





*И снова «Аннушка» бежит бульварами.  
Вот так своеобразно ведет экскурсии историк Алексей Терещенко.*

*Возрождается московская старина: трамваи-ветераны, памятники архитектуры...*

**Фото В. ОПАЛИНА**





Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# ТУРИСТ

5 (281) МАЙ 1989  
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ  
ЖУРНАЛ ВЦСПС ИЗДАЕТСЯ С ЯНВАРЯ 1929 г.  
ПРОФИЗДАТ МОСКВА

## ШЕЛ ПО ГОРОДУ ТРАМВАЙ

От Покровских ворот вокруг Чистопрудного бульвара, через Устьинский мост к Зацепской площади, а затем к Свято-Данилову монастырю — таков первый в Москве маршрут экскурсионного трамвая.

Поначалу вид старинного вагона останавливал вечно спешащих москвичей, заставляя удивленно оглядываться. Потом горожане привыкли: все чаще «Аннушка» 1928 года рождения встречалась им по выходным. Кто же взялся восстановить вагон-ветеран, кто на нем проводит экскурсии!

Оказалось, вагон курсировал по столице вплоть до ...1972 года. Затем был законсервирован, а после тщательного ремонта в депо сдан в аренду кооперативу «Лоцман». Высокая стоимость поездки — два рубля за билет — ко многому обязывает кооператоров. Приглашаемые ими экскурсоводы зачастую ученую степень имеют, ну и, конечно, глубокие исторические и литературные знания плюс истинно актерское мастерство «держат» внимание аудитории. Некоторые из них даже песни под гитару исполняют во время экскурсии!

— Мы хотим, — рассказала заведующая экскурсионным отделом кооператива Елена Васильевна Васильева, — чтобы поездка на старом трамвае была не просто экскурсией, а настоящим праздником для наших гостей. Все делаем для этого, и, по-моему, удачно. Судите сами: даже взыскательные иностранные гости были довольны — англичане, бельгийцы, болгары...

А. ЛАДЫГИН

### В НОМЕРЕ:

ПЕРЕСТРОЙКА: ДЕЛО ВСЕХ И КАЖДОГО	4—5	Зорин И. Перемены только начинаются
Трибуна передового опыта	18—19	Рощин В. «Щербинку» спасает аренда
ПРОБЛЕМА ЖДЕТ РЕШЕНИЯ	42—43, 46	Фирсов А., Кутузов В. Архипелаг невезения
КОЛОНКА РЕДАКТОРА	5	Пора поторопиться
ФАКЕЛ	16	Савостин Б. Память, скрытая под водой
ЛЮДИ СОВЕТСКОГО ТУРИЗМА	17	Чижевский А. 40 тысяч километров на велосипеде
ДИСКУССИОННЫЙ КЛУБ	18—19, 24	Калининченко Е., Акудович В. Еще раз о хозрасчете
ТЫ И ТВОЯ ПЕСНЯ	8—9, 13—14	Шабанов В. Эхо грушинского слета Ерендеев Ю. Без спортивного праздника не обойтись... Левенков Е. Мы сбережем поляну Кейльман Б. К жигулевскому Нептуну
ЛИТЕРАТУРНАЯ СТРАНИЦА	38—39	Ломтев А. Супермен
ПОХОДЫ, ПУТЕШЕСТВИЯ, МАРШРУТЫ	2—3, 15 20—23 32—33	Лещенко А. С Пижмы на Пижму Сто путей, сто дорог Харламов С. Швейцарцы на Алтае
ТУРИСТЫ — «ТУРИСТУ»	6—7	«Люблю макароны, но...» Хорошо забытое... старое Предлагаем обсудить. Откройте двери. Приглашаем в гости. Давайте меняться
ЭКСКУРСИОННОЕ ДЕЛО, КРАЕВЕВЕДЕНИЕ	28—29 40—41	Кругликова Т., Черных Н. Музей великого сатирика Анатолев Ф., Величкина Н. Сбереженная красота
АЗИМУТ	47—50	Твой друг — велосомбиль
ТЕХНИЧЕСКОЕ ТВОРЧЕСТВО ТУРИСТОВ	51	Герасимов С. «Аргамак-2» не подведет

Главный редактор  
Б. В. МОСКВИН

Редколлегия:  
АБУКОВ А. Х.  
АКЧУРИН Р. К.  
ВАСИН В. А.  
ДОНСКОЙ Н. П.  
[заместитель главного редактора]  
ЗАКИРОВ А. Р.  
ИВИН В. Я.  
КИРИЛЛОВА Ю. М.  
СЕМАР Г. М.  
СИМОНОВ Е. Д.

ФОМЕНКО О. А.  
ХОХЛОВ А. Н.  
ХУДАЕВ В. И.  
[ответственный секретарь]

Оформление художника  
ОГУРЦОВОЙ Г. П.

Корректор  
КУРДАЕВА О. В.

Сдано в набор 03.02.89 г. Подписано к печати 20.03.89 г. А-09529. Формат 84×108<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бумага для глубокой печати. Глубокая печать. Усл. печ. л. 5,46. Усл. кр.-отт. 17,5. Уч.-изд. л. 10,2. Тираж 85 490 экз. Заказ 81. Цена 55 к.

Адрес редакции: 107078, Москва, Б. Харитоньевский пер., 14. Телефоны: 921-13-90, 924-55-53, 921-71-53.

Ордена Трудового Красного Знамени Калининский полиграфический комбинат Государственного комитета СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 170024, г. Калинин, просп. Ленина, 5.



**В** августе 1969 года геолог-съемщик Виктор Пачуковский, исследуя правый берег Ворыквы, наткнулся на обнажения базальта. В куче обломков его заинтересовал бурый пятнистый камень, покрытый трещинами. Лабораторный анализ показал, что это был аллит — бокситоподобная порода с небольшим содержанием глинозема. Находке обрадовались: ведь аллиты — неразлучные спутники, двойники бокситов. И на следующую зиму в район Ворыквы был выброшен десант. Чтобы обнаружить бокситоносную пачку, разведчики закладывали шурфы, рыли канавы. По опыту знали: летишь на неделю — готовься работать месяц. Так оно и вышло. К концу экспедиционного срока при проходке неглубокого шурфа была найдена сильномажущаяся порода вишнево-бурого цвета с содержанием глинозема около 50 процентов. Это был праздник для геологов и одновременно — сигнал для продвижения поисковых работ. Неподалеку от того места, где была пробурена первая скважина, геологи оборудовали поселок, назвав его в честь самой высокой точки Тимана — Четласом...

В облике Четласа чувствовался порыв, временность, непостоянство. Поселок — как ладья посреди лесов. Такое впечатление, что он долго бежал по тайге и теперь остановился, чтобы отдышаться. Повсюду толкались вездеходы и самосвалы, с трудом взлетали вертолеты. И бесконечно тянулись ряды полозьев, на которых, как на фундаментах, стояли жилые временки. Поселок на санях был рожден бокситной горячкой: его везли по зимнику из города нефтяников — Ухты, остановили на ворыквинском плацдарме, зацепили за крохотный участок тверди, чтобы отсюда вести более мобильное изучение тиманских недр. Поселок контролировал восемнадцать буровых бригад, разбросанных по тайге наподобие шахматных клеток. Но в любую минуту он мог тронуться с места и уехать туда, где был бы более необходим...

Высокие берега вскоре кончились, и снова потянулись бесконечные пожни с тихими озерцами и копнами свежего сена. Сквозь кусты и деревья, то здесь, то там, мелькали белые палатки, слышались женские голоса, фыркание лошадей — началась горячая сенокосная страда.

Когда Сергей зарулил лодку в уютную песчаную гавань, к ним подошли несколько человек в белых, по-бабьи завязанных платках, и все, как на подбор, в брюках. Попробуй, разберись — кто мужчина, а кто женщина!

— Как жизнь-то? — грубым мужским голосом возгласил один из платков, усаживаясь на корточки. Над ним серым облаком реяли комары и оводы.

— Жисть — только держись! — смешком ответил Сергей, входя в полосу действия крылатых тварей и на ходу надевая такой же, как у всех, белый платок.

Своеобразный зачин про «жисть» предвещал начало большого, неспеш-

ного разговора, и я на всякий случай обмазал лицо репудином: кто знает, сколько придется ждать, а комар — он новичков жалует, особенно корреспондентов.

Каждая новость, сообщенная Сережей, воспринималась косарями как откровение: у кого-то родилась дочка, у кого-то сын вернулся из армии, кто-то, окончив школу, укатил в Архангельск поступать в мореходку, а кого-то назначали на должность завхоза вместо того-то.

— Во темпы! — сокрушался старик в желтой крепдешиновой косынке. Его боро денка прыгала в такт речам. — В прежно-то время, бывало, двадцать ден до Архангельска перли. Да неделю с товарами стояли, да неделю гостинцы закупали. И снова двадцать суток до дому. Придешь, бывало, спросишь: «Как жисть-то, женка?» А она эдак и скажет: «Как жили, так быть, и живем. Корова подоена, детки да овцы накормлены». И весь сказ... А ноне нет. Ноне время короче овечьего хвоста ста-

(Окончание. Начало в  
№ 4, 1989 г.)

## С ПИЖМЫ



ло. Все бегом, бегом...

— Ты погоди, Яковлевич, — осадил его краснощекий здоровяк, этаким Добрыня Никитич. — Ты время-то не хули. Мы ведь ему сами ход задаем. Время — как часы. Завел — и работает...

— Мне-то что, — как бы оправдывался старик, приглаживая свою боро денку. — Обо мне уж гробовая доска стучит. А ты молодой ишшо, тебе жить долго. А вот когда смерть придет, о чем говорить будешь — думал?

— Как-нибудь откручусь, — весело парировал Добрыня.

— Крути, не крути, а придет курносая — задумаешься. Как жил, чего такого народил, какие грехи оставил? Я ведь не против времени, слышь. Я суету не люблю. Суета проклятая, все жилы из нас тянет. Это же как мотор на холостых оборотах.

Все молча согласились со стариком Яковлевичем. Разговор пыталась поддержать средних лет женщина, сидевшая на косилке, но ее голос потонул в беспорядочном мужском споре.

А спорили о приречных лугах, о бедных северных почвах, о том, что на смену бобовым культурам идет сорная трава, кустарники, мох. На некоторых угодьях даже кочки образовались. И громче всех шумел старик Яковлевич:

— Да разве это луга? — кивал он в сторону свежих копен. — Они же мхом прикрылись, болотной нечистью зарастают. Когда косили, видно, как мышь бежит... — Тут, кажется, он впервые удостоил меня взглядом. — Скажи-ка, мил человек, что такое разнотравье? Вот и не знаешь! Не знаешь, хоть ты и корреспондент. Пиши, доставай ручку и пиши... Пижма, чемерица, лютик, конский щавель — мало-съедобные и ядовитые травы.

— Потребители мы, — гремел старик, задирая бороду. — Выкашивать-то — выкашиваем, а взамен земле ничего не даем. Скот тоже многое вытаптывает. А луга эти чистить надо, в культурный вид приводить, перепаживать... Давай-ка перепашем эти пятнадцать

никудашных гектаров и засеем клевером с тимофеевкой. В три раза больше обычного возьмем. Что, разве неправильно говорю?..

— Правильно, правильно, — поддержал его Добрыня. — Да разве только в этом дело?! А мелиорация, а дороги, а утечка рабочей силы? Вроде и зарабатываем хорошо, и техники хватает, а кто в деревнях нынче остается? У кого грамота не идет или кто в городе не сумел приткнуться. Ну девок — и тех по пальцам считать приходится.

Веками жила Вожгора тихо, неспешно, вдалеке от больших дорог. А теперь, особенно после мер, принятых известным постановлением партии по подъему Нечерноземья, вдруг всколыхнулась, задвигалась, и круги от этого движения пошли вширь и вглубь. С одной стороны — исконный крестьянский быт, заведенный исстари, с другой — поток новой техники, новые специалисты на полях и фермах, новые требования к обработке земли. В сложном социальном и нравственном переплетении пребывает деревня. Клубок



проблем связан, как гордиев узел, и нет меча, который бы разрубил его. Да и надо ли рубить, если речь идет о сельском хозяйстве? Тут, очевидно, надо распутывать спокойно и разумно, взвесив все «за» и «против», — с полной ответственностью за будущее.

— Пора ехать, — наклонился ко мне Сергей. — В Шегмесе заночуем.

И снова запрыгала лодка на перекатах, едва не касаясь выложенных, как булыжная мостовая, диабазовых плит на дне. Пижма текла нам навстречу в белом кружеве пены, и по этой примете я догадался, что впереди нас поджидает новый, может быть, самый неприятный порог.

— Снимайте сапоги! — приказал рыбинспектор.

Моторка вылетела из-за речной луки, и ее толкнула сильная вихревая струя. Течение обрушилось на нас, как с горы. Мотор закашлялся, надрывно чихнул и замолк. Сергей выключил его и поднял из воды.

Мы разделись и вышли из лодки. Глубина у порога едва достигала колена, но мы тут же вымокли до самого пояса — такое было течение! Сергей тянул лодку за нос, я помогал ему с кормы. Ноги у меня подвертывались и дрожали, тело стонало от на-

как вкопанная. И хотя буруны захлестывали днище и течение грозило столкнуть нас с мертвой точки, этого мгновения было достаточно, чтобы, упираясь шестами в камень-валун, уйти подальше от рокового места, на более или менее спокойную воду.

— Запишите, — сказал Сережа голосом старика Яковлевича, — это место Девкин порог зовется, — и засмеялся: — Девки, они все такие...

В Шегмесе мы остановились в доме бывшего председателя колхоза, а ныне пенсионера Павла Дмитриевича Поташева. Человеку давно за шестьдесят, дети, слава богу, давно пристроены и хорошо зарабатывают, а он тем не менее все делает сам. Сам заготавливает на зиму грибы и ягоды, сам пилит и колет дрова, ловит рыбу, ухаживает за скотиной и, когда надо, помогает жене приготовить стряпню. И все он делает споро, все первым, все чуть не бегом.

Вот и сейчас он суетился вокруг незваных гостей, колдовал над чайной заваркой, подсыпая в нее какие-то корешки и травки — для духовитости.

За ужином непринхотливо разматывался клубок застольной беседы.

— Мы так последние будем на реке-то, — охотно балагурил Павел Дмитриевич, прихлебывая чай. — А дальше

Что ты меня перед людьми срамишь!

— Ну не семь, ну два — какое значение! — виновато оправдывался Павел Дмитриевич и поспешил перевести разговор в другое русло. Речь его быстрая, скатная, с прибаутками, которым я улыбаюсь, но не успеваю запомнить, не говоря уже о том, чтобы записать.

— Когда вы к деревне подплывали, видели небось, сколько народу на поженях робит? И все молодежь! Молодежи у нас хорошо живется: каждому дела хватает — животноводство... Опять-таки воля — рыбалка, охота. У нас тут, считай, всякий охотник, — он схлебнул из блюда, вкусно причмокнул. — В Вождорах-то, как в армию забрали, — пиши, пропал человек. Его уже обратно калачом не заманишь — ауфвидерзеен! А у нас нет. Возвращается к нам молодежь. Видать, крепко приглянулось им родное отечество. У меня, к примеру, двое сынов вернулось и у соседа тоже. А с молодежью и жить веселее, и помирать не страшно. Верно, старуха?

...Я намеренно опускаю подробности нашего нелегкого плавания к истокам Пижмы Мезенской. Хочу только сказать, что реку мы не осилили, побили лодку и мотор. К тому же не хватило гвоздей для шпонок.

# НА ПИЖМУ

пряжения. При каждом шаге я оступался со скользких замоховевших плит, спотыкался о камни величиной с голову, но продолжал толкать нашу пирогу с прежним упорством. Брызги впились в лицо, спугивали комаров и стекали, смешиваясь с дорожками пота.

Мы прошли около ста метров и поменились местами. Здесь было чуть потише и поглубже, и Сергей снова завел мотор, поставив его на малые обороты. Подталкивая лодку, мы продвинулись еще немного, и я увидел длинный тупой валун, слегка выпиравший из воды. Течение заливало его, распавшись на несколько рукавов. Обойдя каменное препятствие, эти рукава свивались в один плотный жгут и снова расходились в разные стороны, образуя пенные воронки. Вода неслась вскачь, как расплавленное золото.

Сергей на полную мощность врубил газ, разогнал лодку и тут же выключил мотор. По инерции, резвым коньком-горбунком наша пирога вылетела на гребень волны, вскарабкалась на порог у самого валуна и остановилась

все лес да бес. От них и кормимся. (Под бесом хозяин подразумевал птицу и зверя.) И что один недодаст, у другого добудем. Речку тоже не забываем.

— А зимой не скучаете? — спросил я, представив на минуту отрезанную от мира, засыпанную глубокими снегами деревеньку в десять дворов, в которой лишь одни дымы из труб, да лай собак, да подслеповатые окошки с тусклыми огоньками напоминают о присутствии человека.

— Некогда скучать-то, — посерьезнел Поташев. — Да вам и не понять — привычки к сельскому житью нет, не нашим миром мазаны. — И, спохватившись, что, быть может, чем-то обидел человека, весело прибавил: — Молодые — те комедии крутят. Навезут всяких картин с Вождор — сидят, щерятся... Етту, как ее... — он долго и мучительно припоминал название известного фильма с Юрием Никулиным в главной роли. — мы со старухой раз семь смотрели.

— Будя врать-то! — вскинулась Прасковья Федоровна, его супруга. —

Характер Пижмы от Шемаса сильно изменился. Она пробила себе русло в скальных породах и текла, будто по дну ущелья. Вначале Тиманский кряж был похож на море, которое никак не уляжется после шторма. Повсюду тянулись однообразные, как застывшие волны, холмы до самого горизонта. А потом он словно вырвался из узды, прошелся вприсядку по зеленым увалам, стал карабкаться крутыми отвесами, обрываться глухими распадками. И Пижма тут же почувствовала его настроение. Она металась от одной береговой кручи к другой, обнажалась голым камнем, кружила водоворотами. И вместе с ней, выбирая единственно правильный курс, прыгала наша пирога, запряженная в 12 лошадиных сил. С береговых откосов свешивались деревья, топорщились каменные глыбы, напоминающие декорации средневековой трагедии. Смотреть на небо приходилось задрав голову. Река грохотала доброй дюжиной своих порогов и каждому приходилось кланяться —

окончание на с. 15



# ПЕРЕМЕНЫ ТОЛЬКО НАЧИНАЮТСЯ

ПЕРЕСТРОЙКА:  
дело всех и каждого

В июле прошлого года коллегией Центрального совета по туризму и экскурсиям было принято постановление «О перестройке системы повышения квалификации и переподготовки руководящих работников, специалистов и актива туристско-экскурсионных организаций профсоюзов». В документе утверждены отраслевые принципы перестройки системы, определены ее основные направления — повышение качества обучения, развитие и упорядочение сети учебных заведений... О том, как выполняется это постановление коллективом сотрудников Института повышения квалификации работников туристско-экскурсионных организаций (ИПК), мы попросили рассказать проректора по учебной части, кандидата географических наук, доцента И. Зорина.

— Игорь Владимирович, переход туристской отрасли от периодического к непрерывному обучению кадров и актива, пожалуй, одно из основных положений постановления ЦСТЭ. Как Вы считаете, будет ли это способствовать повышению качества туристско-экскурсионного обслуживания?

— Да, но при одном условии: чтобы достигнуть уровня мировых стандартов, необходимо решить два весьма существенных вопроса. Во-первых, в стране должен быть вуз, готовящий высококвалифицированные кадры для туристско-экскурсионной системы. Поймите, я не открываю Америку! За рубежом, например, директор гостиницы учится пять лет, а экскурсоводы заканчивают специальные факультеты в университетах. Это действительно профессионалы! У нас работают только два профильных комбината системы профтехобразования — они удовлетворяют потребности отрасли лишь на пять процентов! Поэтому в систему приходят специалисты любого профиля, и нам не остается порой ничего другого, как начинать «повышение квалификации» с ликбеза — знакомить их с нормативными документами, технологическими процессами.

Чтобы перейти ко второму вопросу, давайте обратимся к опыту наших зарубежных коллег. Работа персонала туристских фирм ограничена жесткими рамками стандартов, которые зависят от разряда гостиницы, т. е. от уровня обслуживания. Каждый, от директора до горничной, четко — до секунды! — выполняет свои служебные обязанности. Например, администратор гостиницы высшего разряда в Испании или Португалии обязан обслужить клиента за 3—5 минут, официант за 15 минут накормить завтраком. Нарушение стандартов может привести к крупным неприятностям — понижению разряда гостиницы, что тут же скажется на финансовом положении обслуживающего персонала.

У нас, к сожалению, таких нормативов нет, каждый работает как может (или как хочет). А ведь именно стандарты определяют уровень подготовки работников каждой зарубежной фирмы, а значит — подчеркну еще раз! — и качество обслуживания.

Надеюсь — и теперь уже не без основания, — что в ближайшее время туристская отрасль тоже перейдет к стандартам, и наш Институт сможет работать по специальным программам, учитывающим требования каждой гостиницы, туристской базы. Вот тогда программа непрерывного обучения, рассчитанная на подготовленную аудиторию, будет действительно эффективной.

— Давайте будем реалистами. «Туристский» вуз — увы! — завтра не откроют, да и стандарты вряд ли появятся к девяностому году. Значит, Институт будет работать пока по старинке?

— Конечно, нет. Перед отраслью стоят непростые задачи: повышение качества обслуживания туристов, переход на полный хозрасчет и т. д. В этом сложном, но интересном деле мы принимаем самое непосредственное участие: учим наших слушателей работать по-новому, применять на практике разработанные институтом модели хозрасчета. Непрерывное обучение — первый шаг на этом пути.

— Расскажите, пожалуйста, подробнее о программе непрерывного обучения.

— Каждый ее этап рассчитан на пять лет, в течение которых специалист — в зависимости от квалификации и занимаемой должности — обязан овладеть определенным объемом знаний. Цикл обучения состоит из нескольких «составляющих»: самообразования, производственно-экономической учебы (без отрыва от работы), занятий на курсах, в подразделениях института, стажировки (на передовых предприятиях отрасли и за рубежом). К нам специалисты будут приезжать, как правило, один раз в пять лет.

Учебный план, рассчитанный на пятилетку, разрабатывается на основании нормативного документа, подготовленного специалистами ИПК. В нем указаны направления обучения (их всего четырнадцать) и нагрузка в часах. Например, человек, недавно принятый на работу, должен «освоить» 944 часа, а опытный специалист, повышающий свою квалификацию, 836 часов. Заметьте, каждый сотрудник — от горничной до директора — разрабатывает учебный план самостоятельно: выбирает наиболее целесообразные, на его взгляд, направления, для каждого из них определяет нагрузку (в часах). План необходимо согласовывать только с непосредственным руководителем.

Все сведения о подготовке и переподготовке каждого специалиста заносятся в квалификационный аттестат — новый пока для нас документ. Здесь будет подробно записано, где и когда человек учился, успешно ли; при переходе на работу в другую туристско-экскурсионную организацию аттестат сдается в отдел кадров вместе с трудовой книжкой.

В прошлом году коллегия центрального совета по туризму и экскурсиям утвердила «Рекомендации по материальному и моральному стимулированию непрерывного повышения квалификации». Квалификационный аттестат будет теперь рассматриваться при выборе на руководящие должности, во время проведения конкурсов на замещение мест главных специалистов и т. д. Администрация, совет трудового коллектива и профсоюзный комитет получили право поощрять высококвалифицированных сотрудников, успешно выполняющих свои обязанности: премировать, давать дополнительный отпуск, обеспечивать бесплатным питанием...

— И все-таки непрерывное обучение будет обязательным для всех?

— Да, причем каждый руководитель персонально отвечает за его организацию.

— Игорь Владимирович, Вы подробно рассказали о пятилетнем учебном цикле. Возникает, на мой взгляд, закономерный вопрос: как часто они, эти циклы, будут повторяться?

— (улыбаясь) Пока работаете в туристско-экскурсионной системе, никаких перерывов не будет! За пять лет разберетесь, предположим, в вопросах экологии и краеведения, потом понадобятся знания из хозяйственно-правовой области, а еще через пять лет — экономико-управленческой. Работа в условиях хозрасчета будет постоянно требовать



новых знаний, и задача программы непрерывного обучения — давать их.

— Давайте вернемся к работе ИПК. Что нового появится в учебной программе?

— Прежде всего, индивидуальный подход к каждому слушателю. Чтобы определить уровень подготовки специалиста, приехавшего в институт, мы предлагаем ему тест, построенный по принципу вопросы-ответы (он-то и помогает нам скорректировать учебный план). После тестирования формируются учебные группы: одни из них слушают полный курс, другим, более подготовленным, предлагаем темы на выбор. Занятия рассчитаны на 21 день, затем все наши «студенты» сдают экзамен.

Институт перешел на модульный принцип обучения. Учебный модуль или план-предложение — это крупный раздел (тема) курса, в котором рассматриваются одна или несколько родственных проблем. В рамках одной темы возможна многовариантность модулей. Например, проблема «Работа туристских клубов в условиях полного хозрасчета» может быть раскрыта несколькими модулями: «Механизм перевода клуба на полный хозрасчет», «Стимулирование общественных туристских клубов» и т. д.

Ежегодно, в четвертом квартале, мы отправляем в туристско-экскурсионные организации перечень учебных модулей. Организация-заказчик сама выбирает интересующие ее темы и формирует план-заявку на каждого специалиста. Получив ее, институт заключает договор на проведение учебных занятий.

Специалистами ИПК разработано уже сто тридцать модулей, слушателям мы предлагаем пока только сорок. Переход на модульную систему обучения уже сейчас позволил увеличить выбор учебных программ в 46 раз, а объем информации, получаемый студентами, возрос в 3,5 раза.

— Игорь Владимирович, Вы говорили о том, что заключаете договора с различными туристско-экскурсионными организациями. Значит, Институт отказывается от традиционного плана-заявки ЦСТЭ, на основании которого, собственно, и строилась ваша работа?

— Мы переходим к договорным планам — новой форме работы ИПК — постепенно. План ЦСТЭ, рассчитанный на пять лет, по-прежнему остается, но становится меньше, что позволяет нам принимать заказы любой туристско-экскурсионной организации.

— Коснутся ли перемены профессорско-преподавательского состава?

— Да, ведь мы стремимся не только к изменению учебных планов, но и к повышению уровня преподавания. Работая в условиях хозрасчета, сможем шире привлекать к сотрудничеству — на условиях штатного совместительства и почасовой оплаты — ведущих ученых, высококлассных специалистов отрасли и высшей школы; разработчиков новейших технологических процессов, туристов-общественников. Отказываемся и от уравниловки: заработная плата преподавателей будет зависеть, прежде всего, от качества лекций и соответственно «колебаться» от ста до тысячи рублей.

— Изменится ли структура института?

— В прошлом году коллегия Центрального совета по туризму и экскурсиям утвердила ряд изменений наименований, структуры и профиля действующих учебных подразделений института и перечень вновь создаваемых. Например, в нашем учебно-экспериментальном филиале (Раково) открыт факультет туристско-спортивных кадров (в ближайшее время там начнется строительство учебно-тренировочного полигона). В сентябре 1989 года в Минске открывается Белорусский филиал института, в 1990 году в Ташкенте — Среднеазиатский. Через четыре года должны начать работу семь новых учебных подразделений республиканского и межреспубликанского значения. Планируем начать строительство и у нас, на Сходне.

— Итак, положено начало кардинальному улучшению материальной базы института, о котором говорится в постановлении?

— Да, но о результатах говорить пока рано — все только начинается.

Беседу вела Л. МАТРУСЕНКО

## ПОРА ПОТОРОПИТЬСЯ

Недавно в редакции раздался телефонный звонок — обычный, один из многих. Говорили из ЦСТЭ: «Приглашаем в Теберду на Всесоюзное совещание по буксировочным подъемникам». Наш корреспондент конечно же немедленно вылетел в Карачаево-Черкессию.

Вспомнили мы этот эпизод не для того, чтобы похвастаться: дескать, по выступлениям журнала проведено Всесоюзное совещание. Для органа печати это обычное явление. Вот уже три с половиной года редакция ведет своеобразное шефство над производством и установкой буксировочных канатных дорог. Куйбышевский завод монтажных заготовок, ранее подвергавшийся критике, заметно улучшил качество конструкции. Помогли также усилия ЦСТЭ и проектного института.

Если бы и обсоветы постарались! Но, как видно, они не торопятся. Медленно укладывают фундаменты под опоры, плохо делают трассы. И не мудрено, что за последние годы в эксплуатацию сданы лишь две дороги — в Приэльбрусье и Домбае. В Цее этой зимой половину опор почти готовой дороги снесло сошедшей с горы лавиной.

Турсоветы на местах с явной прохладцей и неохотой берутся за дело. Так, в 1989 году от них поступило заявок только на шесть буксировочных подъемников — на всю страну, где от желающих кататься на горных лыжах нет отбоя! Во всем этом редакции предстоит еще как следует разобраться. Но и сейчас ясно — туристские организации считают обузой сооружение канатных дорог. Остается только приветствовать инициативу треста Союзлифтмонтаж, который решил сдавать объекты, как говорится, «под ключ». А пока «одиссея» с подъемниками продолжается.

Для тех, кто получает туристские коттеджи улучшенной конструкции Краснобаковского лесокомбината, она только началась. «Турист», как известно, также взял под контроль их изготовление, поставку и монтаж. Начиная с 1986 года журнал своими публикациями «беспокоил» и Минлеспрот СССР, и объединение «Горьклес», и сам комбинат: «Скоро ли будут домики, сроки миновали, пора и показать товар лицом». И наши подшефные показали! Но в каком виде получили «счастливицы» — Николаевский и Одесский облтурсоветы — долгожданные домики? Недокомплектованными, низкого качества, с никудышной звукоизоляцией, без соответствующей пропитки древесины! Явный брак, недоделки срочно исправляет не комбинат, а турсоветы, затрачивая дополнительно немалые средства. Об этом подробно говорилось в корреспонденции «Карточные» домики, или история, которой не видно конца» («Турист» № 3 с. г.).

Как же ведут себя в данной ситуации министерство и объединение? Разобрались по существу, помогли комбинату, как в свое время обещали редакции? Молчит Минлеспрот. Вот и получается, что рано еще бить в победные литавры! Не будем торопиться и мы снимать с контроля проблему, решение которой намечено в постановлении партии, правительства, профсоюзов и комсомола об улучшении туристско-экскурсионного дела.

Там же, в этом постановлении было дано конкретное задание Минскому автозаводу — в 1987 году начать выпуск автоприцепов-дач. Редакция сразу же взяла шефство над дачей. В Доме культуры и техники МАЗа мы провели устный выпуск журнала, рассказывали о планах шефства.

На страницах «Туриста» журналисты, внештатные корреспонденты в статьях и репортажах с завода рассказывали об этапах освоения новой для него продукции, говорили о трудностях и необходимости помощи предприятию со стороны смежников. Прошло более трех лет, а первый образец дачи, вопреки ожиданиям, так и не появился на свет. Потом, когда это произойдет, потребуется еще время на его испытания... Какой будет новинка, сказать пока трудно. Надеемся, что минчане, хотя и подвели уже со сроками, все же справятся с заданием. (Материал с завода читайте в ближайших номерах журнала.)

Редакция не раз еще вернется к проблемам и буксировочных подъемников, и туристских коттеджей, и прицепов-дач. Эти материалы будут опубликованы, как всегда, под рубрикой «На контроле «Туриста». Журнал видит свою задачу в том, чтобы словом и делом помочь всем организациям и предприятиям, которые обязаны хорошо поработать на туризм во имя его дальнейшего развития. Им пора бы поторопиться.





## „люблю макаронны, но...“

Неподалеку от Душанбе находится турбаза «Варзоб» Таджикского республиканского совета по туризму и экскурсиям. Наша группа в 20 человек отправлялась отсюда в Фанские горы по маршруту второй категории сложности. Первое, что порекомендовал, познакомившись с нами, инструктор Ю. Кондратьев, это «скинуться» рублей по пять и приобрести на одном из душанбинских базаров урюк, изюм, курагу, чеснок и прочие высококалорийные продукты, ибо на складе, который располагается на турбазе «Искандеркуль», ничего этого нет. Делать нечего, скинулись, прикупили.

Как водится, выбрали старосту, завхоза. Однако всю полноту власти в группе взял в свои руки инструктор Ю. Кондратьев. Можно, конечно, возразить, что на то, мол, он и инструктор, чтобы дисциплину блюсти. Но свои полномочия инструктор явно превышал. Даже в нарушение той самой дисциплины, прихватив с собой на маршрут своего приятеля Борю, который пил и ел за счет туристов. Продукты по накладным получал сам инструктор, не допустив к документам ни старосту, ни завхоза группы. Когда же его спросили, на всю ли сумму получены продукты, ответ последовал положительный. Что же касается ассортимента, то из круп нам выдали лишь макаронные изделия, немного гречки и манки. Я уж не говорю о том, что ни орехов, ни меда, ни овощей и фруктов, кроме репчатого лука, ни изюма, кураги, урюка или чеснока, о которых уже упоминалось, не было и в помине. На второй заправке в небольшом кишлаке нам даже хлеба не дали. Наше невеселое настроение усугублялось тем, что инструктор Ю. Кондратьев постоянно прикрикивал на нас, как на не в меру любопытных детей, чтоб не задавали лишних вопросов, и вообще критики недолюбливал. А группа роптала, ибо догнать нашего резвого инструктора было нелегко. Создавалось впечатление, что он старался от всех убежать, порой забывая о тех, кому было тяжело идти.

Голодному туристу в голову приходят всякие крамольные мысли. Например, на сколько рублей в день он питается и почему так однообразна пища? Надо сказать, что эта мысль впервые навестила туристов из другой группы, которую мы догнали, так как их инструктор... не знал дороги

и ждал нас. Шли мы вместе, и проблемы у нас были общие. Так вот, они подсчитали, что в их ежедневном пайке недостает примерно двух рублей. Занялись подсчетами и мы: путевка стоит 106 руб., в группе 20 туристов, на питание, как нам удалось выяснить, выделяется 650 руб., фактически получили продуктов на 400 рублей. Мы, разумеется, пошли со всеми этими вопросами к инструктору. Смысл его ответа сводился к следующему. Да, возможно, на какую-то сумму нам продуктов недодали. Да и зачем их брать, если полагающийся ассортимент нам выдать не могут, а вместо него дадут опять те же макароны, манку и т. п., что мы есть и так уже не можем. Мы возражали: если не могут дать необходимых продуктов, пусть вернут деньги или на оставшуюся сумму выдадут шоколад, конфеты, печенье и прочие высококалорийные и вкусные продукты, имеющиеся на складе. Инструктор: никто на это не пойдет, а выдадут макароны. Да, как поется, «люблю я макароны, но...». Было не до песен. В конце концов решили разобраться на месте.

Вернувшись из похода, мы собрались было пойти на склад, но инструктор снова приказал нам не вмешиваться, иначе получим не деньги, а макароны. «А чтобы вернули деньги, — сказал он, — нужно или кладовщику, или бухгалтеру часть из них «дать на лапу». Вскоре Ю. Кондратьев вернул группе 200 руб., сказав, что отдать пришлось 30 руб., предупредив, разумеется, чтоб об этом никому ни слова, и что из этих 200 руб. ему тоже причитается, так как продовольствие выписывают и на инструктора. Но денег ему не надо. Можно посидеть вечером в кафе, что рядом с турбазой «Варзоб».

Так прошел наш отпуск. Я намеренно не делаю выводов из всего изложенного, полагая, что они напрашиваются сами. Лишь на одно обстоятельство хотелось бы обратить внимание. Если каждой туристской группе недодают продуктов на 200—250 руб., (а может быть, и больше), а групп за сезон проходит не один десяток, и далеко не каждая группа требует возмещения разницы между суммами, на которую должны выдавать и выдают продукты, то кто эти немалые деньги кладет себе в карман? г. Москва

В. СНЕГИРЕВ

## хорошо забытое старое

Технический прогресс, как известно, не обходится без издержек. Фирменные экспрессы и самолеты в считанные часы доставят жителя средней полосы России на Кавказ и в Крым, в Прибалтику. И путешествие превращается из процесса в результат, а все попутные достопримечательности остаются где-то в черноте ночи за окнами вагона. Есть, конечно, специальные туристские поезда и теплоходы, но уж

очень утомительным становится путь, не каждому по душе только плыть или только ехать весь отпуск. Хочется смены обстановки, новых впечатлений, всего того, без чего и туризм не туризм. А что, если скомбинировать давно уже примелькавшиеся формы путешествия? К примеру, вот так.

Купив путевку, вы в назначенный час приходите на Савеловский вокзал столицы, и специальный поезд, сопровождаемый экскурсоводом, к вечеру доставляет группу в Рыбинск. Дальше — путь на теплоходе по матушке-Волге с остановками во всех достопримечательных местах: Горьком, Казани, Ульяновске, Куйбышеве, Саратове. После знакомства с городом-героем Волгоградом — вновь пересадка на поезд, который, в зависимости от избранного маршрута, доставит вас в Кисловодск или Адлер. Далее путь можно продолжить пешком или на лошадях, а билеты на более быстрое возвращение домой уже у вас в кармане, так что о транспорте можно не беспокоиться даже на самых «горячих» в сезон направлениях...

А ведь такой маршрут существовал, хотя о нем, возможно, и не слышали сегодняшние организаторы туризма. Описание его заимствовано нами из... «Иллюстрированного практического путеводителя Владикавказской железной дороги», на пожелтевшей обложке которого значится: «1915 год». Немножко изменены лишь терминология и географические названия, а смотрите-ка, какой интересный вид отдыха был предложен нашим предкам!

Так почему бы в самом деле не возродить комбинированные транспортные путешествия, чередуя отдельные их участки с пешими, конными или лодочными походами? В тот же Рыбинск можно теперь ехать и на «Икарусе», с юга возвращаться самолетом, где-то в пути воспользоваться конным экипажем... Да мало ли интересно-го можно придумать, если смело преодолеть ведомственные барьеры, нарушить десятилетиями выработанную инертность мышления, повернуться лицом к клиенту. Полный хозрасчет может и должен стать в этом деле надежным подспорьем. Ускорится оборот составов и судов — больше путешественников смогут ими воспользоваться — ниже будет и цена на «кусающиеся» подчас, особенно для любителей семейного отдыха, маршруты. Так, может, рискнем вернуться к наследию давних лет?

Н. СЕМЕНОВ,  
член научно-технической  
секции МГО ВООПИК

## ПРЕДЛАГАЕМ ОБСУДИТЬ

Нормативные требования на звание «Мастер спорта СССР» по туризму все время претерпевают изменения. Существующие ныне — достаточно сложные, но объективные ли?

Когда общаешься с туристом, мастером спорта, «специалистом» по какому-либо виду туризма, удивляешься, что он ничего или почти ничего не знает о других видах. И это — мастер спорта по туризму! Поэтому предлагаю внести некоторые изменения в нормативные требования: кроме выполнения нормативов КМС по конкретному виду туризма, оставить одно руководство походом V категории сложности и ввести два участия в походах III категории сложности по любым



двум видам (они выбираются по желанию спортсмена, но не противоречат «Правилам проведения туристских спортивных походов»: если необходимо, турист приходит к третьей категории постепенно, начиная с первой).

Горные туристы, участники «пятерки», согласно Правилам проведения... могут сразу идти в «тройку» — лыжную или пешеходную. Поэтому, на мой взгляд, один из «неосновных» походов для горных туристов должен быть или водный, или велосипедный — здесь спортсмены начинают с походов первой категории сложности. Но, облегчив одну «тройку», необходимо, на мой взгляд — для компенсации! — усложнить горный поход V категории еще одним обязательным перевалом 3А.

Турист, выполнивший такие нормативные требования, будет действительно достоин звания «Мастер спорта СССР» по туризму. Меньше, на мой взгляд, станет и наблюдаемая сейчас «кастовость»: мы — горники, мы — водники. И самое главное, у такого спортсмена будут знания и практический опыт не по одному, а по трем видам туризма, которыми он сможет поделиться, работая в турсекции, клубе или МКК.

**Б. ИСАЙЧЕНКО,**  
инструктор горного туризма

г. Черкассы

## давайте меняться

Все туристы с нетерпением ждут новых подробных карт, которые предполагает выпустить ГУГК. Но пока нам всем не хватает карт районов и их описаний. Предлагаем временную помощь самостоятельным туристам.

Клуб Одесского политехнического института «Романтик» существует уже тридцать лет, и за это время у нас накопилось достаточно карт по таким районам, как Западный, Восточный и Центральный Кавказ, Восточные Карпаты, Южный, Средний и Северный Урал, Алтай, Тянь-Шань, Кольский полуостров, Карелия. Хотим предложить другим туристским клубам, секциям походных энтузиастов взаимовыгодный обмен картами и описаниями новых районов, фотографиями, слайдами, снаряжением (либо материалами для его изготовления), а также опытом, новыми идеями и песнями.

Желающих участвовать в таком обмене просим написать по адресу: 270044, г. Одесса, пр. Шевченко, 1. ОПИ, комитет комсомола к/т «Романтик».

**Клуб туристов «Романтик»**

г. Одесса

## откройте двери!

В заметке А. Зенина «Нужен ли закрытый разбор?» («Турист», № 5, 1988) поднимался вопрос о прекра-

щении порочной практики «закрытых» разборов ЧП в узком кругу членов МКК. На мой взгляд, вопрос надо ставить шире — о праве туристов присутствовать на любых заседаниях любой общественной комиссии или президиума федерации, вплоть до Всесоюзной. Сейчас же — удивительно, но факт! — даже члены Совета ВФТ не могут туда попасть, если члены президиума не сочтут нужным их пригласить.

Или вот другие примеры. На заседание комиссии водного туризма весной 1988 года пригласили журналиста, но оказалось, что двое членов комиссии против этого. Какие секреты могут быть у общественной комиссии? Однако инструктор управления самодеятельного туризма ЦСТЭ заявил, что пустить журналиста в ЦСТЭ можно лишь с личного разрешения первого заместителя председателя. А председательствующий отказался в присутствии «чужака» вести заседание и пригрозил его перенести на месяц. Это всех возмутило. Журналист ушел.

На состоявшемся заседании мы обсудили кандидатуры туристов-водников в ЦМКК. Когда же рекомендованные комиссией кандидаты пришли через несколько дней в ЦСТЭ на заседание ЦМКК, то в списке на проход у вахтера их не было. Лишь благодаря вмешательству других лиц с большим трудом нам удалось пройти вопреки правилам внутреннего распорядка.

Возникает вопрос: как это все совместить с перестройкой в стране, курсом на расширение демократии и гласности?

Пока, к сожалению, некоторые считают для себя руководством не партийные решения, а «внутренний распорядок». Не пора ли менять такое положение?

**К. ПОДЪЯПОЛЬСКИЙ,**  
член водной комиссии ВФТ

«Рассмотрев по поручению руководства Центрального совета по туризму и экскурсиям письмо К. Подъяпольского, президиум Всесоюзной федерации туризма сообщает, что не может согласиться с мнением автора «о праве туристов присутствовать на любых заседаниях любой общественной комиссии».

Порядок работы общественного органа должен определяться самим этим органом, с тем чтобы обеспечить максимальную эффективность. При большом количестве и сложности вопросов, рассматриваемых Всесоюзной федерацией, состав участников заседания достигает, включая приглашенных, пятидесяти — шестидесяти человек и в целях обеспечения работоспособности не может не регламентироваться. При проведении заседаний в Центральном совете по туризму и экскурсиям должен соблюдаться порядок входа в это здание.

Письмо К. Подъяпольского может рассматриваться, как еще одна попытка группы московских туристов получить возможность влиять на отдельные решения, принимаемые на союз-

ном уровне. Она способствует скорее раздуванию второстепенного внутреннего конфликта, чем ликвидации его последствий, что входит в задачи президиумов Всесоюзной и Московской федераций туризма.

**В. ТИХОМИРОВ,**  
председатель Всесоюзной  
федерации туризма

### ОТ РЕДАКЦИИ

Во многих решениях последних лет справедливо говорится: только путем широчайшей демократизации и гласности всех областей нашей жизни сможем мы осуществить перестройку, добиться существенных успехов. Однако на одну и ту же проблему разные люди смотрят под разным углом зрения, понимая по-своему способы, какими можно добиться эффективности заседаний туристской общественности. Вынося на суд наших читателей вопросы организации и регламентации работы МКК и других общественных органов, редакция надеется, что спор «воюющих сторон» разрешат полученные журналом письма. Итак, ждем вашего, товарищи туристы, мнения.

## приглашаем в гости

В мае 1988 года в г. Бийске открылся хозрасчетный клуб туристов «Строитель» профкома строительно-монтажного треста № 122 Главалтайстроя. Клуб разместился в отдельном здании площадью 450 кв. м; у нас есть лыжная база, прокат турснаряжения, склад. При клубе работают фотолаборатория и консультационный пункт, где руководители групп могут получить квалифицированную консультацию по маршрутам (районам) Алтая, провести корректировку карт и схем и т. д.

Новая организация располагает собственным автотранспортом (в основном это вездеходы), которым могут доставить желающих в любой район Алтайского края. Комфортабельная гостиница клуба на 45 мест любезно предоставит места для отдыха, а стадион «Строитель», плавательный бассейн и сауна помогут снять послепоходное напряжение.

Оплата услуг производится за наличный расчет или по перечислению согласно договора и калькуляции на каждое отдельное занятие.

Организации, проводящие сборы, туриады, походы по любым видам туризма, могут подавать заявки на обслуживание заранее (за 2 месяца) по адресу: 659311, Алтайский край, г. Бийск, ул. Разина, д. 23. Наш расчетный счет 609017 код 101073 в Бийском отделении жилсоцбанка. Справки по телефону 3-31-81 в г. Бийске.

