощью эффектного глушителя "Кобра".

Цель достигнута и странное дело подвеска залифтована, а автомобиль напорядок увереннее стоит на дороге, чем со штатной подвеской. Да, еще и колеса побольше поставить можно! На волю, в пампасы!

РЕКЛАМА

РОЖДЕННЫЙ, ЧТОБЫ ХОРОШО РЕЗАТЬ

Игорь ВЯЛЬЦЕВ

Когда отправляешься в поход, на прогулку в лес, на реку, не последнее дело – какой у тебя нож. Он не должен быть слишком большим или слишком маленьким. Первый носить не очень удобно. Вторым много не наработаешь. И продолжается вечный поиск совершенства. По этим критериям я оцениваю все появляющиеся новинки полевых ножей, стараясь избежать ошибки, что получаетсяне всегда. Поэтому мои требования все возрастают.

Corsair – новый нож, увиденный на весенней выставке «Клинок» на стенде KizlyarSupreme, привлек мое внимание, думаю, не случайно.

Не скрою, что за новинками этого российского бренда слежу последние годы с особым пристрастием, и в моем арсенале уже есть несколько прямых ножей и складников сознакомым логотипом на клинке. А сейчас, когда соотношение цена–качество приобрело для нас особое значение, найти хороший нож по разумной цене настоящая удача.

Corsair представитель «Морской серии» от известного российского производителя. Данную серию выделяют натуральные материалы рукояти и ножен, практичность (ножи явно создавались для работы, а не на полку), а главное – доступность для покупателя. Но ближе к самому ножу.

Размеры Corsair – 220 мм, длина клинка 110 мм соответственно, ширина 29 мм. При этом нож настолько сбалансирован, что кажется небольшим. Возможно, такому впечатлению способствует толщина обуха в 2,4 мм.

И вот здесь хочется остановиться поподробней, поскольку дальше мы начнем разговор о рабочих свойствах ножа, в частности о резе. Понятно, что резать можно даже тупым столовым ножом, но качество реза у всех клинков разное. Его определяют толщина обуха и геометрия клинка, а также сталь, из которой клинок изготовлен. У Корсара обух довольно тонкий, и бритвенные спуски сведенные в 0.2-0.3 мм*.

Такое сведение обычно можно встретить на дорогих ножах от мастерови то не всегда. Серийному производителю проще сводить ножи толсто – и брака меньше, и толстая кромка прочнее, а резом можно пожертвовать…

В этом плане супримовцыпошли на определенный риск, но оно того стоило.

Рез Корсара я бы сравнил с резом знаменитых японских кухонных ножей, настолько легко и приятно он входит в материал: от капризных спелых томатов и свежего хлеба до мяса с хрящами. Прочность и резучесть клинка обеспечивает также фирменная азотная закалка стали,AUS-8 здесь просто удивляет.

На обухеу рукояти дизайнеры ножа создали углубление для упора большим пальцем. В сочетании с большим выступом гарды снизу, такая конфигурация обеспечивает мертвый хват, заметно повышающий рабочие возможности ножа. Мне по душепришлось и смещение острия к горизонтальной оси клинка, придающее Корсару более агрессивный, даже брутальный вид.

Благодаря такой геометрии, острием очень удобно работать как при разделке мяса, так и в мастерской на даче.

Рукояти из самых современных продвинутых пластиков, имеющих тысячи достоинств, не могут соперничать, на мой взгляд, с натуральными материалами, особенно, если это нож, который всегда под рукой, которым делаешь массу дел. Ласкающийглаз и руку корневой орех в полной мере этому соответствует. Иной нож уже из-за одной такой рукоятки хочется купить. За ореховые накладки выходит задняя часть хвостовика с отверстием для темляка. В походных условиях – совсем не мелочь.

Погружные ножны из коричневой кожи аккуратно прошиты светло-коричневой нитью. Сделаны красиво и качественно. Благодаря свободному подвесу о них просто забываешь – они совершенно не стесняют движений ни при ходьбе, ни когда садишься. Точная подгонка ножен по форме ножа надежно фиксирует его без дополнительных замков.

Трудно точно классифицировать Corsair. Он отлично работает на кухне, в походах, на рыбалке. Скажу так, Corsairдля тех, кто действительно работает ножом, ценит хороший рез и простоту заточки.

Добавить осталось только цену, которая несомненно является еще одним плюсом ножа. Она составляет 1495 рублей.

**Сведение – толщина лезвия, если замерять по линии заточки. Чем тоньше сведение – тем лучше рез.*

РЕКЛАМА

ПО АЛТАЮ на «Уралах»

Александр ТЫЦКИЙ

О поездке 2016 в 4-х частях

ЧАСТЬ 1.

