

*Белой яхты движенья легки.
Ускользящий парус всё меньше.
Есть на свете ещё чудаки,
Что влюбляются в яхты, как в женщин.*

Наталья Крандиевская-Толстая
1939 г.



А. Тронь. Под флагом Невской флотилии

Дорогие друзья!

Изучение истории не в приоритете у молодежи. Ведь столько всего происходит прямо сегодня!

Но недаром говорят: «Стоит лишить народ памяти, и из него можно вить веревки». И это, к сожалению, случается все чаще. Огромное количество бед в современном мире происходит потому, что власти обычно предписывают истории функцию полезности для государства. Препарированная таким образом, она становится инструментом оболванивания. И это происходит, увы, не только на соседних территориях.

Особенно подвержена этой болезни история политическая и военная. Но ведь кроме общей череды событий и их трактовки есть истории конкретных сфер деятельности. О них обычно вспоминают к юбилеям. И их труднее фальсифицировать, потому что занимаются этими сегментами не представители официоза, а энтузиасты, журналисты, люди, влюбленные в свое дело.

Таким отдельным предметом стала история парусного спорта России, о которой вспомнили в связи с 300-летием создания Петром I Потомственного Невского флота, от которого мы, яхтсмены, и ведем свою летопись.

Книга, которую написал сотрудник журнала YACHT Russia Сергей Борисов, создавалась несколько лет. В нее вошло огромное количество оригинального материала, добытого в архивах и музеях. И по форме этот альбом не сухой учебник, а живой и интересный текст, богато иллюстрированный репродукциями картин и фотографиями, многие из которых впервые увидели свет в данном издании.

Парусный спорт родился как увлечение высшей аристократии и стал в XIX веке досугом буржуазии. Удивительно, но он выжил в огне революции и

стал одним из любимых занятий советских людей, сохранив аромат романтики и исключительности. Яхтсмены вписали немало значимых страниц в биографию нашей страны.

Добротная история есть рассказ о людях, мотивах их поступков, достижениях и неудачах. Наложившее на плотно политических и экономических перемен в обществе, подобное повествование начинает играть муслиновыми нитями судеб и событий, становится увлекательным чтением.

Эту книгу необходимо прочитать хотя бы раз каждому, кто причисляет себя к яхтсменам. Особенность паруса – преемственность поколений. У родителей-мореплавателей и дети вырастают моряками. И усваивают огромное количество историй из жизни родителей. Для них развернутый на триста лет ковер свершений станет подложкой конкретных знаний. А уж для тех, кто сам, по зову души и сердца пришел в парус, книга станет незаменимым другом, поясняющим, во что же он вписался.

Книга написана складно, увлекательно, ответственно. Но как и любая книга для чтения, она не претендует на истину в последней инстанции, не может энциклопедически охватить все эпизоды нашего увлекательного мира парусных гонок, морских путешествий и приключений. Но она дает четкое понимание эволюции нашего любимого дела, структурирует накопленный багаж отрывочных знаний.

Редакция журнала надеется, что она станет каталогизатором памяти многих поколений, и мы опубликуем еще множество сюжетов из жизни замечательных яхтсменов, которые нам пришлют читатели. Мы все – сами творцы истории.

Приятного чтения!

*Василий Сенаторов,
издатель журнала YACHT Russia*



Г. Мясоедов. Дедушка русского флота
(Франц Тиммерман объясняет
юному Петру Алексеевичу
устройство ботика). 1911 г.

Глава 1

В начале славных дел

В годы правления царя всея Руси, а к закату жизни императора всероссийского Петра Алексеевича из рода Романовых было издано около 4000 государевых указов. Случалось, в день Петр I подписывал их до десятка, причем многие чертал собственноручно от первой до последней строки. Однако дата 12 апреля 1718 года стоит лишь на одном указе, так как важности бумага была особой.

Назывался документ так: *«О содержании розданных обывателям парусных и гребных судов в исправности и чистоте, о построении на место оных по тому же образцу новых, о выезде всеми на оных судах по данному сигналу для обучения навигации и о наблюдении комиссаром за исправностью содержания судов частными обывателями».*

Длинно-то как... Должно быть, поэтому данный указ обычно определяют короче – *«о Потомственном Невском флоте»*, или еще проще – *«о Невской флотилии»*. С этого дня ведет свой отсчет история российского парусного спорта.