Ждем Вас на Алтае, дорогие друзья!

**Н. МАТЛЫГИН,**  
директор клуба туристов  
«Строитель»





Туристский фестиваль патриотической песни имени Валерия Грушина — один из популярнейших праздников, собирающий многотысячную аудиторию любителей путешествий и песен. В 1989 году он состоится уже в шестнадцатый раз. В своих письмах читатели просят рассказать об опыте организации этих массовых слетов. Поэтому журнал предоставляет свои страницы непосредственным организаторам фестиваля — куйбышевцам. Разговор пойдет о программе праздника и проблемах, связанных с его проведением, традициях и перспективах.

## ЭХО ГРУШИНСКОГО СЛЕТА

*Ошарашенные сверхмассовостью и коммерцией пятнадцатого Грушинского фестиваля, промчавшегося «как электричка», толком его не рассмотревшие, в конце июля 1988 года мы выехали в Нижнеудинск. Нашей группе, все участники которой в той или иной мере были причастны к организации фестиваля, предстояло совершить водный поход высшей категории сложности, посвященный памяти Валерия Грушина. За почти четырехсуточной духотой и грязью плацкартного вагона, коротким восторгом мелькнул полуторачасовой полет вертолета, оставившего нас на берегу широкого быстрого ручья.*

*Небольшие снежки и полянки ярких жарков по берегам, пик*

*Поднебесный в 30 километрах и верхний каньон, шумящий ниже. Мы вначале как объективную реальность воспринимали плохо. И только через два дождливых дня, когда уже упал на воду шестиметровый плот «Чоло-Монго», когда уже был снят лагерь и ушел на съемку в каньон наш кинооператор Володя Винокуров, наконец, осознали, что находимся в горах Восточного Саяна, на Уде, реке особенной для тех, кто когда-либо побывал на нашем фестивале, и тем более для нас — «команды Грушинского клуба». Начался поход, поход сложный и прекрасный, неповторимый по духу, поход, ставший для всех нас, как потом выяснилось, «эхом Грушинского слета».*

Что-то неумолимо изменилось в нашем фестивале. Это «что-то» стало мучить нас, наверное, со второй половины 70-х годов, когда даже после удачных, по общей оценке, слетов, мы начали задавать себе вопрос: «Будет ли следующий Грушинский?» Беспокойло не чисто внешнее изменение фестиваля: рост его массовости и замена тускло-бледного брезента. Начинало беспокоить другое: фестиваль из праздника постепенно стал превращаться в конкурс средних исполнителей и авторов. В связи с бурным ростом числа клубов самодеятельной песни его начали заполнять несметные орды графоманов и конъюнктурщиков — охотников за лауреатскими званиями. Все чаще нас обвиняли в том, что мы кого-то «не пускаем», а кого-то, якобы, «тащим», в том, что кому-то у нас дали, к примеру, поощрительную премию, а он (она, они), вполне тянет (тянут) на третье или даже второе место. На нас обижались, против нас создавались коалиции, но по-прежнему в первое воскресенье июля десятки тысяч зрителей и тысячи участников конкурса собирались на Грушинской поляне. Снова ни шатко, ни валко проходил конкурс (практически все участники которого уже были лауреатами различных мелких и крупных фестивалей, благо фестивали эти в конце 70-х годов проходили почти во всех уважающих себя городах), и снова фестиваль вытягивало на «уровень» поющее жюри — наши выдающиеся барды, естественно, ни в каких конкурсах не участвовавшие.

Главным противоречием Грушинского в ту пору было, видимо, то, что слет, делавшийся туристскими руками и проводившийся в условиях походного лагеря, по духу своему все дальше и дальше от туризма отходил и все больше нас, его организаторов, не устраивал. Однако это не мешало фестивалю набирать популярность, он стал модным у молодежи области.

В 1980 году мы готовились сделать крупные шаги к возрождению духа

туристского праздника, духа первых фестивалей. Уже тогда было решено установить на поляне несколько озвученных эстрад, на которых бы безостановочно шли внеконкурсные программы, на наш взгляд, ведущих авторов, в том числе членов жюри, и клубов песни страны. На этих же эстрадах должен был пройти и собственно конкурс, а самое интересное, как ни странно, событие фестиваля — ночной концерт на гитаре, стал бы тогда «звездно-лауреатским». Тогда же, впервые за много лет, мы попросили руководство области помочь нам в некоторых чисто организационных вопросах, так как проводить такой массовый фестиваль на «пионерском» уровне уже было нельзя. Руководство думало долго, но за месяц до начала тринадцатого (по иронии судьбы) фестиваля ответ все же дало. «Ребенок» был выплеснут вместе с грязной водой — фестиваль запретили. Запретили пока на один год. По официальной версии, Грушинский мешал... московской Олимпиаде. Как он мешал, нам не объясняли.

Реакция на запрет по всей стране была бурной и однозначной — фестиваль нужен! Однако однозначной почти семь лет была и ответная реакция властей — фестиваль состоится в следующем 19... году.

Были тогда попытки перехватить славу и имя Грушинского. У меня сохранился рассылавшийся Ульяновским КСП эмоциональный и амбициозный документ с революционно-подпольным названием «Обращение к клубам самодеятельной песни Поволжского региона КСП и клубов городов — участников встречи на разъезде 125 км»\*. Попробую похоронить Грушинский, авторы обращения предлагали, грубо говоря, альтернативный келейный фестиваль клубов, который (закрывая песенное движение само на себя) проводился бы в те же сроки поочередно в разных городах. По замыслу,

это должно было «способствовать появлению духа здоровой конкуренции... что обеспечит сохранение постоянного качественного уровня программы и сделает невозможным утрату традиций».

Но «свято место» нашего фестиваля все же осталось пустым. Альтернативы лопались, московские слеты шли сами по себе, и лишь зажженные Грушинским фестивалем огоньки, ярко горевшие в Челябинске и Норильске, оставляли надежду на возрождение.

И оно состоялось. Тринадцатый фестиваль (уже четвертый или пятый раз по счету) был приурочен в 1986 году к празднованию 400-летия города Куйбышева. Помогла это сделать перестройка.

Три слета, прошедшие в новых условиях на одном дыхании, вновь поставили вопрос: «Будет ли следующий Грушинский?»

Несомненно, фестиваль (и не один) будет! А вот каким?

Очевидно, таким, каким мы все его сделаем, каким хотим его видеть. Много лет назад, когда впервые всерьез встал этот вопрос, оргкомитет получил письмо от солдата из Семипалатинска В. Созданина. Меня поразило тогда, как четко он сформулировал свою и нашу позицию.

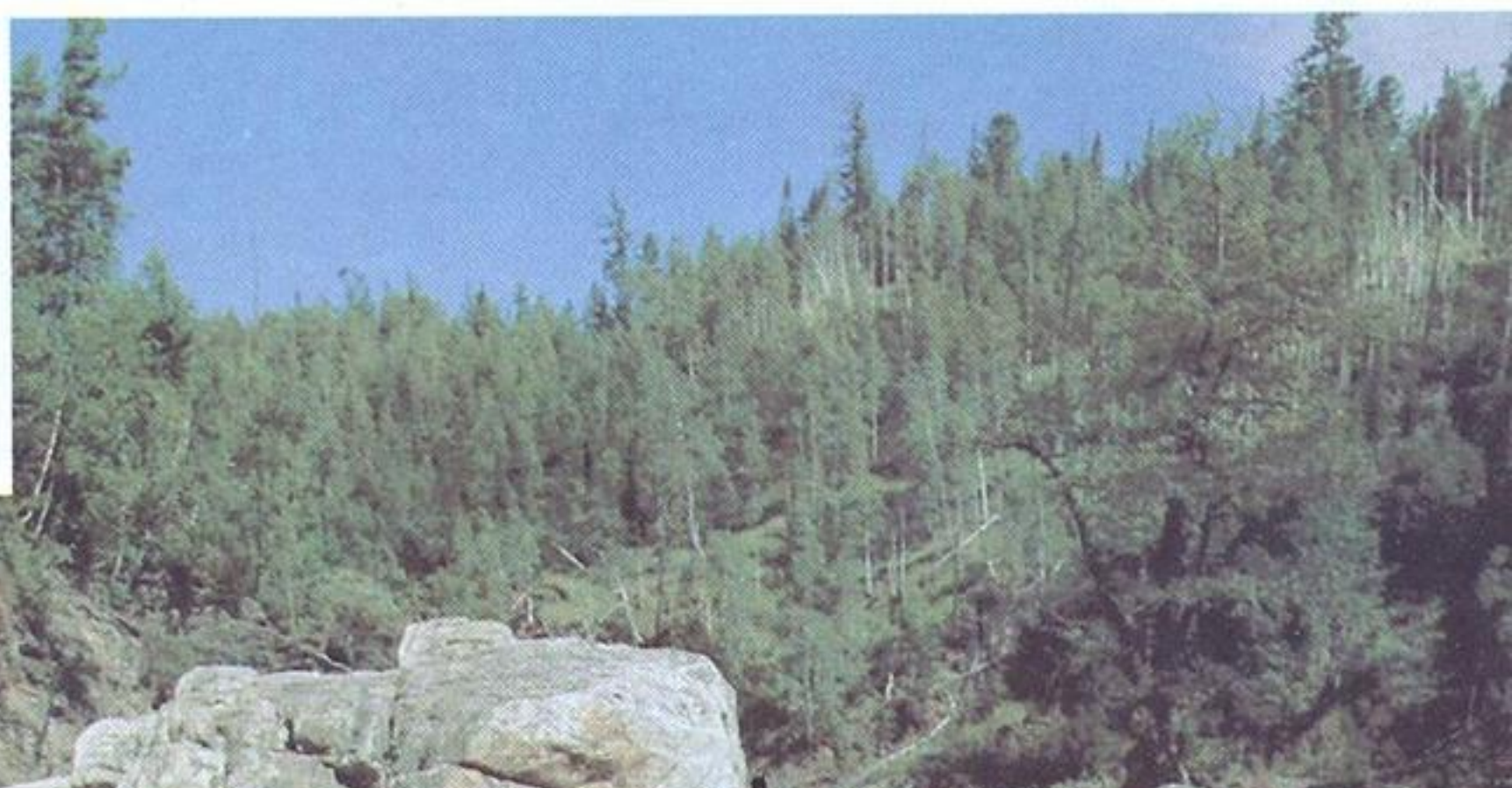
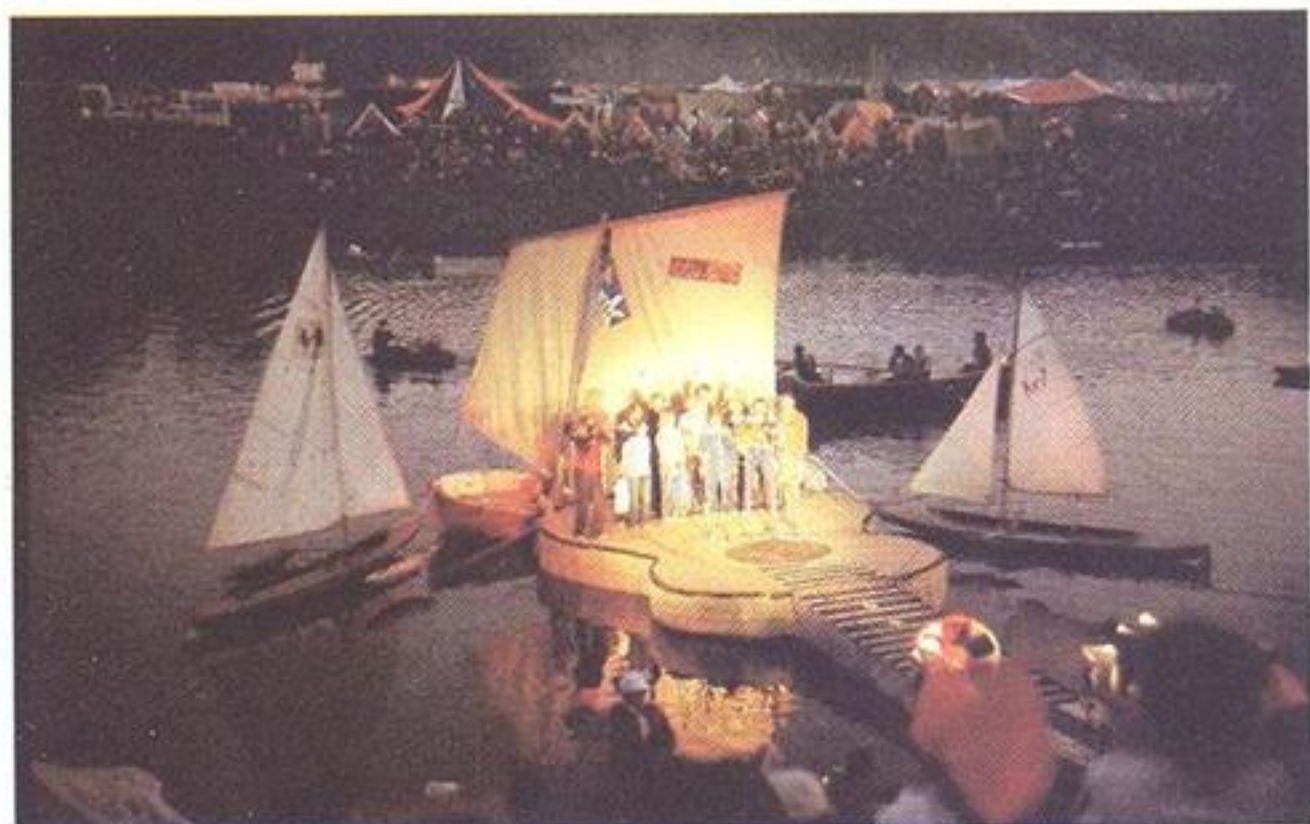
«Может быть, Вам кажется, — писал незнакомый нам парень, — что фестивалю лучше быть более интимным, для более узкого круга, так что ж... Но это уже нельзя сделать при теперешней, не бойтесь этого слова, популярности фестиваля туристской песни имени Валерия Грушина, да и где можно так почувствовать атмосферу духовной близости и дружбы, как не у его костров!!

Фестиваль не может исчерпать себя. Если Вам когда-то скажут, что он «сделал свое дело» и с ним пора кончать — это будет ложь. Он нужен. Он необходим не только как место встречи старых друзей и новых песен, как пропагандист настоящего туризма, но и как воспитатель «случайных лю-

окончание на с. 13

\* «125 км» — название остановки электрички недалеко от Грушинской поляны.





Эта панорама знакома каждому, кто когда-нибудь бывал на Грушинском фестивале.

У Девьей Горы — участники «жигулевской кругосветки» непременно услышат легенду о гордой полонянке и молодце-атамане.

На плоту по Уде к месту памяти и подвига Валерия Грушина спешит очередная группа куйбышевцев.

У барельефа на саянских скалах собрались по традиции друзья-туристы.

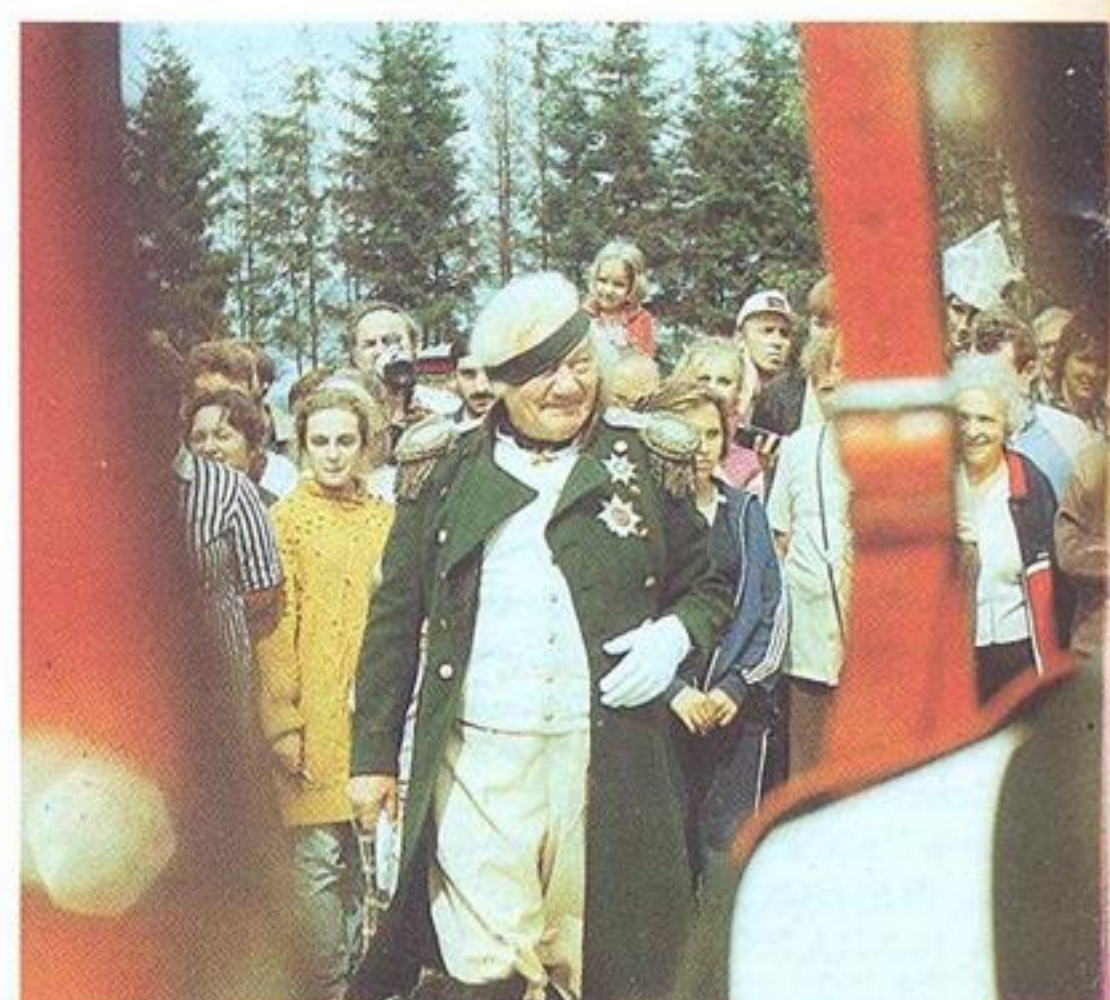
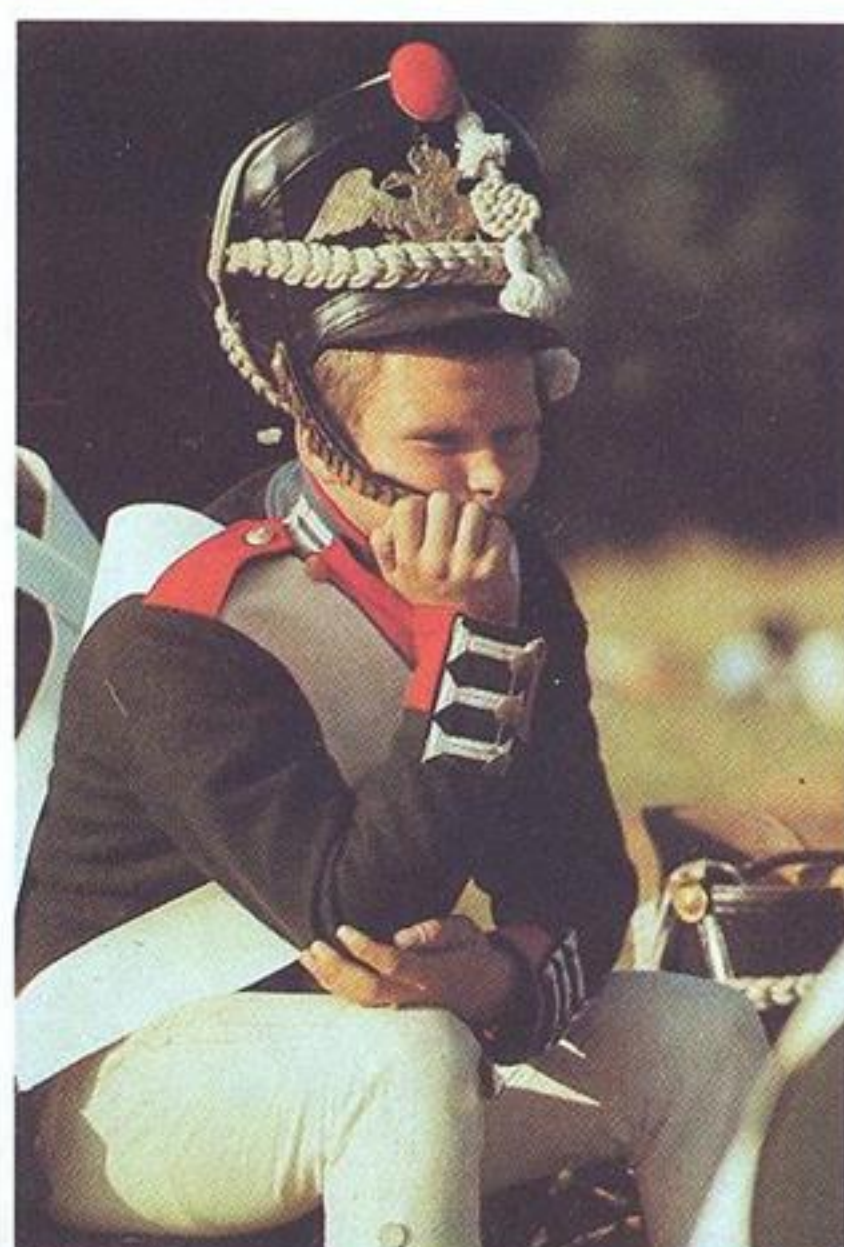
**Фото**  
В. ГУКОВА,  
А. ЛЕДВИНА,  
С. КАЗАКОВА,  
В. ШАБАНОВА



# ,УЛАНЫ С ПЕСТРЫМИ ЗНАЧКАМИ..'

Фото В. Опалина

текст см. на с. 29



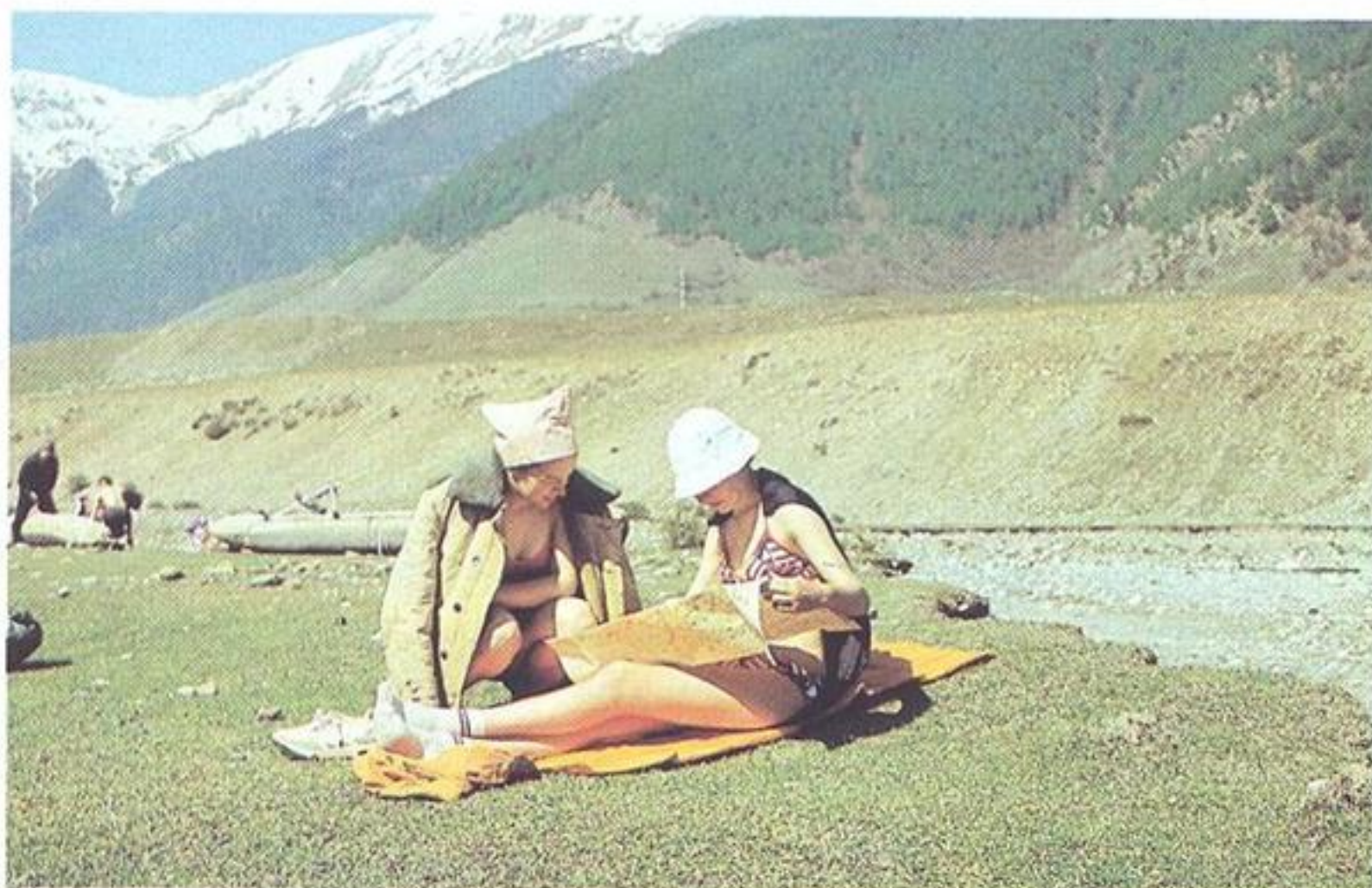
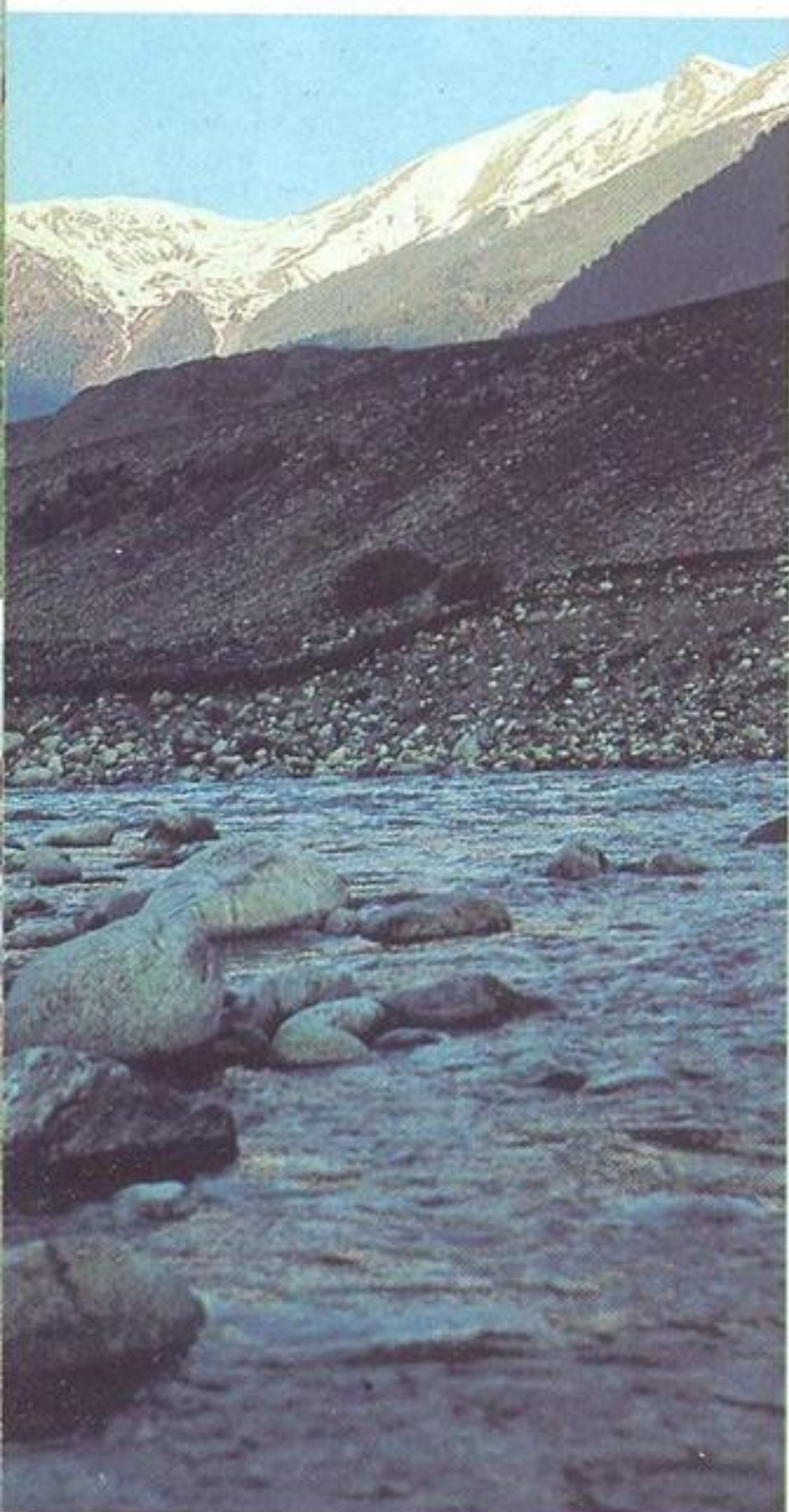








## АТТРАКЦИОН НА ТЕБЕРДЕ



*Эх, если б почаще встречались глубокие места на реке!*

*Очередная стоянка на маршруте — между селениями Новая и Верхняя Теберда.*

*Прекрасен восход солнца в горах!*

В конце апреля в селении Теберда, что лежит на берегах одноименной реки на высоте 1400 м над уровнем Мирового океана, высадились десять московских студентов. Быстро собрали байдарку. Часа за два управились с ПСНом. Полдня собирали катамаран. Затем тщательно упаковались, облачились в гидрокостюмы. В последний раз просмотрели карту. И, наконец, отчалили.

Для пятерых из нас это был первый выход на горную реку. И что больше всего смущало — так это нехватка воды под днищем. Все время приходилось следить за направлением основной струи: в противном случае можно было очутиться среди камней. Выскакивай тогда за борт и проводи судно на глубину! Так что возникавшие иногда «семь футов под килем» воспринимались как приятная неожиданность.

ПСН, на котором все мы шли впервые, оказался весьма своенравным судном. Чтобы показать свое полное презрение к экипажу, невзирая

на все его усилия, он то и дело налетал всем своим резиновым телом на какой-нибудь камень. От сухого валуна ПСН отскакивал как мяч и шел дальше кормой вперед, а на залитый водой — этот самоуверенный плот попросту напелзал, принимая днищем его форму, и небрежно плюхался вниз.

На пятый день мы дошли до Гай-порога, препятствия четвертой категории. Осмотрели его с берега, наметили пути прохождения, расставили страховку, фото- и киносъемщиков и пошли. Первым катамаран, за ним ПСН, потом «Таймень». Гай-порог так нам понравился, что, разгрузив катамаран, мы взялись проходить эту сотню метров снова и снова. Гай-порог стал кульминацией всего похода. Ради только такого тебердинского аттракциона стоило ехать сюда за полторы тысячи верст от дома.

**А. УДИМОВ,**  
фото автора



дей» [есть и такие]. Наш фестиваль — это родство душ, силой доброты и веселья воспитывающее лучшие чувства в человеке — доброе отношение к природе и человеку».

Я думаю, что общая оценка целей фестиваля, его значимости для поющей туристской братии не изменилась и сейчас. По-прежнему Грушинский фактически остается крупнейшим и престижнейшим фестивалем авторской песни, не имеющим аналогов в нашей стране. Не отодвинули его с занятых 20 лет назад позиций и прошедшие официально Всесоюзные фестивали в Саратове и Таллинне. Значит, есть в нем что-то не просто свое, а и нужное всем. Ведь даже наши хулители из года в год без приглашений и командировок едут к нам. В чем же дело? Что же такое Грушинский по большому счету? Куда он развивается?

Я не случайно начал эти записки с похода на Уду. Ведь хотели мы того или нет, поход для нас действительно стал продолжением Грушинского и помог найти для себя ответы на эти вопросы. И не только потому, что участвовали в нем Женя Недосеков, комиссар трагически завершившегося в 1967 году похода Грушина, и Толя Головин, участник знаменитого трио «Поющие бобры», в котором пел Валерий, Алла Симановская, работавшая в команде, ставившей в 1968 году на Уде памятник, и Юра Панюшкин,

один из ведущих сейчас бардов страны, рожденный, как автор, нашими фестивалями. И не только потому, что это Уда и что здесь на метеостанции Хадама два дня мы, как всегда, работали на территории мемориального памятника нашему погибшему другу. Нет, не только потому!

Наш поход на Уду традиционен, и он был бы и без фестиваля. А вот с самим фестивалем сложнее. Он не может быть сам по себе. Он неотделим от туризма как вида спорта и просто как отдыха. И все беды и трудности его дают о себе знать, когда это забывается.

Грушинский рожден был как туристский слет. И в любом другом облике представить его невозможно. Не случайно окончились ничем все попытки провести его на стадионах и в концертных залах. Сейчас, когда начали появляться призывы к освобождению авторской песни от «туристской шелухи», нелишне напомнить их авторам, что именно туристские слеты в свое время не только расширили ареал этой песни, но и многие годы были чуть ли не единственной благодатной и относительно безопасной ее «средой обитания».

К сожалению, не исчезли еще буквальное толкование терминов «туристский фестиваль» и «туристская песня». Эти толкования подразумевают лишь сам туризм предметом творчества,

предметом поэтического исследования. Не лежит душа спорить с такими мнениями. Это пустое дело — делить песни. Такое же пустое, как и буквальное понимание поэтического текста. Нет смысла приводить примеры. Любую «божью искру» человек пропускает через себя, и греет она каждого по-своему. И если говорить по большому счету, то неважно, где нашел человек эту искру: на Грушинской поляне или в таллинском концертном зале. И неважно, о чем поется в песне, — о кедах, шагающих по траве, или о шинах, шуршащих по асфальту. Важно лишь, чтобы условия для возникновения подобных «божьих искр» были и в Таллинне, и на берегу волжской старицы.

Костры Грушинских слетов плодят «искры» песен уже третий десяток лет. Для нас, организаторов фестиваля, он стал образом жизни, слился с жизнью. Пока мы есть, будут наши слеты. А пока есть они, мы не постараемся, потому что фестивали эти делают всех участников ровесниками тому, кто дал им имя, — всегда двадцатидвухлетнему Валерию Грушину, нашему другу, туристу, поэту.

В. ШАБАНОВ,  
мастер спорта,

член Всесоюзного совета КСП

г. Тольятти.  
Куйбышевская обл.

## сбережем поляну

Грушинский фестиваль проходит на левобережных пойменных лугах Волги напротив Жигулевских гор. Красота этих мест, воспетая в старинных народных былинах и песнях, продолжает вдохновлять и современных бардов. Поэтому вполне естественна тревога куйбышевцев за судьбу уникальных ландшафтов, теперь уже сильно, а зачастую и необратимо «преобразованных» человеком. Жигулевские горы «съедаются» до основания щебеночными карьерами, зарегулированная плотинами Волга нещадно загрязняется промышленными стоками, сельскохозяйственными, химпредприятиями, поймы рек испытывают огромную рекреационную нагрузку от отдыхающих на турбазах, в лагерях, на дачах. Сильнейший удар по левобережной пойме Волги наносит и Грушинский фестиваль, когда на ограниченной площади в течение трех дней находятся до 100 тысяч человек.

Природный комплекс, занятый лагерем, после фестиваля остается практически разрушенным. Пока восстановление экосистемы поляны происходит естественным путем, природа справляется. Однако накапливаются изменения, носящие долгосрочный характер: например, уплотняется почва, а значит, изменяется травяной покров, вытаптывание поросли деревьев и кустарников тормозит естественное восстановление древесных насаждений. Наиболее сильно страдает фестивальная гора, где полностью уничтожается и без того очень хрупкое растительное сообщество, грозя разрушить естественный амфитеатр. Не красят природу и горы отходов, остающихся после окончания фестиваля.

В связи с этим все чаще возникает разговор о том, чтобы перенести Грушинский фестиваль на один из стадионов Куйбышева, решив таким образом проблемы охраны природы. Конечно, это было бы самым простым. Но прекрасные традиции Грушинского фестиваля формировались и развивались именно благодаря тому, что праздник происходил под открытым небом, в походных условиях. Конкурсов, смотров и фестивалей туристских песен бывает много, Грушинский же фестиваль — единственный в своем роде. Прекрасная традиция неповторимых туристских встреч формировалась у нас на глазах. Теперь этот грандиозный и красочный карнавал, живущий по своим законам в удивительной атмосфере всеобщего доброжелательства, не имеет аналогов.

Здесь праздник немислим без горы, без плавучей гитары — эстрады. Но и гора немислива без палаточного лагеря, без костров. Перенести слет на стадион, значит, убить фестиваль.

Конечно, человек имеет свои «права» на пользование природными объектами. Другое дело, насколько разумно он свои «права» реализует. Именно в таком ключе и стоит размышлять о даль-

нейшей судьбе Грушинского фестиваля в Волжской пойме. Закрыв его или перенеся на стадион (что равносильно), мы обедним и без того небогатые у нас народные праздники. Очевидно, разумнее провести раз в год праздник для десятков тысяч людей, чем занять, например, как предлагается, эту площадку под несколько сотен дачных участков, уничтожив тем самым природу Волжской поймы в угоду немногим семьям. Скорее, проблему охраны природы при проведении Грушинского фестиваля надо свести к минимизации ущерба природе и непереносимой рекультивации поврежденной территории. Думается, такой путь сложнее, но гораздо правильнее.

Оргкомитету предстоит большая работа, во многом для него новая, ибо пока серьезно охраной природы на фестивале никто не занимался. Все природоохранные заботы сводились к запрещению рубки зеленых насаждений, организации костровой поляны и мест свалки мусора. Да и эти требования были продиктованы большей частью пожарной и санитарной безопасностью. Пока у нас очень плохо организована пропаганда охраны природы, слабо использовался для этого фестивальный радицентр. И в системе служб праздника отсутствовала служба охраны природы. А ведь с ее помощью можно было бы продумать более рациональную планировку лагеря, оставить нетронутыми заповедные участки, организовав завоз отходов древесины для палаточных кольев и использовать при разведении костров металлические сетки, как и многое другое из походной практики.

В связи с тем, что гора начала осыпаться, было решено все же перенести Грушинский фестиваль на другую площадку в районе поселка Федоровка. Однако нет гарантии, что такая же судьба не постигнет и вторую площадку, а других же мест, пригодных для фестиваля, здесь нет. Таким образом, антропогенное влияние фестиваля не будет размазываться со временем по большим площадям. С другой стороны, это ставит оргкомитет перед жесткой необходимостью максимально снизить отрицательное воздействие на поляну слета.

В сложившейся ситуации делом чести участников праздника, и прежде всего самих куйбышевцев, становится восстановление старой площадки и предотвращение разрушения новой, чтобы сохранить тем самым уникальный Грушинский фестиваль. Поэтому хотелось бы предупредить всех, кто собирается к нам в гости, что виновные в повреждении зелени и муравейников будут платить штраф в размере до 160 рублей. Пищевые отходы и мусор группы должны забрать с собой. Словом, в течение всего праздника туристам придется ограничивать себя в бытовых условиях ради сбережения окружающей природы, чтобы не портить настроение ни себе, ни остальным. Иначе и не стоит приезжать на фестиваль.

Е. ЛЕВЕНКОВ



# БЕЗ СПОРТИВНОГО ПРАЗДНИКА НЕ ОБОЙТИСЬ

На Грушинском фестивале множество традиций. Одна из них — спортивный праздник, который с каждым разом становится все более разнообразным и интересным. Анализируя итоги очередных стартов, мы каждый раз совершенствуем эту важнейшую, на наш взгляд, часть фестиваля. Но дело это трудное.

Перед организаторами спортивного праздника на Грушинском фестивале всегда стоит вопрос — каково должно быть содержание соревнований, на что они будут ориентированы: на массовость или высокий спортивный уровень? После споров и обсуждения предпочтение мы всегда отдаем массовости, доступности стартов для каждого. Так, например, мы постепенно упразднили требования обязательно иметь свое снаряжение для выступления команды — практически все выдает судейская коллегия. Да и программа составляется так, чтобы привлечь как можно больше участников.

На фестивале 1989 года все желающие смогут принять участие по выбору в шести видах туристских соревнований и пяти видах спортивных игр и состязаний. Так, 1 июля помимо общеспортивной зарядки состоятся старты легкоатлетического пробега и велопробега, начнутся отборочные соревнования по плаванию, по технике парусного туризма, спортивному ориентированию. В туристской эстафете с этапами пеше-горным, водным и велосипедным предложим выступить командам из 10 человек, насчитывающим не менее

трех женщин каждая. Затем откроется байдарочная регата, пройдут велоралли, конкурс по любительскому рыболовству и выступления команд в соревнованиях «Папа, мама, я — туристская семья».

Волейбольные и футбольные матчи, в которых на XV фестивале участвовало более 500 человек, думается, и на сей раз будут особенно массовыми.

Кроме того, мы организуем и показательные состязания. При подведении итогов в общекомандном зачете предпочтение отдадим туристским видам. Команда должна выступить не менее чем в трех видах туристских соревнований, хотя подводить итог будем по отдельным из них. Хочу напомнить, что команде «Чайка» — победительнице на XV фестивале, достался главный приз — телевизор «Каскад», предоставленный куйбышевским производственным объединением «Экран». И теперь победители получают специальные дипломы и призы, а каждый участник — красочную памятную карточку XVI фестиваля.

Завершит спортивный праздник XVI фестиваля футбольный матч «Сборная СССР — сборная города Куйбышева», где лауреаты и члены жюри встретятся с куйбышевскими туристами и организаторами этого слета. Как и обычно, спортивный праздник готовит и проводит спорткомитет фестиваля.

Фестиваль учит нас дружить, любить, быть добрыми, доставляет радость. В этом его притягательная сила. Одна из ярких граней фестиваля — спортивный праздник. Приглашаем: приезжайте — убедитесь.

**Ю. ЕРЕНДЕЕВ,**  
мастер спорта

## К Жигулевскому Нептуну

Тот, кто решит прогуляться по набережной палаточного города на следующий день после окончания фестиваля, наверняка будет поражен захватывающим зрелищем: на песчаном острове напротив центральной части лагеря жизнь бьет ключом, у берега покачивается множество парусных ялов, байдарок, катамаранов, то и дело подходят все новые и новые суда.

Потом все «население» города строится в экзотическую колонну возле своих судов, начинает играть оркестр, состоящий из огромного количества загорелых, одетых в тельняшки гитаристов, и над бескрайней Волгой несется песня про паруса Крузенштерна. Десятки судов, переполненных счастливыми матросами в возрасте от года до семидесяти, отправляются в знаменитую Жигулевскую «кругосветку», ту самую, про которую говорят: «Триста пятьдесят восемь дней в году живем ожиданием, и семь дней — счастьем».

«Кругосветке» — чуть меньше лет, чем Грушинскому фестивалю. В начале 70-х годов родилась эта тра-

диция. Уж очень куйбышевцам хотелось показать гостям нашу главную красу и гордость — Волгу и Жигули. И с каждым годом конечно же число кругосветчиков росло. В 1988 году их стало более двухсот. Что же влечет гостей и хозяев в «кругосветку»? Конечно же Волга. Конечно, песни. Конечно, люди. Возможность посидеть у костра и с норильчанами, и с дальневосточниками, сибиряками, ленинградцами. С известным автором песен, с прекрасными исполнителями. Кругосветчики живут дружной, веселой певучей семьей. С упоением поют и дети, и люди, умудренные опытом и убежденные сединами. Поют друзья и единомышленники!