УТРО. НА ЛЕТНОМ ПОЛЕ ПУСТОТА, ЛИШЬ ГДЕ-ТО НА ОКОЕМЕ ВИДНЫ СТАРЫЕ ЕЩЕ СОВЕТСКИЕ МАШИНЫ: ГРУЗОВИКИ, ТЕХНИЧКИ. Я ПОМНЮ ТАКИЕ В СТАРОМ АЭРОПОРТЕ «АДЛЕР», НО ТАМ ОНИ БЫЛИ ЧУТЬ НОВЕЕ И ЧУТЬ ХУЖЕ. НАЧИНАЕМ ЧУВСТВОВАТЬ КОНТРАСТ С МОСКВОЙ. ДЛЯ УСИЛЕНИЯ ОЩУЩЕНИЯ НИКАКОГО АВТОБУСА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 300 МЕТРОВ НЕТ И МЫ ТОПАЕМ СВОИМИ НОГАМИ ПО ЛЕТНОМУ ПОЛЮ. ДОЛГО ЖДЕМ БАГАЖ, ДОЖИДАЕМСЯ И ВОТ МЫ ВЫХОДИМ!

Фасад аэропорта говорит, что мы совсем в другом месте. А вот Макс – друг Виталика – «владелец заводов, газет, пароходов». Если бы ни его приглашение, ничего бы не было.

Для начала пытаемся все уместиться в два поданных авто. Получается, но с трудом. Сначала нас везут на… оборонный завод, которым руководит Макс. Именно сюда свезли наши мотоциклы. Свезли и аккуратно разгрузили в уголке территории.

Наконец-то мы с ними воссоединились! Но, еще рано, идем подкрепится. Пока завтракали выясняем про теракт во Франции и попытку военного пере-

ворота в Турции. А в России тишь да благодать, уважаемые Мы в отпуск приехали.

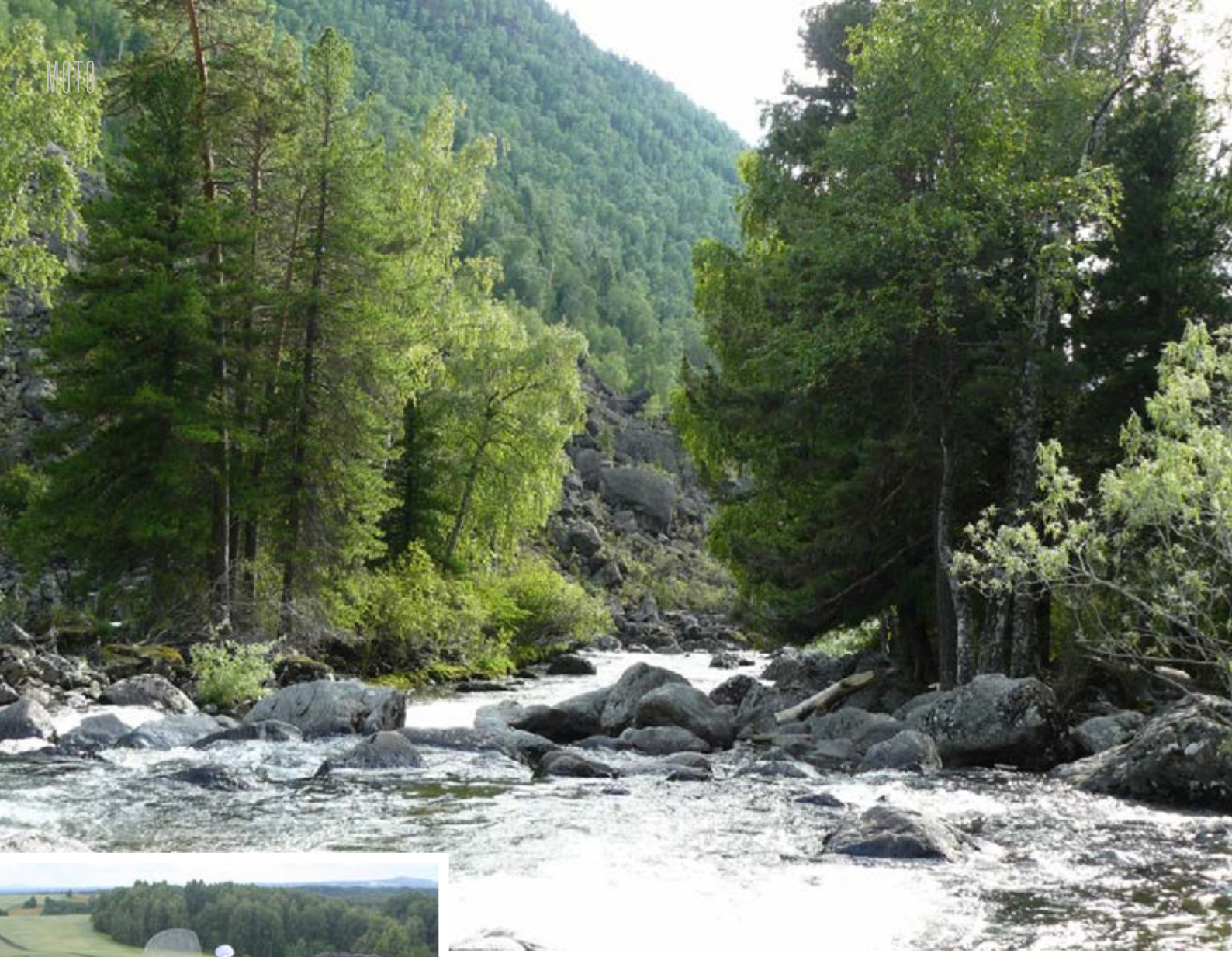
Распихиваем вещи и спутниц по колясках. Вспоминаем, как управлять этими странными транспортными средствами. Я настраиваю гарнитуры, чтобы общаться с экипажем Надя-и-Саша.