* * *

Зачинателем многих дел был царь Петр, уже современниками признанный Великим. Но и об увеселениях не забывал, всем прочим предпочитая «упражнения на воде», что осо-

бо подчеркивали иностранные посланники в своих донесениях. И потому, право, стоит рассказать о любви Петра Алексеевича к парусам и яхтам, результатом которой в итоге и стало создание Невской флотилии.

В 40-х годах XVII века из Англии в дар царю Алексею Михайловичу был доставлен корабельный бот «Святой Николай». Подарок, однако, пришелся, что называется, не ко двору и был передан на хранение близкому родственнику государя Никите Ивановичу Романову. Ботик укрыли в амбаре боярской вотчины, в селе Измайлово. Там его спустя много лет, в конце мая 1688 года, и обнаружил непоседливый юный царь Петр Алексеевич. А как обнаружил, так... Вот как повествует об этом историк Алексей Тихомиров: *«А как обнаружил, так глаза выпучил, топнул ножкой, в сафьяновый сапожок обутой, да гаркнул не по-детски: «Хочу! Где Тиммерман?» Кликнули Тиммермана...»*

До знаний Петр был жаден, преподавал же ему основы астрономии, фортификации и баллистики голландец Франц Тиммерман, в прошлом военный моряк. Тиммерман ботик осмотрел, похвалил «аглицкое» качество и объявил, что «судно сие» от времени рассохлось, однако восстановлению подлежит.

Ремонт ботика был поручен мастеру-голландцу Карстену Брандту. Тогда же ботик был измерен и описан. Длина его составляла



Петр I и Екатерина I, катающиеся по Неве. Гравюра И.Ф. Зубова. 1716 г.



Д. Кардовский. Переславская потешная флотилия на озере Пleshчево. 1927 г.

(в метрах) 6,096, ширина – 1,968, высота борта по миделю – 0,85, на форштевне – 0,99, на ахтерштевне – 1,003, высота мачты – 6,6. Брандт стал и первым наставником Петра в управлении ботиком. Плавали они сначала по Яузе, потом на Просянном пруду, затем ботик перевезли на Кубинское озеро, далее – на озеро Пleshчево. Вскоре здесь повелением Петра была создана Потешная флотилия, суда которой построили те же Тиммерман и Брандт.

В 1693 году Петр впервые увидел море. Белое... В Архангельске он поднялся на борт яхты «Святой Петр», построенной в Холмогорах голландскими мастерами Басом и Янсенем. Именно на этой яхте был впервые поднят российский судовой штандарт, ныне хранящийся в Центральном военно-морском музее Санкт-Петербурга.

На этой яхте, имевшей шверцы по бортам, одну мачту и вооружение из 12 трехфунтовых пушек, молодой царь сопровождал корабли уходивших из Архангельска голландских и английских купцов. В мае следующего, 1694 года государь совершил плавание на Соловецкие острова, после чего вновь выступил в качестве «телохранителя» при купеческом караване, дойдя с ним до мыса Святой Нос, до выхода в океан.

В марте 1697 года Москву покинуло Великое Посольство, в составе которого под именем десятника «волентеров» Петра Михайлова числился сам Петр I. В августе посольство прибыло в голландский город Саардам, в гавани которого было тесно от яхт. Это были небольшие одномачтовые суда, которые во время военных действий использовались как посыльные и для разведки, гражданское же их предназначение было в другом – на них просто плавали, ходили, то есть прогуливались вдоль побережья, хотя и в открытом море яхты чувствовали себя уверенно. Одну из таких яхт в 1660 году голландцы подарили английскому королю Карлу II, и вот теперь самодержец далекой Московии пожелал приобрести схожую.

Уже через четыре дня после приезда Петр за 426 гульденов купил нарядный и резвый буер (отличительной особенностью голландских буеров тех времен были косые паруса и большие шверцы по бортам; называть буерами исключительно «яхты на коньках» стали позже). Этому буеру предстояло на время пребывания Петра в Голландии стать его «персональной» яхтой, и так оно и вышло – царь-рулевой совершал на нем короткие морские переходы, а также дважды посетил Амстердам. Заметив интерес москвитов к

«Ежели какая трата на какое судно придет, повинен владелец его сделать такое же или больше утраченного»

парусам и яхтам, голландцы устроили им на потеху несколько гонок, а потом 1 сентября 1697 года на реке Эй и вовсе дали представление – показательный бой малых судов.

Во время своего судьбоносного европейского «вояжа» Петр I дважды встречался с королем Англии и штатгальтером Голландии Вильгельмом III Оранским, который после этих встреч решил подарить ему свою 84-футовую двухмачтовую яхту The Transport Royal. 11 января 1698 года Петр I прибыл в Лондон, где ему и был вручен сей ценный презент. Опробовав The Transport Royal на воде, царь остался доволен. В апреле в сопровождении эскорта английских кораблей он отбыл к берегам Голландии. Оттуда яхту перегнали в Архангельск. В августе 1702 года Петр I ходил на ней по Белому морю.