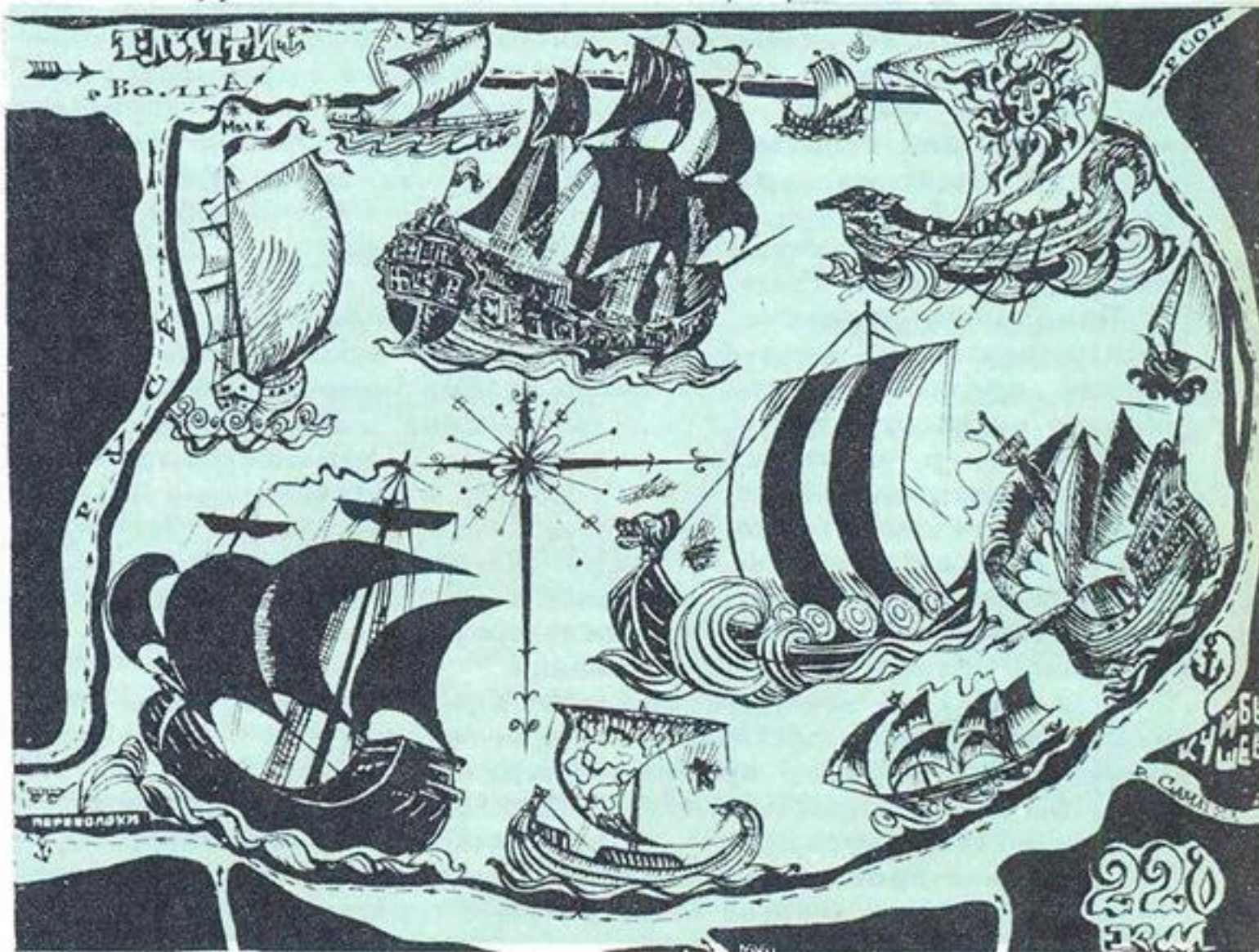
Сам по себе маршрут Жигулевской «кругосветки» широко известен, сотни людей путешествуют по нему в плановых и самодеятельных группах. А вот особенность фестивального плавания состоит в том, что каждый вечер кругосветчики собираются к общему костру — в гости к Александру Городницкому, Борису Вахнюку, Валерию Бокову, поющим челя-

бинцам. Волжские берега становятся свидетелями жарких футбольных поединков. А сколько выдумки и фантазии бывает вложено в организацию праздников и соревнований! Ведь в туристских экипажах детей бывает великое множество! Но самое яркое и долгожданное событие кругосветки — День

рота в морское царство открыть, и «кругосветка» продолжается.

Неумолимо приближается Куйбышев — конец пути, но пока еще нас ласкает волжский ветерок, перед глазами — бескрайняя ширь реки, а рядом друзья.

*Но пока есть у нас  
Утро раннее*



Нептуна.

Бог морей Нептун зорко стоит на страже своих владений в Переволоках — как раз на середине пути. Однако на него обрушивается такой шквал юмора и шуток, что поневоле приходится во-

*И вдогонку друзей голоса,  
До свиданья, счастливого  
плаванья  
И попутных ветров в паруса.*

**Б. КЕЙЛЬМАН,**  
инженер



вылезать из лодки и тащить ее, преодолевая бешеное течение.

Шестидесят с лишним километров, пройденные за 12 часов, набатом гудели в голове, каменной усталостью отдавались во всем теле. Я разбил себе колено, винтом оцарапал руку. Рыбинспектор, как человек бывалый, отделался только шишками.

Сейчас мы сидели у потухшего костра и смотрели, как убывает вода, обнажая почти на глазах увитые водорослями валуны. До волока, по Сережиным подсчетам, было не меньше десяти километров, а в пересчете на наши силы и возможности — пять-шесть часов ходьбы по каменистому осыпающемуся берегу.

Шел первый час ночи, и пора было принимать какое-то решение, но огонь так приворожил нас, что не хотелось двигаться с места. Мне было немного неловко перед Сережей за то, что я вовлек его в эту авантюру. Удовольствий — никаких, зато побитая лодка, покореженный винт и горючее на исходе. Что толкнуло его: лихость, упрямство, желание утвердить свое «я»? А может быть, искреннее желание помочь мне? Впрочем, зачем гадать? Истинные слова негромки, истинные поступки немногословны.

Решение, как ни странно, пришло... с неба. Над притихшей рекой долго и распевно дрожал какой-то посторонний звук. Потом он усилился, заложил уши надрывным басовым гудением, переходящим в рев, и от кромки леса вдруг отделилась черная махина вертолета. Сделав над нами два круга, Ми-8 выбрал удобную для посадки галечную косу. Лопасты винтов загребали воздух с такой силой, что оттуда, наверное, сдуло все песчинки, а приткнувшаяся поблизости наша лодка стала раскачиваться, как маятник.

Бобряцов ничему не удивился, видно, привык к таким неожиданностям, и пошел к косе узнать, в чем дело.

Пилоты вылезли из машины. Один остался проверять двигатель, а двое других не спеша направились навстречу инспектору. Были они в резиновых сапогах-ботанцах с щегольски подвернутыми голенищами, в меховых, на молниях и застежках, куртках. На поясах у парней в сырмятных кожаных чехлах тяжелели охотничьи ножи.

— Откуда, ребята? — строго окликнул их Сережа.

Пилоты вальяжно рассмеялись.

— Из Четласа, вестимо, — отозвался один из них, вероятно старший по должности, и с размаху, с эдакой простецкой ухваткой обрушил свою ладонь о Сережино плечо. Видимо, такая у него была привычка знакомиться. — А вы кто будете, Магелланы?

Сережа показал свой документ, и пилоты как-то поскучнели, осунулись, почему-то стали показывать удочки и другие орудия лова, доказывая, что ничего запрещенного у них нет да и времени для хорошей рыбалки почти не осталось — в полшестого, как штык, надо прибыть в поселок.

— Как там Четлас? — спросил я, чтобы переменить тягостный для всех

разговор.

— А что ему делается — стоит, — подхватил на лету старший пилот. — Оборудование туда возим, горючее, продукты. Бурить-то приходится в тундре. Далеко летаем...

— Ну, а Соболев как, Слабошпицкий, Колодий, Памбухчиняц? — я называл фамилии людей, с которыми познакомился во время зимней поездки в поселок геологов, и по лицам пилотов видел, что они им тоже хорошо известны. Пошли возгласы удивления, взаимные расспросы сменились обоюдными приятными воспоминаниями.

За разговорами не заметили, как на пиках елей повисло солнце. Вода в реке, прежде свинцовая, безучастная, вдруг просветлела до самого дна: среди розоватых диабазовых камней забегали стаи хариусов. В глубине зарослей запели птицы, задвигались беспокойные синие тени, и вся земля и вода задымились в неверном молочном свете.

Как ни странно, но усталость подкрадывается именно при восходе солнца. Оно действует безотказно и утомляет хуже всякой работы. Я ощутил, как в меня вливается сладкая, блаженная истома.

— Ну как, поможем Магеллану? — с деланным равнодушием старший пилот смотрел на своего напарника, обретая привычную роль лидера. Ребята уже знали о моих несбывшихся надеждах и, до поры, до времени, помалкивали. Неужели не все потеряно?

— Двадцать минут — туда и обратно, — отрывисто скомандовал лидер и хлопнул меня по плечу. — По Северу можно только летать...

Ми-8 свечой взмыл в небо и пошел перелистывать один пейзаж за другим... Зброшенная тропинка петляла между низкорослым ельником и пнями. Она то скрывалась под слежавшимся настилом хвои, то утопала в сырых болотистых распадках. Судя по всему, это и был местный путь-волок теперь уже позабытый и давным-давно брошенный.

Лес начал редеть, и тропа уперлась в ржавое, застойное болото с пучками черной травы и зарослями сухого камыша. Я видел, как в торфяную жижу повалился мертвенно-серый ствол с обгорелыми сучьями, мысленно представил себе какого-нибудь Ивашку или Петруху из нищей новгородской братии, пустившихся в задержанную глушь на поиски призрачного счастья. Сколько их побывало на этой тропе? Сколько лодок-ушкеев пришлось протаскать по этой болотине, сколько товарищей потерять?.. История уже не помнит этих безымянных подвигов. Наверное, не одного путника засосала эта мертвая подземная сила и прикрыла сверху, как гробовой доской, сырой темной хлябью. Наверное, не один холоп обрел вечный покой среди этих трясин, истаял прахом в тягучем дне, под жидким северным небом, к которому тянулись сложенные в молитве пальцы.

Но вот болото кончилось, тропа просветлела, выгнулась дугой и вскоре

вывела к реке. Пижма Печорская поблескивала сквозь заросли. Ее ширина в этом месте едва достигала метров десяти, и было такое ощущение, словно меня обманули. Томили, обещали, наговорили всяческих чудес — и в результате подкинули какую-то жалкую подделку? Разве это река? Берега изрезаны ржавыми струями выходящих на поверхность источников, кое-где заросли водорослями, вода черная, неприветливая... Несколько раз, вспугнутые тенью вертолета, взлетали утки и, рассекая воздух, уносились в сторону леса. На правом берегу я заметил столб с отметкой «31» — видимо, отсчет километров от Ямозера. И следом за ними показалась большая свежесрубленная изба, приют охотников и рыбаков.

Как объяснил пилот, речку можно перейти, не замочив верх сапог, и устроиться в избе на ночлег. Порядок в ней поддерживается образцовый: соль есть, сахар, даже немного муки, и при желании здесь можно поселиться всей семьей. Места хватит на шестерых.

— А рыба есть? — размечтался я.

— Рыбы навалом, — заговорщицки прошептал пилот. — И все хариус да окунь. Сиг тоже попадает. А не хочешь рыбачить — иди по грибы-ягоды. Тут клюквенное болотце поблизости. Вообще у нас этой ягоды бери — не хочу! Вечный дар природы! Подсчитано, что с каждого гектара в среднем берется три клюковки. Так что тебе достанутся остальные триста тысяч. Приезжай!

И снова Пижма Мезенская разворачивает свой стремительный свиток. Сережа иногда отключает мотор, проверяя искореженный винт, и тогда в работу включаюсь я, веслами направляя лодку в фарватер. Из распахнутых зарослей, из сиреневой мглы несется веселая птичья потеха. Играют хариусы, гоняясь за солнечными зайчиками. Время от времени на влажных берегах встречаются следы лосиных копыт, отпечатки когтистых лап величиной с большую ладонь. Сна — ни в одном глазу; я плыву притихший, ошеломленный речным простором, благославляя тот день и час, когда пустился в это плавание...

И все-таки легкая горечь не отпускает душу: схалтурил! Да, да, именно схалтурил! Древний волок так и остался для меня тайной за семью печатями. Прогулка на вертолете — это не в счет, это холостой рейс.

Но я еще вернусь на эту тропу, обязательно вернусь.

А. ЛЕЩЕНКО

д. Адамово,  
Минская обл.



# ПАМЯТЬ, СКРЫТАЯ ПОД ВОДОЙ

## СОЗДАДИМ БАНК НАХОДОК

*Наступает летний сезон. Тысячи поклонников активного отдыха готовятся к новым интересным путешествиям. Маршруты многих из них пройдут по местам бывших горячих сражений минувших войн. Не исключено, что кому-то на пути встретится старая боевая техника, невзорвавшиеся боеприпасы, воинские останки. О некоторых подобных случаях рассказывается в предлагаемом вниманию читателей материале. Автор высказывает интересную мысль о создании так называемого «банка» находок, а также подготовке карты известных местонахождений военной техники и прочего, связанного с этой темой.*

*Приглашаем всех интересующихся принять участие в разговоре и сообщать нам сведения, которыми, возможно, кто-то из вас располагает.*

Однажды неожиданная, уникальная находка выпала на долю экипажа рыболовного сейнера в Баренцевом море. Со дна трал поднял обломки деревянной обшивки корпуса корабля, а среди них — полуистлевший кусок темной материи, на котором чудом держались два ордена — Красной Звезды и Отечественной войны I степени. На ордене Красной Звезды был номер 520249. Номер второго ордена почти стерся.

На берегу за разгадку тайны взялся начальник музея Краснознаменного Северного флота капитан 3 ранга М. Краснов. На его запрос в Центральный военно-морской архив пришел ответ, в котором сообщалось, что ордена принадлежат командиру электромеханической боевой части большого охотника БО-224 бригады сторожевых кораблей Северного флота инженер-лейтенанту Иванову Леониду Алексеевичу. Затем стало известно, что большой охотник БО-224 вышел 2 марта 1945 года на поиск подводной лодки в район острова Кильдин и был подорван вражеской торпедой, а экипаж спасен другим кораблем БО-222.

Идет уже сорок четвертый год Победы нашего народа в Великой Отечественной войне. Но до сих пор еще много бесстрашных защитников Родины числится в списках пропавших без вести. И поэтому каждый год отправляются в походы по

былым военным тропам отряды искателей. Свою задачу эти люди видят в том, чтобы вписать в летопись славного боевого прошлого Отчизны новые имена, найти технику и предметы военного периода.

В поисковую работу включаются все больше секций из клубов ДОСААФ, представители воинских частей, музеев, отдельные энтузиасты, школьники и ветераны. Многие из них, готовясь к экспедициям, проходят подготовку на курсах аквалангистов и водолазов.

Поисковую работу «часовых истории» уже седьмой год объединяет Координационный совет (ныне Комиссия подводного поиска) при редакции журнала «Техника — молодежи», которым руководит И. А. Боечин. В задачу этой организации входит сбор информации, координация поисков, выбор районов для их проведения, публикация на страницах печати отчетов о работе лучших экспедиций.

Опыт показывает, что успех в поиске сопутствует лишь тщательно подготовленным группам. Ведь обнаружение, а затем и подъем техники — достаточно сложные задачи, решение которых зависит от напряженной работы с архивными материалами и военно-историческими описаниями, от водолазных навыков и знания техники работы под водой.

Надо сказать, что информации о местах с боевой затонувшей техникой за прошедшее время собрано немало. Но многие данные нуждаются в основательной проверке и уточнении. Информация будет собираться и дальше в ходе последующих поисковых работ.

Сейчас особый интерес вызывает не поспешный подъем техники, а создание общего «банка» находок. Нужно попытаться собрать буквально всю информацию о местах нахождения боевых реликвий. Для такой работы была бы желательна помощь читателей журнала и всех тех, о ком говорилось выше.

Что важно для характеристики находки, которая будет включена в общий список «банка»? Прежде всего — точное местонахождение, подробное описание с указанием характеристики грунта места обнаружения, глубины места, направления течения, степени заиливания и обрастания, ориентация и размеры находки. Лучше (по возможности) сделать фотографию, но можно и зарисовать находку. Дать краткое описание случившегося в данном месте военного события.

В будущем, имея такой «банк» находок, можно лучше планировать поисковую работу, осуществлять подъем боевых реликвий с ведома музеев и специалистов тогда, когда появится такая возможность и будет найдено место для ее экспонирования.

На следующем этапе поисковой работы на основе «банка» находок станет возможным создание подробной карты, отражающей многогранную деятельность всех поисковых групп страны.

Для составления подобной карты и «банка» находок основным материалом стали бы отчеты клубов, секций и

групп поиска о проделанной работе.

На карту можно было бы нанести места сражений советских войск с немецко-фашистскими захватчиками, маршруты и районы действия поисковых групп, соответствующими условными знаками показать места находок различных типов боевой техники и ее состояние.

А сколько можно уже сейчас нанести памятников, воздвигнутых поисковиками! Они стоят на могилах советских воинов, на рубежах обороны, на городских площадях и в селах, на полях и среди лесов, на дорогах и морских берегах.

Карту могут дополнить цветные иллюстрации, схемы, справочные данные, краткие аннотации с описанием подвигов советских воинов, экипажей самолетов, танков, кораблей. Она могла бы охватить всю Европейскую часть нашей страны, а если к этой работе подключатся и клубы подводников социалистических стран, освобожденных нашей армией, то рамки карты расширятся.

Если такая инициатива будет поддержана, то карту можно будет создать к юбилею — 45-летию Победы нашего народа в Великой Отечественной войне. Она послужит хорошим пособием в военно-патриотическом воспитании молодежи, в изучении героического прошлого, войдет в летопись Великой Отечественной войны. Слово за часовыми истории!

**Б. САВОСТИН**

**ОТ РЕДАКЦИИ.** Обо всех находках и месте их нахождения, желательно с приложением фотографий или рисунков, просим сообщать по адресу: 107078, Москва, Б. Харитоньевский пер., 14, редакция журнала «Турист».



Доктору физико-математических наук, профессору Московского авиационного института Владиславу Климентьевичу Саульеву 64 года. Человек он увлеченный и потому, как часто бывает, в жизни ему везет. Был среди тех, кто создавал первые образцы отечественной вычислительной техники. Довелось ему поработать даже с самим И. Курчатовым. Книжки Саульева по проблемам прикладной математики получили признание во всем мире и переведены на многие языки. Есть у Владислава Климентьевича еще одно, помимо работы, увлечение, любимое дело: он страстный поклонник велотуризма.

Впервые Саульев познакомился с велосипедом в... 40 лет. К тому времени он успел нажить не только язву желудка, но и набрал 110 килограммов веса при росте 187 сантиметров. Да и немудрено было добиться «замечательных» результатов: никаких физических нагрузок, работа сидячая, квартира, и та на втором этаже. Словом — здоровье потерял.

— Однажды задержался у зеркала и ужаснулся, — рассказывает Владислав Климентьевич. — На меня смотрел нестарый еще человек с тройным подбородком и безобразно оплывшим телом. С того мгновения не стало мне покоя — до такой степени сам себе не понравился. Вскоре, пересилив стыд, сел на велосипед.

пает в ней салаты, первые и вторые блюда и все это раскладывает по... венгерским стеклянным банкам с закручивающимися крышками. Иногда в деревне банки заполняются парным (парным!) молоком или творогом. А чтобы все это не остыло или, наоборот, не нагрелось, он заворачивает их в спальник, неплохо играющий роль термоса. Еще одна маленькая хитрость в отношении пищи. В качестве неприкосновенного запаса Саульев берет с собой килограмм изюма. Места занимает мало, зато легко усваивается, высококалорийный и даже, по словам путешественника, утоляет жажду. Кстати, в пути он никогда не пьет холодную воду. Предпочитает горячий, крепко заваренный чай.

У многих друзей Саульева вызывает недоумение его преданность дорожному велосипеду «Украина». Непрестижно, мол, некомфортательно. А Владислав Климентьевич другого мнения. Что важно во время путешествия? Надежность. Наши дороги далеки от совершенства. Особенно на границах областей. КамАЗы застревают. Какой уж тут спортивный велосипед.

В пути возможны всякие поломки. Для дорожного велосипеда нужную деталь в любом поселке найдешь, в любой деревне. Ведь селяне сами на них ездят.

— Однажды произошел со мной зани-

## люди советского туризма



# 40 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ С ВЕЛОСИПЕДОМ

Почему велосипед? Очень просто — он дает возможность путешествовать. Саульев не признает времяпровождение, которое не приносит пищу для размышлений. Где еще, как не в путешествии, на каждом шагу — интересные новости, приключения, романтика. Вот и получается: с одной стороны, польза для здоровья, с другой — знания.

Дома у Саульева висит карта Европейской части СССР. Вся она в сплошных разноцветных линиях. Это пройденные на велосипеде маршруты. Их — десятки, больше сорока тысяч километров дорог позади...

— Путешествую один, — делится опытом мой собеседник. — Не потому что такой нелюдимый. Просто мне так легче выбирать маршрут, менять скорость движения, искать ночлег. Да и привычка уже выработалась за долгие годы.

Саульев никогда не берет с собой палатку. Предпочитает обходиться полиэтиленовой пленкой. В пути всегда найдется стог сена или заброшенный дом в деревне, где можно переночевать. Да и вся поклажа у него — аптечка, спальник, мешок и кое-что из одежды.

Проблему питания решает он очень просто. По пути непременно встретится какая-нибудь придорожная столовая. Заку-

пательный случай, — Владислав Климентьевич улыбнулся воспоминаниям. — Недалеко от Пскова это было. Лопнула ось переднего колеса. Добрался до ближайшей деревни и попросил мальчишек помочь. Не прошло и получаса, как они раздобыли новую деталь. Доехал до конца деревни, и... снова поломка. И местные жители опять выручили. Представляете, каково было бы мне, путешествуя я на какой-нибудь фирменной машине? Пришлось бы возить с собой мешок с запчастями...

Путешествие должно длиться не менее двух недель, считает Саульев. Иначе изнеженный городом организм не получит нужную ему встряску, оздоровительный эффект от туризма не успеет наступить. И потом за короткое время далеко не уедешь, а значит, и не почувствуешь всю прелесть романтики походной жизни: без нее — туризм не туризм.

Владислав Климентьевич любит вспоминать маршрут Уфа — Гурьев. Примерно в 200 километрах от Каспийского моря началась пустыня. Днем из-за жары ехать стало трудно. Решил передвигаться ночью. Лунный свет, ровная, как зеркало, асфальтированная дорога, справа — бескрайняя пустыня, слева, параллельно дороге — река Урал с редкими селениями и мусуль-

манскими кладбищами на берегу, с обеих сторон дороги — верблюды... Незабываемое зрелище!

Невольно позавидуешь Саульеву. Сколько он повидал! И когда путешествовал по Украине, Молдавии, Прибалтике, и когда мчался белыми ночами из Ленинграда в Мурманск. Все тогда было как в сказке: фантастические краски и звуки, то и дело перебегающие дорогу и летающие около какие-то непонятные в полумраке живые существа, чистый воздух, напоенный особым ночным ароматом...

— Могу совершенно ответственно заявить, — убежденно говорит Саульев, — романтика, генерируя положительные эмоции, вызывает потрясающий оздоровительный эффект. Иначе чем объяснить, что я, сидящий дома на диете, во время велопутешествий ем «что попало» и чувствую себя великолепно!

— Это видно, — отвечаю. — Даже не верится, что когда-то вы выглядели несколько иначе...

— Мне и самому иногда бывает странно вспоминать себя сорокалетним. Теперь о здоровье не думаю — все в порядке. Спасибо велотуризму.

Нам с ним по пути.

А. ЧИЖЕВСКИЙ

## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

С 60-ЛЕТИЕМ...

Николая Ивановича Романчу. До 1987 года находился на партийной, советской и профсоюзной работе. Последние два года — председатель Омского областного совета по туризму и экскурсиям.

С 50-ЛЕТИЕМ...

Юрия Сергеевича Пономарева. После 27 лет работы в промышленности, а также в партийных советских и профсоюзных органах, шесть лет назад стал председателем Ростовского областного совета по туризму и экскурсиям. Член Центрального и Российского республиканского советов по туризму и экскурсиям.

Фрунзу Ходжаевича Назарова. В прошлом — слесарь теплового депо станции Ургенч, затем партийный и профсоюзный работник. С 1987 года — председатель Хорезмского областного совета по туризму и экскурсиям.

Леонида Александровича Гулько. Свою трудовую деятельность начал 32 года назад машинистом. Около 20 лет находился на комсомольской и партийной работе, заведовал правовой инспекцией труда Сахалинского областного совета профсоюзов. Последние 7 лет — председатель Сахалинского областного совета по туризму и экскурсиям.

Анатолия Николаевича Катренко. Бывший ученик формовщика на заводе «Красная звезда» стал затем работником народного образования, после трудился в партийных органах, а в прошлом году возглавил Кировоградский областной совет по туризму и экскурсиям.



# ЩЕРБИНКУ, СПАСАЕТ АРЕНДА

Совещание в кабинете председателя Московского областного совета по туризму и экскурсиям В. Нянькина было не веселым. Решалась судьба подмосковной турбазы «Щербинка». Ничего радужного в будущем этого хозяйства не вырисовывалось. 12 лет пользовался им турсовет, и все эти годы «Щербинка» ежегодно давала одни убытки. Все на нее уже давно махнули рукой. Объясняли неудачи, в основном, неблагоустроенностью, неказистым видом турбазы. Три основных корпуса ее возвели еще в 1898 году. Ну какая с них прибыль?!

От «Щербинки» решили избавиться.

— Есть, правда, один шанс, — сказал председатель, — можно попытаться спасти «Щербинку», сдав ее коллективу на арендный подряд. Правда, неизвестно, что из этого получится, никакого опыта на турбазах профсоюзов нет, да и захочет ли коллектив взять на подряд эту развалину? Тут многое зависит и от директора. Кстати, он теперь на «Щербинке» новый — Олег Дмитриевич Грибков. Как ваше мнение, Олег Дмитриевич?

— Мне кажется, предложение интересное, — ответил Грибков. — Надо брать за перевод хозяйства на арендный подряд немедленно.

На том и порешили, пообещав директору любую поддержку, какая только возможна: каждый понимал всю ответственность момента: в случае успеха по проторенному пути пойдут другие.

О. Грибков был новым директором на турбазе, но далеко не новичком в туризме, которому отдал более 30 лет жизни. Начал с самостоятельных путешествий, стал кандидатом в мастера спорта. Много лет работал на турбазах Краснодарского края: инструктором, старшим инструктором, иногда приходилось и директорствовать. Вводить что-то новое, искать, рисковать Грибкову было не в диковину. Но теперь предстояло дело принципиально новое. Людей предстояло убедить, а не заставить, как прежде. Да и вообще коллективу предстояло решить: принять новую форму хозяйствования или, сдав турбазу, разойтись кому куда.

На разговор с коллективом и пошел в первую очередь Грибков. Обходил службы, рассказывал о сущности арендного подряда поварам, горничным, кочегарам, администраторам, сторожам, кладовщикам. Новые идеи людям нравились, но они, откровенно говоря, плохо верили в их осуществление. Прямо как сказку рассказывал новый директор: будем платить мособлтурсовету фиксированную сумму — за аренду, остальное — нам, на премии, улучшение

базы, да и зарплату поднимем. Но горячая заинтересованность директора, его убежденность, вера в успех дела, подкупали людей. Что ни говори, а если рассудить — дело стоящее. И на общем собрании все единогласно высказались за арендный подряд.

Однако, как показало ближайшее время, директор имел не только радужные надежды и вовсе не рассчитывал на авось. Цели были поставлены совершенно четкие и определенные. Первое, о чем задумался Олег Дмитриевич, об убыточности турбазы, о причинах, порождавших ее. «Щербинка» считалась турбазой планово-убыточной. Почему же так получалось? Основная загрузка турбазы шла по линии Подольского бюро путешествий и экскурсий, оно организовывало проезд на «Щербинку» туристских групп из разных городов страны. Всю прибыль от продажи путевок получало это бюро, а турбаза на каждой группе теряла 34 рубля с копейками, из коих и складывались 16 тысяч рублей убытков в год. Компенсировал их мособлтурсовет.

Нелепость такого положения, которое терпели годами, была совершенно очевидной, а потому и логика рассуждений директора относительно сложившейся ситуации выглядела простой и понятной:

— А если я эти группы не приму, — сделал первое предположение директор, — значит, и убытков не понесу? Но пойдём дальше: если я эти туристские группы приму самостоятельно, без помощи бюро, то прибыль получит турбаза.

Пользуясь предоставленной свободой, Грибков и начал ломку старых порядков. Он обратился в Подольское бюро путешествий: «Давайте делить прибыль пополам». «Нет», — категорически отрезала директор бюро. «Ну что же, тогда и вам нет», — сказал Грибков и не стал возобновлять с бюро договор, срок которого к тому времени истек.

«Щербинка» сама, напрямую стала заключать договоры на прием туристов с областями и республиками: с Азербайджаном, Кара-Калпакской АССР, Пензой и другими.

— А как же мы? — спросили не ожидавшие такого поворота событий руководители Подольского бюро.

— А как хотите, — ответил директор «Щербинки», — по-моему, вы, как промежуточная инстанция, должны вообще отмереть. Мы вам предлагали сотрудничество, вы не согласились.

Заполняемость турбазы пошла и сейчас идет очень хорошо. Оказалось, что и сам опытный директор и его сотрудники могут совершенно спокойно выполнять функции бюро путешествий. Загрузке базы способствуют к тому же живописные окрестности, близость Москвы — до нее всего 10 километров. Но это даже не главное. За время, прошедшее со дня перехода «Щербинки» на арендный подряд, а это случилось 1 июня минувшего года, ее обновили. Подремонтировали изнутри и снаружи, благоустроили. Ведь появились средства — арендный подряд дал первую прибыль.

Предприятие же между тем наращивало мощности. Туристские группы, что приезжают по заключенным договорам, — главный, но не единственный источник дохода.

— Есть и другие, — пояснил Грибков, — причем, некоторые из них отыскиваем на ходу, что называется. Вот не-

## ЕЩЕ РАЗ О ХОЗРАСЧЕТЕ

В августовском номере журнала за 1988 год была опубликована статья Е. Калининского и В. Акудовича «А хозрасчет лучше», вызвавшая разнообразные отклики читателей. Кандидат в мастера спорта В. Абрамов из Харькова пишет о том, что идея хозрасчета в спортивном туризме «носится в воздухе», о ней спорят в кулуарах семинаров, совещаний и конференций, и автор письма сетует на отсутствие человека, который бы «открыто в печати рассказал четко и конкретно о механизме получения прибыли в результате хозрасчета, соответствующего к тому же внутренним потребностям людей

к самовыражению». А инструктор клуба из города Чусовой Е. Горшков, развивая ту же мысль, ратует за то, чтобы клуб всегда оставался местом встречи единомышленников и энтузиастов. «На мой взгляд, — пишет Е. Горшков, — полный хозрасчет клуба или чрезмерное им увлечение загубит самостоятельный туризм. Платные услуги — помощь, а не самоцель клуба. Хозрасчет ни в коей мере не должен быть выше самостоятельного начала в туризме». Большинство авторов писем, как и редакция «Туриста», согласны с ним. Однако туристов интересует конкретная сторона организации спортивных путешествий на принципах самоокупаемости. Предлагаемый материал из Минска, надемся, восполнит этот пробел.

В 1985 году при Минском областном

совете по туризму и экскурсиям на основании положения о курсах экскурсоводов решили создать стационарную школу по подготовке туристских общественных кадров. От предыдущих ее отличало многое, и в первую очередь — плата за обучение.

Первый год работы выявил несколько крупных проблем. Например, подавляющее большинство слушателей училось с единственной целью — совершить спортивное путешествие. Этот спрос породил и другую проблему... Несмотря на плату за обучение, путешествия, как обычно, финансировались за счет дотации из бюджетных средств, которые, естественно, были ограниченными. Чтобы удовлетворить



подалеку от нас есть кемпинг «Бутово», там всегда очередь. Мы пошли туда, обратились к автомобилистам: «Кто хочет, пожалуйста к нам, на «Щербинку». Они, конечно, охотно согласились. Место для автостоянки у нас есть.

— Мы поставили вопрос о повышении заработной платы, — говорил Грибков, — но как ее повысишь без исключения всем, если в коллективе, среди значительной его части, процветала пьянка, было немало бездельников, случались и прогулы. Да и народу на базе работало больше, чем нужно, штатное расписание составляли когда-то с размахом. Лишними оказались некоторые должности. Кто нужен, а кто нет, решали на совете трудового коллектива. Да, теперь мы от вышестоящих организаций не зависели, мы отвечали за рентабельность предприятия, нам предстояло и определить его структуру. Некоторые должности мы упразднили, некоторые совместили и одновременно избавились от балласта — от нерадивых работников, пьяниц. За счет этого повысили оклады всем оставшимся, не выходя за пределы фонда заработной платы.

В декабре мне довелось побывать на «Щербинке». Туристов на базе не было, почти все уехали на экскурсии. Зашел в цех питания. Работали два повара и их помощники. Ни суеты, ни спешки. Действия спокойные, сосредоточенные. Спрашиваю у старшего повара смены Н. Левченко: «Как работаете при арендном подряде? Хуже, лучше? Выгодно, невыгодно?» Отвечает: «И лучше, и выгоднее. Я прежде получала 96 рублей в месяц. Как перешли на арендный подряд, у меня зарплата поднялась до 130 рублей. Рядовые повара, их двое, раньше получали по 80, теперь по 110 рублей. Сейчас нам советуют перейти на бригадный подряд. У нас не будет судомойки, мы будем выполнять ее работу. Ну, конечно, и зарплата наша еще больше станет. У меня — 150, у поваров по 130 рублей».

Подобные изменения коснулись всех служб. Каждый кочегар, их на «Щербинке» четверо, получал раньше по 80 рублей, теперь по 150. Повысили зарплату администраторам, бухгалтерам, сторожам. Вопросы материального стимулирования обсуждаются на совете трудового коллектива. На нем же решалось и то, каким быть окладу директора. Поначалу он равнялся 140 рублям. Члены совета трудового коллектива оказались в затруднении: из чего исходить? Выход из положения подсказал сам Грибков: «Оклад главбуха составляет, по существующему положению, 80 процентов от оклада руководителя». «У главбуха теперь 160, — сказали члены совета, — значит, у вас должно быть двести». На том и порешили.

Характерная черта — Олег Дмитриевич все делает, советуясь с коллективом. Арендный подряд, по его мнению, без демократичности отношений немыслим. Так же, как немыслимо бездумное, халатное отношение к делу. Ввели воспитательные меры и материальные стимулы. Установили вычеты в процентах от премиальных за различные проступки — за появление на работе в нетрезвом виде, за упущения и просчеты. Но самое главное, как считает, директор, влиять на отношение к труду надо собственным примером.

Вспоминаю тот день, когда мы приехали с Олегом Дмит-

риевичем на «Щербинку». Увидев засыпанные снегом дорожки, он не стал никого звать и приказывать убрать, а взял широкую лопату и расчистил подходы к административному домику. Потом оказалось, что и секретаря у директора нет.

И еще одна деталь бросилась в глаза. В полдень мы пошли с Олегом Дмитриевичем обедать — в общий обеденный зал. В час дня тут обедают сотрудники, в два — туристы. Появление директора никого не удивило и для него обстановка тоже была привычной, он походя решал какие-то срочные дела, что-то спрашивал, отвечал на вопросы сотрудников.

— Мой предшественник питался в специальном кабинете. К чему такое барство? Мы сделали там комнату отдыха поваров.

И шофера у Грибкова тоже нет, он сам себе шофер. Впрочем, тут нужны некоторые пояснения. С транспортом на «Щербинке» тоже наведен порядок. Раньше им пользовались, не задумываясь. Олег Дмитриевич рассказал о таком случае. Однажды, чтобы привезти два мешка картошки, кладовщик гонял за ними грузовую машину. Обошлась эта поездка в 50 рублей. «Они лягут на нашу премию, — сказал директор, — над каждым шагом нам теперь придется думать. Чем больше израсходуем, тем ощутимее это скажется на нашем кармане. Для незначительных грузов можно пользоваться не грузовой, а легковой машиной».

И Грибков высказал такую мысль. На легковую машину, состоящую при директоре, ежемесячно расходуется 600 рублей: на зарплату шоферу, бензин, ремонт. А если отказаться от этой персональной машины? Ведь есть постановление Центрального совета по туризму и экскурсиям «Об использовании личных машин в служебных целях». Директор хозяйства, использующий свою собственную машину для служебных поездок, получает ежемесячно дополнительную оплату. И все, больше никаких расходов на персональный директорский транспорт.

— Получается, что я экономлю турбазе более 400 рублей, — говорит директор, — мне же все равно приходится ездить то в банк, то в облсовет, то еще куда-нибудь. Ничего не стоит мне съездить и на продбазу вместе с завскладом. Приходится, как видите, экономить на всем. И чему-то, как мне кажется, люди уже научились. Подсчеты показали, что каждый сотрудник может по окончании года получить по два оклада в качестве годовой премии. Мы решили этого добиться.

Каковы же выводы из всего сказанного? Если раньше Мособлтурсовет только и успевал разбираться со щербинскими жалобщиками, то за вторую половину 1988 года на «Щербинку» не поступило ни одной жалобы. За это же время турбаза получила 12 тысяч рублей прибыли вместо обычных 8 тысяч рублей убытка за такой же период в 1987 году. В начале января директор Грибков, как и обещал, выдал работникам премию в размере двух месячных окладов. «Судя по настроению людей, — сказал потом Олег Дмитриевич, — это была самая лучшая агитация за арендный подряд».

В. РОЩИН

## ДИСКУССИОННЫЙ КЛУБ

всех желающих, необходимо было найти иной подход к решению вопросов финансирования.

Нам показалась перспективной идея организовать обслуживание участников спортивных путешествий по туристским путевкам с включением в калькуляцию расходов на проезд, питание, прокат походного снаряжения. Начиная с 1986 года путевка стала основным финансовым инструментом, регулирующим наши отношения с туристами.

За основу методики предпоходного обучения мы взяли программу подготовки общественных туристских кадров, разработанную ЦСТЭ. Подготовительные циклы для походов I—

III категорий сложности, как правило, не превышают двух месяцев с одним теоретическим занятием в неделю и 3—4 тренировками на местности.

Кроме того, участники походов IV—V категорий сдают нормы по общефизической подготовке. Ранее же аттестованные туристы при последующем участии в походах школы посещают только практические занятия.

Школа формирует учебные потоки в соответствии со своими производственными планами, обнародуя их на год вперед. Наиболее полно разработана структура пешеходных походов II—III категорий сложности: февраль — Туркмения, апрель — Семиречье, май — Крым, Карпаты, Запад-

ный Тянь-Шань; июль — Западный Кавказ, Хибины; сентябрь — Крым, Карпаты. В 1988 году действовало 38 потоков для всех видов туризма, которые получили развитие в Минской области.

Технология организационного процесса выглядит примерно так: через газеты и другие средства информации мы готовим рекламу конкретного путешествия. Желающие заполняют анкеты и приобретают путевки. После этого поток делится на группы по 10—12 человек в каждой. Совокупность групп потока составляет сбор. Из руководителей групп назначаем начальника сбора. Он освобождается от руко-

окончание на с. 24



# ЗНАКОМЬТЕСЬ: ЗАПОЛЯРЬЕ

Путешествие от Баренцева моря до Белого можно совершить, приобретя путевку на маршрут № 334 «Край незаходящего солнца». Его продолжительность 16 дней, время действия — май—сентябрь. Стоимость путевки 157 рублей.

Начинается путешествие в столице советского Заполярья — городе-герое Мурманске. Здесь туристы совершат обзорную экскурсию по городу, побывают в краеведческом музее и на Верхнетуломской ГЭС, познакомятся с работой порта. На пятый день они переезжают в Мончегорск — один из самых красивых и зеленых городов Кольского полуострова. Путешественники посетят Музей цветного камня, Лапландский заповедник. Через четыре дня туристы отправляются в Кировск (бывший Хибиногорск). Здесь они побывают в единственном в мире Полярно-альпийском ботаническом саду, доме-музее С. М. Кирова, где в 1929 году под его руководством разрабатывался план освоения месторождения апатитов. Конечная точка маршрута — Кандалакша, знакомство с экспозицией музея Кандалакшского заповедника, увлекательная загородная прогулка по берегу Белого моря.

Не менее интересен маршрут «Беломорский пешеходный» (№ 23). Время его действия июнь—сентябрь, продолжительность 15 дней, стоимость путевки 114 рублей.

Путешествие начинается в Кандалакше. Туристы знакомятся с городом, готовятся к предстоящему походу, в который отправляются через четыре дня.

Первую часть маршрута — он пролегает вдоль побережья Белого моря — туристы проходят на гребных морских шлюпках ЯЛ-6, и на третий день прибывают в старинное поморское село Колвица. Отсюда их путь пролегает по северной тайге. В походе туристы знакомятся с неповторимыми ландшафтами лесотундры и горной тундры, щедростью северной природы, дарящей человеку в изобилии ягоды и грибы. Раздолье здесь и любителям рыбной ловли: в реках и озерах водятся форель, хариус, налим, щука и другие виды рыб. После похода — трехдневный отдых в гостинице «Сполохи», во время которого туристы могут принять участие в различных экскурсиях.

Давно пользуется популярностью маршрут № 343 «Заполярный водный», продолжительность которого 20 дней. Работает он с июня по август, стоимость путевки 175 рублей.

Первые три дня туристы живут в Мурманске, в тургостинице «69 параллель», знакомятся с достопримечательностями города. Затем автобусом переезжают в поселок Верхнетуломский, расположенный в 80 км от Мурманска. Здесь они размещаются на самой северной в мире турбазе «Тулома», в благоустроенных комнатах, рассчитанных на 2—4 человека. Под руководством опытных инструкторов проходит предпоходная тренировка: изучается карта маршрута, техника управления и гребли на шлюпках. И, наконец, увлекательный десятидневный поход на морских шлюпках ЯЛ-6 по живописной акватории Верхнетуломского водохранилища. В походе туристы живут в палатках, готовят пищу на костре. На дневках совершают радиальные выходы в горы.

Интересен и маршрут № 627 «По Лапландии», продолжительность которого 18 дней, время действия — июнь—август, стоимость путевки 151 рубль.

Начинается маршрут в Мончегорске, раскинувшись на берегу озера Имандра.

Туристы размещаются в современной тургостинице «Лапландия», знакомятся с городом, в том числе и с одним из крупнейших металлургических предприятий страны — комбинатом «Североникель». Под руководством опытных инструкторов туристы готовятся к семидневному походу на морских ялах по акватории озера Имандра. Это одно из самых больших (площадь водной поверхности — 880 кв. км) и живописнейших озер Европы. Последние четыре дня туристы проводят в Мурманске.

Любителей рыбной ловли заинтересует маршрут № 25 «Заполярный рыболовный». Его продолжительность 15 дней. Время действия июнь—август, стоимость путевки 118 рублей.

Туристы приезжают в Кандалакшу, размещаются в одно-двухместных номерах гостиницы «Сполохи». Здесь они живут четыре дня до похода и два — после него. Во время пребывания в городе путешественники совершают обзорную экскурсию, посещают музей Кандалакшского заповедника, завод по искусственному разведению семги, осматривают лабиринт — древнее сооружение первобытных саамов. Увлекательный поход на лодках ЯЛ-6 проходит по Колвицкому озеру, расположенному в 37 км от Кандалакши. Площадь озера — более 120 квадратных километров. За время десятидневного похода туристы совершают пять-шесть переходов протяженностью от 10 до 15 километров. После каждого из них устраивается дневка.

Адрес для консультаций: 183025, Мурманск, ул. К. Маркса, д. 25а. Мурманский областной совет по туризму и экскурсиям.

М. СТРЕЛЬЦОВА

## НА ВОЛГУ— ВСЕЙ СЕМЬЕЙ

«Волжский прибой» — туристский маршрут для родителей с детьми в возрасте от пяти лет. Его продолжительность — 15 дней. Стоимость путевки на двух человек — взрослого члена семьи и ребенка — 220 и 280 рублей (в зависимости от размещения — в летнем домике или корпусе гостиничного типа). Путевка на трех человек может быть продана супругам с одним ребенком или одному из родителей с двумя детьми. Стоимость ее соответственно — 320 и 420 рублей.

Путешественников принимает туристская база «Волжский прибой». Она находится в 26 километрах от Костромы, в живописном месте на берегу реки Покши при впадении ее в Волгу. На территории турбазы — березовая роща, рядом — прекрасный смешанный лес. К услугам туристов — 2—3-местные номера, киноконцертный зал, детский городок и игровые площадки, пляж, футбольное поле для мини-футбола, площадки для волейбола. Программа дня зависит от желания отдыхающих, и прежде всего детей: это может быть экскурсия «Наш друг лес», или веселые игры под руководством опытных воспитателей, или учебно-тренировочные занятия для туристов любого возраста. Ведь все они — даже самые маленькие участвуют в туристских походах. Особенно популярно среди отдыхающих двухдневное путешествие на лосеферму «Сумароково». А юные туристы предпочитают все-таки однодневный — детский — поход к реке Малая Покша.

Любителей старины ждет обзорная экскурсия в Кострому — старинный центр

текстильной промышленности; в село Красное-на-Волге — центр ювелирного производства. В 1907 году здесь было открыто Училище художественной обработки металлов.

Отдых на турбазе «Волжский прибой» надолго остается в памяти любителей путешествий, а хорошо организованные походы, туристские соревнования и праздничные костры становятся началом «туристской» биографии многих ребят и девочек.

Напоминаем номер маршрута — 2176; срок действия — май—август.

Адрес для консультаций: 183025, Кострома, ул. Юношеская, 1. Туристско-экскурсионное производственное объединение (ТЭПО) «Кострома-турист».

Е. СМЕРНОВ

## ПО РЕКЕ ЧУСОВОЙ

Урал издавна славится не только самоцветами и рудами, но и красивейшими горными пейзажами, светлыми сосновыми лесами, полноводными реками. Увидеть все это можно, купив путевку на туристский маршрут № 2421 «По реке Чусовой». Протяженность водной части маршрута — 181 километр. Продолжительность — 20 дней (в т. ч. поход — 16 дней). Размещение на дачах-прицепах типа «Бастай» или фургонах КСО. Время действия: с 25 мая по 14 августа. Цена путевки — 108 рублей.

Расположившись на турбазе «Чусовая», группа водных туристов готовится к маршруту: тренируется, получает снаряжение и на третий день отправляется в увлекательный поход по крупнейшей реке Урала. В начале пути туристам встретятся разноцветные скалы-камни. У каждого из них есть свое собственное название: Великан, Чусовой, Дыроватый и другие. Течение реки, плавное в этих местах, на многочисленных изгибах русла и перекатах становится бурным, как у настоящей горной реки (этим Чусовая и привлекает самодеятельных туристов!). Во время стоянок путешественники совершают радиальные выходы на вершины скал; собирают ягоды, грибы; рыбачат.