Выдвигаемся из Барнаула в сторону Бийска. Нас провожают из города. Мы вкатываемся в режим друг друга.

Мы на трассе. Как ни странно, Урал здесь в своей тарелке! Ветром не сносит, редких кочек мы не боимся. Все, кроме нас с Академиком едут по двое. А количество багажа никого не смущает.

Что то спать хочется… Вроде, всего-ничего, только вот мы ночью-то не того… Здесь выпиваем кофейку, там делаем привал среди живописного разнотравия.

На подъезде к Бийску на заправке я понимаю, что половина мотоцикла и некоторая часть моих конечностей покрыты маслом. Диагностика показывает, что это резинка, уплотняющая пробку масляного фильтра. Да что ж такое!? Ни на одном Урале у меня никогда не было таких проблем, а тут как началось несколько лет назад – так все время рвется это проклятущее



резинотехническое изделие!

А еще на заправке встретили «попутчика». Парень уволился с работы и поехал на полтора месяца «в отпуск» - в Монголию на своем немолодом японском мотоцикле.

С подпорченным настроением въезжаем в Бийск. Это точно город? Кругом холмы, малоэтажная застройка, а в небе плотными тучами кружат коршуны.

Мы размещаемся в небольшой частной гостинице. И почти сразу начинаем ремонтно-восстановительные работы. Кого-то посылаем в город найти мне уплотнительные резинки (вроде-бы должны подойти от б/у-шного маслофильтра автомобиля) и поменять заднюю покрышку (я не сподобился «переобуться» перед выездом, а Виталий взял для меня вполне пригодную советскую шину).

Остальная компания не отстает: на М70 «закусывает» рулевой демпфер, у Бордо мы перебирали рулевую колонку, на «Сеттере» Дяди Славы тоже покрутили какие-то гайки (не сильно так; еще успеется…), а Академик достал из коляски черный ветровой щиток мотоцикла и покрасил его «в прямом эфире» в «милицейский» желтый цвет.

ВЫДВИГАЕМСЯ ИЗ БАРНАУЛА В СТОРОНУ БИЙСКА. НАС ПРОВОЖАЮТ ИЗ ГОРОДА.

Потом пошел дождь и «гонцы» вернулись из города с резинотехническими изделиями для меня. Словом, мы закончили чинить еще толком не сломавшиеся мотоциклы и начали поправлять собственное состояние.

Ранним вечером уже о-о-очень хотелось спать. Слишком сильно давит разница во времени. Самые стойкие дожили до ужина – наш радушный Макс лично приготовил свежего местного рыбца – объедение!

НА АЛТАЙ!

Утро встретило нас помятых, но полных решимости. Перекусили, упаковались, покурили, потупили, поболтали с Максом – получили последние инструкции.

Все, больше нет сил терпеть – время к полудню, а мы еще не сдвинулись с места! Пора оставить за кормой города и выдвинуться в Настоящие места, где царят природа, красота и дичь.

Проехались колонной по городу. Разбитые улицы, колонна Уралов с колясками, тюками и пассажирами в колясках стрекочет моторами к реке.

Бия. Через нее переброшен понтонный мост. Видимо, кто-то выкупил с военных складов армейские понтоны и теперь взимает плату за проезд, а к бесплатной переправе тащиться по кочкам через полгорода.