Однако надо было начинать строить на своей земле, и в 1702 году на Воронежской верфи голландцем Выбе Геренсом была спущена на воду яхта «Святая Екатерина». Вслед за ней на той же верфи по чертежам, составленным корабельным мастером Петром Михайловым, то есть самим Петром, была построена яхта «Либе». Несколькими годами позже на Балтике появилась еще одна «Святая Екатерина», но уже «аглицкого» изготовления, а в 1706 году со стапеля Главного Адмиралтейства скользнула на воду яхта «Надежда».

Это были первые, порой неловкие, несмелые шаги. Пора было делать новые, ступать уверенней. Обстоятельства требовали.

* * *

Увеселения, развлечения... От сего не отказываясь, царь Петр имел цель и другого масштаба, государственного, цель великую. Прорубив то самое «окно в Европу», он ввел прежде сухопутную Россию в ряд морских держав. Вот только где моряков взять?

И снова дадим слово историку Алексею Тихомирову: *«Не было у россиян-русичей ни исторической памяти, ни наследных навыков к морскому делу, разве что у поморов с-под Архангельска, так они числом малы. И если не подталкивать да не пинать царским сапогом, то сколько же поколений потребуется, прежде чем разбавится кровь подданных морской водицей, а головы ветром прочистятся, когда начнут россияне ходить в море в охотку, а не как на место*

На чьей стороне «Фортуна»

Повелением молодого Петра Алексеевича на Плещеевом озере, что у града Переславля, была построена целая флотилия, скромно поименованная Потешной. В составе ее был и ботик «Фортуна», в строительстве которого, как считается, участвовал сам государь.

Прошло много лет, уж и «окно в Европу» было прорублено, и новая столица заложена, когда появился царский указ от 7 февраля 1722 года, в котором указывалось, что остатки кораблей, яхт и галер, построенных для Потешной флотилии, надлежит хранить и беречь. Так и поступили – собрали и берегли, пока в 1783 году те «остатки» не сгорели в страшном пожаре. Уцелел лишь один ботик «Фортуна».

В 1802 году владимирский губернатор Иван Михайлович Долгоруков посетил место, где, по его словам, *«сильный Петр учился мореплаванию и оставил городу в залог самим же им состроенный первый ботик в государстве нашем»*.

Выполняя давний указ Петра, Долгоруков принял решение построить здание для хранения бота, и 1 августа 1803 года первый провинциальный музей России открыл свои двери. На его фронтоне золотом было высечено: *«Великому Петру усердный Переславль»*.

С 1919 года музей-усадебка «Ботик» – самый посещаемый филиал Переславль-Залесского историко-архитектурного и художественного музея-заповедника.





А. Шторк. Петр Великий осматривает корабли на рейде Амстердама. 1697 г.

лобное, когда появится у тех же горожан новой столицы, что возводится на топких берегах Невы, похвальная привычка к плаваниям на кораблях парусных больших и малых не только дела ради, но и удовольствия для».

Не мог Петр ждать. Время было дорого, да и не в заводе было у государя убеждать и уговаривать. Других Петр I не миловал, но и себя не жалел, понимая, что справедливо это – с царя образец брать.

– Каков поп, таков и приход, – говаривал он. – Всяк смотрит на начальника, дабы его охоте последовать, и до чего начальник охотник, до того и все охотники.

А когда личный пример не действовал, пускал Петр в ход «сапог». Но и его не сразу. На первых порах, как и во многих своих начинаниях, Петр опирался на иноземцев: зывал, платил, прислушивался. К тому добавить следует обучение за границей будущих русских шкиперов, создание в Москве школы математических и навигацких наук. Остроту проблемы это несколько снимало, и все равно людей на палубах не хватало, а служба морская в народе по-прежнему воспринималась то ли как тяжкая повинность, то ли как потакание чудачествам сурового правителя.