На восьмой день путешествия Чусовая пересекает Уральский хребет, и в этих малонаселенных местах каждый турист начинает чувствовать себя первопроходцем. Окрестные скалы и тайга становятся строже, величественнее, недоступнее. Здесь начинается самая сложная часть маршрута — крутые повороты, быстрое течение требуют от туристов сноровки, внимания. В заключительной части маршрута течение становится спокойнее, Чусовая постепенно приобретает черты равнинной реки, становится полноводной. На шестнадцатый день, завершив поход, группа собирает сплавсредства и автобусом возвращается на турбазу «Чусовая».

Оставшиеся два дня туристы отдыхают после похода, посещают музей в Староуткинске — одном из старейших городов Урала, проводят традиционный праздник «Нептуна».

Адрес для консультаций: 620151, г. Свердловск, ул. Пролетарская, 3. Свердловский областной совет по туризму и экскурсиям.

И. КИСЕЛЕВ



# А ВАШЕ МНЕНИЕ?

Дорогие любители путешествий! Многие из вас в своих письмах просят поместить в журнале описания маршрутов по тому или иному району. Часто случается, что такие маршруты оказываются уже опубликованными. Просто читателями они остались незамеченными. В этом номере журнала мы даем перечень всех самостоятельных маршрутов, о которых было рассказано в течение 1984—1988 годов.

Напишите нам, какие маршруты, по какому виду туризма, какой категории сложности и по какому району вы хотели бы прочесть в «Туристе» в ближайшие год-два? Не забывайте при этом, что ежемесячный журнал «Турист» находится в производстве три-четыре месяца. Нередки случаи, когда в письмах, получаемых нами, скажем, в мае, содержится просьба напечатать интересующий материал в июне. Это, конечно, нереально.

Из публикаций в разделе «Сто путей, сто дорог» три четверти материалов приходится на самостоятельный туризм и одна четвертая часть — на плановые маршруты. Справедливо ли, на ваш взгляд, такое соотношение? Нужно ли вообще публиковать описания плановых маршрутов? Или можно давать только перечень их, указывая при этом лишь название маршрута, продолжительность в днях, стоимость путевки и адрес для консультаций?

## ПЕШЕХОДНЫЕ МАРШРУТЫ

Атрушкевич А. Ипутъ — река братства. 1987, № 11.  
Бахорин С. Западный Алтай. 1988, № 5.  
Битюков С., Антонов Н. Леса Сунтар-Хаяты. 1986, № 6.  
Бочаров А. Северный Алтай. 1987, № 4.  
Бурнашов Г., Кецелюк Н. Покутские Карпаты. 1984, № 2.  
Варламов В. По следам отважных. 1985, № 1.  
Варламов В. По литературным местам Подмосковья. 1986, № 10.  
Варламов В. Поле Бородинское. 1987, № 11.  
Воробьев С. Маргасанская сопка. 1987, № 10.  
Гайдай Н. От Выру до Тарту. 1984, № 11.  
Гнатюк В. Восставшие из пепла. 1984, № 8.  
Губанов Л. Река Снежеть. 1984, № 10.  
Дагаев В. Юго-западные Карпаты. 1986, № 9.  
Добровольский А., Попов С. Маршрутом славы. 1986, № 12.  
Евменов С. Поляна замков. 1986, № 1.  
Евстигнин В. Волжские просторы. 1984,

№ 9.  
Ерофеев Ю. Леса первозданные. 1985, № 10.  
Ерофеев Ю. Знакомство с Удмуртией. 1987, № 10.  
Ерофеев Ю. Никто не забыт. 1988, № 4.  
Ерофеев Ю. Осеннее Прикамье. 1988, № 9.  
Жолобов В. У вятских увалов. 1986, № 11.  
Зяблицкий С. Памяти легендарных чоновцев. 1984, № 6.  
Игошин В. Есть на Волге Утес. 1984, № 1.  
Игошин В. Цель — гора Ледяная. 1984, № 7.  
Игошин В. Вдоль Медведицы. 1984, № 11.  
Игошин В. Вокруг озера Шавло. 1985, № 6.  
Игошин В. От Хопра до Медведицы. 1987, № 2.  
Игошин В. Эталон хребта Черского. 1987, № 7.  
Камков А., Лукоянов В. Старая крепость. 1986, № 6.  
Карпенко И. Куркула — Молокон — Ирель. 1986, № 2.  
Карякин А. Из Европы в Азию. 1984, № 2.  
Кеммерих А. Памятные места на Нерли. 1987, № 12.  
Кораблев А. К вечным льдам. 1984, № 7.  
Кривошук Л. Рассказ о Старобуянской республике. 1985, № 10.  
Криган М., Моисей А. Маршруты ленинской «Искры». 1987, № 4.  
Крючков А. По Крыму. 1985, № 6.  
Лоташ А. Лухское Полесье. 1987, № 9.  
Лукашов П. Субтропики Черноморского побережья. 1986, № 7.  
Малоярославцев В. Копетдаг в межсезонье. 1984, № 1.  
Милинтейко Ю. По Каракумам. 1985, № 2.  
Поташник Е. Озера Аукштайтии. 1988, № 2.  
Пашков В. Хребет Черского. 1988, № 6.  
Рундквист Н. Горы и пески Туркмении. 1984, № 11.  
Рундквист Н. К фиордам океана. 1985, № 7.  
Рундквист Н. У горы Денежкин Камень. 1986, № 6.  
Рундквист Н. Весна седого Урала. 1987, № 2.  
Сальников В. Берегами горных рек. 1983, № 9.  
Сальников В. Через четыре хребта. 1984, № 6.  
Сальников В. Золотая осень Приморья. 1985, № 9.  
Скибенко А. Плато Бермамыт. 1987, № 9.  
Скибенко А. Большой каньон. 1988,

№ 10.  
Тиунов В. Вулканы Кунашира. 1988, № 4.  
Ткаченко В. Горы Кент. 1984, № 2.  
Шалыгин В., Лакюнас Г. БАМ, гора Черского. 1984, № 4.  
Яновский С. К озерам Памира. 1986, № 3.  
Яновский С. Массив Ходжа-Мафрач. 1987, № 6.  
Яновский С. Вблизи высочайших вершин. 1988, № 7.  
Ярмолаев И. Туркмения в межсезонье. 1986, № 12.

## ЛЫЖНЫЕ МАРШРУТЫ

Бессонова И. Таинственное озеро Райявр. 1987, № 12.  
Варламов В. Долинами северных рек. 1984, № 3.  
Варламов В. Верховья Днепра. 1986, № 11.  
Васильев М. Районы хребта Ергаки. 1985, № 2.  
Васильев М. Хребет Ергаки. 1987, № 1.  
Васильев М. Хребет Ергаки. 1988, № 12.  
Воробьев С. Через Икатский хребет. 1986, № 1.  
Воробьев С. Зовет Лангатуи. 1987, № 1.  
Воробьев С. Побережье Малого моря. 1988, № 2.  
Губанов Л. Притоки Верхней Десны. 1985, № 2.  
Дагаев В. Сторона родная, тульская. 1986, № 2.  
Дагаев В. Подсказано древней летописью. 1986, № 12.  
Евтеев А. Страницы истории России. 1984, № 2.  
Иванов В. Байкал — Баргузин. 1988, № 11.  
Игошин В. На родину героя-политрука. 1985, № 11.  
Кеммерих А. У горы Тельпосиз. 1986, № 12.  
Козулицын В. Вепсовская возвышенность. 1984, № 12.  
Козулицын В. Горьковское Заволжье. 1985, № 1.  
Козулицын В. Из Каргополя в Вытегру. 1987, № 1.  
Козулицын В. От Палеха до Гороховца. 1988, № 1.  
Ланда Б. Заснеженные поля Поволжья. 1988, № 11.  
Мухин Н. Нагорье Сенгилен. 1988, № 12.  
Новиков А. Уходим в Белогорье. 1984, № 12.  
Новиков А. Хребтами Западного Саяна. 1985, № 12.  
Новиков А. Туруханским краем. 1988, № 1.  
Новиков А. У озера Учум. 1988, № 11.

## У КРАТЕРА ВУЛКАНА

«Богдан Хмельницкий» — так называется один из вулканов острова Итуруп на юге Курильской гряды. Приехавшие на остров туристы всего за несколько дней могут познакомиться с районом вулкана, а наиболее подготовленные подняться на его вершину. Рейсовый теплоход, прибывающий на Итуруп из Владивостока или с Сахалина, бросает якорь в Курильском заливе на рейде порта Китовый. В поселке находится консервный завод, столовая, магазины, почта. Через поселок несколько раз в день проходит автобус, курсирующий по линии Курильск — Рейдово.

Лучшее время для путешествия — с ию-

ля по сентябрь. Так как район приграничный, группа должна заблаговременно позаботиться об оформлении необходимых документов по месту жительства.

Маршрут к вулкану «Богдан Хмельницкий» начинается прямо от порта, по грунтовой дороге, идущей в северном направлении вдоль побережья залива. Через 8 км дорога спускается к небольшой речке Вторая Инкито и вскоре заканчивается. В устье речки, на берегу живописной скалистой бухты, стоит рыбацкая избушка. Дальше идет только тропа, которая вскоре поднимается высоко над морем и на протяжении двух километров обходит береговые скалы. Траверс крутых и скользких склонов, заросших высокотравьем, бамбуком и густыми кустарниками, тяжел и опасен. Но следует остерегаться не только потери равновесия. Здесь много травы, вызывающей длительные кожные заболе-

вания — островитяне называют ее «иприткой».

За скалами путь продолжается прямо по валунам и гальке морского берега, и через 3 км туристы выходят к мутным водам реки Южный Чирип. Именно по ее руслу и предстоит подниматься к разрушенному кратеру вулкана. Вода в реке





Ржевцев С. Северо-Восточный Алтай. 1984, № 1.  
 Рыжавский Г. Перевалами Хибин. 1984, № 11.  
 Рыжавский Г. Лыжня к Валдаю. 1988, № 12.  
 Сальников В. От Кириллова до Каргополя. 1984, № 1.  
 Сальников В. У истоков Волги и Днепра. 1985, № 12.  
 Смычкович А. Беломорско-Кулойское плато. 1985, № 1.  
 Соловей А. По Корякскому нагорью. 1981, № 1.  
 Степочкин А. Азия — Европа — Азия. 1987, № 12.  
 Табернакулов О. Перевалами Армении. 1985, № 11.  
 Харламов С. На Северном Алтае. 1985, № 2.  
 Чеботов С. Дальневосточной тайгой. 1987, № 11.  
 Чеботов С. Хребет Дуссе-Алинь. 1988, № 11.

## ГОРНЫЕ МАРШРУТЫ

Балабанов И. Здесь шли бои за Кавказ. 1988, № 6.  
 Герасимов С. Богосское кольцо. 1984, № 7.  
 Лапин А. Вокруг Эльбруса. 1987, № 6.  
 Муйжнек И. Чуйские белки. 1986, № 5.  
 Ювчик В. Киргизский Ала-Тау. 1987, № 7.  
 Рекубратский Н. Хребет Куйлю. 1984, № 5.  
 Тихонов Д. Алайский хребет. 1985, № 5.

## ВОДНЫЕ МАРШРУТЫ

Болонин В. Умба и Колвица. 1987, № 3.  
 Бредун А. Неожиданная Салокачи. 1985, № 4.  
 Воробьев И. Енисейский кряж. 1987, № 8.  
 Воробьев И., Хойдун, Кокса и далее. 1988, № 3.  
 Воробьев И. Илекса, Вама и Водла. 1988, № 4.  
 Герман Б. Дельта Дуная. 1984, № 3.  
 Герман Б. Нижняя Тунгуска. 1987, № 5.  
 Дагаев В. Осетр — крутые берега. 1988, № 7.  
 Дерикочма Н. К Охотскому побережью. 1988, № 8.  
 Дубко В. Бескиды, река Днестр. 1985, № 4.  
 Ермолаев В. От Алтая до Саян. 1986, № 3.  
 Житков Г. Меридианом Олекмы. 1984, № 8.  
 Житков Г. К «золотому» звену. 1985, № 3.  
 Кеммерих А. Через Тиманский кряж.

1988, № 7.  
 Кеммерих А. К истокам Печоры. 1988, № 9.  
 Киракосьян Г. Через каньоны Темника. 1985, № 7.  
 Ковалев В. Памятники Карелии. 1988, № 3.  
 Ковалев В. Азовское море. 1988, № 5.  
 Колчевникова С. Стремнины Бии. 1984, № 4.  
 Кузнецов В. По Уруху и Тереку. 1984, № 4.  
 Кузьмин М. Ивкина и Быстрица. 1987, № 5.  
 Кузьмин М. Вильва. 1988, № 5.  
 Курганов М. В Джунгарском Алатау. 1986, № 5.  
 Лабовский Б., Фурнэ А. Кафирниган и Варзоб. 1988, № 9.  
 Лукин Д. Из Белоруссии в Литву. 1987, № 8.  
 Маркевич И., Гриншпун М. Воротанский каньон. 1984, № 3.  
 Мартынюк И. Вниз по Нямунасу. 1984, № 8.  
 Мигдальский Л. Нарвское кольцо. 1985, № 5.  
 Нестеров Л. Притоки Подкаменной Тунгуски. 1986, № 4.  
 Парфенов С. Бухтарминское водохранилище. 1985, № 9.  
 Парфенов С. По Вятке. 1986, № 5.  
 Паршиков М. В верховьях Чирчика. 1987, № 9.  
 Петраков В. Зилим — река Уральская. 1984, № 3.  
 Пугин В. Рекой Костромой. 1986, № 8.  
 Сеничкин А. Муезерка и Чирка-Кемь. 1986, № 3.  
 Сидоров Р. Нея Костромская. 1987, № 3.  
 Соколов Ю. Западная Двина. 1985, № 8.  
 Сосина О. Своенравная Сурхандарья. 1984, № 3.  
 Стариков Е. Главная река Псковщины. 1988, № 8.  
 Фурнэ А. Кулюмбе и Горбиачин. 1984, № 6.  
 Фурнэ А. Капандар и Кафирниган. 1987, № 8.  
 Фурнэ А. Сплав с Алая. 1988, № 1.  
 Хакимов Б. Инзер и Лемеза. 1987, № 4.  
 Ходов А. Урочищами Курчума. 1986, № 7.  
 Холодов А. В стране крепостей. 1984, № 2.  
 Шпаковский И. Воспетая народом. 1986, № 8.  
 Шпаковский И. Край тысячи озер. 1987, № 3.

## ВЕЛОСИПЕДНЫЕ МАРШРУТЫ

Абдрахманов М. Субтропики Туркмении. 1988, № 10.

Алексеев А. По Тульской, Рязанской, Владимирской. 1984, № 4.  
 Алексеев А. От Киева до Николаева. 1984, № 6.  
 Алексеев А. По литературным местам. 1984, № 7.  
 Асанкин А. Горьковское Заволжье. 1987, № 7.  
 Безуглый А. У истоков Енисея. 1985, № 3.  
 Бочаров А. Субтропики Азербайджана. 1984, № 8.  
 Бочаров А. Карельский перешеек. 1985, № 7.  
 Булгаков А. К верховьям Волги. 1984, № 5.  
 Булгаков А. На Клепиковские озера. 1987, № 6.  
 Булгаков А. Из Карелии в Вологду. 1988, № 6.  
 Глухов П. Через Большой Кавказ с велосипедом. 1988, № 8.  
 Григорьев В. Степь донецкая. 1987, № 10.  
 Гушин В. Хребтами Тянь-Шаня. 1988, № 3.  
 Дубин В. И снег, и солнце. 1988, № 9.  
 Ждут Белоруссия и Прибалтика. 1984, № 9.  
 Игошин Л. От Древнего Коканда. 1985, № 10.  
 Коробкин Д. Голубые дали Алтая. 1988, № 8.  
 Крючков А. Подмосковье мое, Подмосковье. 1985, № 4.  
 Лапин В. Край голубых озер. 1986, № 4.  
 Лапин В. Памятники бессмертной славы. 1988, № 10.  
 Лукиных В. На просторах Зауралья. 1984, № 5.  
 Мухин Н., Шакиров З. Республики Среднего Поволжья. 1988, № 2.  
 Павлик В. Юг Волыни. 1984, № 3.  
 Панин В. Приглашение в пустыню. 1986, № 10.  
 Панин В. Города Узбекистана. 1987, № 1.  
 Панин В. У Аральского моря. 1988, № 12.  
 Сошин И. Омский север. 1986, № 8.  
 Шакиров З. Среднее Поволжье. 1984, № 4.  
 Шпаковский И. Земгальский меридиан. 1984, № 10.  
 Шпаковский И. Прибалтика: были и легенды. 1986, № 2.

## АВТОМОБИЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ

Байков Г. По следам Пугачева. 1984, № 2.  
 Козулицын В. На поле Куликовом. 1988, № 10.  
 Ремизов А. Через Таласское Алатау. 1987, № 5.  
 Хуршудян С. Там, где шли караваны. 1984, № 10.

С. ГЕРАСИМОВ

абсолютно непригодна для питья, о чем нужно помнить при организации лагеря. Небольшие пресные ручейки следует искать на склонах долины или на морском побережье. В ущелье Южного Чирипа прямо над головой нависают зловещие скалы. Человек тут редкий гость, а вот встреча с медведем, судя по многочисленным следам, весьма вероятна.

В верховьях Южного Чирипа появляются снежники, и через 5 км подъем по руслу заканчивается у непроходимого водопада, стекающего с нависающих скал в многометровый фирновый колодец. Самый простой путь вверх — по крутым шлаковым склонам и густым зарослям левого борта долины. Двухчасовой подъем приводит на кратерный гребень. При желании, траверсируя гребень в восточном направлении, можно выйти к отметке 1589 м — высшей точке вулкана.

Панорама Итурупа, открывающаяся с вершины «Богдана Хмельницкого», нико-го не оставит равнодушным. На севере — склоны древнего кратера, а вдали темнеет купол ближайшего соседа — вулкана Чирип (1564 м). На юге и востоке — зеркало Курильского залива с игрушечными кораблями, а у горизонта — многочисленные вулканы Итурупа: «Баранского», «Тебенькова», «Иван Грозный», «Атсонупури».

Спуск в лагерь и возвращение в порт Китовый — по знакомому пути. После выхода на морской берег можно сделать остановку для ловли крабов или посетить еще и живописное устье реки Северный Чирип (3 км от Южного Чирипа), где путешественники увидят питающихся рыбой нерп. Ежедневно река выносит в море более тонны соединений железа, отложения которого образовали в верховьях

знаменитый Лимонитовый каскад. По ущелью Северного Чирипа также возможен подъем к вулкану Чирип.

Весь маршрут с подъемом на «Богдан Хмельницкий» занимает не более трех дней, выход к вулкану Чирип потребует еще один день. В ожидании очередного теплохода, идущего на материк, туристы могут съездить на берег залива Простор в Рейдово, где рекомендуется посетить Рейдовские горячие источники (3 км от поселка, температура воды 68—72°) и холодные минеральные источники Лососевые на берегу одноименной бухты.

г. Свердловск Д. ТИУНОВ

ЛИТЕРАТУРА: Рудич К. «Вдоль огненной гряды». М., «Наука», 1978.

Адрес для консультаций: 620151, г. Свердловск, ул. Пролетарская, 3, городской туристский клуб.



# УДА САЯНСКАЯ

Этот маршрут предназначен для опытных туристов. Одна из главных его особенностей заключается в том, что он дает возможность проверить силы в смешанном горно-пешеходном путешествии. Придется проверить свое умение и навыки в преодолении различного рода переправ, ориентировании, строительстве плотов.

Маршрут по восточно-саянской реке Уде оценивается V категорией сложности. Общая протяженность пути — 540 км, продолжительность — 26—28 дней (в зависимости от уровня воды в реке). Сезонность — июнь—август. Средства сплава — деревянные плоты, ЛАСы. О выходе на маршрут группа должна поставить в известность КСС г. Нижнеудинска.

Поход начинается от поселка Верхняя Гутара, что лежит на левом берегу реки Гутары. Сюда можно добраться самолетом из города Нижнеудинска Иркутской области. Пешеходная часть маршрута протяженностью 70 километров начинается сразу же за поселком, переправой на правый берег р. Гутары по подвесному мосту. Через час хода по непродолжительному подъему и заболоченному лугу тропа приведет к берегу живописного Гутарского озера. Вдоль берега — заросли черники, морошки, брусники, удобные места для купания, ночлега.

После отдыха путь следует продолжить в юго-восточном направлении, по хорошей конной тропе. Дорогу легко определить по остаткам старой гати, которая является лучшим ориентиром кратчайшего пути к месту брода на правый берег реки Мурхой близ ее притока — реки Саржинки. Брод шириной в 12—16 метров и глубиной 0,7 м в малую воду удобно преодолеть попарно или с помощью шеста, но в случае подъема воды туристам следует подготовиться к переправе способом «таджикской стенки». Отсюда отличная лесная дорога, проложенная геологами-испытателями. Многократно пересекая основное русло и притоки, дорога приводит к большой вырубке с зимовьем на левом берегу реки Мурхой. Здесь, близ избы геологов, сигнальные знаки вертолетной посадочной площадки и указатель дороги к поселку Покровскому. Путь же, основной, в долину реки Уды проходит левым берегом р. Мурхой к стрелке — месту слияния Большого и Малого Мурхоя. С высокого левого берега у стрелки хорошо виден левый приток Малого Мурхоя, наш же путь, часто петляя и набирая высоту, уходит (левым берегом Большого Мурхоя) к перевальной точке 1816 м. Тропа все круче идет на подъем и вскоре, миновав зону леса, выходит на заболоченный склон, поросший яркими малознакомыми альпийскими соцветиями. Миновав последние, самые трудные километры подъема, останавливаетесь. Располагаетесь у перевального тура через Хондо-Джуглымский хребет (высота 1861 м) на отдых.

Перед вами открывается незабываемая панорама заснеженных вершин Саянских гор: прямо — пик Триангуляторов (2875 м) — одна из живописных и наиболее высоких гор Восточного Саяна, откуда берет свое начало Удинский хребет. За ним, чуть правее — пик Заоблачный (2735 м). Пологий травянистый склон вскоре приводит к правому притоку реки Хатаги — р. Сытыр-Отар. До берега реки Уды остаются 12—14 километров по замшелой, поросшей ягодником и обрамленной карликовым березняком тропе.

Но не торопитесь становиться лагерем в устье Хатаги. Если вы решите строить

здесь плот, то ошибетесь: Уда тут спокойно течет в широкой долине, разбиваясь на множество мелководных рукавов, что создаст дополнительные трудности. Искать место для постройки плота надо в устье реки Чело-Монго, перейдя через р. Хатагу (удобный брод шириной 18 м при глубине 0,4 м) и очередной мощный левый приток — р. Хонду. Уда теперь достаточно полноводная (глубина брода 0,7—0,8 м при ширине 40—45 м). Отсюда, при наличии времени, следует совершить двухдневный кольцевой поход протяженностью в 40—45 км с восхождением на пик Поднебесный (2954 м). Подъем в горы начинается тут же, по левому берегу реки Чело-Монго. На ночлег становится следует чуть ниже, спустившись с вершины к живописному озеру Поднебесному. На следующий день, отыскав выход из озера ручья (одноименного названия — Поднебесный), двигаетесь вдоль него, к берегу р. Уды и далее до устья р. Чело-Монго.

Весь следующий водный 470-километровый маршрут по Уде от устья Чело-Монго до г. Нижнеудинска следует условно разделить на три участка: 1-й — верхний, от р. Чело-Монго до поселка Алыгджер, протяженностью 120 км; наиболее трудный и малопосещаемый. Наиболее опасный и пригодный для сплава только на плотках и ЛАСах подготовленным группам водников. 2-й — от пос. Алыгджер до левого притока р. Уды — р. Нерха протяженностью в 40 км, порожистый, но наиболее часто посещаемый и достаточно хорошо изученный туристами-водниками участок, где можно рекомендовать сплав и на байдарках; 3-й — нижний, 310-километровый, наиболее спокойный участок пути от р. Нерхи до г. Нижнеудинска. На первом, 120-километровом участке Уда долго течет в широкой долине, иногда вспениваясь на резких поворотах или мелководных каменных россыпях. Порой, в низкую воду, экипажи вынуждены, сойдя в воду, на руках или с помощью ваг снимать плоты с мелей. За правым притоком — р. Хангарок, впадающей в Уду в нижней трети первого участка пути, начинается сплав через пороги «Хангарок», «Байгыр», «Саудык», «Ханская щель», «Макбет», «Ворота», «Кривой» и «Сито». Каждое из перечисленных препятствий может быть пройдено отличным от предыдущего способом. Все пороги требуют проведения тщательной разведки, выбора линии движения и организации страховки. За порогом «Сито» следует причалить к левому берегу и обнести все свое походное снаряжение на 1,5 километра. Встать лагерем следует ниже четвертой ступени Удинского водопада. Не торопитесь уходить дальше! Полюбуйтесь чудесным водопадом, красавицей Удой, пробившей себе дорогу в скальных отрогах Удинского хребта. Здесь следует хорошо отдохнуть (дневка). Внимательно осмотрите очередной четырехкилометровый участок, в котором расположены 6 порогов: «Ключевой», «Прямой», «Длинный», «Зиг-Заг», «Башмак» и «Желоб». Все пороги здесь расположены в каньоне. Ввиду технической сложности прохождения каждого из них надо организовать страховку. Малоопытным туристам следует обнести вещи еще дальше, по той же тропе. До поселка Алыгджер от водопада — 10 километров. Поселок — центр Тофаларского национального округа, расположен на правом берегу Уды. Есть аэродром, почта, телеграф, магазины, школа, переправа.

На втором, сорокакилометровом, участке маршрута от Алыгджера до р. Нерхи туристам предстоит преодолеть 7 порогов: «Три бандита», «Красный камень»,

«Джуглымский», «Джугтырский», «Верхняя баба», «Нижняя баба» и «Тугурик». Все они проходимы, но требуют внимательной разведки перед сплавом. Неподалеку от устья р. Нерхи расположен одноименный поселок, в котором есть телеграф, магазины, аэродром, летают самолеты в Нижнеудинск.

На третьем участке, от Нерхи до Нижнеудинска, расположен один порог «Миллионный» и река выходит из скальных берегов. Широко разливаясь, спокойно течет, порой петляя в многочисленных протоках или собираясь в полноводное русло на последних километрах маршрута — пос. Солонцы — Бон — Железная дорога. После успешного прохождения сложных порогов Верхней Уды последний участок маршрута может показаться значительно проще первых двух, но тем не менее и здесь встречаются высокие стоя-



чие валы за поселком Хадама, шиверы, каменные гряды на участке поселок Порог — поселок Отрадное. Вблизи поселка Плиты туристы могут остановиться и посетить пещеры, а на правом притоке Уды — реке Ут могут осмотреть водопад.

Всем туристам, планирующим провести сплав по Уде, следует помнить, что летом, по среднегодовым данным метеорологов, здесь наблюдаются два пика паводка. Так, в 1970 г. из-за обильных дождей и таяния снегов 16—18 июня уровень воды в реке поднялся на 1,6 м, а в конце июля — на 2,4 м. Эту местную особенность р. Уды следует знать при составлении графика маршрута. Видимо, самое благоприятное время проведения водного похода со второй половины июня до 10 сентября.

**Н. КОЙФМАН,**  
инструктор туризма

**ЛИТЕРАТУРА:** Рогальский В. Туристские маршруты в Саянах. М., «ФиС», 1965; Ресурсы поверхностных вод СССР. Гидрометеоздат. Григорьев В., Штовба Ю. Сложные водные походы. М., «ФиС», 1970; Отчеты о спортивных путешествиях в библиотеках. Потемкин И. Спортивный сплав на плоту. М., «ФиС», 1970.

Адрес для консультаций: 109104, Москва, ул. Б. Коммунистическая, 17, городской туристский клуб.



водства группой, если в сборе участвует пять и более групп. Как правило, на каждый сбор командиром врача.

Схема маршрутов составляется таким образом, чтобы группы могли подстраховывать друг друга, а их общее движение контролировалось начальником сбора.

В последнее время к услугам нашей организации все чаще обращаются сложившиеся самостоятельные группы. Одни из них включаем на общих основаниях в наши сборы, другим предоставляем самостоятельное право выбора района и сроков путешествия. Но во втором случае к опыту участников и руководителя предъявляются требования, которые значительно выше обычных.

Очень важен вопрос о полноценной оплате инструкторов и лекторов, без которой невозможно существование подобных туристских организаций. Да ведь и подобрать несколько сотен квалифицированных руководителей походов, согласных работать на общественных началах, — задача совершенно нереальная. Минская школа туризма работу инструкторов и лекторов оплачивает за счет средств, выделяемых облсвопрофом на развитие массового самостоятельного туризма. Заработная плата руководителей походов I—V категорий сложности составляет соответственно 60, 100, 120, 140 и 160 рублей. Расходы на проезд и питание инструктора включены в стоимость путевки.

При обслуживании групп, которые сформировались самостоятельно, работа руководителя не оплачивается, и руководитель приобретает путевку на общих основаниях.

Сейчас Минская школа туризма круглый год обслуживает участников категорийных туристских путешествий. Ее экономическая модель позаимствована у бюро путешествий и экскурсий, однако экономические методы, трансплантированные в спортивный туризм, не цель, а только средство, с помощью которого мы рассчитываем достичь подлинного подъема массовости в спортивном туризме при обеспечении безопасности.

Организационная структура школы нацелена на многоразовое участие в походах от I до V категорий сложности. Возможности отбора географических районов и сроков путешествия достаточно широки. К тому же мы гарантируем проведение тренировок, занятий, походов, заранее планируя возможные нештатные ситуации (болезнь руководителя, смена районов) и готовим запасные варианты.

Широкое использование туристских путевок для спортивных путешествий — это принципиально новая форма взаимоотношений в спортивном туризме. Чтобы не загубить дело в самом начале, необходимо учитывать те критерии, которые уже выработаны в самостоятельном туризме и имеют устойчивые традиции. Очень важно, чтобы стоимость туристской путевки не была больше, чем на 5—10 процентов затрат на аналогичные походы, прове-

денные самостоятельным образом. Нежелательно обременять путевку расходами, которые не свойственны самостоятельному туризму (организованные экскурсии, проживание и питание на турбазах). Так, скажем, путевка на «единичку» — «двойку» обходится нашим слушателям, в зависимости от района, в 51 р. — Карпаты, 72 р. — Крым, 87 р. — для студентов и 121 р. для остальных — Туркмения, а «пятерка» на Алтай стоит 256 р.

Наибольший интерес подобная форма организации спортивных путешествий вызывает у тех групп или лиц, которых привлекает возможность оплаты путевок профсоюзными комитетами. Однако ошибочно считать, что наша форма обслуживания хороша только тем, что дает возможность совершить путешествие с меньшими, чем в самостоятельном туризме, материальными затратами. В 1988 году половина наших участников приобрела путевки за наличный расчет. Среди них те, кто не нашел пути к секциям на предприятиях и в учебных заведениях, и те, кого в силу каких-то причин работа этих секций не удовлетворяет. С другой стороны, низовые турклубы и секции тоже вступают с нами в активное сотрудничество, поскольку сфера нашей деятельности значительно шире, глубже и разнообразнее, чем у многих из них. А кого-то система централизованного и гарантированного обслуживания устраивает сама по себе.

Полезно было бы привести несколько цифр по планово-экономическим показателям работы школы в 1975 и 1988 годах: количество участников категорийных походов из Минской области составляло 5 238 и соответственно 6 500 (из них Минской школы — 172 и 1 920). Объем поступивших средств равен 6,2 и 124 тысячи. Размер дотации составляет 16 и 18 тысяч рублей, окупаемость затрат — 27 и 91 процент. Число штатных работников выросло с единицы до четырех.

Приведенные цифры дают основание полагать, что плановое звено в спортивном туристском движении нашего региона уже сегодня играет заметную роль, и если этот процесс сохранит свою динамику, то, возможно, через несколько лет самостоятельные путешествия уступят первенство организованным спортивным походам.

У нас нет сомнений, что именно паритетное развитие, взаимодополнение и взаимообогащение двух направлений обеспечат полноценное существование спортивного туризма сегодня и избавят его от застоя в будущем. И если в этом движении туристские клубы, используя преимущества государственной экономики и общественных фонды, сыграют ведущую роль, то честь и хвала им. У планового и самостоятельного туризма различные средства, но цель одна — человек путешествующий. А это главное.

**Е. КАЛИНИЧЕНКО,**  
зам. директора Минского  
головного туристского клуба,  
**В. АКУДОВИЧ,**  
мастер спорта

## И СНОВА СУНТАР-ХАЯТА

...К концу дня видимость улучшилась. Над лагерем грозным скальным бастионом выступила из «молока» гора Васьковского. Гремя «железом», выходим на последнее восхождение. На ребре ветер настолько силен, что рвет из рук веревку. И вот мы стоим на высшей точке скально-ледового гребня, замороженные величественной картиной бескрайнего моря заснеженных пиков и хребтов Сунтар-Хаяты. Насколько все же необъятны просторы нашей Родины, что даже сейчас, в наш цивилизованный век, находятся «уголки» в несколько сотен квадратных километров, где не то что дорог, вообще нет следов человеческой деятельности. И кто знает, сколько еще времени должно пройти, чтобы цивилизация проникла в этот суровый край...

Лыжные походы по Якутии вызывают все больший интерес. Здесь есть где развернуться творческой фантазии, проложить новые, никем не пройденные маршруты. Правда, поднявшийся сейчас «бум» вокруг хребта Черского несколько отвлек внимание от открытого туристами еще в конце шестидесятых годов хребта Сунтар-Хаята — огромного горного края, насчитывающего свыше 200 ледников. Исследованию центральной, наиболее расчлененной части этого массива (в месте ответвления Юдомского хребта) и была посвящена экспедиция Московской МКК и СК МАИ.

Маршрут VI категории сложности проходил от прииска Неждановский через массивы вершин Палатка, Мус-Хая, Берилл, ледниковую часть Юдомского хребта и через массив горы Шаталова, а заканчивался рядом с полюсом холода — Оймяконом на метеостанции Агаякан. Значительная удаленность и суровый климат делают исключительно сложными здешние маршруты. К этому добавляется сильная расчлененность основного хребта и его отрогов, ярко выраженный альпийский рельеф, лавиноопасные ущелья и каньоны, скудная растительность. Но самые большие неприятности доставляет якутский снег. Под тонким слоем наста на пятидесятиградусном морозе он смерзается в ледяные кристаллы, образуя пустоты. Человека такой наст уже не держит: даже на лыжах проваливаешься до земли независимо от толщины снежного покрова. А кристаллы льда осыпаются со всех сторон, засасывая, как трясина, и лыжи, и ноги.

Снежная обстановка резко меняется при подходе к зоне лед-

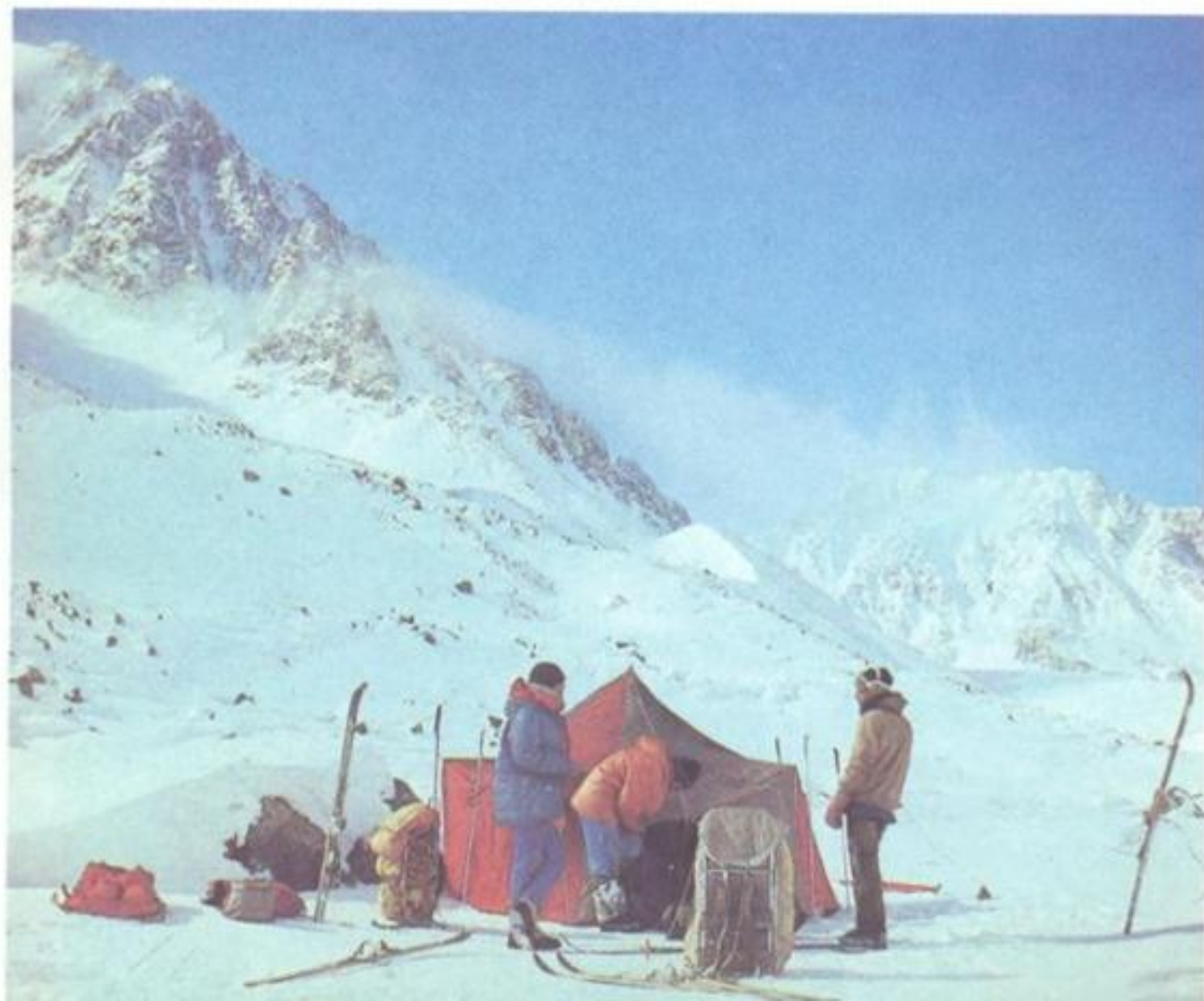




ников. Сыпучие кристаллы уступают место «железному» фирну с застругами, с трудом поддающемуся даже ножовке. А еще выше сверкают ледники, многие из которых открыты даже зимой, — следствие постоянно дующих ветров с Охотского моря.

Нитка маршрута была проложена в основном в зоне ледников, только три раза спускаясь в долины к деревьям: для эмоционального разнообразия и снятия холодовой усталости. Так родился маршрут из 28 перевалов и вершин — от некатегорийных до 2Б, охватывающий почти все технически сложные массивы района. В более или менее изученных массивах Мус-Хан и Берилла он проходил чисто ознакомительно, а вот на долю почти нехоженного зимой Юдомского хребта выпало более половины пройденных перевалов — и он стоит того. Но на Сунтар-Хаяте даже такая обширная программа — капля в море, работы здесь хватит еще не одному поколению туристов. Так что приезжайте — попробуйте!

**М. ШАБАЛИН**



Самые глубокие каньоны — в Юдомском хребте. В каньоне перед перевалом Олимпийский на 1 км пути приходится 400 м набора высоты.

Спуск с перевала Нижегородец (2Б).

Скальные бастионы Юдомского хребта возвышаются над ледником Васьковского.

**Фото А. МЕВИСА  
и М. ШАБАЛИНА**





**Родина  
неповторимая**

Островенское озеро.  
Новгородская обл. Фото О. ВАДИМОВА

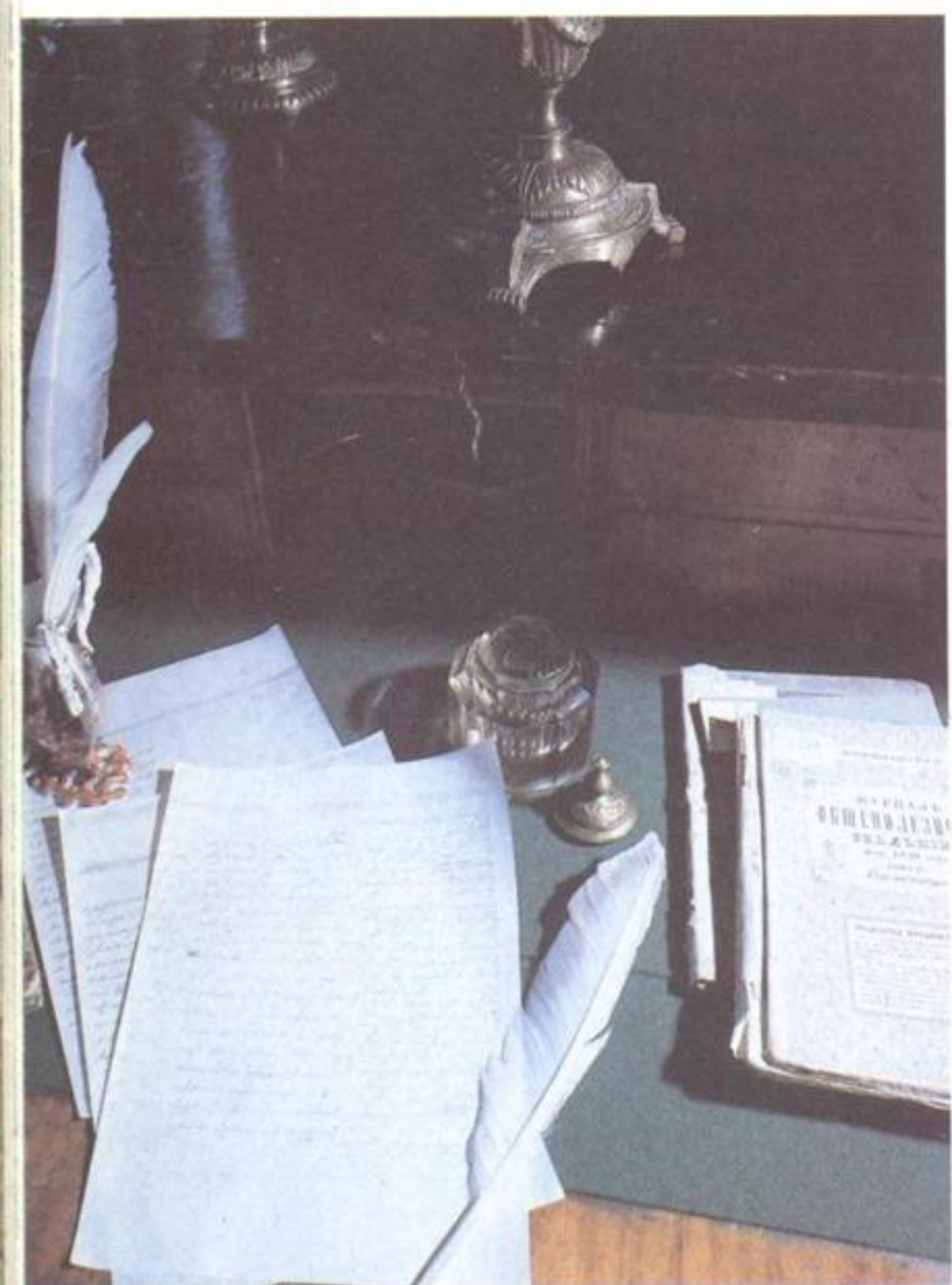
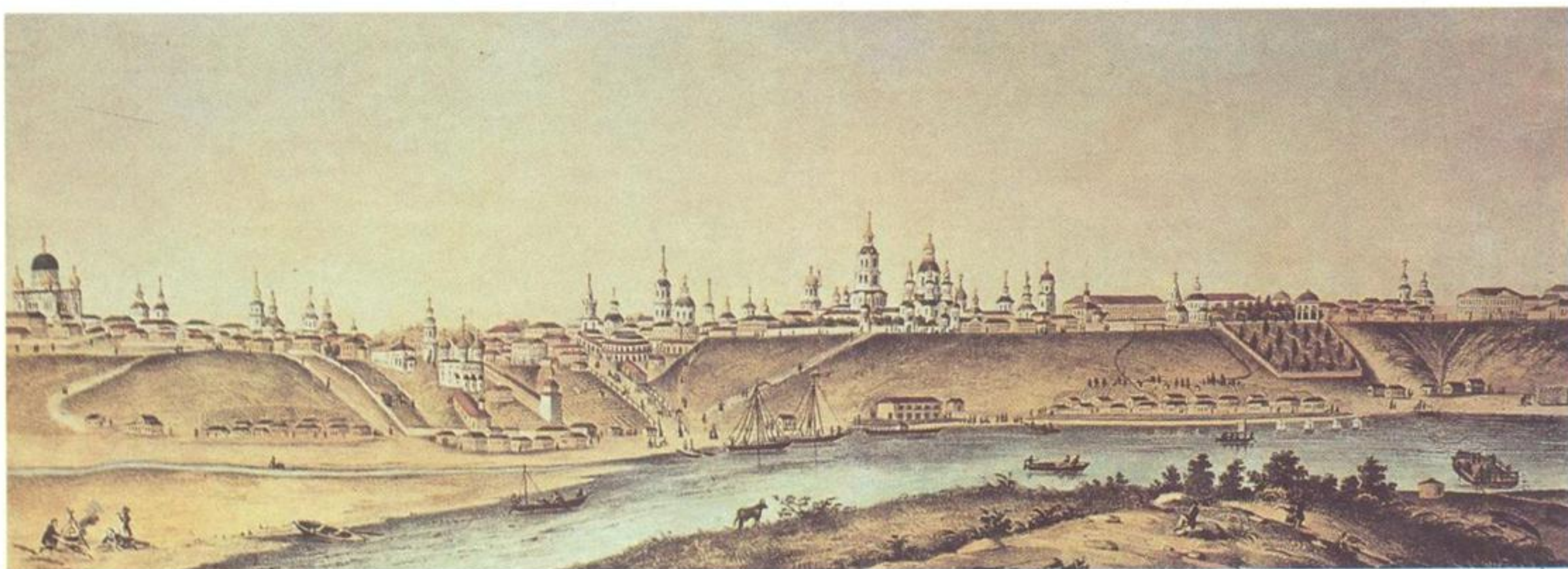






# МУЗЕЙ ВЕЛИКОГО САТИРИКА

*Дом-музей М. Е. Салтыкова-Щедрина  
Панорама Вятки XIX в. (литография с рисунка  
П. Шестакова).*



*Кабинет писателя.  
Письменный стол, за которым работал  
М. Е. Салтыков-Щедрин.  
Фото Т. КРУГЛИКОВОЙ*





## ИСПОЛНИЛОСЬ 100 ЛЕТ СО ДНЯ СМЕРТИ М. Е. Салтыкова-Щедрина

В начале мая 1848 года в пределы Вятской губернии в сопровождении жандарма въехал 22-летний титулярный советник М. Е. Салтыков, он же начинающий литератор, повести которого, по мнению начальства, обнаруживали «вредный образ мыслей и пагубное стремление к распространению идей, потрясших уже всю Европу».