Вот теперь мы «на самом деле» в дороге. Впереди никто не встречает (хотя гостиница заказана и доехать до нее все-таки необходимо), куда едем знаем сугубо теоретически, хотя Виталик с Аней уже были на Телецком озере. Места кругом неизведанные, даже Виталик с Аней не ездили по этой дороге. Дороги! Стоило удалиться от «федералки» и местное шоссе заворожило нас многоцветием лугов, предгорьями на горизонте и посредственным качеством асфальта. Впрочем, вскоре луга сменились перелесками на берегу Бии, горизонт заволокли тучи, а под колесами разверзлась гравийка… Мда, общивилизовались мы, изнежились. Беззубые стали, травоядные…

Где-то здесь заканчивается «Алтайский край» и начинается «Республика Алтай». Другой регион. Тот самый – «Горный Алтай». Сколько же лет я мечтал сюда попасть?..

Три мотоцикла из пяти – с рычажными вилками. Можно ехать 50–80 км/ч и не бояться «убить» переднюю подвеску или цепануть брюхом о камень. А вот оставшиеся три (то есть, два с «телескопами» и один с Дядей Славой) могут ехать только 30–40. И то ухитряются «пробивать» вилку и убивать сальники.

Вследствие возникшего конфликта скоростей, мы с Виталием вырываемся вперед. А выиграв немного форы скатываемся на берег реки, чтобы… покормить диких, нецивилизованных комаров. Река уже совсем – Река! Широкая и полноводная. Не глубокая – вода перекатывается по каменным глыбам и отмелям. Но, быстрая и очень холодная. Она вытекает из Телецкого озера, куда мы, собственно, и направляемся. А озеро это – зажато между гор и подпитывается потоками с таящих ледников.

Объединившись с отставшими продолжаем гнать себя вперед и через какое-то время останавливаемся у… «Иконостаса». Это «лик» Ленина, которого вытесали на вертикальном участке скалы, который расположен на немыслимой высоте. Буквы «завета Ильича» с земли еле различимы. Говорят, что и Сталин раньше был изображен, но его устранили…

И снова в путь. Поселки и деревеньки, берега реки и мостики, отвесные стены скал и коровы-коровы-коровы. В этой точке мы явственно осознаем – столько зверья мы не видели нигде! Коровы ходят, стоят и лежат где им вздумается. Им совершенно наплевать, что кто-то может захотеть проехать по той же дороге, где они, к примеру, идут проведать родственников в соседней деревне или просто предаются размышлениям о смысле жизни, смерти, «и вообще». Овцы сбиваются в отары и либо вполне понятно щиплют травку, либо загадочно выстраиваются в круг (обычно – на проезжей части) и смотрят в центр этой странной фигуры. А еще лошади. Много-много пасущихся лошадей!

И все это великолепие съедят люди. Или медведи. Все мы тут очень хорошо плодимся. Хотя люди здесь живут исключительно бедно (по людским меркам).

Уж не помню, облачались мы в дождевики, или решили доехать так – но ранним вечером мы прибыли в Артыбаш. Здесь, через реку Бию перекинут мост. После моста – река Бия, а до моста – Телецкое озеро. И прямо рядом с этим удивительным водоразделом мы паркуемся у гостиницы. Приехали, можно расслабиться.

Гостиница кому-то покажется небогатой и с легким налетом «совка». Но, лично для меня, шатровая крыша, стропила в полтора обхвата, которые проходят по диагонали прямо над твоей кроватью в номере и сногсшибательный

вид на горную реку из твоего окна – перекрывает мелкие придирки начисто. Мы точно в раю, жалко рядом нет жены.

ТЕЛЕЦКОЕ ОЗЕРО

Следующий день прошел почти как у обычных туристов. Сходили на смотровую площадку, посетили зоопарк и кафе, покатались на катере, посидели в ресторане. Но, на то ж мы и герои, чтобы было это «почти».

Первым делом мы отправились на гору, что нависает над озером и поселком. Чтобы добраться туда, нужно карабкаться по лесистому склону горы. Я десять раз пожалел, что не взял в поездку шорты – жара и джинсы не располагают к альпинизму. Зато какой сногсшибательный вид нам открылся сверху! Вот за ЭТИМ мы сюда и приехали! Внизу, словно на фантастической картинке маленькие домики поселка и прилегающих дач, водная гладь, которую рассекают катера, зелень гор вокруг.

Спустившись мы посетили местный зверинец. Небольшое частное собрание оказалось вполне интересным: тут и огромная кабаниха, и рысь, и настоящий барс. Зверей тридцать.