Надо было принимать меры. И Петр запретил строить мост через Неву. Вообще городские мосты как таковые, хотя циркуляры на сей счет ему подавались. Ибо дело это несвоевременное и даже вредное! И не потому только, что мосты мешали бы проходить по Неве кораблям. С этим в той же Голландии научились справляться: можно один пролет подъемным сделать или на понтонах в сторону отводить. Нет, не только поэтому. Петербуржцы «всяких чинов» плавать должны от берега к берегу на верейках, ботиках, яхтах, ту самую привычку у себя вырабатывая, от которой до любви один шаг. И чтобы под парусами! Грести – лишь в крайнем случае, а кто ослушается, в ветер грести будет, тому штраф. Обязанность «фискалить» и штрафы раздавать по указу от 3 июля 1710 года была вменена специальному комиссару в лице стольника Ивана Степановича Потемкина.

Строгость законов в России, как известно, смягчается необязательностью их исполнения. Так и при Петре I было, хотя кончалось это для ослушников подчас более чем плачевно, могли и на дыбу вздернуть. Вот и с этим указом не заладилось. И штрафы не пугали. И отговорки находились: мол, был ветер, да

«Суда сии даны, дабы их употребляли, как на сухом пути кареты и коляски, а не как навозные телеги»

сплыл, ибо «сия материя летуча». В результате в 1715 году был издан новый указ, согласно которому заботам Потемкина препоручались тридцать «перевозных» парусных судов (в основном это были построенные в Казани буера), и ни на каких других судах, кроме этих, переезжать Неву не дозволялось.

Маловато будет... Понятно, что тут же появились ходатаи, испрашивавшие для себя особого отношения, дозволения иметь личные суда, да они их сами построят, вот только умения нет. Много в словах этих было справедливого, и новым своим повелением Петр I в 1716 году основал Партикулярную верфь для постройки «перевозных» и других судов, а также для надзора за теми, кто решится строить своими силами. Интендантом верфи стал все тот же Потемкин.

Дела у новой верфи шли ни шатко ни валко, о чем исполнительный интендант и донес царю. И тогда Петр сделал то, чего от него никто не ожидал, но что, в сущности, было вполне в духе царя-реформатора. В 1718 году он объявил о создании «для увеселения народа, наипаче же для лучшего обучения и искусства» Потомственного Невского флота.

* * *

За счет казны, а ушло на это 125 тысяч рублей, сумма по тем временам гигантская, было построено более 100 судов. Всего же флотилия насчитывала 141 судно, из них 24 принадлежали Петру I.

Эти суда передавались высшим сановникам, архиереям, адмиралам, докторам-иностранцам, правительствующему сенату, Синоду, Невскому монастырю, иностранной коллегии... Передавались бесплатно в вечное и потомственное владение с тем непреложным требованием, чтобы «владельцы их чинили и вновь делали уже за свой счет, и строили бы не меньше, а больше». Надзирать за флотом предстояло Потемкину – куда же без него? – и вскоре Ивана Степановича стали негласно величать Невским адмиралом, так же как Потомственный флот стали называть в обиходе Невской флотилией.

12 апреля 1718 года был издан указ, вводивший в действие инструкцию, разработанную под руководством царя и утвержденную адмиралтейской коллегией. Инструкция эта (фактически устав) определяла обязанности лиц, получивших суда.

Соловецкая работа



В 2003 году Архангельская региональная общественная организация «Товарищество северного мореходства» решила вернуть к жизни яхту Петра Великого «Святой Петр». Ту самую, про которую было сказано в государевом указе 1723 года: *«Ежели той яхты хотя остатки найдутся, то оные извольте в удобном месте поставить и приказать беречь»*. Но запоздал указ – не сберегли.

Работа по воссозданию яхты велась на верфи Соловецкого морского музея, и была она долгой и сложной, но 30 июля 2013 года «Святой Петр» был спущен на воду. Правда, реплика постройки XXI века чуть меньше своего прототипа из века XVII, да и мотор на ней есть, и картплоттер с эхолотом, но внешне – красота какая! – не отличить.







А. Шторкк. Примерное морское сражение голландских яхт на реке Эй. 1697 г. (на корме яхты под российским флагом сам Петр I)



А. Тронь. Весна на Неве. Петр I на верейке (эта лодка, шустрая под веслами и парусами, понравилась царю во время его пребывания в Англии, и редкий случай – завезенная извне, получила распространение в России, несколько таких лодок числились и в Невской флотилии)