В современном г. Кирове (бывш. Вятке) сохранилось немало старинных зданий, в которых бывал М. Е. Салтыков.

Это дом губернатора, куда сразу же по прибытии в Вятку был доставлен опальный писатель.

На той же улице, недалеко от дома губернатора стоит дом, на втором этаже которого во времена Салтыкова размещалась публичная библиотека. Открытая по инициативе и при активнейшем участии А. И. Герцена еще в 1837 году, вятская библиотека в середине XIX века была культурным центром маленького городка.

Пожалуй, всех чаще в Вятке Салтыков посещал дом доктора Панина, дочь которого, Л. Н. Спасская, впоследствии написала интересные воспоминания о великом сатирике.

В доме вятского вице-губернатора Михаил Евграфович впервые увидел свою «маленькую миленькую Бетти» — будущую невесту и жену, Елизавету Аполлоновну Болтину.

Все годы ссылки М. Е. Салтыков жил в небольшом домике на Вознесенской улице (сейчас ул. Ленина). В 1968 году в этом доме был открыт музей М. Е. Салтыкова-Щедрина. Когда местные краеведы доказывали необходимость создания в Кирове первого в стране музея М. Е. Салтыкова-Щедрина, они обращали внимание на то, что именно вятские впечатления легли в основу его первого сатирического произведения «Губернские очерки», книги, которая впервые была подписана псевдонимом «Щедрин» и которая принесла литератору всероссийскую известность.

...Посетители Дома-музея подолгу останавливаются около литографии «Вятка 1856 г.», сделанной по рисунку П. М. Шестакова. И действительно, трудно остаться равнодушным к красоте маленького городка, раскинувшегося на высоком берегу реки. Неслучайно в своих «Губернских очерках» Щедрин любовно назовет Вятку Крутогорском и с большой теплотой напишет: «Крутогорск расположен очень живописно, когда вы подъезжаете к нему летним вечером со стороны реки, и глазам вашим издали откроется брошенный на крутом берегу городской сад, присутственные места и эта прекрасная группа церквей, которая господствует над всею окрестностью, — вы не оторвете глаз от этой картины».

В фондах музея — ксерокопии черновики годовых отчетов Вятской губернии, составленных рукой чиновника особых поручений, а потом советника хозяйственного отделения М. Е. Салтыкова. В сухой, безликий и, как правило, приглаженный текст обычного официального документа врывается странный и убеждающий тон. Особое внимание молодой чиновник обращает на те статьи отчета, которые так или иначе касаются жизни простого народа...

Создатели экспозиции Дома-музея М. Е. Салтыкова-Щедрина в г. Кирове поставили перед собой труднейшую задачу: в сложном сплетении борьбы передового, честного, деятельного человека с безобразиями чиновничьего мира, с загнивающей провинциальной жизнью увидеть, проследить истоки рождения великой сатиры Щедрина.

Н. ЧЕРНЫХ,  
научный сотрудник музея

## УЛАНЫ С ПЕСТРЫМИ ЗНАЧКАМИ..

8 июля 1988 года прохожие на Кутузовском проспекте столицы могли видеть одетых в необычную униформу молодых людей, которые, построившись в колонну, маршировали от гостиницы «Украина» к Триумфальной арке. Гремели барабаны, мощно звучали духовые инструменты, развевались пестрые полотнища знамен. Столпившиеся на обочине ребята с восторгом смотрели на высокие кивера русских гренадеров, украшенные белыми плетеными шнурами-этишкетами. Сияли золотом эполеты офицеров, тускло поблескивали обнаженные шпаги и ружейные стволы. Четко отбивая шаг, шли по проспекту подтянутые воины в зеленых мундирах с красными погонами и белых форменных панталонах. «Слева направо, весело и браво вышла ротушка солдат...» — слова этой старой строевой песни русской пехоты смешивались с шумом моторов проезжавших мимо автомобилей. Вслед за колонной российских гренадер двигались вдоль заполненного тротуара солдаты наполеоновской армии, красуясь в парадных синих мундирах с белыми нагрудными лацканами, в киверах с пунцовыми султанами...

Так начинался военно-исторический поход, посвященный 175-летию Отечественной войны 1812 года и заграничных кампаний русской армии 1813—1814 гг. Его путь лежал по местам важнейших сражений двенадцатого года, через Бородинское поле, Тарутино, Малоярославец, Вязьму, Смоленск, Красное, Полоцк и Борисов (на Березине). 24 июля поход завершился в Москве, там же, где и начался: у Триумфальной арки на Кутузовском проспекте.

Неформальные объединения любителей военной истории появились в Советском Союзе с начала 1980 годов. Постепенно они начали переходить от изучения источников и литературы непосредственно к изготовлению мундиров былых времен, предметов снаряжения, муляжей орудий и т. п. Так на базе клубов зародились первые советские униформированные группы.

Движение подобных «групп реконструкции истории» — явление достаточно распространенное в мире. Сейчас реконструкции сражений прошлого или их эпизодов силами таких клубов проходят в Америке и Европе практически ежегодно. Из самых значительных «баталлий» последнего времени можно упомянуть инсценировку битвы при Ватерлоо, состоявшуюся в Бельгии 18 июня 1987 года (в ней участвовало около трех тысяч человек из разных государств), а также организованную в США в июле прошлого года реконструкцию Геттисберга — крупнейшего сражения Гражданской войны 1861—1865 гг. В этой «битве» приняло участие до 10 тысяч любителей военной истории, одетых в мундиры «северян» и «южан», в том числе более тысячи всадников. В Советском Сою-

зе движение военно-исторических клубов заметно оживилось лишь в последние годы. Июльский поход 1988 г. стал первой крупной акцией, предпринятой этим движением. В нем участвовало около 200 человек, включая наряду с униформированными солдатами 1812 года группы суворовцев и юнармейцев.

Утром 9 июля, после ночевки на Бородинском поле участники похода прошли торжественным маршем к памятным местам великой битвы, возложили к ним цветы. У стен бывшего Спасо-Бородинского монастыря и на Курганной высоте они провели два показательных боя, продемонстрировав многочисленным зрителям свое знание ружейных приемов, тактических построений, маневров, боевых сигналов и команд, применявшихся русскими и французскими войсками в начале XIX столетия. При подготовке к походу были тщательно изучены уставы того времени, поэтому организованная 9 июля инсценировка «сражения» выгодно отличалась от так называемых «бородинских праздников», проводимых на знаменитом поле до этого. Радость и внимание зрителей, собравшихся вокруг «походников» в тот день, были достойной наградой за их старания. Подобные «баталлии» (всего десять), а также церемониальные марши и возложения венков к памятникам войн 1812 и 1941—1945 гг., состоялись и в других пунктах, через которые проходил маршрут.

Можно сказать, что идея создания военно-исторических клубов упала на благодатную почву. В частности, после похода подобные неформальные объединения были созданы в Вязьме и Полоцке, активизировал свою деятельность Смоленский клуб исторического фехтования (СКИФ).

В конце похода у его участников вышло общее решение — создать в СССР ассоциацию военно-исторических клубов и сделать поездки и марши к местам былых сражений доброй традицией. Осенью прошлого года некоторые «походники» посетили ГДР, отметив вместе со своими немецкими друзьями 175-летие «битвы народов» под Лейпцигом. На июль 1989 г. намечен поход в Полтаву, а в сентябре члены ассоциации собираются вновь «сразиться» на Бородинском поле. Общаясь на полях отгремевших войн, молодежь разных стран (в том числе тех, кто когда-то были противниками) научится лучше понимать друг друга, уважать историческое прошлое не только своих государств и народов, но и других. Таким образом, подобная практика будет объективно способствовать росту взаимного доверия.

А. ВАСИЛЬЕВ,  
сотрудник Центрального  
государственного военно-  
исторического архива СССР



# ПРАВО И БЕСПРАВИЕ ФЕДЕРАЦИИ

До сих пор федерация туризма не имеет реального права решать идеологические, организационные и финансовые проблемы развития самостоятельного туризма. Она по существу служит придатком совета по туризму и экскурсиям, его совещательным органом, что и закреплено в Положении: «Федерация туризма работает под руководством совета по туризму и экскурсиям». Такое состояние привело к тому, что самостоятельный туризм на протяжении последних тридцати лет постоянно лихорадит, возникают всевозможные запреты и непродуманные реорганизации, отменяются то разряды, то сложные походы, то многое другое. Речь идет об общей затянувшейся болезни всей туристской системы, отражающей многие негативные и застойные явления общества. Выступления на последнем совете представителей краевых и областных федераций туризма России это еще раз подтвердили.

Сегодня, когда происходит демократизация в стране, особенно укрепился статус общественных выборных формирований, несмотря на ответную реакцию управленцев, желающих сохранить свои права распорядителей в туризме. Между тем вопросы развития самостоятельного туризма, одного из самых демократических социальных течений общества, естественно, должны быть в руках компетентного, выборного органа, то есть федерации.

Внедрение принципов хозрасчета, рост кооперативной деятельности позволяют развивать и в самостоятельном туризме различные формы платных услуг, использовать принцип членства, заключать договора с многочисленными спонсорами у нас и за рубежом, в том числе и с советами по туризму и экскурсиям, для проведения, скажем, школ на турбазах. Деньги, выделяемые целевым назначением на развитие самостоятельного туризма через профсоюзы, — это, по существу, плата за социальный заказ общества на совершенствование физических и нравственных качеств личности. Следовательно, речь идет о деньгах не ведомств, а народных. Но в таком случае и распоряжаться ими должен народ через выбранные

им же органы. И неважно, как этот орган будет называться: федерация, ассоциация или союз, лишь бы демократические принципы выборной системы позволяли выдвигать в них самых лучших, самых компетентных и активных туристов страны.

Таким образом, федерация туризма должна стать общественным выборным органом ВЦСПС, занимающимся развитием самостоятельного туризма, и обладать приоритетным правом при решении всех его проблем. В этом случае ВЦСПС и его территориальные подразделения (в том числе ЦСТЭ) становятся основными спонсорами самостоятельного туризма и одновременно продолжают оставаться системой, которой поручена общая координация усилий, направленных на развитие туризма в стране. Для более эффективной деятельности федерации должны быть сформированы штатные подразделения на базе областных, республиканских и союзного туристских клубов.

В то же время туристский клуб будет работать под руководством федерации и оставаться финансовым, организационным и материально-техническим центром туризма в регионе.

Немало споров сейчас вызывает отношение к коммерции в самостоятельном туризме. Отличительная черта массового спортивного туризма в том, что он служит уникальным источником нравственного и физического здоровья, социальной активности людей. Последнее время поговаривают, будто хозрасчет в туризме нужен, чтобы покончить с чересчур щедрыми дотациями через профсоюзы. А ведь убыточные на первый взгляд вложения в самостоятельный туризм приносят стране гораздо больший доход, чем самая высокая норма прибыли: он формирует личность — хозрасчет эту задачу выполнить не способен.

Чтобы прогнозировать дальнейшее развитие коммерции в самостоятельном туризме, нужно воспользоваться аналогией. Подобный хозяйственный путь уже совершил плановый туризм. Помните, в начале зарождения планового туризма существовали временные приюты со спортивными походами

## новая формула чемпионата

Чемпионаты страны и республик стали уже традиционными, способствуя развитию самостоятельного туризма, стимулируя прохождение интересных маршрутов и освоение новых походных районов. Однако при существующей организации чемпионатов страны и республик не всегда соблюдается принцип спортивного отбора, ограничивается массовость участия в соревнованиях.

Любая группа, обладающая соответствующим опытом, должна иметь возможность выступать в чемпионате, если прошла отборочные этапы: чемпионат области, края, зональные соревнования. Однако при последовательном отборе и возможности принять участие только в одном чемпионате за год, походным группам потребуется 3—4 года, чтобы стартовать на всесоюзной арене. Поэтому организаторы республиканских и всесоюзных первенств вынуждены ограничивать количество участников и устанавливать квоты на представительство туристских групп от областей, краев и республик. Таким образом, многие интересные туристские

походы оказываются вне рамок чемпионатов.

Для стимулирования массовости, соблюдения принципа спортивного отбора и сохранения приемлемых сроков проведения состязаний президиум федерации туризма и коллегия Российского республиканского совета по туризму и экскурсиям, по согласованию с ВДФСО профсоюзов РСФСР, утвердили новую формулу проведения чемпионата России по туризму.

Начиная с 1989 г., чемпионат республики будет проводиться в 2 этапа (зональный и республиканский) в течение одного походного сезона.

Распределение по зонам проведено с учетом территориального признака, количества сложных походов, совершенных группами областных и краевых советов по туризму и экскурсиям в предыдущие годы, и возможности обеспечения проведения зональных чемпионатов. Образованы зоны: Центральная, Северная, Поволжья, Южная, Уральская, Западной Сибири и Восточной Сибири и Дальнего Востока. Пере-

чень областей и краев, входящих в зоны, ответственные за проведение зональных чемпионатов советы и федерации туризма указаны в положении о чемпионате.

Зональные чемпионаты проводятся среди участников походов IV—V категорий сложности по всем видам туризма. Количество групп при этом не ограничено. Заявки на участие в зональных чемпионатах подаются до 1 февраля (но не позднее чем за месяц до начала похода — по лыжному туризму), до 15 мая (но не позднее чем за месяц до начала похода) по остальным видам туризма.

Заявкой служит оформленная маршрутная книжка установленного образца. Решение о допуске к зональному чемпионату принимается зональной судейской коллегией и утверждается президиумом федерации туризма, проводящей этот чемпионат. Список групп, допущенных к зональному чемпионату, доводится до сведения участников не позднее 15 февраля по лыжному туризму и 1 июня по остальным видам туризма.

Участники зональных чемпионатов по походам V категории сложности одновременно становятся участниками республиканского первенства.

Положением предусмотрено, что при



(прототип современных школ). Их заменили турбазы со спортивными походами. Затем походы исчезли, и турбазы начали трансформироваться в дома отдыха, а сегодня уже появилось огромное количество туристских гостиниц. Таким образом, экономические критерии коммерции ведомства налицо — максимум прибыли и минимум затрат на всевозможные организационные трудности и обеспечение безопасности похода. Можно сказать и так, что коммерческий плановый туризм не справился со своей социальной задачей, определенной в его названии, а грядущий хозрасчет толкает его на эксплуатацию спортивного туризма.

Сначала хозрасчет сделает из него партнера, а затем превратит в полный аналог плановому. В свою очередь, клуб, получив толику самостоятельности, разовьет платные услуги, которые со временем выхолостятся. Услуги упростятся до тех, которые дадут клубу максимум прибыли при минимуме организационных и других потерь, по сути и являющихся основными атрибутами самостоятельного туризма. Этот неуправляемый процесс уже начался.

Нет, я не призываю к ограничению или контролю над кооперативной деятельностью в спортивном туризме, ведь в ней есть много и хорошего: создается новое, правда, еще пока дорогое снаряжение, в организованный туризм вовлекается малоактивная часть населения, появляется большая самостоятельность и многое другое. Поэтому федерация туризма должна объединить усилия всех обществ, кооперативов, клубов, работающих как внутри, так и вне системы федерации, и стать настоящим идеологическим, координационным и региональным центром, где коммерция не заслоняет социальную значимость самостоятельного туризма.

Статус туристского клуба, виды, формы, степень развития платных услуг тесно свяжет и определит федерация, исходя из насущных требований самостоятельного туризма и обеспечения его безопасности, а также с учетом местных условий и его материальной базы.

Туристский клуб должен содержаться на средства профсоюзов, выделенных для развития туризма, и деньги, полученные от реализации платных услуг. В зависимости от масштабов

клубы (в том числе и районные) должны иметь расчетный счет в банке, куда бы переводились средства профсоюзов, выделяемые на развитие самостоятельного туризма.

Проблема обеспечения безопасности туристских походов представляется сейчас особенно актуальной. Чтобы поставить мощный заслон стихии запретов и случайных непродуманных решений, вызывающих усиление неорганизованного туризма, предстоит реализовать специально разработанную программу, вобравшую в себя целый комплекс долговременных и взаимосвязанных мер. Главное здесь — решить проблемы несоответствия технической сложности, степени риска, многообразия ситуаций на современных маршрутах уровню обеспечивающих безопасность мероприятий (классификации, соревнований, школ, информационного обеспечения). Например, в системе классификации маршрутов сегодня критерии оценки сложности маршрута и его элементов в значительной степени неинформативны, субъективны и неоднозначны.

В организации соревнований давно назрела необходимость создать реальную модель маршрута, применения реальной карты, используемой в походе, отработки тактических навыков и аварийных ситуаций, внедрения новых форм (ралли, туриад), то есть более объективных аналогов реального маршрута. Да и в системе подготовки кадров сейчас практически не затрагиваются проблемы категорирования маршрутов, объединен раздел организации и проведения похода, который должен включать в том числе методику выбора района, сроков проведения похода и построения маршрута.

Информационное обеспечение туристов находится в плачевном состоянии. Очевидно, назрела необходимость создания информационной службы между федерациями туризма, МКК и КСС. Это решит задачу сбора сведений о состоянии туризма в различных регионах страны, поможет организовать банк данных о маршрутах, отдельных препятствиях, обитаемости районов, потенциально опасных участках, аварийных ситуациях.

**И. ВОСТОКОВ,**  
председатель федерации туризма РСФСР,  
мастер спорта

## КУБОК ГИССАРО-АЛАЯ

недостаточном количестве выступающих в зональных чемпионатах по некоторым видам допускаются команды к республиканскому чемпионату.

Результаты зональных чемпионатов будут подведены до 1 марта 1990 г. Победители и призеры зональных чемпионатов среди участников походов V категории сложности, по представлению зональных судейских коллегий, выступают с тем же походом в республиканском чемпионате. При большом количестве участников по каким-либо видам туризма в зональном чемпионате норма представительства от зоны на республиканском чемпионате увеличивается.

Итоги республиканского чемпионата подводит до 1 мая 1990 г. главная судейская коллегия.

Победители и призеры зональных чемпионатов среди походов IV—V категорий сложности получают награду, жетоны и дипломы Российского республиканского совета по туризму и экскурсиям, победители и призеры республиканского чемпионата — медали и дипломы Российского республиканского совета по туризму и экскурсиям.

**С. СОЛОД,**  
председатель Российской  
республиканской МКК

Так называется приз, учрежденный для команд, которые совершат в 1989—1990 годах лучшие водные походы по Гиссаро-Алаю. Эта горная система в Средней Азии между Ферганской котловиной и Памиром орографически служит частью Памиро-Алайской горной системы и состоит из Алайского хребта на востоке и трех хребтов на западе — Туркестанского, Зеравшанского и Гиссарского с отрогами.

Гиссаро-Алай имеет бассейны шести крупных рек. Это Зеравшан, образованный реками Матча, Ягноб, Фандарья и Искандердарья; Кштут (Вору), Магнан;

Кашкадарья с притоками Аксу, Танхаз, Яккабаг, Гузар, Шерабад (Мачай);

Сурхандарья, включая Каратаг, Тупо-ланг и притоки Кштут, Ховат, Ширкент, Обизаранг, Сангардак, Ходжаипак;

Кафириган, включая Сорбо (Канязь), Сардай-Миена (Капандар) и притоки Варзоб (Лучоб), Ханака, Иляк,

Вахш (Кызылсу, Сурхоб) с правыми притоками Кексу Киргизская, Коксу Таджикская (Тандыкуль, Питаукуль), Ярхыч, Сорбог (Гориф, Дубурса, Комароу), Сангикар,

Сырдарья с истоком Карадарья (Гульча, Куршаб) и левыми притоками Акбура, Араван, Исфайрам, Шахимардан, Сох, Исфара, Ходжабакирган, Оксу, Заамин, Санзар.

В районе Гиссаро-Алая можно проложить более 40 водных маршрутов, а в виде связок — еще и сверх того. Для большинства рек наиболее удобное время сплава — конец августа, сентябрь, а также май. Сплав в бассейне рек Санзар, Кашкадарья, Шерабад возможен только весной или ранним летом, в бассейне Сурхандарьи — с начала весны до конца лета. В среднегорье и низовьях полноводных рек для путешествия годятся даже зимние

месяцы. Наиболее подходящи для похода динамичные суда с надувными элементами, не требующие местного строительного материала.

Призы на Кубок Гиссаро-Алая учреждены Куйбышевским областным советом по туризму и экскурсиям и Куйбышевским областным советом ВДФСО профсоюзов, взявшими на себя организацию и проведение соревнований.

Участниками состязаний на Кубок Гиссаро-Алая считаются подавшие заявку туристские группы, которые, получив разрешение на проведение похода в соответствующих маршрутно-квалификационных комиссиях, совершили водные походы I—VI категорий или некатегорийные путешествия со сложнейшими элементами по Гиссаро-Алаю, в том числе используя связки с реками других районов. Участие групп в других туристских состязаниях — чемпионате СССР по туризму, зональных соревнованиях, экспедициях, туриадах (за исключением учебных сборов и походов) — не будет препятствовать выступлению на Кубок Гиссаро-Алая. Заявкой на участие в розыгрыше кубка считается копия сообщения, которое обычно высылается начальнику контрольно-спасательной службы.

Победителей соревнований на Кубок Гиссаро-Алая определит судейская коллегия в феврале—апреле 1991 года. Проконсультироваться по району путешествия, подать заявку, а также по всем вопросам проведения соревнований можно обратиться по адресу: 443099, г. Куйбышев, ул. Куйбышева, 90. Областной совет по туризму и экскурсиям.

Желаем интересных и безаварийных путешествий на маршрутах Гиссаро-Алая.

Оргкомитет



**В**есь день стояла прекрасная погода, а вечером, когда лодки и катамараны были упакованы вместе с другим снаряжением для отправки в Барнаул, пошел дождь. Казалось, что последняя встреча у костра и праздничный ужин будут испорчены. Но постепенно вся группа собралась в нашей большой палатке. В этот вечер мы впервые услышали нежное, хрупкое, похожее на хор мальчиков в костеле пение швейцарцев, отражающее их миролюбивый характер. А мы пели свои русские народные песни — разгульные и бунтарские. Слушая их, я, в который уже раз, ловил себя на мысли о том, какие мы все-таки разные люди — русские и швейцарцы.

Погода не баловала группу в течение всего похода. В один из первых вечеров в базовом лагере, находившемся в верховьях Катуня, примерно в 10 километрах ниже ледника, я спросил швейцарского гида Кристину Рютеман, где обычно предпочитают проводить свой летний отпуск швейцарцы?

— Большинство, — ответила Кристина, — стремятся выехать за пределы страны в Италию, Францию, Испанию, так как летом в Альпах выпадает много дождей.

— Но и на Алтае именно в июле отмечается годовой максимум осадков, — возразил я. — Почему же ваша фирма «Евротрек» организовала путешествия всех трех своих групп именно теперь?

Кристина недоверчиво улыбнулась. Ведь путешествие едва началось, и нам еще только предстояло испытать неприятный холод дождливых дней и ночей. А пока она больше доверяла красочной рекламе, составленной Рейнхардом — представителем фирмы «Евротрек», прошедшим водный маршрут по верхней Катунь летом прошлого года. Тогда стояла на редкость прекрасная погода.

«Евротрек» — молодая фирма, организующая туристские путешествия со сплавом по рекам до третьей категории сложности в разных странах мира. Классификация сложности водных туристских маршрутов в наших странах очень похожа. Верхняя Катунь от устья ее первого крупного правого притока Капчала до районного центра Усть-Кокса — «троечный» маршрут и первая ре-



# ШВЕЙЦАРЦЫ

ка в СССР, на которую швейцарская фирма пригласила своих клиентов.

Однако если классификация маршрутов у нас сходная, то отношение туристских фирм и учреждений к организации подобных путешествий совершенно несопоставимо. Ни один из советов по туризму и экскурсиям нашей страны не проводит плановые водные походы выше «единицы». Вот уже многие годы официально закрыта плановая «двойка» со сплавом по Бие от Телецкого озера. Путешественникам предлагается сплав первой категории сложности по этой реке от озера Куреево до Бийска, на том участке, где нет ни одного порога и, таким образом, гарантируется полная безопасность.

**Я** за семнадцать лет занятий самостоятельным туризмом прошел через все мытарства оформления походной документации, накопил кипу справок, сам в качестве заместителя председателя краевой маршрутно-квалификационной комис-

сии, требую соблюдения существующих правил проведения туристских походов на территории СССР. Можно сказать, что знание и соблюдение этих правил для меня примерно то же, что для моего деда было знание «Отче наш...».

Представьте наше удивление, когда при знакомстве со швейцарской группой выяснилось, что только их гиды обладают опытом сплава по горным рекам. Ни один из клиентов фирмы не имел никакого представления о водных путешествиях в горах. Никто из них не обладал также элементарными навыками альпинистской техники, хотя первая часть их путешествия, так называемый трекинг, предусматривала возможность восхождения на Белуху по Катунскому леднику.

Мы с моими товарищами Евгением Шевченко, техником-геофизиком треста Алтайтисиз, Юрием Неверовым, инженером отдела главного механика НПО «Алтай», и Алексеем Хоменко, мастером треста Алтайагро-

пром, числились в этом походе тренерами-консультантами управления Совинтерспорт при Спорткомитете СССР и были готовы к обеспечению как горовосходительной, так и водной программы путешествия.

В группе швейцарских туристов, кстати, людей не очень состоятельных, самой веселой и общительной была, безусловно, пара из Хальфена: Кристоф Кох — логопед, 32 лет и Барбара Грубер — воспитатель-массажист детского дома для детей-инвалидов, 27 лет. Бруно Шнайдер — плотник-строитель, 27 лет, приехал вместе со своей супругой Приской Шнайдер — домохозяйкой, 26 лет, оставив двухлетнюю дочь с бабушкой. Зимой прошлого года Бруно провел отпуск в Африке, поднимался на Килиманджаро. Питер Фурер — телефонный мастер, 44 лет, два года назад отдыхал в Исландии. Самый старший участник группы Доротея Венитер — научный работник — 45 лет, шесть лет про-



вела в США. Франк Цбинден — мебельщик, 25 лет, Йорк Видеркер — преподаватель школы, 26 лет, Руди Таннер — служащий почтамта, 35 лет.

Гид, сопровождавший группу из Швейцарии и обратно, Кристина Рютеман, 28 лет, работает в «Евротреке» один год, выдержав немалый конкурс. Предстоящий отпуск Кристина мечтает провести в путешествии на верблюдах по Сахаре.

Гид по воде — Роланд Брайендли, 24 лет, студент-географ последнего курса университета в Цюрихе. Работает гидом только во время каникул и, несмотря на свой сравнительно молодой возраст, побывал уже в Финляндии, Югославии, Китае, Алжире. Роланд прилетел в верховья Катунь на вертолете вместе с лодками и специальным водным снаряжением из Усть-Коксы после завершения сплава с первой группой швейцарцев. Когда закончился наш поход, он опять вылетел с лодками в верховья для того, чтобы сопровождать третью группу по этому маршруту. Очевидно, Ролли готовился к столь длительному пребы-

те и склонностях отдельных участников группы не позволяла быстро принять решение, Кристина переводила на немецкий, а Олег на русский. Такая длительная процедура общения во многом определила ограниченность возможности контакта с представителями другой страны, другой социальной и политической системы, другого мировоззрения.

Довольно быстро мы научились понимать друг друга тогда, когда разговор заходил о погоде, приготовлении пищи, о том, где и кем мы работаем. Но вот обстоятельных разговоров на интересные обе стороны вопросы почти не было. Правда, однажды у костра Олег рассказал Кристине об интересном совпадении — день рождения его сестры совпал с 7 Ноября, а его — с 9 Мая. О дне рождения Страны Советов она, конечно, слышала, хотя и не помнила дату. Тут для нас не было ничего удивительного, поскольку почти никто из нас, например, не знал даты национального дня независимости Швейцарии. Но когда выяснилось, что Кристина не знает, что произошло 9 Мая, нас это

что Швейцария нейтральная страна и не была оккупирована немецкими войсками и, следовательно, ее не нужно было освобождать, Кристина смущенно улыбнулась, и мы решили прекратить этот разговор. Каждый из нас понимал, что такая разница во взглядах на события второй мировой войны — результат воспитания молодежи в школах наших стран.

**Н**едостаток в знании языка нам удавалось несколько компенсировать простым наблюдением за поведением швейцарцев. Обращало на себя внимание их отношение к соблюдению чистоты в природе. Фантик от конфеты или обертка от шоколада обязательно будет положена в карман и только у костра брошена в огонь. Очень понравилась нашим гостям походная баня, которую за двенадцать дней пребывания в горах мы устраивали трижды. При этом нас шокировало абсолютное безразличие к одновременному нахождению в бане представителей обоего пола. Швейцарцы быстро умели собирать в тайге дрова для костра. Буквально за 15 минут на биваке вырастал большой ворох сушняка, которого хватало на два вечера. Очевидно, у себя в Альпах они лишены удовольствия посидеть у хорошего костра. Ведь число любителей путешествий очень велико, и проблема отсутствия сухих дров там давно решена с помощью примусов. Отсутствие привычки обращаться с дровами было хорошо заметно, когда они принимались за рубку.

Швейцарцы сплавлялись по реке на двух напоминающих наши ПСН резиновых лодках с экипажем по шесть человек. Приятного серого цвета, красочно оформленные лодки были изготовлены специально для туристских походов, как и очень привлекательное личное снаряжение — гидрокостюмы, спасжилеты, каски, весла из легких материалов.

**О**бучение «манерам» поведения на воде гиды провели непосредственно перед началом сплава, в течение полутора часов показав, как надеть спасжилет, и кончая тем, как спасать человека, попавшего в воду. После такого краткого, но насыщенного курса обучения началось плавание. В нашу задачу входило страховать при преодолении сложных участков реки, и мы не

скрывали волнения за наших гостей, особенно в первые два дня. Первые из самых сложных порогов «Пять щек» по согласию с гидами мы проходили без предварительной разведки, а когда в конце небольшого прямого участка показалось скальное сужение третьих «Щек» и перед ним пять зачальных катамаранов, мы пристали к берегу и пошли на разведку порога.

Москвичи, а это они стояли перед порогом, уже закончили его разведку и к тому моменту, когда наша группа вышла на обзорную точку, первый их катамаран, неправильно выбрав линию движения, перевернулся. Это событие сильно взволновало швейцарцев. Успокоились они только после того, как посмотрели на наше удачное прохождение. Обе их лодки также успешно преодолели этот порог. В последующие дни сплава серьезных порогов больше не встречалось, и на участках реки с бурным течением гиды специально вели лодки по валам, прыгая с небольших обливных камней, чем приводили в большой восторг своих клиентов.

Живописная порожистая долина полноводной Катунь, встреча с казаками-пастухами в юрте у истока реки, радушный прием на пасеке в устье реки Тихой — все это и многое другое запомнилось и понравилось иностранным туристам. «Харашо» — так ответил один из них на многие вопросы анкеты, которую мы предложили заполнить в конце путешествия. Было и несколько критических замечаний. Например, неудовлетворение вызвало полное отсутствие в пище картофеля и недостаточное количество овощей.

Многие знают, что Алтай издавна называют сибирской Швейцарией. Наши гости также находили много сходного с природой своей страны, но сильно их поразило то, что в наших горах очень мало населения. Это и позволило сохраниться природе в ее девственном состоянии. Девственность наших гор — вот что привлекает и будет, очевидно, привлекать в ближайшие годы многочисленных иностранных любителей горных путешествий. И нам следует уметь пользоваться этим.

**С. ХАРЛАМОВ,**  
кандидат  
географических наук

# НА АЛТАЕ

ванию в нашей стране и предусмотрительно выучил несколько русских слов.

**В**ообще в Швейцарии не изучается русский язык. Нам оказалось легче, поскольку каждый в школе и в институте изучал либо немецкий, либо английский. Кое о чем мы могли поговорить со швейцарцами без помощи переводчика. А обязанности переводчика выполнял студент Олег Линкер. Хотя на территории Швейцарии официально признаны немецкий, английский и итальянский языки, разговаривают здесь на каком-то особом швейцарском языке. Предлагая вечером обсудить возможные варианты наших действий на следующий день, я обращался к переводчику. Он переводил на немецком языке Кристине, потом она обсуждала предложение с группой. При этом Олег признавался, что он очень многого не может понять из их беседы. После такого обсуждения, которое иногда происходило бурно, поскольку разница в возрас-

насторожило. Мы задали ей несколько вопросов: кто победил во второй мировой войне? Кто внес наибольший вклад в победу над фашизмом? Кто освободил от фашизма страны Восточной Европы? Знают ли школьники их страны из учебников истории, какие жертвы понес советский народ во второй мировой войне?

Ответы просто обескуражили. Войну выиграли американские войска, и именно они внесли наибольший вклад в победу над фашизмом. Красная Армия сыграла второстепенную роль в войне, и страны Восточной Европы освободились самостоятельно при некоторой поддержке со стороны русских. О том, какое количество людей погибло во время войны с обеих сторон и тем более в СССР, ей неизвестно, на уроках истории этой войне почти совсем не уделяется времени. Кристина полагала, что именно американцы освободили ее страну во время второй мировой войны. На наш изумленный вопрос о том,





# „ПРОИГРЫВАТЬ, ЧТОБЫ БЫТЬ МУДРЕЕ”

Еще никто не снимал художественного фильма «в стенах» Гималаев, на семитысячной высоте над уровнем моря. Первыми стали кинематографисты Чехословакии.

Уже заранее гималайские экстерьеры предвещали много интересного. Авторы фильма Йозеф Ракош и Золтан Демьян давно дружат с теми, кто покорил Эверест, Лхоцзе, Чогори. Это лучшие режиссеры мира, снявшие документальные фильмы о Гималаях. Для главной роли был утвержден артист Пражского национального театра Борживой Навратил. Он знаком зрителям исполнением роли доктора Маковицкого в фильме С. Герасимова «Лев Толстой», знаком как актер мужественный, умеющий философски осмыслить роль.

Фильм требовал незаурядной смелости всей съемочной группы. Существовала опасность большой высоты над уровнем моря, трескучих морозов, к которым «не привыкла» техника, и, естественно, имел место недостаток опыта организации съемок в таких экстремальных условиях. Неудивительно, что всех, кто улетел в Непал, все это тревожило.

Как ни печально сознавать, но коварные горы обошлись с Борживоем Навратилом круто и несправедливо.

Когда я посетил его после возвращения со съемок, он лежал в больнице. Скучал и думал о том, когда же окончательно выздоровеет. Врачи говорят, что, возможно, уже никогда...

Однако меня удивило то, с какой неожиданной теплотой он мне рассказывал о своей гималайской истории.

— В январе 1986 года во время съемок телевизионного фильма ко мне подскочил незнакомый молодой человек и сунул в руки какой-то сценарий. Друзья объяснили, что это был режиссер Ян Пирог. Меня мучило любопытство, и ночью я открыл записи, которые он мне дал. Сценарий назывался «Сагарматха». В переводе с непальского это означало название самой высокой горы в мире — «Мать земли». Я принялся за чтение: пятидесятилетний альпинист-ветеран, разведясь с женой, воспитывает своего сына. Всю свою жизнь он мотался по горам, став известным альпинистом. И вот ему предоставляется возможность, может быть, в последний раз войти в экспедицию, которая намерена покорить Эверест\*. В этой экспедиции он лицом к лицу сталкивается со своим сыном. Тот вырос, стал альпинистом. И с этой минуты начинается киноразговор о том, что такое поражение и что такое победа. Со слезами на глазах я закончил читать сценарий...

Это же обо мне, сказал я сам себе. Обо мне и моем сыне: только профессия другая, я — артист.

— Режиссер Пирог пригласил меня на главную роль, которая оказалась мне очень близка. По сей день я себя спрашиваю о том, почему же я принял это предложение. Очевидно, потому, что мне уже пятьдесят четыре года и я

понемножку старею; хотел сам себе доказать, что у меня еще достаточно сил. И хотел в этом как можно быстрее удостовериться. Что касается альпинизма, то я о нем ничего не знал и всегда задавал вопрос: «Зачем туда эти сумасшедшие лезут?»

Но все это довольно скоро изменилось. Мы прошли ряд медицинских обследований (я, мои коллеги — Олдриж Кайзер, Мирек Владыка, Марек Тяпак и другие), которые воспринимали с юмором. Ежедневно бегали, плавали; вечером смотрели телевизор верхом на велосипеде, впустую крутили педали. Но для стареющего человека это, однако, тяжело. Однажды мы побывали на самых высоких наших горах — Татрах, — нас взяли туда на прогулку. Хорошая прогулка. Но это еще не все. Нас отправили тренироваться на Кавказ, где учили таким ужасам, как падение в ледяные трещины, и многому другому. Я думал, что это все мне кажется...

— Многие наши представления в один мартовский день начисто изменились, когда самолет, летевший спецрейсом, приземлился в аэропорту столицы Непала Катманду. Было нас 22 человека — кинематографисты, актеры, альпинисты. Двадцать третьей была непальская актриса Рай Шри, исполнительница единственной женской роли в фильме.

Съемки начались в прекрасных местах у буддийского храма Сваянбунтах с уходящей в небо золотой башней, откуда за нами следили большие миндалевидные глаза всевидящего Будды. Уже там начались наши проблемы: то для съемок нам были нужны вороны, то нам мешали обезьяны (одна из них, они свободно здесь разгуливают, украла у меня шляпу). Вороны и обезьяны в Непале — священные животные, и какое-либо вмешательство в их жизнь запрещено. Это часто приносило нам немало неудобств. (Непальцы верят, например, что вороны их перевоплощенные предки и если иностранец попытается обидеть хотя бы дедушку, то...)

Жители Непала — очень доброжелательные, упорные и трудолюбивые люди. Природа здесь сурова, а поэтому требуется много усилий, чтобы вырастить, например, хотя бы корзину картофеля. Если понаблюдать, как непальцы носят в корзинках землю на свои каменистые поля, как терпеливо сажают овощи, а дождь им все смывает, и они снова носят... то можно понять, что и в 20-м столетии борьба между человеком и природой не закончилась.

Непальцы — веселый народ. Мы наблюдали, как они отмечали свой национальный праздник весны — Голы. Повсюду друг в друга они бросают различные шарики, наполненные красками, так что в одной мгновение целая улица вместе с людьми становится золотисто-голубого-фиолетового-розового-зелено-коричневого цвета. И так как гигиена здесь не считается чем-то важным, то еще несколько дней местные жители ходят разрисованными. На улицах господствует особая суматоха, совершаются святыя обряды по усопшим; бродят молодые люди, возбужденные креп-

\* По-непальски — Сагарматха.



ким алкоголем «ракши»; тут же — индийские «святые мужи», разрисованные священные коровы; над головой каркают вороны; кто-то шепотом предлагает гашиш. А в гуще всего этого мелькают кинематографисты из Европы, стремящиеся незаметно снять жанровые картинки...

— Так начались приключения для нас всех. А для меня они начались уже тогда, когда мы на небольшом самолете приземлились в последнем аэропорту перед вершинами. Этот аэропорт носит название «Лукла» и скорее напоминает палубу корабля, перед тем как ему погрузиться в воду. И ежедневно летчики здесь проявляют героизм. В эту минуту я впервые увидел шести-, семи- и восьмиэтажных великанов. С большим трудом я преодолел возбуждение: у меня было точно такое же ощущение, которое я испытывал, когда впервые увидел море.

Путь от «Луклы» до основного лагеря у подножия Эвереста хорошо тренированный турист может преодолеть за четыре дня. Альпинисты проходят его за более короткое время. Специалисты предупреждали нас о смертельной опасности, тающей в высокогорной болезни. Поэтому в целях акклиматизации мы это расстояние преодолели за 5 недель (по дороге снимали фильм). Мы были счастливы от ощущения, что можем перепрыгнуть через эти горы. Итак, мы поднялись на высоту 5 500 метров, в основной лагерь под ледопадом Кхумбу.

— Два дня и две ночи я провел среди одурманивающей прекрасной природы, в окружении снега и льда. Окрестные великаны смотрели на нас величественно, озаренные ослепительным солнцем, или угрожающе нахмуренные при ветреных ночах.

Когда я проснулся ночью, у меня было ощущение, что я задыхаюсь. Появилось тревожное и безотчетное ощущение страха и непреодолимой тесноты, чувство, что мне крайне необходимо вылезти из спального мешка. Казалось, палатка падала и душила меня. Я выскочил в морозную ночь, но просторы лагеря оказались для меня также очень тесными. Мне ужасно хотелось пробить горный щит... Потом я уже помню очень немного. Две ночи я провел под кислородом, а потом кто-то скомандовал: «Немедленно вниз».

В течение трех минут товарищи меня собрали, и двое из спасателей, поочередно неся меня на спине, быстро спускались вниз по этим отвесным горам. На третий день мне ужасно хотелось умереть...

— За это время я многое передумал. В Гималаях человек особо склонен к размышлениям и философствованию. Потому что он — один, ночи длинные, на дороге двое не разойдутся... Всегда найдется достаточно времени, чтобы человек мог быть самим собой. Я полагаю, что это одна из причин, почему люди становятся альпинистами. Я познал три основных наркотика, называемых альпинизмом: радость преодоления страха, радость ощущения собственной силы и какое-то непреодолимое желание к одиночеству. И таким образом, к размышлениям. В моем случае к одиночеству меня приблизило ужасное ощущение того, что я умираю. Итак, я задумался. О том, как мы живем. Что мы забываем о существовании таких качеств, как бескорыстность, доброжелательность, самопожертвование. Мы что-то делаем и думаем, что же за это будем иметь, оказываем людям услуги и задумываемся над тем, смогут ли они нам за это отплатить; в нашем мышлении потеряно доверие. Пристойность. Мы в Европе мало здороваемся — там меня это выводило из себя. Кого бы мы ни встретили в Непале — они повторяли единственное приветствие: «намастесей». В переводе это значит так: «Приветствуем все доброе в тебе». Я восхищаюсь этим и понимаю, они знают, что говорят.

И вот среди этих безрадостных мыслей и рассуждений о нашем образе жизни меня озарило чудо. Звучит абсурдно, но этим чудом оказалась бесславная дорога вниз — это было самым прекрасным впечатлением. То есть я начал понимать, что абсолютно незнакомые и чужие люди передавали меня с рук на руки, чтобы спасти мою жизнь.

— Спасатели отнесли меня в поселок Перих, где ко всем остальным моим несчастьям присоединился приступ большого желудка. Напуганный доктор Буковчан, сопро-

вождавший меня, выяснил, что в спешке мои товарищи не дали мне специальные лекарства, которые я вожу с собой. Я не мог двигаться, не мог есть; в весе потерял двадцать килограмм.

В каждом проспекте о Перихе можно прочесть, что в 1975 году здесь открылась больница на 5 коек со специальным оборудованием, где люди, страдающие высокогорной болезнью, легко приходят в себя. Мы отправились в «больницу». Нас приветствовал ее директор (и единственный работник) молодой австралийский врач. Предложил чай и объяснил, что это волшебное оборудование уже полтора года не работает. Кроме всего, у него нет дров, чтобы затопить печь, и вообще будет лучше воспользоваться услугами местного ночлега для альпинистов.

Кое-как я доплелся до следующего дома. И только присутствие доктора Буковчана оказывало на меня какое-то лечебное действие. Когда уже стало похоже на то, что в ночлеге мы останемся навеки, появился пьяный шерп и с ним три яка. Я не выяснил, кто их тогда прислал, но они пришли сюда за нами. Первый нес меня, второй наш багаж и третий сено для всех трех яков. У яка не было ни седла, ни вожжей, ни стремени — только какой-то ящичек, на котором я должен был сидеть десять часов ежедневно (дома в Праге у меня на определенном месте долго оставался сплошной синяк). Когда спускались вниз, то я держал яка за хвост...

Потом меня «пересели» на кобылу с нежным прозвищем «Дома», которая «отнесла» меня в «Луклу». Аэропорт в виде тонущего корабля один раз в неделю направляет в Катманду двадцатипятиместный самолет. У аэропорта около 200 ожидающих... Однако выяснилось, что обо мне здесь знают и даже один из непальских друзей уже два дня пытается отвоевать для меня билет. В Катманду перед отлетом в Дели повторилось то же самое.