После осмотра живности зашли в ближайшее летнее кафе, где подавали чудесную печеную рыбу, выловленную в Телецком озере. Ну, а дальше – непременная прогулка на катере по озеру. Озеро огромное, на самом деле – 80 километров длиной. Катер доставлял нас от одного острова до другого и мы наслаждались видами: здесь водопад, тут водопадище, здесь экоотель со своей гидроэлектростанцией (от тех же водопадов), а там 6Д-кинотеатр: на берегу стоят сидения из старого кинотеатра, а перед ними рама, через которую видно…

Ой, мамочки! Видно, что от дальнего берега к нам идет буря! Настоящий шторм приближается, вот уже за его пеленой не видно гор другого берега. Мы прыгаем в наш катер и устремляемся на «родной» берег. В дороге нас все-таки настегает стихия. Суденышко скачет по волнам, по стеклянной крыше лупит вода. Кажется, что сейчас нас целиком захлестнет. А тут еще наш капитан с рассказами про то, как тут лодки переворачиваются и скольких он уже спас.

На родном берегу набираем вкуснейшей рыбы в торговых рядах и идем все это поглощать… в ресторане при нашей гостинице. Вот так вот: «Мне, пожалуйста, салатик принесите, а рыбку я с собой принес». Очень странно и непривычно.

В ГОРЫ!

Мы покидаем нашу первую «настоящую» стоянку. Дорога вьется между гор, по берегам Бии и мостам. Вьется она, кстати, в образе асфальта весьма приличного качества. Чем ближе к Горноалтайску, тем лучше.

Сама столица Республики Алтай подозрительно сильно смахивает на большую деревню. Проезд по-диагонали каких-то особых видов не выявил. Хотя ландшафт говорит о том, что в целом город красивый (ну, не запомнилось мне какой-либо удачной застройки в городе).

Дорога вьется на юг вдоль Катуни. Живописность и просто красота вокруг зашкаливает. Слышу в шлеме голос Нади: «Вот тут начинается настоящий Горный Алтай!»

Приехали: «Голубая Катунь». Сворачиваем на платный мост, который ведет от шоссе к базе отдыха. С мотоциклов, кстати, деньги не берут. Под нашими колесами доски и металлические балки. А где-то внизу – бурлящий поток, по которому сплавляются вниз по течению зеленые жилеты, шлемы и весла. Очень здорово! Мне прямо нравится: потрясающая, сногсшибательная природа и на ее фоне организованный отдых. Хочешь гуляй по тропинкам, хочешь ешь шашлык на веранде арендованного домика, хочешь сплавляйся на надувной шлюпке, а хочешь исследуй пещеры. Можно пройтись часок по туристическим местам пещеры. Можно растянуть на пару или даже тройку часов. А можно и на 10 со спелеологической амуницией…

Мы прогулялись по пещерам (часок-полтора), побродили по берегу Катуни, посмотрели на памятник Рериху. Николай Константинович проходил этими местами с экспедицией в Монголию. Он распространял идею, что русские и индусы – браться навек. А Алтай – точка сопряжения – это колыбель цивилизации.

Сегодня надо приехать в Чемал. Там нас ждет крыша над головой, баня, стол и полеты малой авиации. И наша команда разделяется: экипажи Бордо и Дяди Славы устремляются вперед, чтобы в комфортном режиме добраться до места и успеть отдохнуть. А те, кто помоложе, заезжают на осмотр Камышлинского водопада.

Паркуем мотоциклы и идем через «общественную зону» с ресторанами, сувенирами, туристами и медведем в клетке на мост. Подвесной частный платный пешеходный мост. За ним нужно пройти «пять минут» до водопада. Через полчаса чавканья по раскисающей от прошедших дождей и ключей лесной дороге добираемся до достопримечательности.

Тут мы застаем еще один способ комерциализации отдыха. До водопада, как оказалось, топать гораздо дальше, чем об этом сообщает путеводитель. Когда вы уже посмотрели на достопримечательность, устали и тащиться обратно совсем не охота – вам предлагается речная прогулка на моторке. Мы успеваем на последний за сегодня рейс. Облачаемся в жилеты, грузимся – и вперед! Сначала,

> ВОДОПАД. НАВЕРНОЕ, БЫВАЮТ ВЫШЕ, КРУЧЕ И ПОЛНОВОДНЕЕ. НО, ЭТО Ж – ВОДОПАД! ОН ШУРШИТ, ЛЬЕТСЯ И ПЕРЕТЕКАЕТ. В НЕМ ЗАСТРЕВАЮТ БРЕВНА. К НЕМУ ХОЧЕТСЯ ПОДОЙТИ ПОБЛИЖЕ И ПОДСТАВИТЬ РУКИ ПОД СТРУИ.

это похоже на извоз спокойных туристов «кому за …». На второй половине маршрута «шофер» начал веселить публику. Вот, это уже интересно! Держишься за что можешь и старательно пытаешься не улететь на очередной волне.

Швартуемся. Тут все такое уютное: кругом горы, шумит Катунь, так хочется поселиться в нумера и отправиться в ресторацию с видом на реку. Но мы не ищем легких путей.

В седло и в путь!

ФИГУШКИ

Когда мы подходим к мотоциклам, оказывается, что зря Влад оставил шлем висеть на руле… Нету шлема-то. Запасной, в коляске, но,«осадочек остался».

Влад открывает полог коляски, а там… его пропавший шлем!

Подходит таксист: «Тут какой-то джип останавливался. Мужик из него вышел, вокруг, вроде, походил, потом сел в машину и укатил». Мистика.

Уже в потемках въезжаем в поселок Чемал. На заправке созваниваемся с нашими. Объясняют дорогу – оказывается въезд на «наш» аэродром рядом с въездом на заправку. Через 3 минуты мы карабкаемся по крутому гравийному подъему (боже же мой, как сюда легковушки забираются?) А еще через 1 минуту нас встречают Виталик и его друг Макс. Оказывается, он нашел время в своем графике и подъехал с дочкой и водителем посидеть с нами еще один вечерок. Выясняется, что это он тот самый «мужик из джипа», который «украл» шлем. Тут, говорит, живут хорошие люди, но не надо их провоцировать!

Располагаемся в домике для гостей. Вечер, чудо живого общения, вяленое мясо марала (местного оленя). Кругом только тьма и тишина. Тишину тревожит звук генератора – проблемы с электроснабжением. С тьмой никаких проблем – на небе легкие облачка и звезды видно плохо. Ладно, в душ и на боковую.

В НЕБО!

Рано утром компания разделилась: Саша с Надей ни светни заря уехали на Чуйский тракт дальше в горы, чтобы посмотреть на Каменные грибы. Остальные не утруждали себя ранним пробуждением – мы решили не упускать возможность покататься на малomоторном самолете между алтайских гор.

В отдельном домике – столовой при аэродромчике нас покормили завтраком. Теперь – на старт. На первый вылет отправляется многоместный самолетик: на борту (помимо пилота) Дядя Слава, Бордо и Ольга. Вот это зря. Женщина на борту, это что? Это раздражитель для водителя. То есть, для пилота. То есть ему обязательно надо было пролететь впритирку между склонами, выполнить несколько резких маневров и еще как-то «повеселить» пассажирку. Пассажиры сильного пола пожалели о том, что позавтракали… Как нам потом объяснили этот же пилот пилотирует пилотажный самолет. А это - серьезная квалификация, фигуры высшего пилотажа. Как нам говорил Макс: «Он такое в небе вытворяет! Вертит самолет и женщины там получают незабываемое удовольствие вверх ногами». А Ольга вторила (к нашему дружному хохоту): «Вот, мне нужно удовольствие вверх ногами!».

Нас с Владом по очереди катал другой «водитель». Небольшой самолетик со стеклянными дверцами словно летающий мотоцикл поднимается в небо. Если бы это была поездка по земле, то скука была бы смертная: вот тут река, а тут дачи; здесь скит, а там небольшая гидроэлектростанция. Но, тут совершенно другая точка зрения! Когда проходит страх после взлета начинается такое интересное! Мы висим (еле ползем) сверху. А внизу все такое маленькое. Такое игрушечное и настоящее! Вот, здесь пасутся лошади, а там открытый бассейн и какая-то зона СПА; вот тут веревочный мост над рекой, а там виднеется долина между гор. Редкие капли мелкого дождика проникают в кабину через вентиляционное окошко и подчеркивают, что мы на технике одного ряда с мотоциклом или УАЗике с открытым верхом.

Реальность и нереальность причудливо переплетаются. «Поездка» в 15 минут оставляет внутри вакуум. Вроде бы ничего такого, но все же было! Все настоящее! Казалось бы, вот что ты такого увидел? А вот увидел же что-то! Такое чувство не оставляет. Вылезаешь из аэроплана как пьяный.

ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ ДНЯ МЫ ПОЕХАЛИ ПОКАТАТЬСЯ ПО ОКРЕСТНЫМ ГОРКАМ. СНАЧАЛА ПОПРОБОВАЛИ ПРОЙТИ ТРОПАМИ МЕСТНЫХ КВАДРОЦИКЛИСТОВ. ПЕРЕД КРУТЫМ ПОДЪЕМОМ С РАСКИСШЕЙ КОЛЕЕЙ ВСТАЛИ. С ОДНОЙ СТОРОНЫ – ОХОТА ПОСМОТРЕТЬ ЖИВОПИСНЫЕ МЕСТА. С ДРУГОЙ СТОРОНЫ – УГРОБИТЬ МОТОЦИКЛЫ В 5000 КИЛОМЕТРАХ ОТ ДОМА СОВСЕМ НЕ ЗДОРОВО…

У нас в активе 3 мотоцикла с ведущими колясками и один Академик с громадным опытом. Первым посылаем меня – мне больше всех хочется туда пролезть и у меня самая «шоссейная» резина в нашей компании. Если я смогу заехать на своем мотоцикле, то и остальные туда загоним. Попытка!.. И мотоцикл начинает боком съезжать с риском перевернуть коляску через мотоцикл. Кое-как останавливаюсь. Еще больше кое-как разворачиваю аппарат и скатываюсь вниз. Поражение! Можно попытаться поиздеваться над сцеплением и влезть туда, но рисковать мотоциклом так далеко от дома – непозволительная роскошь.

Дядя Слава с Ольгой отправляются в сольную поездку вдоль реки. А остальные участники «мини-экспедиции» залезают на соседнюю, более пологую вершину… Я бы

сказал – «холма». Только над уровнем моря здесь явно не меньше километра. Смотришь вокруг – вроде не горы, а так – «горки». Эдакие холмы, поросшие лесом. Только, если приглядеться летящий вертолет летит чуть ниже середины от общей высоты «холма». Все дело в том, что дно долины – на довольно высокой отметке.

Мы на вершине! Три мотоцикла стоят у края обрыва, а три друга скидывают футболки на солнышке и ошалело смотрят вокруг, восхищаясь красотищей! Вокруг даже не «картинка» – это какая-то диорама с полным погружением: долина, обрамленная горами, далеко внизу течет полноводная река, а чуть ближе домики. Нет какой-то единой черты приторной красоты – горы кажутся невысокими (это вам не Альпы!), река без порогов и без пароходов (хотя бывают и тут лодочки и пороги в иных местах), да и по

берегам не китайские фанзы. Но, если глаз не цепляется ни за одну деталь по отдельности, то в целом-то картина оказывается безупречная! Все вместе, когда ты стоишь на вершине, светит солнце и свежий ветерок дает тебе понять, что это не иллюстрация, а ты внутри Этого – то мозг просто отказывается принимать такую информацию! Ну не может быть, чтобы ВСЕ это было реально!

Тут реальность взрывается от раскатистого звука, взмывающего вертикально вверх пилотажного желтого самолетика. Возглас Бордо: «Как хорошо, что я не внутри!», я запомню на всю жизнь. Я так с ним солидарен! Несчастная жертва асса в течение долгих двадцати минут раз восемьдесят должна была попрощаться с жизнью. Гармония с миром удалась!

На вечер взяли мяса. Приготовили шашлык и сходили в баню. Дядя Слава давал мастер-класс работы банщиком. Непередаваемые ощущения!

Уже после баньки, когда мы сидели на террасе и предавались беседам, вышел пилот, который катал нас с Владом на самолетике. Во время обеда в столовой он пел нам свои песни под гитару (душевно, но приедается уже на второй). Сейчас он тоже спел

нам несколько песен собственного сочинения. А потом его «пробило на поговорить».

У человека сложная и интересная жизнь! Был по обе стороны закона, был предпринимателем, был в разных странах. Теперь он начинающий пилот и… основной владелец этого аэродрома!

ХОРОШАЯ ДОРОГА ДЛЯ УРАЛА И ХОРОШАЯ ДОРОГА ДЛЯ ХАРЛЕЯ

Рано по утру мы выдвигаемся на Чуйский тракт. На первоначальном этапе была идея проехать до самой границы по Тракту и заехать в Монголию. Благо, теперь не нужна виза. Просто так, «для галочки».

Но, поскольку проходить погранпереход два раза «для галочки» захотелось далеко не всем участникам экспедиции – мы упростили задачу: едем примерно до середины Чуйского тракта, чтобы посмотреть на петроглифы.

Мы вышли на трассу и тут начало накрапывать. Горы! Тучки бегут быстро и выжимаются о склоны, через которые не могут перевалить. Идеально гладкая прекрасная дорога в живописной местности превращается в мокрую дорогу, по которой гуляют коровы. Вешаем носы и останавливаемся, чтобы нарядиться в дождевики.