Я вспомнил пьесу Осборна «Комик», где говорится: «Хорошенько обращай внимание на людей, когда поднимаешься наверх. Ведь никогда не знаешь, будут ли они тебе нужны, когда будешь спускаться, или нет». Эту метафору я в Гималаях осознал. Каждое ее слово, каждую букву. Мне помогли люди, с которыми наша экспедиция познакомилась по дороге в основной лагерь.

Это было все в то время, когда мои коллеги по актерскому ремеслу Кайзер, Тяпак, Владыка трудились в «стенах» Эвереста перед камерой, которую держал в руках наш оператор, работающий на высотах, — один из самых лучших альпинистов мира, покоритель Эвереста Золтан Демьян. Они достигли высоты более 7 500 м. Я не знаю, является ли она актерским мировым рекордом, но я восхищаюсь своими коллегами.

Все это было в то время, когда другая чехословацкая альпинистская экспедиция, расположенная в лагере рядом с нами, с ужасом проигрывала борьбу с Богиней — «Матерью земли» за ее вершину. В том году на Эвересте была очень плохая погода. Но я, однако, знаю об этом только из рассказов, сам этого уже не пережил.

— Фильм «Сагарматха» завершен. В нем играет человек, который познал цену поражения. Думаю, что могу сыграть эту роль, так как все это пережил на своей собственной шкуре. Я уже вернул свои 20 килограммов, желудок успокаивается, но во мне произошло что-то неожиданное. Я физически ощущаю перемены и что мне думается совсем по-другому. Когда я начинаю с кем-то разговаривать, то на меня смотрят, как на сумасшедшего. Как будто иерархия ценностей у меня перепуталась. Хочу, чтобы на минутку жизнь остановилась, чтобы я правильно определился, чтобы мог понять — поступил я плохо или хорошо, чтобы лучше ощутил окружающих меня людей. Я иду навстречу заключительному этапу жизненной активности и должен более экономно работать со временем, не растрачивать его по мелочам, в делах, о которых заранее знаю, что они не имеют смысла.

Если частью поражения является то, что человек становится мудрее, то с удовольствием буду проигрывать.

Я постоянно думаю о тех безымянных непальских людях, которые мне помогли. Я хотел бы быть таким, как они. Чтобы через мою жизнь красной нитью прошла основная идея всех восточных философий: человек живет для того, чтобы творить добро.

Записал Петр БУШТА





## велопоход за рубежом

Увлекаюсь дальними велопутешествиями. Хотел бы знать, что нужно для организации велопохода по странам социализма. Очень надеюсь на вашу помощь в осуществлении моей давней мечты.

В. КАРЦЕВ,  
рабочий-сварщик

г. Невинномысск  
Ставропольский край

Редакция попросила ответить на это письмо ответственного за сектор зарубежной информации Комиссии велотуризма Федерации туризма города Москвы И. НАЛИМОВА. Вот что он сообщил:

— В странах социалистического содружества проводят обычно краткосрочные походы, соревнования и встречи с участием иностранных велотуристов. Но до или после них всегда можно присоединить одну-две недели для велопутешествия по стране.

Польские, чехословацкие и венгерские туристские организации прислали в Центральный совет по туризму и экскурсиям и во Всесоюзную федерацию туризма официальные приглашения советским велотуристам с предложением участвовать в 1989 г. в следующих слетах и походах:

8—11.06. II Международный слет велотуристов социалистических стран, организатор Шандор Вег, Будапешт VI, Байчи Жилински ул. 31.11.3. Место проведения — кемпинг Леаньфалу, 30 км к северу от Будапешта (ВНР). Коли-

чество участников от СССР — 200 человек;

16—18.06. IX велопоход «Вокруг Чергова». Йожев Хованец, ОУНЗ 08501 Бардейов, ЧССР. — Окрестности Бардейова — 50 человек;

17—20.08. II слет велотуристов Словакии. Йожев Яворка, Яновчика 200, 03495 Укавка, ЧССР. — Окрестности г. Ружомберок — 50 человек;

Середина августа. Центральный слет велотуристов Польши. Главное правление ПТТК, ул. Сенаторска, 11, 00—075, Варшава, ПНР. — Окрестности Торунь или Эльблонга, 300—500 человек;

25—27.08. 19 слет велотуристов Венгрии — Эрне Вольф, Будапешт VI, Байчи Жилински ул. 31.11.3. ВНР. — г. Пакш на Дунае, Центральная Венгрия — 100 человек;

28.09—01.10. Велоралли «Горная Нитра» — Ладислав Чулак, ул. Фебр, Витязства 2616, 97101 Приевидза, ЧССР. — Окрестности г. Приевидза — 50 человек;

30.09—01.10. Всепольский велопоход им. Я. Гощинского — велоклуб «Вектор» 00—116, Свентокшиска 32, Варшава, ПНР. — Район г. Сохачев — 10 человек;

14—15.10. Велопоход «Золотой лист» закрытия сезона — Воеводское правление ПТТК, 31—033 Вестерплатте, 5, Краков, ПНР. — Под Краковом — 20 человек.

Выбрав то, что вас интересует, соберите группу, определите сроки и маршрут велопохода. Руководителю желательно иметь звание инструктора велотуризма или опыт руководства велопоходами не ниже II категории сложности. Заручившись рекомендацией местной комиссии велотуризма, затем областной или городской федерации туризма, обращайтесь в областной (краевой) совет по туризму и экскурсиям. Областной совет издаст приказ о направлении спецтургруппы на то или иное состязание в выбранный вами срок. Не забудьте информировать организаторов о вашем приезде заранее. Оформление паспортов и обмен валюты идут через облсовпроф. Все расходы несут сами участники путешествия.

## принимают и семилетних

Хочу задать вам вопрос, возникший у меня после отдыха в июне — июле 1988 года на маршруте № 688 «Прикарпатское кольцо». Имела ли право администрация турбаз принимать родителей с детьми, которым не исполнилось 12 лет? На этот маршрут должны принимать туристов с детьми 12 лет и старше. У нас в группе были дети, не достигшие такого возраста.

А. Вдовиченко,  
рабочий

г. Петрозаводск

Вот что сообщил по этому поводу заместитель начальника Управления

туристских учреждений и маршрутов В. Ефремов. «В описании туристской путевки маршрута № 688 «Прикарпатское кольцо» на 1988 год говорится об обслуживании детей в возрасте от 12 лет и старше в сопровождении взрослых. Учитывая большую потребность в расширении и улучшении семейного отдыха, Центральный совет разрешил советам по туризму и экскурсиям выпускать в летний период семейные путевки на 2—3 человека для родителей с детьми от 7 лет на линейные маршруты, предусматривающие переезд на автобусах между туристскими предприятиями не более 150 км. В настоящее время указанный Вами туристский маршрут может обслуживать родителей с детьми от 7 лет».

## КАЖДОМУ ПУТЕШЕСТВИЮ — ОРИГИНАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ

Летом мои знакомые побывали на Рессе недалеко от Юхнова, и им эта уютная речка очень приглянулась. А тут кто-то рассказал, что в Калужской области есть места еще симпатичнее. И знакомые стали выяснять: нельзя ли отправиться по какой-нибудь реке этого края с туристской путевкой, пожить на турбазе в уютном домике?

Действительно, почему многие из нас, москвичей и ленинградцев, жителей других крупных городов, привыкли проноситься по Калужской области транзитом, в купе скорых поездов, торопясь в теплые края с грушами и виноградом, к синим вершинам Карпат, лазурным морским берегам или вовсе за кордон? Между тем сама эта область не менее интересна для туристов. Сколько здесь живописных рек с сосновыми борами на крутых берегах — Ока, Жиздра, Угра! Не случайно писатели и художники облюбовали Тарусу — один из самых уютных уголков в среднем течении Оки.

На высоком берегу Оки раскинулась сама Калуга — хорошо смотрится она в зелени парков и скверов. Каждый приехавший сюда сочтет своим долгом непременно побывать в местах, где жил или преподавал К. Э. Циолковский, в музее истории космонавтики. В обширных лесах области — много грибов и ягод, а в реках — рыбы.

Одним словом, здесь раздолье и для пешеходов, и для лыжников, и для водников, и для тех, кто путешествует на двух или четырех колесах.

Однако моих знакомых постигло разочарование: путевки они не достали, потому что нет в Калужской области ни турбаз, ни маршрутов. Почему?

За ответом на этот вопрос я поехал в Калугу.

Вообще-то замыслил и планами Калужский област-



# КАК ЗАКРЫЛИ МАРШРУТ...

ной совет по туризму и экскурсиям не беден. Заведующий оргмаршрутным отделом В. Никаноров зажигательно рассказывал о планируемом байдарочном маршруте по Угре. Мол, на машине забрасываем байдарки в Юхнов (туристы едут туда в экскурсионном автобусе, слушая увлекательный рассказ о прошлом и настоящем области), а потом сплаваемся вниз по реке до Калуги. Однако этот маршрут остался на бумаге.

И в Калуге, и позже в Москве мне говорили еще о двух проектах межобластных водных маршрутов. Один — из Брянска в Калугу по очаровательной речке Рессете, по Жиздре и Оке. Другой — из Калуги в Коломну по Оке. Но и эти проекты перешли в разряд проектов. В Российском республиканском совете по туризму и экскурсиям мне говорили, что еще в начале восьмидесятых годов самодеятельные велотуристы Калуги провели велоэкспедицию по области, разработали плановый маршрут, Калужский облсовет купил 15 велосипедов, однако в число действующих маршрутов он еще не вошел.

Почему так? Трудности со снаряжением? Но и в Башкирии, где много походов с активными способами передвижения, походного добра не в избытке. Район не такой привлекательный? Брянская область тоже не очень похожа на Абхазию, тем не менее там есть лыжный и водный маршруты. С кадрами плохо? Ни в одном регионе дети инструкторами туризма не рождаются. Медленно строят турбазы? Но когда едешь по области, то и дело видишь брошенные и неиспользуемые частные дома и общественные постройки, в которых вполне можно было бы организовать туристский приют. В некоторых областях так и делают, доставляя людям удовольствие выпастись в деревенской избе. Но не в Калужской.

Что касается турбазы, то выделена площадка под ее строительство на реке Угре в 20 км от города, составлены проект и технико-экономическое обоснование, нашли пять предприятий Калуги, которые за гарантированное

количество путевок согласились участвовать в строительстве. Но начать его предполагается лишь в 1991 году, а закончить аж в 1995-м. Пока же вполне можно организовать велопоходы от калужской тургостиницы «Зуль». А на маршрутах — ночлег в палатках. И для байдарок нетрудно арендовать или построить помещение. Было бы желание.

Вообще-то тургостиница выпускает путевки на 2, 3, 5 дней и семейные на 12 и 24 дня, но идут они плохо. И номера заселяют спортсменами, командированными или... воздухом. Даже в июле—августе в гостинице, бывает, пустуют номера, не говоря о межсезонье. Работники тургостиницы жалуются, что сидят без премий, а совет, обижаются они, не очень-то помогает распространять путевки, не рекламирует их.

Да, рекламировать, уметь продавать товар тоже надо. Но каждому маршруту, прежде всего, нужна хорошая, умелая подготовка, оригинальная программа. И четкое исполнение обещанного.

Тут придется вспомнить одну печальную историю. В 1988 году действовал всесоюзный маршрут № 146/147 «По литературным местам Центральной России», разработанный Ростурсоветом. Путешествие начиналось в Москве, затем тропа его шла через Калугу, Орел, Брянск, Смоленск. Двойной номер скажет читателю, что был и встречный вариант маршрута.

К сожалению, недоезды, а следовательно, убытки были заложены еще на стадии планирования маршрута. Прежде всего, получилось так, что его содержание не соответствовало названию.

К открытию маршрута «По литературным местам Центральной России» предполагалось, что музей народного творчества во Фленове будет отреставрирован и войдет в эксплуатацию. Произойшла задержка с реставрацией, но Смоленский областной совет по туризму и экскурсиям своевременно не информировал, и в текст путевки и карточку маршрута изменения внесены не были. Программой почему-то не были предусмотрены экскур-

сии в картинную галерею и на родину А. Т. Твардовского. Случалось и так, что для экскурсантов закрывали двери музеев И. С. Тургенева и В. А. Русанова: шла смена экспозиций, и туристам предлагали, так сказать, близкие по тематике экскурсии.

Те, кто по нему путешествовал, забросали организаторов вопросами, почему нет Ясной Поляны, — оказывается, экскурсии сюда вовсе не планировались. Многие интересовались, почему нет экскурсий на родину А. Н. Апухтина в Болхов, мало литературных экскурсий по Москве. А посещение музея-квартиры А. С. Пушкина в программу обслуживания не включалось из-за отсутствия «лимита». Зато туристов явно «перекормили» экскурсиями по другим общим темам.

Во-вторых, маршрут планировали явно без изучения реального спроса: каждые четыре дня на обоих его концах ждали по 40 человек. Маршрут — круглогодичный, читатель легко подсчитает, какую гигантскую колонну людей предполагали по нему пропустить. Впрочем, страна большая, может быть, и это неохватное количество путевок можно было бы реализовать, если бы такому массированному «наступлению» на писательские обители центра Руси соответствовала не менее массированная реклама маршрута. А ее-то и не было. Наш журнал поместил в № 3 за 1988 год информацию о новом маршруте. Но на этом организаторы туризма успокоились. А почему бы не сообщить об интересной новинке, например, в газете «Литературная Россия»? И конечно, в первую очередь, надо было пригласить на него через соответствующие ведомства старшеклассников, студентов педагогических институтов. Ничего такого сделано не было. И маршрут закрыли.

Так Калужская область лишилась единственного межобластного маршрута.

Впрочем, сейчас хозяевами на своих территориях стали местные советы по туризму и экскурсиям. Они и маршруты должны разрабатывать, и тургостиницы загружать. И тут-то начали один за другим рваться протяженные маршруты, как ху-

дые нитки. Почему? Возьмем наш литературный. Первой от него отказалась Москва. А зачем ей тянуть на себе окрестные области, явно не пользующиеся таким же спросом, как «дорогая моя столица»? «Златоглавая» и так свои гостиницы заполнит. Да и не привыкли советы плести сети межобластных маршрутов сами, без команды сверху. Смоленск тоже скромничает: «Мы тут у себя в области что-нибудь организуем». А Калуга пока в растерянности. Вдобавок не знает, где путевками торговать на такой маршрут. В Мосальск, Думиничи съездить? Да кто там их купит? А в ту же «Литературную Россию» дать рекламу калужане не решатся: как их там примут? Даже Российский совет до нее не дошел.

Поэтому сотрудники Российского и других советов выражают сомнение, не поспешили ли отказаться от всесоюзных маршрутов? Они хоть как-то помогали вытягивать те области, мимо которых люди по привычке едут транзитом к белоснежным горным вершинам и лазурным морским берегам.

— А те люди, что придумывали экзотические маршруты, имели какой-то личный интерес или все делали на голом энтузиазме? — спросил я сотрудника Ростурсовета И. Киселева.

— На голом энтузиазме, — ответил он.

И наоборот, работники, которые не хотели лишних хлопот и с экзотическими маршрутами не мучились, почти так же жили, как и их коллеги-изобретатели. В том-то и беда, что те, кто из всех сил бился, не становился паном. И не пропадал тот, кого устраивала жизнь вообще без всяких маршрутов, даже автобусных. Пока и по зарплате, и по другим стимулам не видно, чтобы, например, В. Никаноров жаждал организовывать велосипедные, водные, местные маршруты, или хотя бы на тарантасах...

Многое зависит от того, какие люди работают в совете, инициативные или равнодушные. Но надежда на один энтузиазм сейчас мало что сулит, большие хлопоты

окончание на с. 38



должны и стоять дороже. Может быть, хозрасчет все поставит на свои места?

— Он будет эффективным в том случае, если совет сможет «играть ценами» на путевку, учитывая множество факторов. А при нынешней методике расчета цен, жестко заданной, хозрасчет в полную силу не заработает, — считает И. Киселев.

Почему бы также не ввести систему отчислений в пользу работников облсоветов за каждую реализованную путевку? Как бойко торгуют у метро проездными билетами студенты, пенсионеры, инженеры, которым платят зарплату по такому принципу!

На первый взгляд все это дышит целесообразностью. Но упомянутая система стимулирования распространения путевок хороша лишь среди областей с равными природными условиями, равноценными экскурсионными объектами. Чтобы она заработала справедливо, проценты отчислений должны быть разными в зависимости от районов. Какие именно? Нужны специальные исследования.

**В** последние годы редкий собеседник, работник системы Центрального совета по туризму и экскурсиям, не говорил с горечью о том, что отрасль перестает быть туристской, турбазы превращаются в обычные дома отдыха, городские хозяйства — в гостиницы, а маршруты — в пункты пребывания. Чем оправдывается приставка «тур» у калужской гостиницы «Зуль»? Чем отличаются ее гости, приехавшие в Калугу на несколько дней и купившие путевки на так называемый радиальный маршрут, от поселившихся в обычной гостинице? Да, пожалуй, ничем. И те и другие ходят на экскурсии по городу, обязательно совершают обход магазинов, в жару идут на Оку.

Если в системе ЦСТЭ станут доводить лишь объемы обслуживания и прибыль, то маршруты с активными способами передвижения умрут вместе с последними энтузиастами, поскольку просто пригласить в город — нужно меньше всего хлопот на каждый заработанный рубль, а путевка на байдарочный или велосипедный поход сравнительно дешева (и удорожать ее пока бессмысленно), а хлопот требует

массу.

— Кооператоры быстро развернули бы дело, — не раз говорили мне работники туристских организаций.

Так может быть, не дожидаясь, пока появятся «опасные» конкуренты, в Калужской области пойти на эксперимент и перевести на полный хозрасчет или арендный подряд туристское хозяйство? Тут дело не только в экономической самостоятельности коллектива организаторов, но и в открывающихся творческих возможностях для изобретения разных оригинальных услуг.

А вообще коли мы даже новые положения Конституции выносим на всеобщее обсуждение, то такой конкретный, но непростой вопрос, как организация «активных» маршрутов, тем более надо решать всем миром, не надеясь, что лучший вариант придумают три человека в тиши кабинетов. Что, если объявить конкурс (с хорошими премиями) на систему стимулирования, не только материального, организации хозяйствами и советами таких маршрутов? Туристская отрасль не сможет по-настоящему перестроиться, пока все ее работники не начнут думать и искать пути решения проблем вместе, общаясь, а не только ждать директивы сверху.

И еще осмелюсь высказать свое личное мнение. Нужно определиться, в каких рамках вообще должна развиваться индустрия туризма. Спрос, конечно, следует изучать и учитывать, но людей тоже нужно заинтересовывать более полезными видами отдыха, да и чистоту «жанра» хорошо бы соблюсти. Согласитесь, вряд ли нас поймут люди, если мы в альплагере начнем учить бальному танцу. Стало быть, маршрут должен связывать как минимум два населенных пункта, либо из места пребывания нужно предусмотреть какой-то выезд или выход в сторону. И тут тоже нужны нормы более серьезные, чем, скажем, 6-километровый поход за 24 дня отдыха на турбазе.

...Знакомые мои отдыхали на турбазе «Велегож» в Тульской области. И были довольны. Но спросили меня: «А в Калужскую область по путевке мы так никогда и не попадем?..»

**А. БУЛГАКОВ**

**Александр ЛОМТЕВ**

# СУПЕРМЕН

## рассказ-быль

Грузовик, ровно урча мотором, летел мимо барханов, мимо реденьких саксауловых рощиц, мимо полусохших арыков. Высокое солнце словно оплывало землю, окрасило все в светло-желтый цвет. Пейзаж за окном, несмотря на движение машины, казался застывшим. Сомова клонило в дрему...

Сомов считал себя суперменом. Приятно считать себя суперменом, особенно если для этого есть кой-какие основания. Сомов был силен, умен, умел нравиться женщинам, знал технику...

В детстве Сомова бивали, считали нюней и не принимали в дворовые компании. Он страдал, злился на всех и вся, но в конце концов понял, что злиться надо только на себя. В восьмом классе он, решив укрепить тело и дух, записался в секцию бокса. В десятом на него стали заглядываться одноклассники. После армии Сомов поступил в институт и неожиданно для себя увлекся туризмом. Он до сих пор помнил первый студенческий поход на байдарках по лесной речке Сереже. Помнил потому, что — первый, потому, что речка — Сережа и он — Сережа, потому, что было легко и весело, а главное — он познакомился с Галей...

Потом были походы на Урал, Кавказ и Памир. Они были и сложнее, и интереснее, но почему-то ни один из них не стал так дорог и памятен Сомову, как тот — первый...

Грузовик тряхнуло, и Сомов насторожился.

— Все, асфальт кончился, — молвил с сильным акцентом молчаливый смуглый шофер-туркмен, — дальше песок, потом — Озеро.

На Озеро Сомов ехал один. Он давно перестал ходить с группой. Настоящий мужчина должен все уметь сам, должен со всем справляться в одиночку, решил когда-то для себя Сомов, и стал ломать в себе «стадный» инстинкт. Риска в одиночном походе, конечно, больше, да ведь и победа полноценнее. Сначала его еще пробовали заманить к себе разные турклубовские группы, но безуспешно, и на него махнули рукой. Вот и на Озеро Сомов ехал один. Озеро, большое даже на карте страны, давно манило его своими прихотливо извивающимися берегами, необычным, чуть ли не в центре пустыни, расположением, малоизвестностью. Он решил обойти Озеро на катере.

Катер у Сомова был небольшой, но вместительный, удобный. Он сам сделал его из стеклопластика, сам оборудовал тентом, приборами, сиденья разместил так, что двое могли в нем ночевать прямо на воде. Правда, на этот раз одно сиденье он снял.

Когда шофер, которого он «поймал» на железнодорожной станции, услышал просьбу перевезти катер, он посмотрел на Сомова круглыми глазами. Однако, увидев, что катерок, стоявший на платформе, свободно вместится в кузов, согласился. Вспомнив, как он цокал языком, трогая ветровое стекло, руль, кожаное сиденье катера, Сомов усмехнулся.

...Сначала Сомову показалось, что нижний край неба начал почему-то темнеть, наливаясь синевой. Потом он увидел, что внизу рябит и поблескивает, и понял вдруг, что это — Озеро.

По двум наклонным доскам они стащили катер на песок, подтянули к воде.

— Там, — махнул рукой шофер, — база, рыбаки. Там, — махнул в другую сторону, — биостанция, ученый.

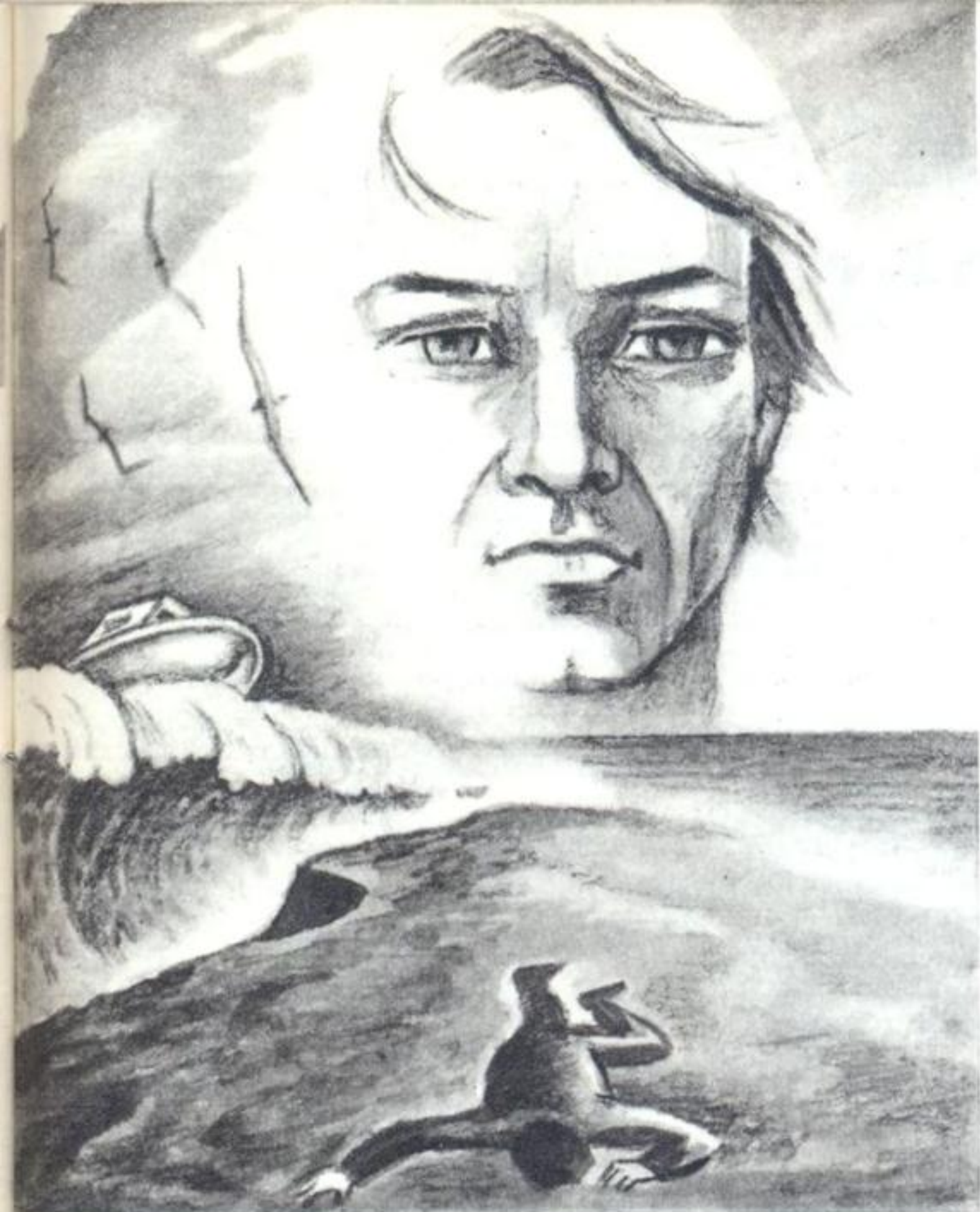
— А мне — туда! — весело махнул рукой Сомов в ту сторону, где синяя гладь воды сливалась с голубым куполом неба.

Шофер покачал головой, с сомнением глянул на катер и сказал:

— Осторожно надо. Сильный шторм бывает, очень сильный.

Остаток дня Сомов потратил на осмотр катера, перепакровку продуктов, регулировку мотора. Вечер был хорош.





Сомов валялся на песчаной косе и любовался странным пустынным закатом. Сначала солнце, словно притянутое к земле усталостью, как и положено, было шаром. Но вот нижний край шара коснулся размытой полосы горизонта, и солнце превратилось в огромное пасхальное яйцо. Оно медленно тонуло в дымке и стало похоже на оранжевую апельсиновую дольку. Но и она, словно ее кто-то обсосал, уменьшилась и растаяла. Говорят, в этот момент можно увидеть яркий зеленый луч.

Утром Сомов побывал у рыбаков, договорился с ними насчет бензина. Потом наведалься на биостанцию, где раздобыл карту Озера. А вечером, когда спала жара, ловил с катера сомов. Он вытащил на подаренную рыбаками снасть несколько штук, приговаривая: «Еще один однофамилец попался...» В сумерки, хлебая с рыбаками у костра сомовую уху, Сомов развил свою теорию о «супермужике». Молодым рыбакам она понравилась, а пятидесятилетний бригадир Сивый, глянув на Сомова выцветшими глазами, сказал веско и значительно:

— Все до разу, парень. Все до разу...

На четвертый день Сомов, загрузив в катер все необходимое, отправился на западный берег Озера. Туда, где всего сильнее изрезан берег, масса островов, а на береговых холмах, как утверждают местные чабаны, еще водится большая стремительная кошка — гепард. В гепарда Сомов не поверил, но нехоженые острова и неведомые заливы манили его.

...Шторм налетел внезапно и сразу развел крупную, крутую волну. Сомов признался себе, что никак не ожидал таких волн в пустыне даже и большом озере. Выходило, что рыбаки не преувеличивали, когда предупреждали его.

Гребни шли сзади, и казалось, вот-вот обрушатся на катер, зальют, потопят его. Но очередная водяная гора уходила под корму и несла на себе утлую посудину с удвоенной скоростью. Потом, обогнав, дыбилась прямо по курсу, и двигатель, надрываясь, толкал катер вверх, но не справлялся, и Сомов чувствовал, что проваливается в яму-ложбину. А сзади уже нависла новая стеклянно-зеленая гора. Одна из них хрястнула-таки своей пенной упругой вершиной по корме, обдав Сомова холодным соленым облаком. Мотор смолк, и катер сразу развернуло, закрутило, забило, закачало, словно на гигантских качелях. Сомов раз за разом дергал шнур, пытаясь оживить движок, но

только сбил в кровь руки и расшиб о борта колени. В незаметно наступившей ночи, среди почерневших водяных гор, холодных брызг и пены, под завыванье и свист ветра Сомов потерял представление о времени. Он не запомнил, когда с кормы снесло подвесной мотор, когда выбило из рук весла, когда залило кокпит...

Его выбросило на один из необитаемых островков, где-то в северной части Озера. В кромешной тьме он выполз на берег, ухватился горящими ладонями за чахлые кусты полины и, уткнув лицо в терпко пахнущую травку, уснул.

Утро было безрадостным. В полузанесенном песком катере Сомов обнаружил термос с крепко заваренным чаем, в кармане куртки — спички да кусок хлеба с сыром. И все.

Но самое страшное в случившемся было то, что никто не знал, куда он отправился. Рыбаки могли подумать, что он ушел к биостанции, на биостанции считали, что он у рыбаков.

И потянулись тоскливые, ничем не заполненные дни. Чтобы не тратить силы, он не стал осматривать остров, только набрал большую кучу саксауловых ветвей, чтобы зажечь сигнальный огонь. Он верил, что мимо пройдет катер или пролетит самолет, ведь говорили же ему, что на озере работают геологи. Ночами он по нескольку раз вскакивал — казалось, что где-то звенит мотор, но зря он жег горячий саксаул — водная гладь была пуста. Дни шли, силы уходили, выпит был чай, и Сомов с отвращением глотал понемногу соленую озерную воду. Он давно съел последние крошки от бутерброда и попусту сбил ноги в бессмысленных погонях за тощим пустынным зайцем-толаем. Сомов вдруг испугался. Хорошо было рассуждать о возможной смерти в кругу друзей, за чашкой чая. Но вот смерть бродит где-то рядом, и душу рвет желание жить.

На пятый день к Сомову пришел волк. Он подошел к лежащему в тени катера человеку и нахально посмотрел прямо в глаза. Только когда плоский голыш, брошенный Сомовым, стукнулся у его лап о корявый саксауловый корень, зверь повернулся и неторопливо побегал в глубь острова.

Странные мысли посещали Сомова. Ему вдруг стало казаться, что он — маленькая песчинка, лишенная силы воли. Ему казалось, что он ничего не может сделать сам, без влияния извне, что он так же подчинен ветру, солнцу и воде, как вон тот чахлый саксауловый кустик. Ему казались нелепыми собственные мысли о том, что он мог стать покорителем природы. Вот он, супермен, лежит сейчас на песке и теряет последнюю надежду встретить человека.

Сомов увидел, как из-за дальнего бархана появился ведущий на поводу верблюда человек. У человека лицо Хемингуэя. Он качает головой и говорит:

— Человек не может быть один, Сомов, не может...

Человек с лицом Хемингуэя исчез, а на его месте оказалась Галя. Она укоризненно смотрит на него и голосом бригадира Сивого напевает:

— Все до разу, парень, все до разу...

Она остановилась и, указав рукой на Озеро, шепнула:

— Смотри, Сережа.

Сомов повернулся. Там, куда она указала, появилась маленькая черточка и послышался звон мотора. Сомов лежал и равнодушно смотрел на мелькающую далеко в волнах моторку. И вдруг очнулся, вскочил и весь затрясся от возбуждения — моторка! Словно во сне бежал Сомов по берегу, бросал в костер плавник, ветки, ветошь, отыскивавшуюся в катере, рейки от сланей. Костер жарко пылал, но тот, в моторке, не видел его, и след лодки был ровен, как стрела. И Сомов понял, что яркий саксауловый огонь не привлечет внимания днем, что моторка уйдет. И она уходила... Из Сомова словно вынули стержень, который поддерживал его все эти дни. Сгорбившись, он подошел к катеру и рухнул на него. Рухнул и больно ударился о бензобак. Боль отрезвила его. Еще не понимая, что делает, Сомов отсоединил бензопровод, поднял бак и понес его к костру. И только у пышущего жаром огня понял, что он спасен!..

Бензобак взорвался гулко и резко. В небо ушел черный, густой клуб дыма. А Сомов лежал за барханом и смотрел, смотрел, смотрел на дальнюю черточку в синеве Озера. И когда, наконец, убедился, что черточка увеличивается, приближается, когда смог разглядеть привставшую на корме фигурку, уронил на руки голову и обессиленно, беззвучно заплакал...



# СБЕРЕЖЕННАЯ КРАСОТА

## ‘РУССКИЙ РИМ’

Старинное деревянное зодчество... Мир образов, в котором сосредоточены мысли и чаяния многих поколений российской земли. Каждый его памятник — от крестьянской избы до плетня у околицы, от «премудроверхого» храма до простого креста на могиле — удивительно красив, ладен и всегда самобытен. Каждая деталь, каждая линия здесь осмысленны.

Проходят века, десятилетия, годы... Меняются формы человеческого бытия. Исчезают и памятники былой жизни, тем более деревянные, легко подвластные разрушающему бегу времени. Но в деревнях и селах северорусской земли — в Беломорье и Обонежье, в Подвинье и Поонежье, в землях Вологодской и Новгородской, Костромской и Владимирской, в нынешних Калининской, а кое-где в Ивановской и Ярославской областях — они еще сохранились. Теперь их осталось совсем мало, а когда-то было — не сосчитать...

Неслучайно в начале нашего столетия художники называли русский Север «русским Римом». Воедино слившиеся красота земли и красота творений рук человеческих — извечный идеал архитектуры.

## ПОЗНАТЬ СЕБЯ

А вы бывали в этих краях! Если нет, то среди разных причин того можно уверенно назвать одну из основных: вы просто не знакомы с книгами А. В. Ополовникова, ярко и вдохновенно повествующими о памятниках деревянного зодчества, раскрывающими мудрую, философскую основу их содержания и ту глубинную красоту, что берет свое начало в самой природе, в ее незбываемых законах созидания. Вот вы раскрыли первую страницу, вторую, третью... и перед вами предстает былое России, символически отраженное в ее деревянных постройках.

Миниатюрная часовенка, похожая на амбар и грандиозный храм; крохотная избушка охотника-промысловика, скрытая в лесной чащобе, и огромный дом-усадебный северного крестьянина; размашистые мельницы и словно намертво скрепленные пролеты мостов; элегически задумчивые придорожные и кладбищенские кресты; когда-то грозные и могучие, а ныне совсем нестрашные крепостные башни; наконец, совершенно неизведанные дотоле памятники самых отдаленных районов Сибири и всемирно известные, как, например, ансамбль Кижского погоста — таков диапазон реликвий деревянной русской архитектуры, с которыми знакомят книги А. В. Ополовникова.

Впечатляющие фотографии, мастерски выполненные чертежи и графические реконструкции, помещенные в них, ясное, глубокое и искреннее повествование, не утяжеленное псевдонаучной фразеологией, — все это сразу же покоряет чита-

теля и переносит его — пусть поначалу мысленно! — в дотоле неведомые, но будто давным-давно знакомые края. И приходит прозрение: вы почти физически начинаете ощущать прочные, хотя и невидимые корни древней отечественной культуры, которые связывают вас с родной землей и окружающей жизнью, которые в конечном итоге и вырастили вас, сделав именно тем, что вы есть. Словом, через познание памятников своей земли начинает человек познавать и самого себя. Не сразу, конечно...

## СУДЬБА ПОДВИЖНИКА

Почти полвека своей жизни отдал Александр Викторович Ополовников, доктор архитектуры, заслуженный архитектор РСФСР, делу сохранения памятников деревянного зодчества, пополняя культурный фонд нашей памяти не только неведомыми большинству из нас раньше творениями, но и раскрывая все новые и новые грани непреходящей красоты уже признанных и давно известных шедевров. Но все было непросто...

— В леса-то меня давно потянуло. Я ведь был страстным охотником, — вспоминает семидесятидевятилетний ученый. — А деревянную Русь впервые открыл для себя на Керженце, в Горьковской области. До войны еще плавал по этой реке на лодке. Глухие были тогда места, сплошные леса и среди них вдруг, совсем оторванные от внешнего мира, старообрядческие скиты, построенные по заветам старины. Раньше-то как строили! — «Как красота и мера скажут». Так в рядных грамотах на строительство церквей писалось. Так и крестьяне строили. Древним традициям следовали, из поколения в поколение передавая мудрость былого.

Таинственные керженские скиты и приворожили, видно, молодого архитектора, будто чувствовали в нем своего верного товарища. С тех пор он с ними породнился. И хотя вообще-то большая часть памятников деревянного зодчества уже исчезла с лица российской земли, но благодаря самоотверженному труду влюбленного в них подвижника многие из них сохранились в его книгах и личном архиве. Все это — деревянная летопись России, ее видовая память.

Своеобразный итог всей творческой деятельности А. В. Ополовникова подводит его трехтомная монография «Русское деревянное зодчество», выпускаемая издательством «Искусство». Два первых ее тома — «Гражданское зодчество» и «Культовое зодчество» — уже изданы, соответственно в 1983 и 1986 годах. Давно завершен и третий том, посвященный крепостным сооружениям. Будем надеяться, что и он скоро выйдет в свет...

Работает Александр Викторович и над другими изданиями.

— Иду не столько вширь, сколько вглубь, — поясняет он. — Незведанных памятников уже почти не осталось, а вот глубина их исследований, да и нередко обычные сведения о них в литературе еще недостаточны. Каждый памятник, по крайней мере значительный, хочется представлять не только живым, таким, каким он когда-то был, но и подумать вместе с читателем, почему его построили так, а не

иначе. Как это захватывающе интересно!

Уходят вдаль, разветвляясь по обширной российской земле, пути-дороги ученого-реставратора. Где только он ни побывал! К европейским северорусским землям давно присоединились в его исследованиях земли сибирские. Древние деревянные постройки, объединенные общностью строительных традиций, создавали огромный архитектурно-пространственный ансамбль, имя которому — Россия.

## КРАСОЧНАЯ ПАЛИТРА

В последние годы у Александра Викторовича появилось еще одно увлечение: масляная живопись. Теперь он не только графически, но и живописно воссоздает архитектурные образы былого. Как и в жизни, они неотделимы от своего природного окружения.

Словно таинственный град Китеж, возрождается на полотнах А. В. Ополовникова древний Зашиверск. Мы приближаемся к нему издалека, словно путешественники, рискнувшие пройти древний путь по Индигирке. Все ближе и ближе... и вот мы уже внутри города, вдыхаем чарующий аромат старинных построек...

Зашиверск стоял когда-то в среднем течении Индигирки. А в XVII столетии были русские поселения и в ее низовьях. Самое крупное из них — Русское Устье, расположенное на левой, западной протоке Индигирки, недалеко от впадения ее в Ледовитый океан. В сорока километрах от Русского Устья было когда-то небольшое оленеводческое стойбище с добрым и теплым названием Станчик. Здесь-то, поистине «за тридевять земель», в тихом безлюдьи болотистой топи стоит примитивное и малопримечательное на первый взгляд сооружение. Но в его незатейливых формах столько жизненной красоты! Не броско, не навязчиво заставляет оно нас вспомнить о бескрайних просторах вселенной и величии человеческой воли, способной преодолеть в самых трудных и порой невероятных условиях любое зло и любые преграды. Именно такой — жизнеутверждающей даже в своем одиночестве и простоте — видим часовню в Станчике на полотне, висящем в рабочем кабинете мастера.

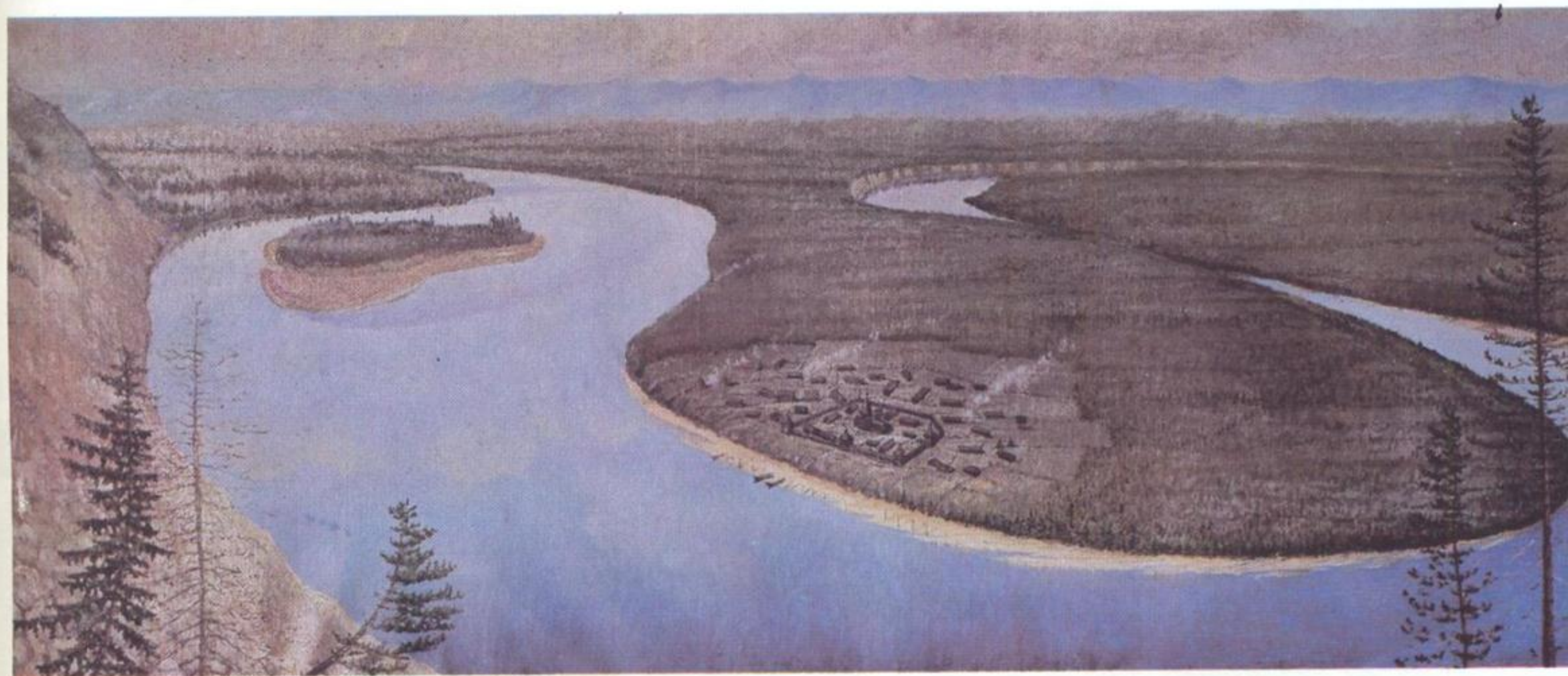
Живописные образы памятников архитектуры — хорошее дополнение к их фотографиям, чертежам и красочным описаниям, созданным ученым, реставратором, художником в течение почти полувековой своей творческой деятельности — Александром Викторовичем Ополовниковым. Его труды хранят для потомков немалую часть сотворенного нашим народом «русского Рима», а в нем, словно в волшебной шкатулке, собраны сокровища самобытной культуры российской земли. В сложном, но неразрывном сплетении с культурой народов всей земли вырастала она — часть рассеянного по белу свету вселенского добра. Собирая его по крохам, мы укрепляем себя и всю нашу землю.

г. Москва

Н. ВЕЛИЧКИНА

Работы А. В. Ополовникова: Спасо-Преображенская церковь 1700 года и панорама древнего Зашиверска.