Тут Дядя Слава являет житейскую мудрость: «Ребята, а давайте развернемся, уедем от дождя и пообедаем!». А действительно, почему бы и нет? Под первыми каплями идем на попятную. Проезжаем обратно порядка десяти километров и швартуемся у придорожной столовой.

Перекусываем. Умеренно вкусно, умеренно недорого. Замечаю, что от кафе отваливает «Патриот» с подмосковными номерами: мама, папа и пара детей путешествуют по стране на автомобиле. Что ж, если не развалится – то выбор неплохой.

Во время чаепития Дяде Славе звонят знакомые: «А я тут катаюсь по Алтаю. Офигенно! Сегодня мы едем по Чуйскому тракту – отличная дорога для Харлея: асфальт гладкий, все время повороты, виды захватывают. А вчера вот мы с Олей катались вдоль Катуни – это хорошая дорога для Урала…»

Безусловно, Чуйский тракт – это главное место мотополомничества в России! Статус федеральной трассы обеспечил высокий уровень дорожного покрытия. Есть заправки. Встречаются закусочные и гостиницы. Но, главное – это, конечно, виды! Ты ничего, в общем-то, не делаешь – просто едешь. А вокруг тебе «показывают» удивительные пейзажи, сменяющие друг друга. Слева тянется склон горы, перед ним плоская как стол равнина, а еще ближе опять склон – равнина срывается в реку. В это время справа – классический альпийский пейзаж: пастбища с коровами и лошадьми, заборчики, домики. Дальше меняется грунт и с одной стороны мы видим каменистые откосы гор, а спустя какое-то время проезжаем мост, под которым – где-то далеко внизу – несет свои воды река.

А дорога идет все выше! Мы взбираемся на перевалы. Надо сказать, что мой мотоцикл едет исключительно плохо. Половину подъема я преодолеваю на первой передаче. Если впереди какой-нибудь грузовик – беда: его мне не обогнать! Ребята вынуждены мучиться и ехать в моем режиме. По сторонам кедровники, виды, открывающиеся с высоты на долину внизу. Красотища!

Долго ли, коротко ли, а к петроглифам мы все же доехали. Походили, поглядели. Действительно, очень необычно и интересно. Вроде бы наскальная живопись, но выполнена толи химическим травлением, толи выжжено лазером. В сюжете недвусмысленно фигурируют высокие антропоморфные существа в скафандрах… Как тут не вспомнить разговоры нашего вчерашнего собеседника – хозяина аэродрома о том, что современные горы – «перевернутые» и тут были то ли ворота Шангри-Ла, то ли космическая база доисторических людей до глобального катаклизма…

Однако вечереет. Двигаемся в обратный путь. Нам нужно проехать, сколько проедется. Завтра нужно оказаться в Чарышском, а это очень далеко и меньше половины будет проходить по хорошим дорогам. Экипаж Дяди Славы делает остановку в кемпинге рядом со слиянием Чуи и Катуни, а остальные участники экспедиции едут дальше. Обратно через эти перевалы, через потрясающие места и… через начинающийся дождь. Уже поздно вечером заезжаем в гостиницу «Барская усадьба» в селе Онгудай. Тут можно снять небольшой коттедж, искупаться в бассейне и вкусно перекусить во внутреннем дворике. Мы правда уже «искупались» да и мест в коттедже нам не досталось, так что довольствуемся комнатами в большом бараке из-под строителей с фанерными стенами, который переоборудовали «для гостей». Хорошо хоть успели к закрытию кухни и горячего поели…

Продолжение следует.

РЕКЛАМА

44-я международная выставка-ярмарка

ОХОТА И РЫБОЛОВСТВО НА РУСИ

6-9 сентября 2018 г.
Москва, ВДНХ,
павильон 75

Получите скидку на билет
по промокоду ActivnyOtdih
на сайте www.hunting-expo.ru

ОРГАНИЗАТОР:

ЭКСПО ДИЗАЙН
ВЫСТАВОЧНАЯ КОМПАНИЯ

+7 (499) 181-44-76
+7 (495) 258-87-66
hunter@expo-design.ru
www.hunting-expo.ru

РЕКЛАМА

РЕКЛАМА

ДЖИП ТУРЫ

ПОДМОСКОВЬЕ, ЦЕНТРАЛЬНАЯ РОССИЯ, КРЫМ

Сев за руль нашего внедорожника, Вы пройдете маршрут, подготовленный специально для Вас. Яркие и захватывающие пейзажи, настоящее бездорожье и море адреналина ждут!

8 (495) 480-84-57
info@dorogavetra.ru
dorogavetra.ru

ДОРОГА ВЕТРА