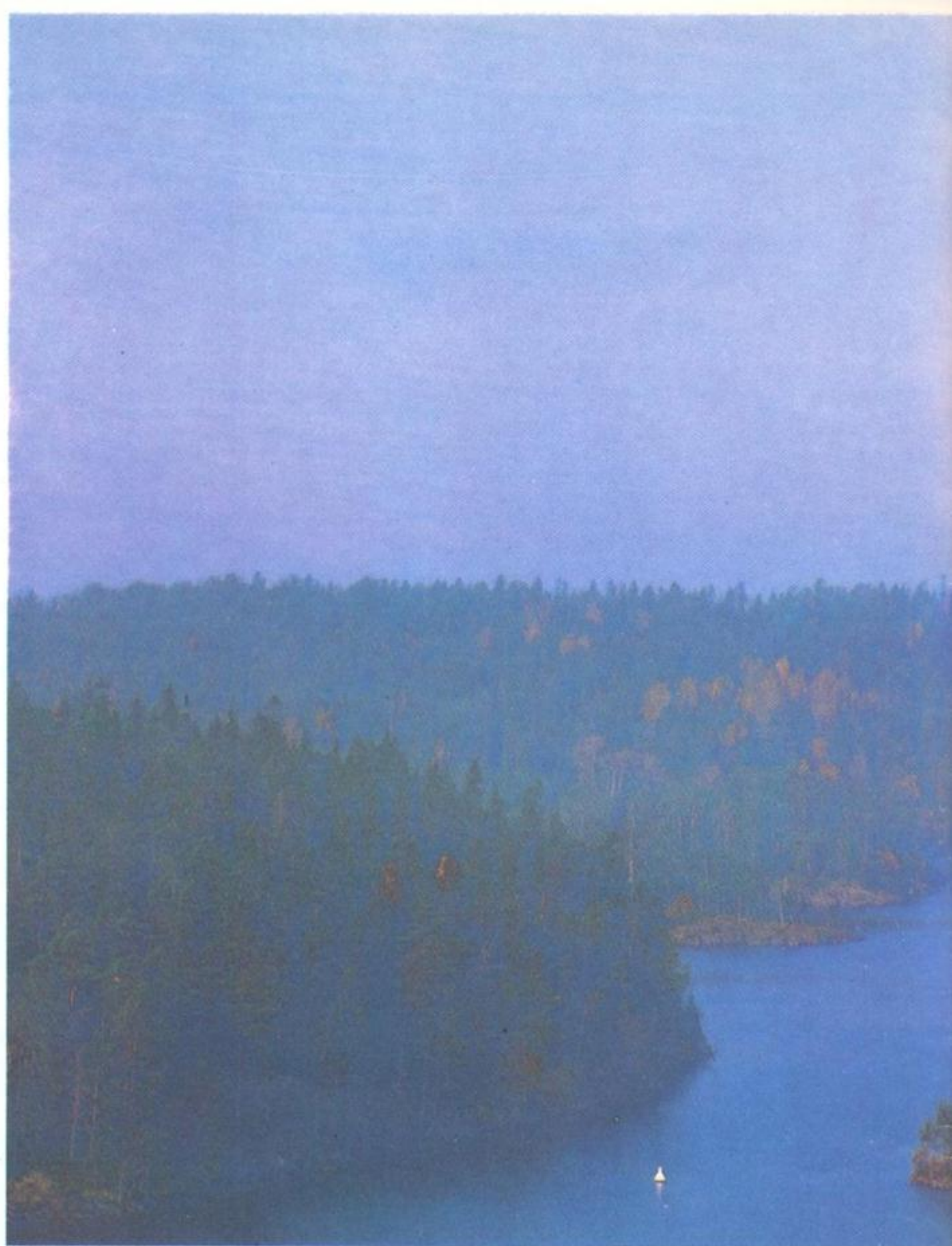
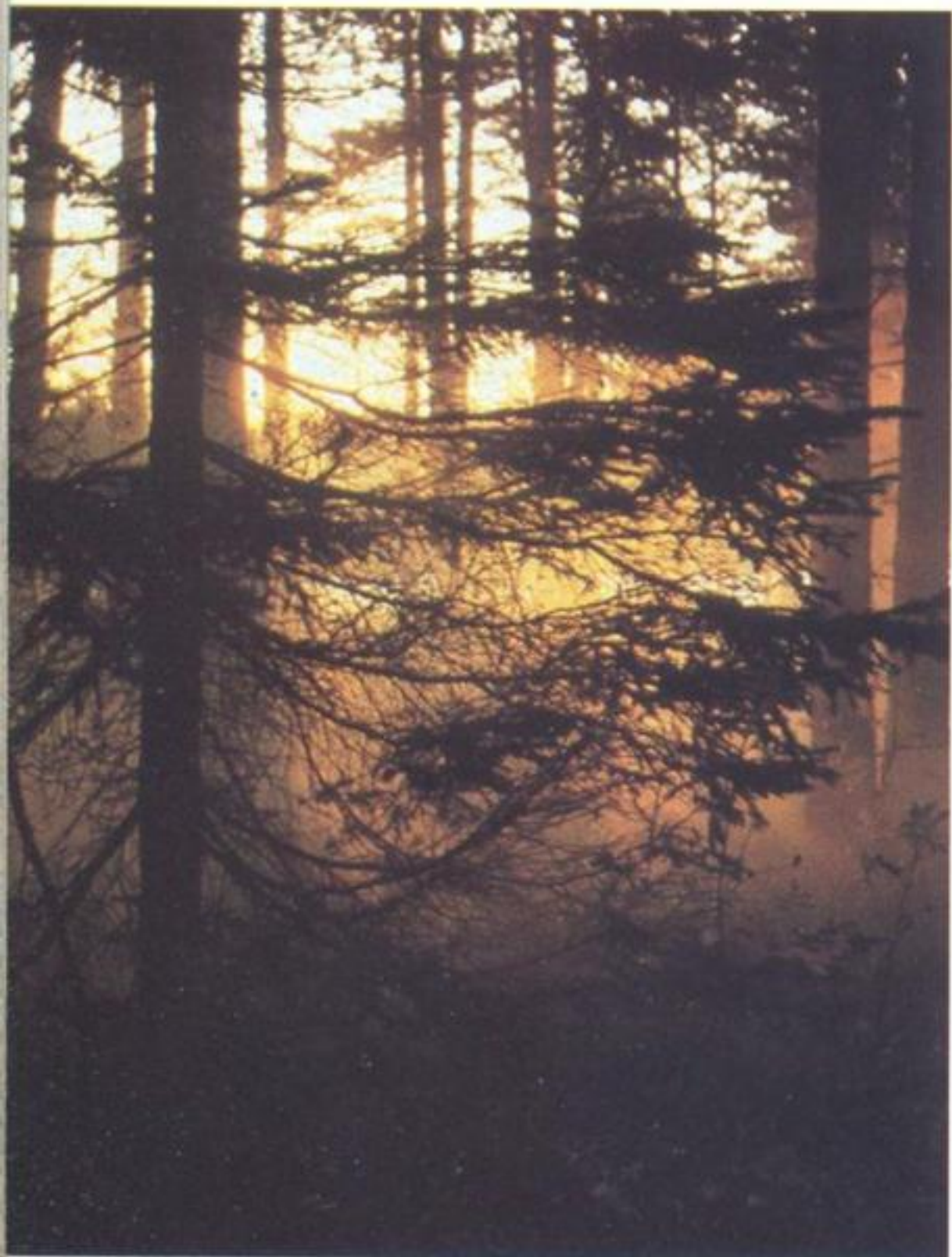


# АРХИПЕЛАГ НЕВЕЗЕНИЯ

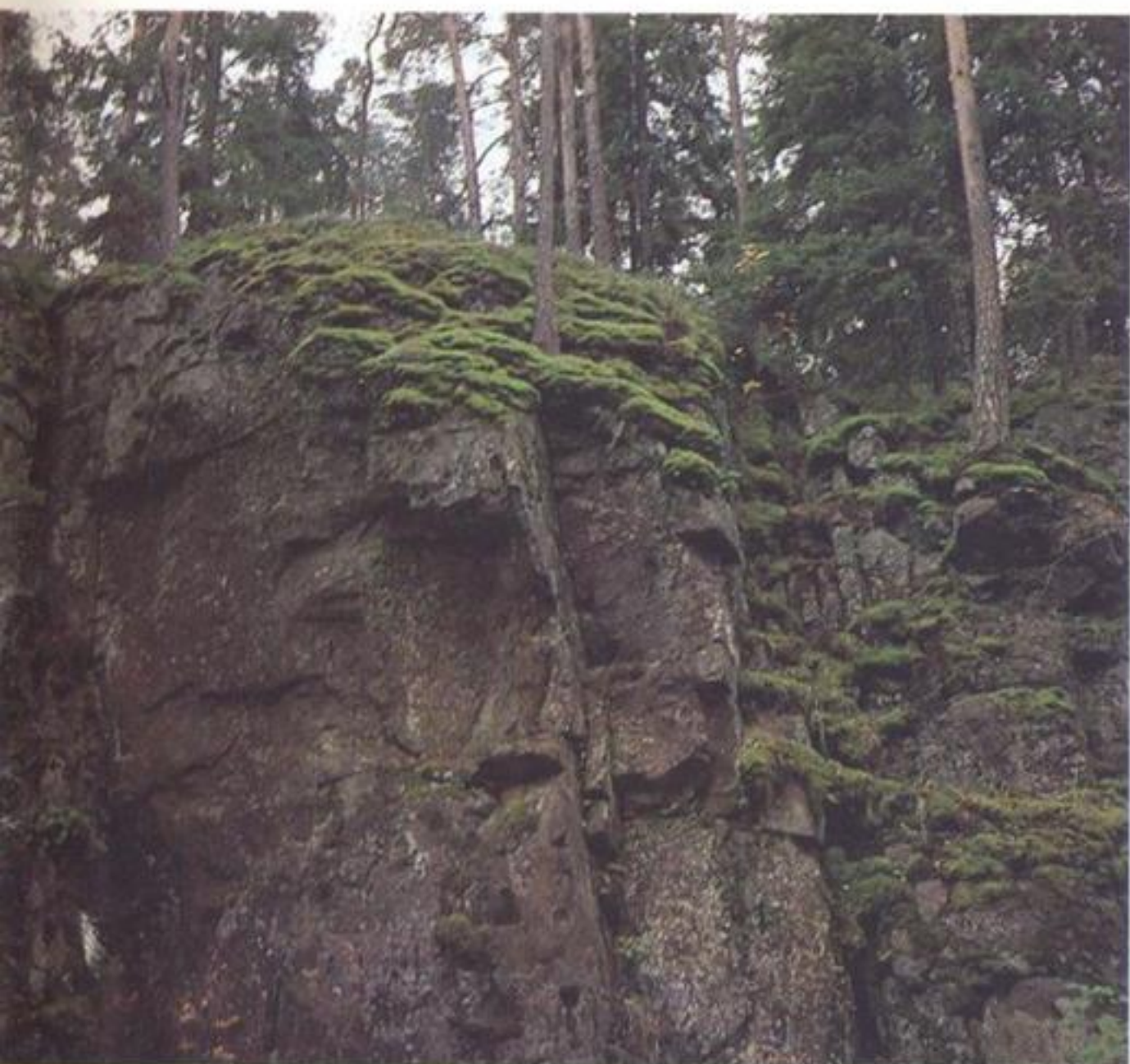
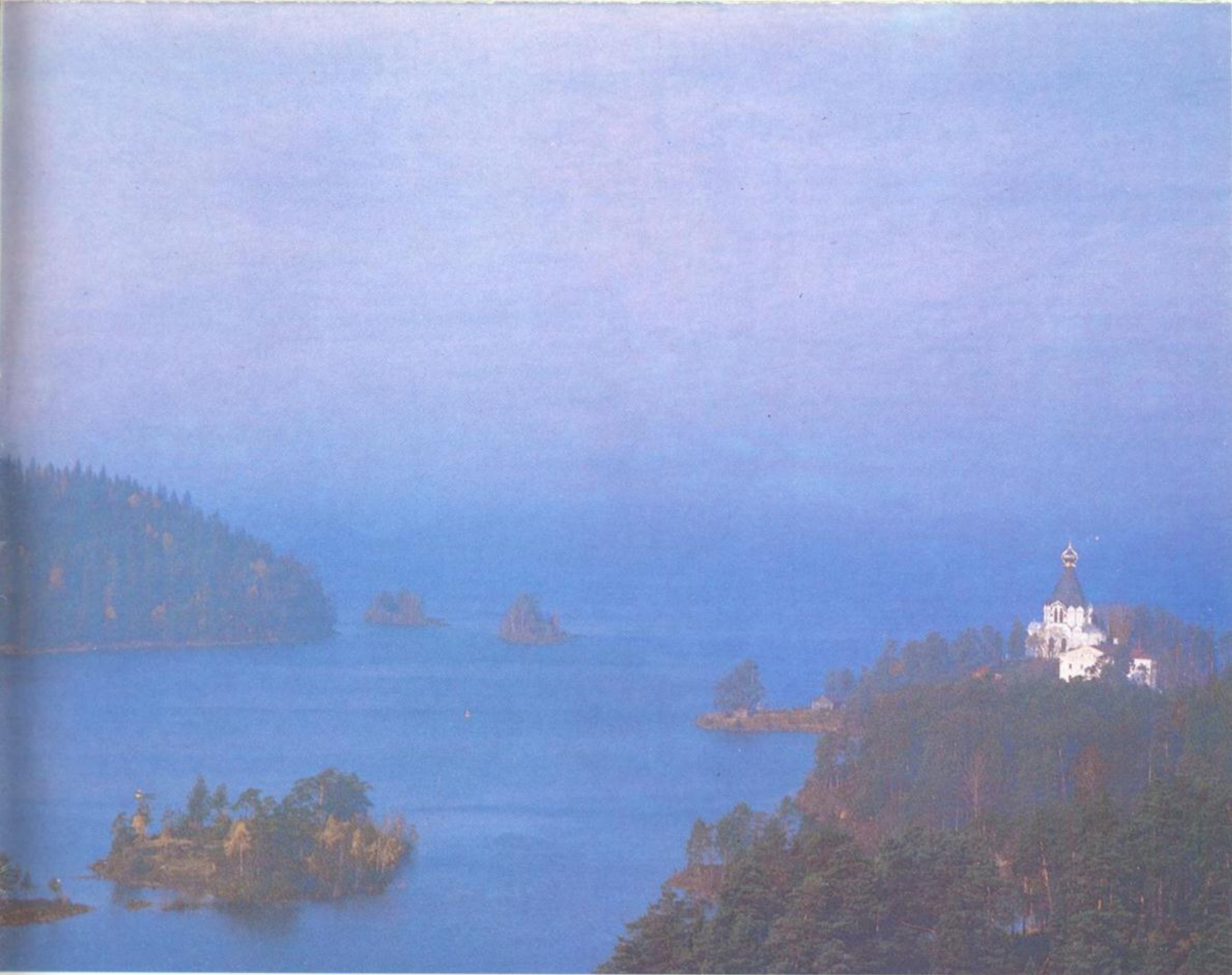
*Уходящее солнце Валаама...*

*Остров с высоты Спасо-Преображенского  
собора.*

*Монастырская бухта.*



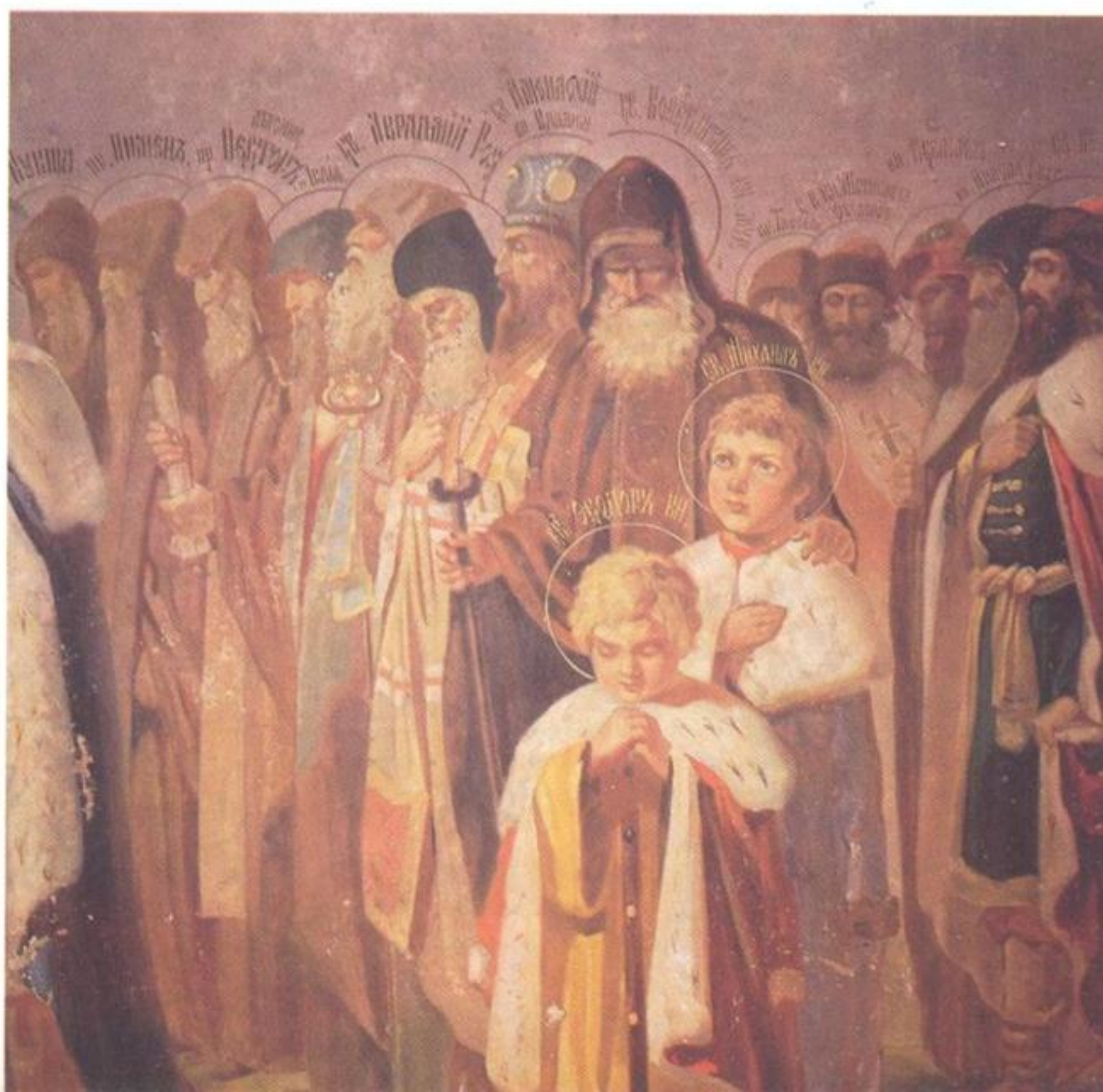




Суровые скалы.

Фрески Спасо-Преображенского.

Фото А. ФИРСОВА









# СПЛАВ ПО НАРЫНУ

Нарынская впадина — самая большая среди межгорных впадин Внутреннего Тянь-Шаня. Это как бы длинный и узкий коридор, местами сильно сжатый горами. Ширина впадины в верховьях реки Нарын не превышает 5—7, а ниже увеличивается до 20—25 км. Зимой, которая длится полгода, часто дуют холодные восточные ветры. В январе—феврале морозы достигают 25—35°C. С сухостью и континентальностью климата связано преобладание в долине полупустыни и степей. Редкая заселенность высокогорий Внутреннего Тянь-Шаня, труднодоступность крутых склонов гор и ущелий благоприятствуют размножению диких животных.

Река Нарын образуется от слияния Большого и Малого Нарына. На всем протяжении участка, который изображен на нашей карте, Нарын сопровождают многочисленные перекасты, невысокие валы, прижимы, одиночные камни. Течение очень быстрое. От истока реки до города Нарын 44 км. На протяжении первых шести километров от шоссе моста, откуда начинается наш сплав, река быстрая, широкая, полноводная, и, хотя в русле камней немного, этот участок считается сложным из-за больших стоячих волн и прижимов. Берега здесь крутые, часто обрывистые.

Ниже Нарын успокаивается, местами делится на протоки. По берегам растут отдельные деревья и тополиные рощи. Перед г. Нарыном (12 км) берега реки сужаются, образуя мощный порог с высокими косыми валами. Порог лучше проходить ближе к правому берегу. За небольшой шиверой долина снова расширяется.

В городе Нарыне можно отдохнуть. В прошлом — это небольшое военное поселение Нарынское, лежавшее на пути в Китай. Его жители занимались в основном торговлей. Сегодня Нарын — главный культурный и экономический центр одноименной долины. На смену одноэтажным глиняным строениям пришли современные дома.

Город благоустраивается. Здесь развита легкая и пищевая промышленность. Советуем посетить историко-краеведческий музей, побывать на месте разгрома белогвардейского мятежа в ноябре 1920 г.

Город соединен автомобильными трассами со всеми долинами Внутреннего Тянь-Шаня. Дорога из Рыбачьего на Нарын проходит через Долонский перевал, лежащий на высоте 3 030 м над уровнем моря. Если представится возможность, поднимитесь на этот перевал. В ясную погоду отсюда открывается великолепный вид.

Ниже устья реки Ат-Баши Нарын разбивается на мелкие протоки. В них много коряг, встречаются небольшие завалы. Через 5 км Нарын входит в узкий каньон «Семеновские ворота». Порог сильно подпруживает реку, и перед ним течения почти нет. «Семеновские ворота» делят на три каскада, два первых непроходимы. Дальше, за порогом, Нарын течет в каньоне без препятствий. Через 2—3 км вам встретится порог Гудимовский, он тоже непроходим. Длина его 2 км. За двумя крутыми поворотами с прижимами появляется порог «Басмач», а за ним — каньон, огромный улов и песчаные пляжи.

До населенного пункта Казарман, где заканчивается сплав, еще два труднодоступных каньона, имеющих большой уклон, мощные сливы, водовороты, высокие косые валы. Местами каньоны очень узки, разведка их невозможна. Обойти каньон нужно по верхней тропе. Ниже каньона река бежит еще 15—20 км в неширокой долине без особо серьезных препятствий, сохраняя высокую скорость течения, затем входит в Тогуз-Тороузскую котловину и разбивается на протоки. За Казарманом Нарын уходит в труднодоступное, никем не пройденное и не разведанное ущелье. Длина его 30 км. Вдоль ущелья троп нет. Кончается оно в 5 км выше устья р. Кёкёмерен.

Казарман соединен дорогой с г. Нарыном, откуда можно добраться до железнодорожной станции Рыбачье или в г. Фрунзе.

ЛИТЕРАТУРА: Шульц В. Л. Реки Средней Азии. Л., 1965; Кузьмин А., Дугин В. По Нарыну на надувных плотах. «Ветер странствий». М., 1973, вып. 8; Водные маршруты СССР. М., 1976; Киргизская ССР. Туристская карта. М., ГУГК, 1987.

## ВЫНОСЛИВЫЙ, ПРОВОРНЫЙ, ГРАЦИОЗНЫЙ



Именно в засушливых южных широтах, на прокаленных солнцем просторах степей и саванн природа создала самых быстроногих своих представителей. Выносливость и скорость передвижения в этих условиях решают все — и успешную защиту от хищников, и обеспеченность пищей, и доступность воды.

Прекрасный пример адаптации диких животных к существованию на открытых полупустынных пространствах — джейран. Этот вид относится к семейству полорогих и включается в подсемейство газелей, ближайших родственников антилоп. Грациозность этих копытных вошла в поговорку, став эталоном гармонии и красоты. [См. 4-ю стр. обложки.]

Первое, что обращает на себя внимание в облике джейрана — его изящество, миниатюрность и легкость сложения. Масса взрослых животных колеблется от 20 до 33 килограммов при высоте тела 70—80 сантиметров, из которых большая часть приходится на длинные и очень тонкие ножки с крошечными заостренными копытцами. В силу мелких размеров даже взрослые особи производят порой впечатление забавных козлят, чему в немалой степени способствует и их необычайная подвижность. Забавно торчащий хвостик создает впечатление игры, затеянной животными от избытка жизненной энергии. Быстрый бег, огромные прыжки с места и способность мгновенно развивать скорость до 60 километров в час — вот что спасает джейранов от неожиданной опасности. Впрочем, помогают также острое зрение и тонкий слух. Многократно воспеваемые восточными поэтами выразительные глаза газелей — это не только поэтический образ, но и верное биологическое наблюдение. Антилопы и газели обладают самым острым зрением.

Желтовато-серая окраска тела делает джейранов малозаметными на фоне пустынного ландшафта во все сезоны года. Это становится особенно важным весной, когда в апреле—мае самка рождает 1—3 длинноногих детенышей. Уже через несколько часов после рождения джейранята способны следовать за матерью, но по выносливости еще долго уступают взрослым, и тут их спасает именно окраска, делающая прижавшегося к земле детеныша незаметным даже с близкого расстояния. Для новорожденных джейранят опасность могут представлять даже бродячие собаки.

Через два месяца после рождения самка прекращает кормить детенышей молоком и те начинают питаться самостоятельно. Рацион вида включает степные злаки, полынь, солянку и даже такие грубые корма, как верблюжья колючка. Большую часть года джейраны могут обходиться без питья, но летом, потребляя много пожухлой травы, они вынуждены искать воду и держаться вблизи водоемов.

Летом животные встречаются небольшими группами, состоящими в основном из самок с детенышами. Подростки к осени молодяк объединяется в стада до нескольких десятков особей, к которым присоединяются взрослые самцы, отличающиеся изящными рогами. В зимний период стада джейранов могут насчитывать даже сотни голов, однако сегодня крупные скопления этого редкого зверя в СССР не встречаются.

На современной территории Советского Союза еще в начале века джейран встречался помимо всей Средней Азии и Казахстана в Восточном Закавказье, доходя до окрестностей Тбилиси. В настоящее время он населяет только небольшие изолированные участки засушливых пустынь и полупустынь, низкие предгорья. Причиной сокращения ареала стал человек. Интенсивная распашка земель под плантации хлопка и других культур, экологически необоснованная мелиорация, неумеренный выпас домашнего скота — все это вызвало разрушение исконных местобитаний джейрана. И антилопы покинули родные места, ушли в безводные и бескормные степи, даже в пески, однако и там не обрели покоя: их преследовали браконьеры, использовавшие порой самые варварские способы добычи животных...

В результате всего этого поголовье джейрана сократилось в сотни (!) раз. В Красную книгу СССР джейран включен как вид II категории, т. е. сокращающийся в численности, исчезающий или близкий к исчезновению во многих частях своего ареала.

Охрану и восстановление его поголовья взяли на себя сотрудники Барсакельмесского, Бадхызского и Ширванского заповедников. Предприняты и попытки вольерного разведения вида в специализированных питомниках, откуда животных выпускали в места бывшего распространения. Они показали, что джейран прекрасно приручается и весьма терпим к близости человека — если его не преследовать и обеспечить необходимыми жизненными условиями. Со временем он, видимо, вполне мог бы даже содержаться в специальных местах, предназначенных для рекреационного использования. Но для этого предстоит еще очень и очень много поработать.

С. ПОЛОЗОВ, кандидат биологических наук  
И. ЖИГАРЕВ, ассистент

- Бюро путешествий и экскурсий
- Турбазы
- Городища и крепости
- Гостиницы
- СТО
- АЗС
- Многочисленные достопримечательности
- Музеи
- Памятники архитектуры
- Сюдаики древнего человека
- Наскальные рисунки
- Интересные объекты природы
- Источники минеральных вод



# АРХИПЕЛАГ НЕВЕЗЕНИЯ

«Угрюмый край, туманный край», — назвал Чайковский вторую часть симфонии «Зимние грезы», посвященную Валааму. После затяжных весен, которые исподволь добиваются к затерянному в просторах Ладоги архипелагу, он лишь к середине мая просыпается от зимнего отдохновения...

Программа пребывания отечественного туриста на Валааме, прямо скажем, весьма куца: пешая экскурсия для знакомства с природой, посещение одного-двух скитов и возвращение на теплоход.

И повторение пройденного пути, только в обратном, к Ленинграду, направлении. По сути, турист не видит Валаама, не ощущает его особого мира, дыхания времен.

Иным даже не удастся ступить на остров: при заметном волнении теплоходы не выпускают из Невы в озеро или же они не пристаут здесь. Так что «невезучие» знакомятся с жемчужиной Ладоги по корабельному радио. Естественно, не получают знакомства с архитектурными ансамблями, музейными экспозициями. Впрочем, эти здания давно пребывают в муках реставрации, а что касается экспонатов, то вряд ли экскурсантов удовлетворят две небольшие экспозиции на тему «Юнги Валаама» и небогатая выставка в церкви Гефсиманского скита. Более чем скромны и фонды музея.

Между тем седая история Валаама уходит корнями в глубь веков. На островах издревле люди искали уединения от непокоя и тягот жизни. Первые упоминания о поселениях на островах славян относятся к временам Киевской Руси. Затем здесь обосновались новгородцы. И с тех пор повелась летопись Валаама, в которой светлые страницы чередовались с трагическими, отражая многообразную жизнь порубежного края.

Собственно сегодняшний Валаам, его архитектура, рукотворные дубовые и лиственничные рощи, аллеи кедра и пихты, сады и каналы — творение русского человека XVIII — первой четверти XX веков. Поистине, воля и труд человека дивные дива творят. Монастырь считался чудом света, куда стремились тысячи людей от простолудинов до царей, художники, композиторы, писатели. Здесь обитала гармония человека и природы.

После Великого Октября, когда Финляндия по ленинскому декрету получила суверенитет, Валаам отошел от Советской России и был фактически возвращен лишь в 1944 году.

Не лучшим образом распорядились власти судьбой заветного уголка, превратив острова в архипелаг страда-

ний. Здесь, вдали от глаз людских, разместили дом инвалидов, туберкулезную и психиатрическую больницы. Всем тут было горько и неуютно, но более всего пострадала национальная культура, многое было утеряно и разрушено, предано запустению.

Лишь в последние годы были приняты меры к спасению гибнущего культурного достояния нации: организован историко-архитектурный и природный музей-заповедник, переведены на материк медучреждения, выделены средства на реставрацию памятников культуры.

Поистине нет повести печальнее на свете, чем рассказ о ходе здешней реставрации. Разнобой подходов и требований, шарахание в стороны, безответственность времен застоя, умноженные на слабость привлеченных к делу организаций, дали печальный результат: Валаам продолжает гибнуть. Недаром за ним укрепилось название архипелага Невезенья. Реставраторы не успевают за ходом разрушения. Правда, в 1988 году наметился сдвиг — отреставрированы часовни Вознесения, звонница на Игуменском кладбище, восстановлены причалы у Никольского и Белого скитов. Но это, как говорится, все крохи. Конца реставрационным работам, а их требуют более 130 памятников, не видно. Тем более их надо проводить в комплексе с новым строительством.

Весной 1988 года, наконец, был одобрен вариант Генплана развития Валаама до 2010 года, разработанный институтом «Ленгипрогор» со множеством огрехов и неясностей. Да и неудивительно: его создавали разные люди, долго, без больших творческих усилий.

Генпланом намечается отреставрировать, музеефицировать или приспособить памятники архитектуры. Для местных жителей, числом до пяти сот, намечено построить новый поселок из домов усадебного типа с полным набором удобств, детсад, школу-клуб с бассейном, больницу с поликлиникой, центр торговли, пассажирский и грузовой причалы, инженерные службы.

— Многие в генплане спорно, — рассказывает председатель исполкома поселкового Совета А. Свинцов. — Например, устройство аэропорта и подвесной канатной дороги, нет ясности с энергоисточниками. Не продумано и приспособление памятников архитектуры. Предлагаемое зонирование территории архипелага в смысле природопользования обещает местное население держать под «домашним арестом»: шагу никуда не ступишь.

И развитие туризма, по нашему мнению, должно идти по пути улуч-

шения качества, а не количества. Кстати, в лучшие старые времена острова посещали до 20 тысяч человек, а в прошлом году посетило в 10 раз больше. Мы против превращения Валаама в объект массового туризма. Он достоин более высокой судьбы как природно-исторический центр науки и культуры России.

Своя точка зрения и у нового директора музея-заповедника С. Клитина, сторонника активного оживления туризма и финансового процветания за счет повышения платы за экскурсии отечественных и зарубежных туристов. Кстати, последних, в основном финнов, в 1988 году побывало на Валааме около 3 тысяч, а ныне обещает быть много больше. Интерес к маршруту высок не только в Европе, но и в Америке.

— Ныне число экскурсантов сокращается до 130 тысяч, — говорит Сергей Клитин. — Программа пребывания их на архипелаге обогатится. Планируем новые маршруты, катание белыми ночами вокруг острова на теплоходе и по внутренним водоемам на лодках, концерты русской духовной музыки, развернем со временем экспозиции.

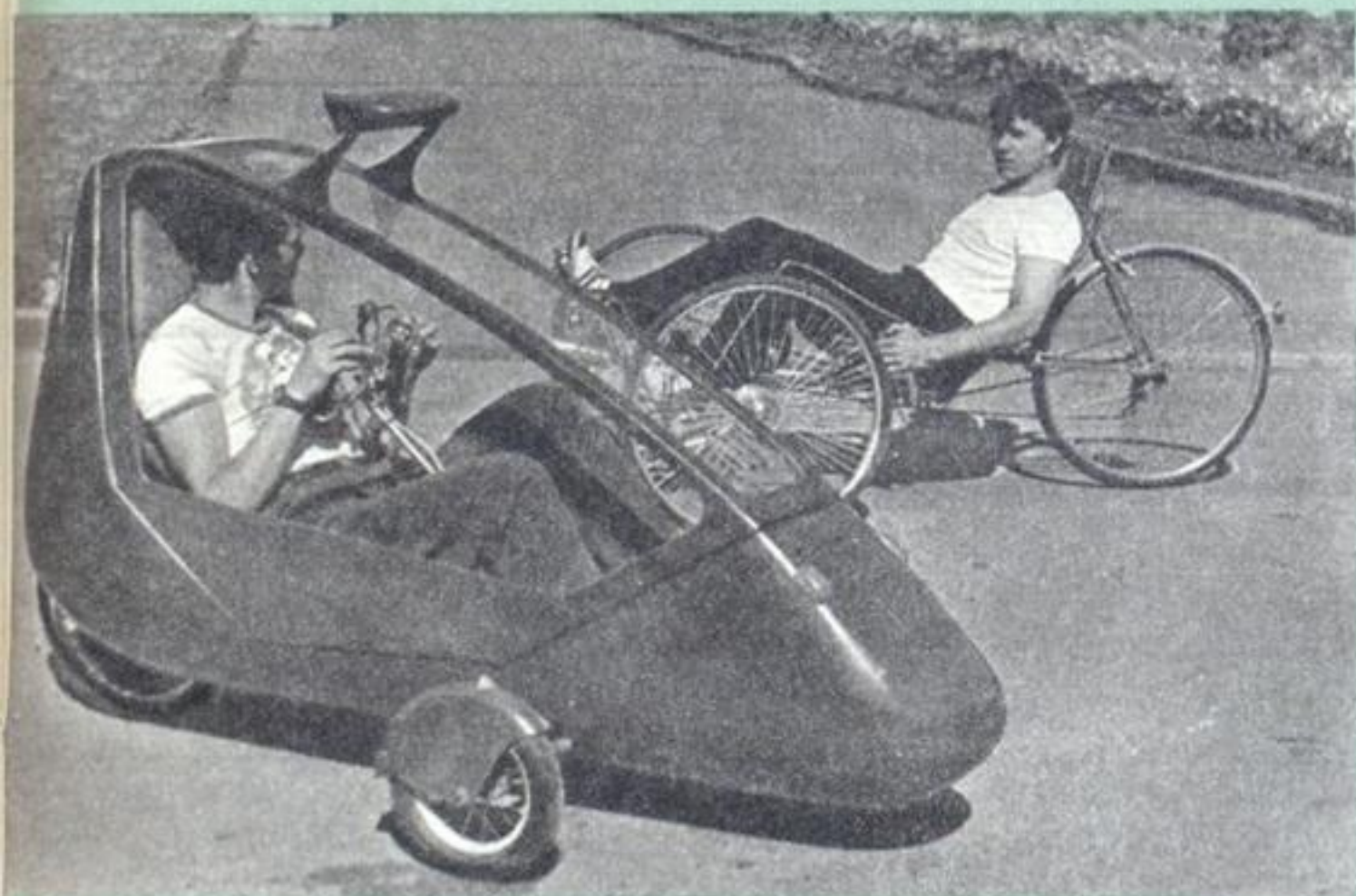
Планы, как видим, большие, да возможности малые: есть и проблемы с составом научных сотрудников, трудны социальные условия здешнего обитания.

Проблемы, проблемы, проблемы... Из них сплетается судьба Валаама, перспектива которого и по сей день туманна. Солидные научные круги устами академиков А. Н. Яншина, К. Я. Кондратьева, Д. С. Лихачева и А. Д. Тахтаджяна ратуют (журнал «Человек и природа», 1988, № 6) за превращение архипелага в биосферный заповедник с международным статусом. Русская православная церковь ходатайствует о восстановлении монастыря. Музей-заповедник настаивает на глубокой музеефикации комплекса. Поселковый Совет, естественно, заботится о социально-культурных нуждах местного населения. И каждый выдвигает свои резоны, разобравшись в которых помогает весьма представительная комиссия под эгидой Советского фонда культуры, побывавшая на Валааме осенью 1988 года.

— Несомненно одно, — заключает сотрудник СФК С. Житенев, — что будущее Валаама заботит многих и требует, наконец, продуманного решения. В любом варианте должна быть восстановлена культурно-историческая и природно-научная значимость архипелага, его уникальных памятников.

В. КУТУЗОВ





# азимут 78

ЖУРНАЛ ТУРИСТ 5 1989

Велосипедный туризм приобрел новую свою ипостась — велосомобильную.

При итоговых соревнованиях I Всесоюзного смотра-конкурса «Веломобиль-88», что проходил в Новгороде в конце июля прошлого года, в заезде на 25 километров первое время было 40 мин 25 с... Редакция получает много писем с вопросами: где купить велосомобиль! Как его самому сконструировать!

Учтя пожелания читателей, мы в этом номере посвящаем очередной «Азимут» велосомобилю. В какой-то мере общее изложение темы председателем Московского клуба энтузиастов биотранспорта (КЭБ) инженером В. Ульяновским и нашим корреспондентом Л. Репиным, которые были членами жюри финала смотра-конкурса «Веломобиль-88», предваряет будущие материалы, посвященные конкретным узлам самодельных велосомобилей.

## ТВОЙ ДРУГ - ВЕЛОМОБИЛЬ

Можно биться об заклад: единожды севший за руль велосомобиля не отречется от него, не говоря уже о совершивших велосомобильное путешествие!

Туризм, вероятно, тот первый этап внедрения велосомобиля в жизнь, та сфера удовлетворения жизненных потребностей человека, где биотранспорт может найти самое широкое применение уже в ближайшие три — пять лет. Обострение в последние десятилетия трех основных проблем века: загрязнения окружающей среды, истощения традиционных источников энергии, гиподинамии — стало весомым стимулом возрождения велосомобиля — потомка «самобеглых колясок». С этой точки зрения появление велосомобиля именно сейчас после столетнего царствования машины с двигателем внутреннего сгорания можно назвать закономерным...

Что говорить, у велосипеда есть свои выигрышные стороны перед «младшим братом» велосомобилем — по простоте конструкции, по надежности, по меньшей массе, компактности и по другим техническим параметрам. Это очевидно. Но нельзя не признать, что не все люди могут пользоваться велосипедом (возраст, состояние здоровья, отсутствие нужных навыков). На велосомобиле может ездить каждый. Возможно, именно это и делает его сегодня столь популярным и привлекательным средством передвижения.

Трудно передать весь спектр положительных эмоций, возникающих в таких поездках. Здесь и близость полотна дороги, усиливающая зрительно скорость движения, и непривычная для уха городского жителя тишина, прерываемая только шуршанием колес, и запахи грибного леса или скошенной травы вместо выхлопных газов, и легкий ветерок в лицо. Все это вы испытываете, находясь в комфортабельном кресле, снабженном легким прозрачным обтекателем. Словом, велосомобильное путешествие — прекрасная профилактика стрессов.

Велосомобильный туризм может стать массовым видом путешествий. Главное достоинство веломашин — простота управления — проявится здесь наилучшим образом. Руль может взять в руки и школьник, и пожилой человек. Целые семьи смогут отправиться в путь в многочисленных экипажах. Особо популярным должен стать детский велосомобильный туризм. Сбудется мечта любого мальчишки прокатиться за рулем собственной машины, не говоря уж об удовлетворенном интересе к техническому творчеству.

Велосомобильный туризм только начинается. Почти нет и необходимой техниче-

ской и методической литературы по проблемам велосомобильного туризма, хотя желающих заниматься им достаточно. Московский клуб энтузиастов биотранспорта, созданный при содействии Всесоюзной научно-исследовательской лаборатории туризма и экскурсий (ВНИЛТЭ), собирает крупицы этого опыта, чтобы содействовать развитию современного и интересного направления активного отдыха.

### преимущества «КОЛЯСКИ»

Велосомобилю — транспортному средству, приводимому в движение мускульной энергией человека, — присущи три признака:

— устойчивость во всем диапазоне скоростей движения (обычно это достигается установкой третьего или четвертого колеса);

— посадка водителя «по-автомобильному» (за счет применения спинки-упора и расположения водителя в анатомическом кресле в положении полужелеза);

— наличие кузова-обтекателя.

Именно они позволяют выделить это средство передвижения в самостоятельный класс.

Маршруты велосомобильных путешествий могут пролегать через заповедные зоны, исторические и культурные центры, куда въезд моторному транспорту категорически запрещен. Велосомобилю же доступны не только идеальные асфальтобетонные покрытия магистралей, но и проселочные грунтовые дороги. Не исключена возможность путешествия на велосомобилях высокой проходимости по бездорожью, однако такие маршруты удовлетворяют скорее любителей острых ощущений. Кроме того, особые требования к прочности конструкций машин высокой проходимости предполагают значительную стоимость. Так что прокладка велосомобильных маршрутов сегодня, на первых порах, идет вдоль автомобильных магистралей. Кстати, обочина, как оказалось, так же пригодна для поездки на туристском велосомобиле, как и шоссе. Это подтвердили три групповых пробега, совершенных на разных конструкциях по маршруту «Золотое кольцо России» в 1986—1988 годах членами Московского клуба энтузиастов биотранспорта.

Абсолютная экологическая совместимость велосомобиля с окружающей сре-

дой, бесшумность движения расширяют возможности путешественников: на нем можно подойти непосредственно к берегу водоема, вести в пути увлекательную фотоохоту. Складные велосомобили массой 15—17 кг нетрудно доставлять в рюкзаках в труднодоступные районы и использовать на приемлемых участках дороги. Возможно, что велосомобили такого типа станут незаменимыми для эвакуации пострадавших на маршруте путешественников.

Велосомобилями могут оснащаться туристские базы, где они будут выдаваться напрокат. Складирование велосомобилей, например, в вертикальном положении потребует в среднем не более полукубометра пространства для одноместного экипажа. Учитывая, что велосомобилем может пользоваться без предварительной подготовки практически любой здоровый человек, окупаемость таких прокатных центров будет чрезвычайно велика. Велосомобили, оснащенные устройствами изменения передаточного отношения (УИПО) привода с большим диапазоном передач, способны преодолевать значительные уклоны (до 20 процентов), что позволит использовать этот вид транспорта на пересеченной местности.

Особо следует сказать о новой категории велопутешественников — инвалидах, имеющих ограниченную двигательную активность. Велосомобиль, оснащенный частично ручным и частично ножным приводами, может познакомить их с красотами родного края, его историей, вновь, может быть, впервые за многие годы позволит побывать «на природе», ощутить свои жизненные силы.

Учитывая, что велосомобильный туризм такой разноплановый, целесообразно разграничить маршруты по категориям сложности, принимая во внимание продолжительность путешествия, покрытие дорог, вместимость туристского велосомобиля, а также универсальность применения этого транспортного средства.

### СКОЛЬКО У НЕГО КОЛЕС?

Из одноместных велосомобилей наиболее распространены трехколесные конструкции. Они менее сложны в изготовлении, не требуют, как правило, подрессоривания колес, достаточно иметь мягкие глубокие подушки сидений. Единственный и серьезный недостаток их — три колена, и даже на дорогах с твердым, гладким покрытием придется лавировать между небольшими выбоинами. Переднее ведущее и управ-



ляемое колесо доставляет и некоторое неудобство водителю при крутых поворотах. Возможно также «рыскание» при движении «в гору». Но преимущества конструкции значительно превосходят эти недостатки.

Четырехколесные одноместные велосипеды — более совершенны. Удачный пример — велосипед для туризма «Твиль», созданный вильнюсскими изобретателями А. Номейкой и Р. Вайткунасом. Интересны варианты переднеприводных машин, при этом ведущим может быть и одно колесо. Такие велосипеды будут отличаться повышенной проходимостью и смогут преодолевать и тяжелые грунтовые дороги.

Двухместные велосипеды отличаются большим разнообразием схем. Например, трехколесные с одним или двумя задними ведущими колесами впервые были разработаны швейцарским умельцем Г. Суткусом и сейчас получили широкое распространение. Дополненные небольшим двухколесным прицепом такие велосипеды вполне пригодны для дальних путешествий. Расположение членов экипажа рядом друг с другом дает возможность общения в пути, делает путешествие более приятным и эмоциональным. Но проектирование и изготовление привода, в котором бы усилие членов экипажа суммировались и передавались на ведущие колеса, является довольно сложным делом.

Велосипеды тандемной схемы лишены этого недостатка. Члены экипажа расположены друг за другом и приводят во вращение одно ведущее колесо. При этом, если даже велосипед и четырехколесный, наличие одного ведущего колеса почти не сказывается на ходовых качествах. Такие велосипеды обладают незначительным аэродинамическим сопротивлением и могут развивать наибольшую среднюю скорость. Они предпочтительны для дальних пробегов.

Интересно решение туристских велосипедов — соединение двух машин вместе и даже объединенных общим салоном.

К сожалению, надежных пригодных для водного туризма велосипедов-амфибий пока нет.

## рекомендации по проектированию

Желательно, чтобы кузов был закрыт снизу для предохранения водителя от брызг и пыли с полотна дороги. Если же еще есть и прозрачный тент, закрывающий велосипедиста сверху и с боков, то можно комфортно путешествовать и под довольно сильным дождем.

Основное требование к раме велосипеда — надежность. Для ее изготовления лучше применять трубы прямоугольного сечения. Они более конструктивны, к ним легче монтируются элементы велосипеда. Особо качественно должны быть выполнены сварные швы. Вибрация рамы в дороге меньше всего щадит их.

Приводы туристских велосипедов базируются на традиционных велосипедных деталях. Педали совершают круговые движения, но интересные решения есть и с педалями маятниковой типа, которые можно использовать для экскурсионных машин. Другие конструкции приводов пока не оправдали себя в дальних поездках.

Поскольку кузов негерметичен от пыли, целесообразно иметь закрываемый багажник жесткой конструкции или в виде емкости из палаточной ткани. Это необходимо и потому, что велосипед с вещами приходится оставлять на различных стоянках при осмотре достопримечатель-

ностей и в других случаях. Интересное решение — съемный багажник-рюкзак. Более перспективное — прицеп-багажник. Такие прицепы могли бы выполняться и раскладными, превращаясь в миниатюрные домики для ночлега.

Туристский велосипед должен быть оборудован электроосветительными приборами: габаритными огнями, указателями поворота и стоп-сигналом. И хотя поездки в сумерках должны быть исключены из программы пробега, но необходимость этого оборудования обуславливается безопасностью (может же быть аварийная обстановка).

В выборе колес, их диаметров самодеятельные конструкторы туристских велосипедов не лимитированы. Конечно, колеса большего диаметра обеспечивают преимущество в скоростных качествах, но труднее komponуются в кузове. Наиболее распространенный диаметр — 20 дюймов, как у велосипеда «Десна» или «Кама».

Управление велосипедом осуществляется с помощью «двурогого» руля, рукоятки которого находятся у кистей полужающего водителя или штурвальным колесом автомобильного типа. Тормозная система велосипеда (применяются велосипедные тормоза всех типов, дисковые и колодковые — мопедов, ленточные и другие) должна быть продублирована, что особенно важно для тяжелых многоместных машин. В качестве дублирующего может быть стояночный тормоз, наличие которого на туристских велосипедах так же обязательно.

И все же главная задача конструктора самодеятельного туристского велосипеда — это обеспечение безопасности движения. Поскольку кузов не защищает велосипедиста при столкновении с препятствием, необходимо предоставить водителю возможность быстро покинуть машину в аварийной ситуации. Как это сделать? Надо, чтобы элементы кузова-тента были соединены между собой и с каркасом с помощью быстроразъемных соединений: кнопок, застежек типа «репейник», магнитных вставок. При наличии жестких, откидывающихся элементов, например, дверей, колпака кузова, оси их петель можно выполнить быстроизвлекаемыми как снаружи, так и изнутри.

Велосипед, особенно туристский, не должен иметь в салоне и снаружи травмоопасных частей и элементов. Опасными можно считать и острую грань головки болта, и неаккуратно зачищенный сварной шов. Поэтому к качеству изготовления кузова велосипеда всегда должно быть повышенное внимание. Очень опасны в салоне «мускульной машины» любые движущиеся элементы конструкции: цепи, педали, рычаги и так далее. Все они должны быть закапотированы...

## «Стерх-3»

Наиболее интересная из туристских моделей одноместных велосипедов — конструкция «Стерх-3» [рис. 1], прошедшая испытания в пробеге по «Золотому кольцу». Ее автор — член КЭБ, московский рабочий Г. Стерхов сумел создать образец, который можно взять за основу при разработке новых самодеятельных велосипедов.

Конструкция компактна, имеет небольшой вес (около 25 кг, с учетом веса тента-обтекателя 2,5—2,7 кг). Рама машины разборная и при транспортировке (например, в вагоне поезда) может легко разместиться в полости обтекателя, уменьшая размеры велосипеда вдвое.

В ней применена традиционная уже схема с двумя передними управляемыми колесами и ведущими задними. Причем все они имеют одинаковый диаметр — 20 дюймов и взяты от складных велосипедов типа

«Кама». Рама изготовлена из стального профиля прямоугольного сечения 25×30 мм с толщиной стенки 2 мм от старых конторских столов. Она состоит из опоры сиденья [1], узла задней вилки [2] и переднего моста [3], соединенных между собой болтами М8 [4]. К переднему торцу опоры приварен кареточный узел [5] от стандартного велосипеда, а к средней части — элемент [6] для присоединения переднего моста, при этом оба выполнены из такого же профиля. Задняя вилка ведущего колеса изготовлена из задней вилки складного велосипеда, но укорочена и к ней приварен отрезок профиля прямоугольного сечения [7], служащий для присоединения к опоре. На задней вилке смонтирован стандартный багажник велосипеда.

Привод велосипеда — традиционный велосипедный, но имеет еще один промежуточный вал [8] с тремя звездочками, смонтированный на раме. Такая конструкция позволила уменьшить провисание цепи, а также увеличить диапазон изменения передаточных отношений привода.

Сиденье [9] изготовлено из дюралюминиевого листа толщиной 2 мм, который обшит слоем поролона толщиной до 50 мм и кожзаменителем. Оно прикреплено к опоре в двух местах: у основания и спинки с помощью шести винтов М5. Поролон и обшивка крепятся «по месту».

Интересно решено управление передними колесами. К торцам переднего моста приварены втулки от передних колес велосипеда [10], а на торцах осей втулок установлены П-образные скобы [11] с полусьями управляемых колес. К П-образным скобам приварены рычаги [12], соединенные между собой тягой [13], замыкающей рулевую трапецию. Две половинки руля [14] от спортивного велосипеда также прикреплены к этим скобам.

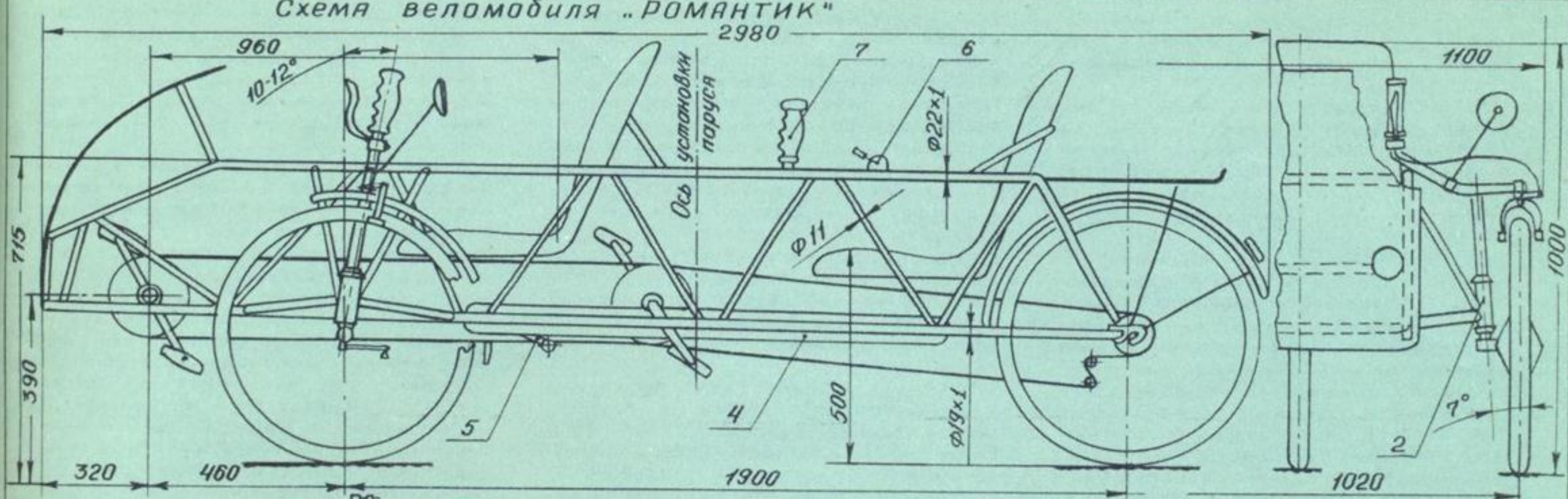
Автор не стал усложнять конструкцию, заведомо согласившись с повышенным износом резины, и не предусмотрел углы схода и развала колес. Такое техническое решение иногда оправдывает себя в велосипедах, но, как правило, его стараются избегать.

Система торможения состоит из двух одинаковых тормозов клещевого типа, установленных на вилке заднего колеса. Втулка ведущего колеса использована от велосипеда «Турист» с доработкой. Переключатель передач заднего колеса — традиционного типа, размещается на промежуточном валу и имеет оригинальную конструкцию.

Тент-обтекатель изготовлен из алюминиевых гимнастических обручей [15], разрезанных на половинки. Концы полуобручей закреплены с помощью накладок заклепками и «эпоксидкой» на продольных элементах [16] из профиля прямоугольного сечения легкого сплава. В передних торцах продольных элементов также закреплен полуобруч [17], а противоположные соединены поперечным элементом [18], который шарнирно связан с рамой, что позволяет тенту откидываться при посадке в велосипед. Верхняя непрозрачная часть тента-обтекателя оклеена бязью до уровня продольных трубчатых элементов [19], соединяющих полуобручи, прозрачная часть оклеена лавсановой пленкой, которая продается в наборах для технического творчества. Бязь изнутри и снаружи покрыта тонким слоем жидкого эпоксидного клея в два слоя и масляной краской. В передней части обтекателя-тента прозрачный сегмент [20] между дугами выполнен съемным: лавсановая пленка окантована застежкой типа «репейник». Это необходимо для вентиляции пространства под тентом в жаркую погоду: набегающий поток выходит через открытый задний торец обтекателя. Декоративные



Схема велосипеда „РОМАНТИК“  
2980

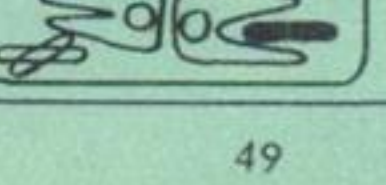
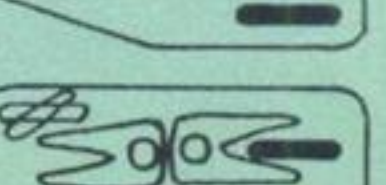
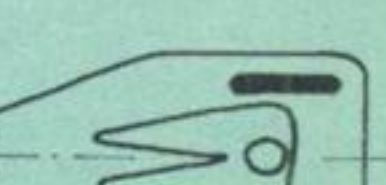
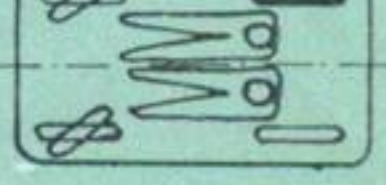
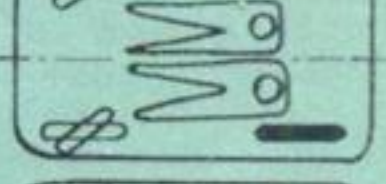
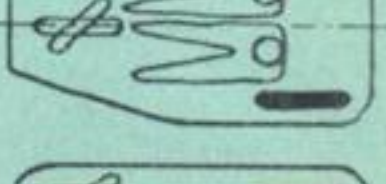
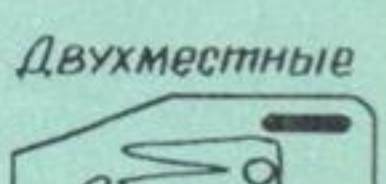
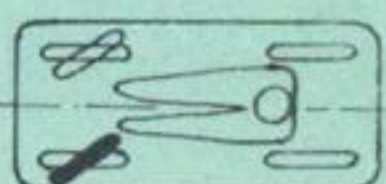
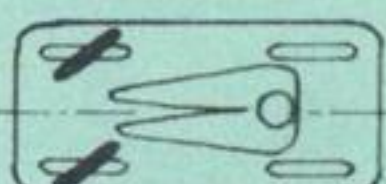
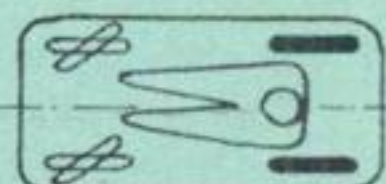
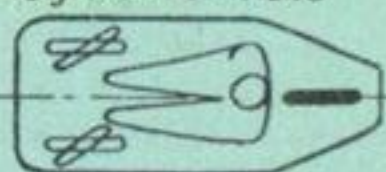


Основные компоновочные схемы туристских велосипедов

Условные обозначения:

- управляемое колесо
- ведущее колесо
- опорное колесо

Одноместные



Двухместные

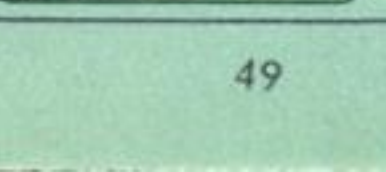
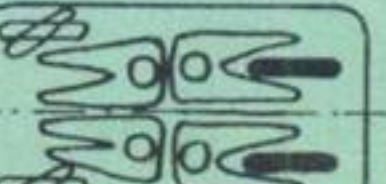
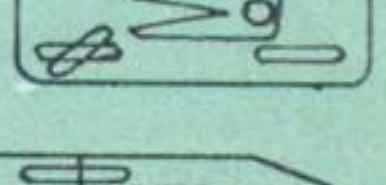
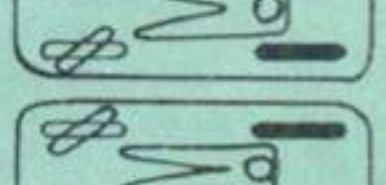
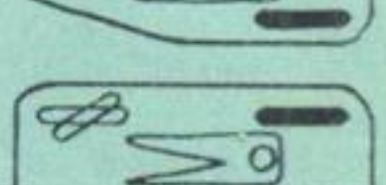
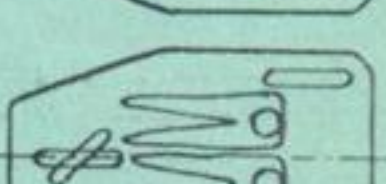
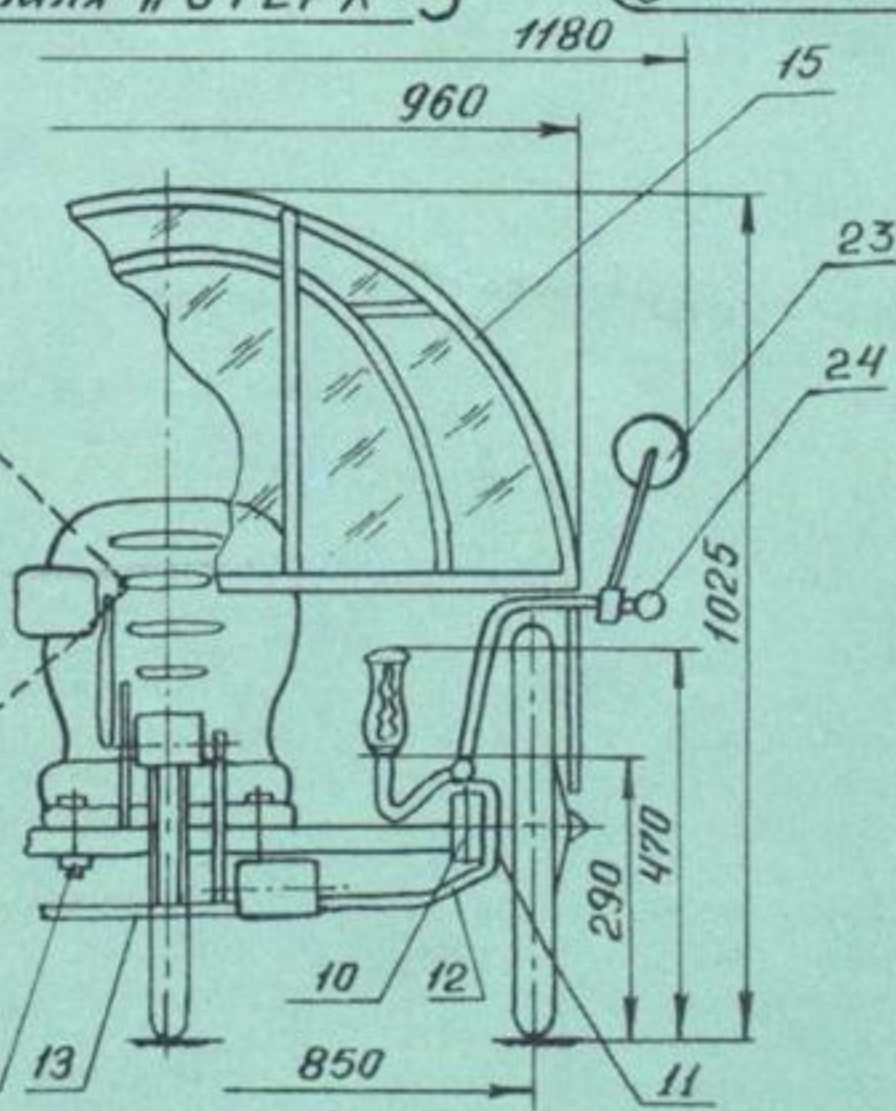
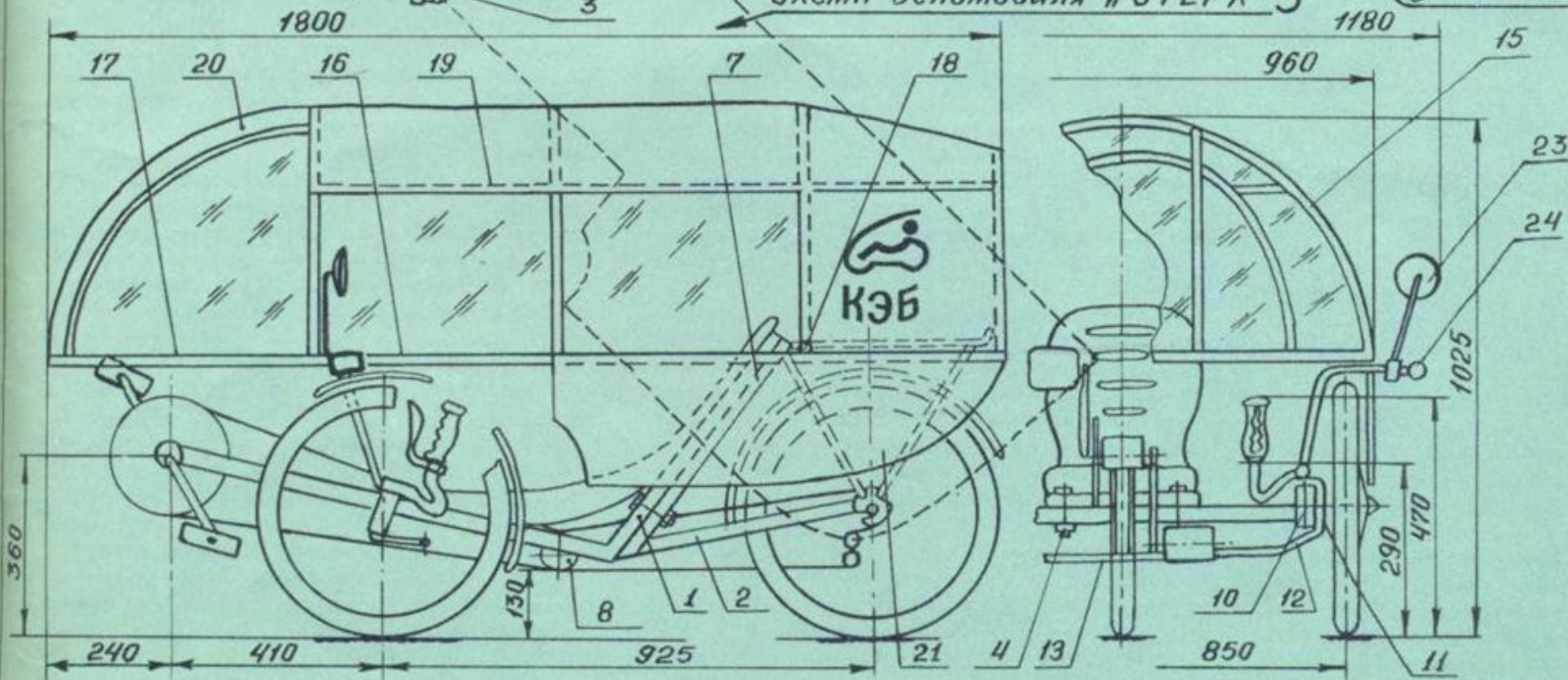
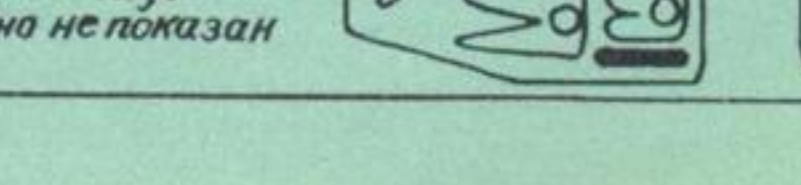
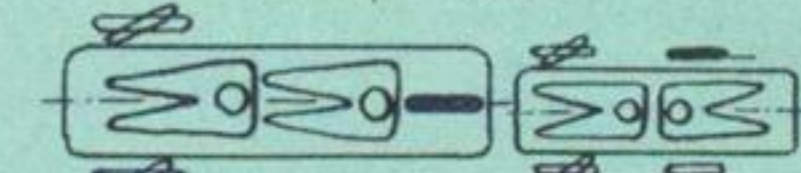


Схема велосипеда „СТЕРХ-3“



Многоместные



Масса: около 25 кг.  
Обтекатель на виде  
сверху условно не показан  
М 1:10



щитки (21) выполнены из листового алюминия толщиной 0,8 мм и крепятся к продольным элементам с помощью самонарезающихся винтов.

Средняя скорость велосипеда «Стерх-3» 20—30 км/ч, максимальная — до 45—50 км/ч. Машина уверенно чувствует себя на дороге, достаточно легко преодолевает подъемы крутизной до 8—10 процентов. Масса перевозимого груза 20—25 кг.

Для крепления тента в опущенном положении к переднему мосту приварены скобы (22), там же установлены зеркало заднего вида (23) и катафоты. Светоотражатели установлены и для обозначения габаритов машины сзади на торцах тента-обтекателя. Веломобиль электрифицирован: стандартный комплект с указателями поворота (24) питает также и стоп-сигнал, сблокированный с каждым тормозом. Роль стояночного тормоза выполняет резиновое кольцо, закрепленное вблизи рукояти тормоза на руле, которое при необходимости накидывается на нее.

Такое решение велосипеда обеспечивает надежную защиту водителя даже в сильный дождь, а удобное анатомическое кресло позволяет совершать длительные поездки без заметных признаков усталости. Маленький штрих: стеклоочистители обтекателью не нужны. Капли дождя не смачивают пленку и при вибрации рассыпаются, ничуть не меняя прозрачности пленки!

## Романтик

Стремительно катящийся по магистрали двухместный велосипед «Романтик» (рис. 2) напоминает установленный на колеса фюзеляж самолета начала века. Такой нетрадиционный подход к созданию туристского велосипеда позволил авторам — рабочим из г. Йошкар-Ола Н. Одинцову и С. Костромину — изготовить оригинальный тандем для дальних путешествий. Ферменная конструкция рамы обладает высокой прочностью и предоставляет возможность свободно компоновать остальные элементы. Малый мидель велосипеда в сочетании с высокой удельной мощностью обеспечивает хорошие динамические характеристики. Единственное, что можно посоветовать тем, кто собирается взять эту конструкцию за основу будущей разработки, так это сделать и поперечный разъем фермы для демонтажа ее при транспортировке.

Рама велосипеда сварная, изготовлена из тонкостенных стальных труб  $\varnothing 19 \times 1$  мм и  $\varnothing 22 \times 1$ . На трехстержневых выносах (1) закреплены стандартные подшипниковые узлы крепления передних вилок велосипедов (2). Перья вилок обрезаны, и к срезу приварены полуоси передних колес. Руль состоит из двух симметричных разнесенных частей, собранных из элементов обычного дорожного велосипеда. На свободных торцах каждой половинки руля установлены тормоза клещевого типа (3) от велосипеда «Салют». Вдоль рамы проходит трубчатый лонжерон (4), на котором смонтированы кареточные узлы. Цепная передача состоит из двух цепей, причем передняя охватывает звездочки одинакового диаметра (48 зубьев) и подпружинена с помощью ролика, установленного на рычаге (5). Педали в таких приводах целесообразно устанавливать во взаимно перпендикулярных плоскостях, с тем чтобы избежать появления мертвых точек. Рычаг управления переключателем передач (6) выведен под правую руку члена экипажа, располагающегося на заднем сиденье. Так экипаж равноправно участвует в управлении машиной.

Основания сидений — алюминиевый лист толщиной 2,5 мм, перфорирован для

уменьшения массы и обтянут поролоном и мебельной тканью. Для удобства педалирования второго члена экипажа к раме приварены ручки (7). Декоративный щиток (8) выполнен из листа алюминия толщиной 0,8 мм. Веломобиль снабжен световозвращателями и велосипедным багажником, что позволяет перевозить и крупногабаритную поклажу (палатки, байдарки и другую), приторочив ее к боковой поверхности рамы. За спинкой переднего сиденья может быть размещен рюкзак или другой дополнительный груз.

Задняя ведущая звездочка привода имеет 54 зуба, а ведомые (их четыре) использованы от велосипеда «Турист», как и переключатель передач.

Поскольку в конструкции применены экспериментальные колеса от перспективной модели велосипеда (оба автора работают на заводе, выпускающем известную модель «Салют»), и велосипед — фактически стенд для натурных испытаний этих колес, авторы посчитали необходимым усложнить передний мост и ввести углы схода и развала. О колесах стоит сказать, что они рассчитаны на более высокое давление порядка 3,5 атмосферы, имеют обозначение В-226  $47 \times 507$  и отличаются от колес велосипеда «Салют» уменьшенными ободами и длиной спиц. Учитывая их повышенные прочностные и эксплуатационные характеристики, можно предположить, что они станут основными для туристских велосипедов.

Общая масса велосипеда 43 кг. Грузоподъемность без экипажа более 100 кг. Средняя скорость 25—35 км/ч.

Н. Одинцов и С. Костромин совершили на велосипеде «Романтик» три дальних пробега в 1987 году: Йошкар-Ола — Москва — Шяуляй протяженностью 2306 км за 18 дней, Йошкар-Ола — Москва протяженностью 850 км за 7 дней и приняли участие во втором велосипедном пробеге «Золотое кольцо—87» протяженностью 880 км.

Итак, у вас есть велосипед. Что дальше? Уверенно можно сказать, что любой нетренированный человек, правильно выбрав в соответствии со своими возможностями велосипед и маршрут определенной категории сложности, способен отправиться в велопутешествие (правила дорожного движения знать нужно обязательно).

Для подтверждения этого КЭБ совместно с ВНИЛТЭ в летний период 1986—1988 годов организовал «велосипедный десант» в различных регионах страны. В экспериментальных туристских пробегах опробовано более десятка различных схем велосипедов, за штурвалами которых были 32 человека в возрасте от 15 до 55 лет. Многие участники сели за руль велосипеда впервые только на старте. Совершены как групповые, так и одиночные путешествия. Положительные результаты медицинских и других исследований, выполненные во время велосипедных пробегах, убеждают, что рождается новая форма активного отдыха, способная привлечь к туризму миллионы людей.

## Советы начинающим

Движение на велосипеде, оборудованном анатомическими сиденьями, по горизонтальному участку трассы дает ощущение глубокого покоя, расслабленности. Ведь нет необходимости заботиться о поддержании равновесия, как на велосипеде. Монотонность движений, однообразие полотна дороги, особо удобная посадка — коварство этих достоинств велосипеда заключается в частичном ослаблении внимания, потери чувства опасности, что повышает вероятность наезда идущим сзади транспортом.

Адаптация к велосипеду и дороге на-

ступает после 7—8 км, при этом надо учесть, что лучше не садиться впервые за руль во второй половине дня. Поэтому целесообразно смену экипажей в длительных путешествиях при наличии автомашины сопровождения проводить через день.

Обычно на подъемах скорость велосипеда резко падает, пожалуй, даже активнее, чем на велосипеде. Это связано с особенностями посадки водителя. Поэтому в этом случае динамичная форма кузова вступает в противоречие с реальными возможностями машины. Средняя скорость практически для всех схем туристских велосипедов составляет около 18—23 км/ч при режиме движения: десятиминутный отдых через час хода. Максимальная скорость на горизонтальных участках дороги, учитывая «среднюю» подготовку водителей, достигала 30—35 км/ч, а на спусках — до 50—60 км/ч. Скорость движения по асфальтовому покрытию значительно ограничивается состоянием полотна дороги, постоянной «борьбой» с трещинами и выбоинами.

Веломобиль позволяет применить иную технику педалирования, присущую только этому виду транспорта. Один из приемов, назовем его «цуг», выполняется следующим образом: ладонь опирается на колено, пятка — на педаль и нога работает совместно с рукой — толчками. Голено-стопажный сустав и вторая нога в это время частично разгружаются, и мышцы отдыхают. Кстати, туклипсы на туристском велосипеде просто необходимы в отличие от велосипеда.

Поломки машин на трассе убедительно доказали, что конструкция должна иметь как можно меньше оригинальных деталей, а стандартных — минимальной номенклатуры. Другими словами, желательно, чтобы водителю в дороге был необходим только один гаечный ключ. Тогда профилактика и обслуживание машин в пути не представляют проблем.

Одежда водителя не должна сковывать движений и быть по возможности яркой, как и сам велосипед. Если машина все же не имеет кузова-тента, целесообразно на случай дождливой погоды иметь водонепроницаемый костюм, накидку. Вот вариант накидки-«робота»: ноги обертываются прямоугольными кусками размером  $500 \times 1000$  мм, каждый крепится четырьмя кольцевыми резинками, а третий кусок размером  $500 \times 1500$  мм имеет отверстие для головы на одной трети длины. Накидка крепится поверх одежды кольцевой резинкой на талии, так чтобы длинный полог свисал сзади. В таких костюмах, изготовленных из полиэтиленовой пленки за 15 минут, группа прошла не одну сотню километров под проливным дождем.

Наличие катафотов на велосипедах без кузова оказалось недостаточно эффективным, особенно если машина несет багаж или его рама покрыта пылью. Она в этом случае теряет зрительно цельность, становится малозаметной на трассе, что резко снижает безопасность. Катафоты лучше размещать на вращающихся частях: колесах или специально установленных «вертушках», которые располагаются на крыше велосипеда. Перед каждым выездом обязателен техосмотр машины, особенно систем торможения и рулевых механизмов.

Экспериментальные пробеги подтвердили возможность использования велосипеда в качестве удобного и практичного транспортного средства для туризма даже на автотрассах с высокой интенсивностью движения. В то же время стало понятно, что обеспечению безопасности движения должно уделяться особое внимание. С особым интересом ожидается появление велосипедов-амфибий и велосипедов повышенной проходимости.



## «аргамак-2» не погведем

Хотя в последнее время в водном туризме началось повальное увлечение катамаранами, при прохождении наиболее сложных и мощных рек предпочтение все же отдается плотам. «Классический» плот на поперечных гондолах с экипажем 6—7 человек не лишен некоторых недостатков. Гребцы (как правило, 2—3 человека на носовой гребке и 3—4 человека на кормовой) стоят на настиле или же на рабочих площадках, углубленных между гондолами.

При этом, во-первых, центр тяжести плота находит-

ся достаточно высоко и увеличивается опасность переворота, а, во-вторых, что самое важное, опора гребцов недостаточно надежна. При сильной качке в «жестких» валах или при ударе о «бочку» после слива плот на некоторое время теряет управление, так как гребцы в тот момент озабочены в основном тем, как бы удержаться на ногах и сохранить равновесие, ухватившись за гребь, настил или же за специально сделанные поручни.

От этих недостатков в основном свободен получивший известность в последнее время плот-«честер». Четыре гребца сидят на гондолах по углам плота и гребут «канойными» веслами в поперечном направлении. Однако у «честера» есть свои недостатки: во-первых, его гребцы, сидящие на крайних гондолах, плохо защищены, особенно носовые. Все удары о валы, «бочки» или даже о камни им приходится «принимать на

себя». Во-вторых, высокая посадка на гондолах большого диаметра снижает эффективность гребка и затрудняет управление.

Лучшие качества «классического» плота и плота-«честера» соединяет в себе конструкция плота, предложенного известным свердловским водником Г. Фадеевым. Автор разрабатывал его свыше 10 лет, последовательно испытывая и модифицируя различные конструкции. Окончательно сформированный в 1983 г. плот получил название «Аргамак-2».

Конструкция плота хорошо видна на фотоснимке. Он состоит из рамы и пяти поперечных гондол. Двуручные гребки закреплены на низких подгребницах. На второй и четвертой гондолах расположены две пары гребцов, сидящих лицом друг к другу. Ноги гребцов вставлены в специальные стремяна. Рациональная посадка, позволяющая использовать при

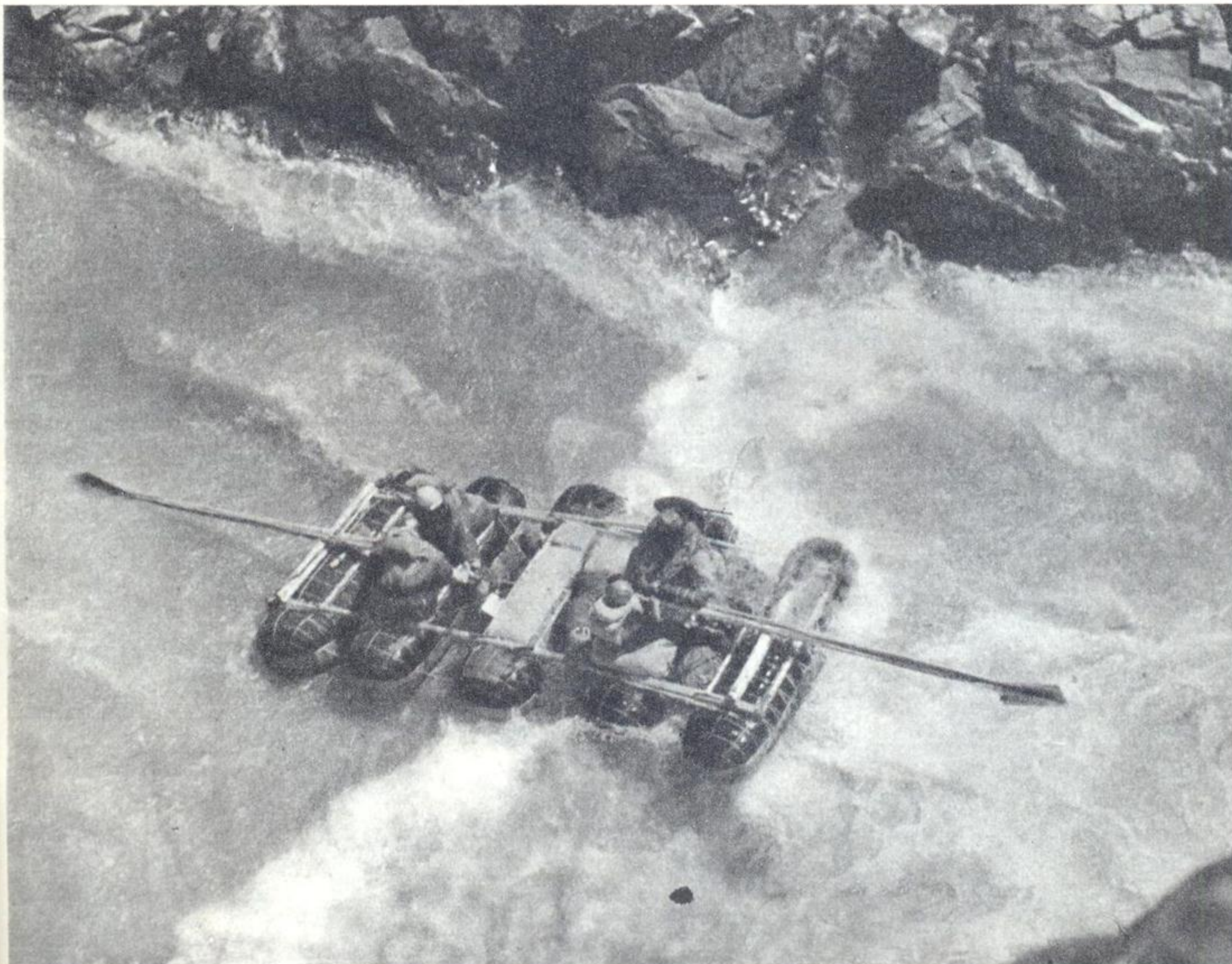
гребле сильнейшие мышцы ног и спины, дает возможность экипажу из четырех человек легко управлять плотом. Надежная опора гребцов позволяет не прекращать греблю в самых сложных ситуациях.

Недостатком плота «Аргамак-2» (по сравнению с «классическим») можно считать небольшое снижение обзорности. Но оно легко компенсируется тщательной разведкой и предварительным обсуждением тактики преодоления сложных участков, что, согласно правилам, обязательно делать перед любым серьезным препятствием.

Многочисленные испытания плота «Аргамак-2» показали его отличную маневренность и высокую проходимость. Это и позволяет рекомендовать такой плот для прохождения рек высшей категории сложности.

**С. ГЕРАСИМОВ**

г. Свердловск





## ПОЛЕВАЯ КУХНЯ салаты

**Салат из капусты.** Очищенный качан освободить от кочерыжки, тонко нашинковать, слегка подсолить и потереть руками, чтобы капуста стала мягкой. Затем залить уксусом, смешанным с сахаром, и добавить растительного масла. Через 15—20 минут — салат готов. (На 1 кг капусты 0,25 стакана столового уксуса, 1 ст. ложка сахара, соль и масло — по вкусу.)

**Луковый салат.** Очищенный репчатый лук нарезать тонкими кружочками, обварить кипятком, слить воду, посолить и дать немного полежать. Затем полить заправкой из уксуса, сахара и растительного масла. (На 400 г лука 20 г масла, остальное — по вкусу.)

**Салат из одуванчика.** Ранней весной природа предлагает туристу одно из основных вкусных и очень полезных составляющих закусок салатов — ОДУВАНЧИК. Его листья содержат витамины С, В<sub>2</sub>, соли фосфора, железа и кальция. Листья одуванчика немного горчат, но от горечи легко избавиться, опустив их на полчаса в соленую воду. Листья можно отварить, тогда их используют как шпинат. Подготовленные листья можно сбрызнуть лимонной кислотой, а также посолить, заправить сметаной или майонезом.

**Сборный весенний.** Салат можно готовить в мае из листьев одуванчика и ПЕРВОЦВЕТА ВЕСЕННЕГО, являющегося чемпионом среди лесных трав по содержанию витамина С. Первоцвет не только улучшает вкус, но и добавляет салату аромат. Сладость в салат вносит майская молодая КРАПИВА, которая может быть использована и самостоятельно. Крапиву предварительно нужно обварить кипятком, чтобы не обжигала. В салат хорошо добавить также листья СНЫТИ, МАНЖЕТКИ, КИСЛИЦЫ, ШАВЕЛЯ, которые в конце мая появляются на лугах. Подобные «природные» салаты служат хорошей закуской, возбуждая аппетит и способствуя улучшению пищеварения.

## ЩИ ИЗ щавеля

Щавель перебрать и промыть. Крупные листики раз-

резать. Опустить в кипящую воду картофель, минут через 10 положить приготовленный щавель и мясную тушенку и мелко нарезанный репчатый лук. Солить по вкусу. Через 10 минут щи можно есть. Хорошо добавить в них мелко нарезанные яйца.

## ЩИ ИЗ крапивы

Делают щи, заливая мелко накрошенную крапиву кипящим бульоном и варят их 1—2 мин. Мелко нарезанную крапиву можно добавить к любому супу за 2—3 мин перед тем, как снять с огня. Суп приобретает приятный сладковатый вкус.

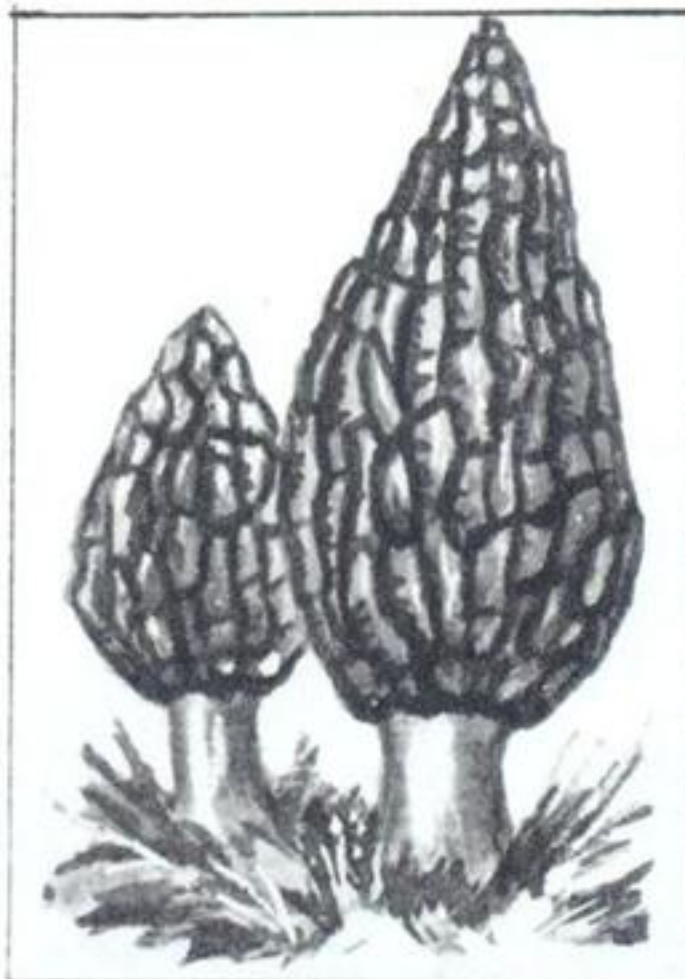
## мед из одуванчиков

Чтобы приготовить вкусное сладкое блюдо из одуванчиков, спешите собрать желтые корзиночки цветков вскоре после появления, так как золотистый наряд одуванчиков недолговечен. Готовят «мед» следующим образом: 300 шт. цветков надо очистить от зеленой розеточки, залить стаканом воды, прокипятить в течение 2—3 мин и поставить на 6—8 ч. Перед настаиванием в прокипяченный отвар добавьте мелко нарезанный лимон с наполовину очищенной цедрой. Через 6—8 ч готовят сахарный сироп (1 кг сахарного песка + полстакана воды). Настой цветков одуванчика, процеженный через марлю, вливают в горячий сироп и на маленьком огне (чтобы кипение было слабым) кипятят в течение 25—30 мин. Затем разливают в стеклянные баночки. Получается янтарный, ароматный «мед» из одуванчиков. Его густоту можно регулировать, меняя количество добавляемой при варке воды.

## жареные сморчки

Весной с середины мая в походе можно полакомиться жареными сморчками и строчками. Только при этом нужно строго соблюдать нехитрые меры предосторожности. В сморчках, и особенно в строчках, содержится ядовитая гельвелловая кислота,

которая может привести к отравлению. Эта кислота разрушается при температуре около 100 градусов С°, поэтому перед жарением грибов следует прокипятить дважды по 10 мин, меняя кипящую воду на холодную. После второго кипячения грибы хорошо промойте проточной водой, порежьте, посолите и обжарьте в любом имеющемся масле, обваляв в муке и добавив в конце жарки нарезанного репчатого лука (в количестве 1/4 от количества грибов).



## рыбные супы

**Заготовка рыбника из консервов.** При отсутствии свежей рыбы вкусный рыбник можно приготовить из кон-

сервов. Если консервы рыбы в собственном соку или в масле, то варят заготовку как обычно: в кипящую воду засыпать 3—4 ст. ложки перловой, пшенной, ячневой крупы, заложить консервы (3—4 банки на 5 л), сразу же нарезанную мелко морковку, через 10 минут положить крупно нарезанный картофель. Варят картофель до полуготовности (10 мин), мелко нарезанный репчатый лук и лавровый лист. Через 5—10 мин положить мелко нарезанные вареные яйца (но не более пяти) и «сметану», приготовленную из двух плавленых сырков (любых, но лучше с названием «Для супа»).

«Сметана» готовится так: в миску кладут мелко нарезанный сыр, добавляют полкружки воды и сыр растирают ложкой до однородной массы.

Как только суп закипит — он готов (максимальное время варки рыбы до готовности 20 мин). Перед подачей на стол можно добавить сливочное масло.

Если в распоряжении повара имеются рыбные консервы в томатном соусе, то варить рекомендуется так же, как борщ с тюлькой.

**Борщ с тюлькой** (салакой, килькой, хамсой). Свеклу нарезать соломкой или ломтиками и тушить до готовности в закрытой посуде с добавлением жира, небольшого количества воды и томата-пюре. По окончании тушения добавить уксус. Нарезанную соломкой морковь и нашинкованный лук слегка обжарить. В кипящую воду положить нарезанный брусочками или дольками картофель, довести до кипения, затем добавить тушеную свеклу, разделанную тюльку, обжаренные морковь, лук, нашинкованную петрушку. За 10—15 мин до готовности в борщ добавьте поджаренную муку, разведенную горячим бульоном, перец и лавровый лист.

На 600 г соленой тюльки (норма на 8 порций) — 6—8 шт. свеклы, 8 картофелин, 2—4 шт. моркови, 2 корня петрушки, 2—4 луковицы, 4 ст. ложки томата-пюре, 2 ст. ложки муки, 4—6 ст. ложек жира, 2 ст. ложки сахарного песка, 4 ст. ложки 3%-ного столового уксуса, 4 ст. ложки сметаны, 2 ст. ложки измельченной зелени, лавровый лист, перец, соль по вкусу. **Л. ГАНИЧЕНКО, кандидат в мастера спорта**





Корпус разборного виндсерфера «МУСТАНГ-М» составляют три водонепроницаемых блока из стеклопластика, соединенных специальными стяжками.

В комплект виндсерфера входят также разборные мачта и гик, шверт, плавник и парус. Все это укладывается в три сумки общей массой 37,5 кг, что очень удобно для транспортировки и хранения.

Каждый, кто любит свежий ветер и водный простор, оценит удовольствие стремительного скольжения под парусом.

Цена — 495 рублей.

Виндсерфер «Мустанг-М» поступает для продажи в магазины «Спорттовары».

Виндсерферы не входят в перечень товаров, пересылаемых по почте.

Адреса для справок: 333010, г. Симферополь, крымское областное объединение «Спорттовары».

Центральное агентство «Реклама»

**ПО ВОЛНАМ  
НА «МУСТАНГЕ»**





Джейран  
Фото И. Константинова

Цена 55 коп.  
Индекс 70980