Пункт пятый ее гласил: «Надлежит владельцу судна во всякое воскресенье к указанному часу прибыть к назначенному Комиссаром месту. Буде же ветер противный, то в первый день после воскресенья, в который удобный ветер будет, в указанный час съезжаться... А понеже не все компас знают, то должен Комиссар в шести местах флаги поднять... А когда указано будет выехать, кроме определенных дней, тогда тот же знак учинить, да один выстрел из пушки с города сделать. Тогда тотчас всякому ехать в назначенное место и явиться Комиссару или, по отлучении его, кому он прикажет, и потом ездить в указанном месте столько часов: в мае – по 3.5, в июне – по 4, в июле – по 3.5, в августе – по 3, в сентябре – по 2.5, в октябре – по 2, лавируя фордевиндом для обучения... Когда Комиссар флаг на своей мачте опустит, тогда ехать по домам. На сей экзерции вольны хозяева быть или не быть каждый раз, однако же не более двух раз в месяц не быть, разве для какой законной причины, – а посылать, у кого есть, детей или сродников, а у кого нет – людей, под штрафом: в первый раз – 3 рубля, за второй раз – 6 рублей, за третий – 9».

В пункте шестом было сказано: «В каждое лето трижды повинен Комиссар осматривать все суда: в первую неделю после ледохода, второй раз – перед Петровым днем, третий – в октябре. Смотреть должен, все ли цело и прибрано, как надлежит. А коли найдет Комиссар порченное, то заставить должен починить, а сверх расходов на починку хозяин обязан уплатить Комиссару штраф размером таким же, дабы на будущее лучше смотрел».

Имевшим собственные суда позволялось на обычные экзерции не являться, но на торжественные прибыть они были обязаны. Или штраф наравне со всеми прочими слушниками.

Забота Петра I о Невском флоте была такова, что в особых наставлениях он расписывал все до мелочей. Как ухаживать за судами, «от нечистоты» их оберегая, как промазывать корпус и детали разные гарпиусом (еловой серой) и салом, как сохранять такелаж в исправности...

И вообще: «На тех судах ничего тяжелого, а именно кирпичей, дров, извести и прочего, от чего он может нечистым стать, не возить, держа их свободными от грязи и нечистот, ибо от того они портятся больше,

чем от воды. Также держать судно под кровлей, дабы не мокло и не драло его солнцем».

Содержала инструкция и таблицы сигналов во время совместных плаваний. Отдельно описывался флаг флотилии. Отныне предстояло ему гордо реять над Невой.

* * *

При Петре Великом все делалось быстро, а иначе... ну, с этим понятно. Считанные месяцы прошли, и летом 1718 года состоялась первая экзерция Невской флотилии. При всякой возможности в экзерциях участвовал и государь, нередко на пару с государыней Екатериной. Один из свидетелей тех экзерций вспоминал: *«Царь ехал недалеко от нас... с царицей, стоя у руля. Гости и вельможи имели с собой музыку, и звуки валторн и труб беспрестанно оглашали воздух».*

Что характерно, какой-то одной из своих яхт Петр предпочтения не отдавал. То это был буер «Наталия», то, широко расставив ноги, сжимая в руке подзорную трубу, стоял, как отмечали современники, «недвижным истуканом» на квартердеке «Принцессы Анны», самой крупной из его яхт, построенной в Англии «на замену» погибшей у берегов Швеции яхты The Transport Royal. Однако чаще всего Петр приказывал поднять паруса яхты «Декроне». Уж больно она была хороша, да что там – роскошна, за пышность убранства и тонкость резьбы ее часто называли «золоченой». А другим и не мог быть подарок Фридриха Вильгельма I, короля Пруссии. Два монарха встретились в ноябре 1716 года в Гавельсберге для серьезных переговоров, касающихся разделения сфер влияния. Переговоры ожидалось тяжелыми, но завершились к обоюдному удовлетворению, в знак чего король подарил русскому царю «янтарный кабинет» из берлинского дворца Монbijу и свою яхту, за которую им было заплачено аж 100 тысяч талеров. Не пожалел: доброе расположение могущественного северного соседа всяко дороже.

Шли годы, Невская флотилия исправно являлась на экзерции, и казалось, что «парусные штудии» перестали восприниматься абсолютным большинством их участников как сущее наказание, что утвердилась традиция, стала-таки привычкой.

Увы, после кончины императора всероссийского его Невская флотилия стала хиреть

Королевский подарок

Тот небольшой и скромный в декоре буер, что Петр I приобрел в Амстердаме, был русскому царю явно не «по статусу». Требовалось судно и больше, и пышнее, и потому намерение английского короля Вильгельма III Оранского презентовать Петру свою яхту было более чем кстати. В том числе и потому, что обладание такой яхтой лишней раз подчеркивало «законную принадлежность» русского царя к числу коронованных лиц Европы.

Яхтой The Transport Royal Петр очень дорожил, и весной 1715 года повелел перевести яхту с Белого моря на Балтику. Но это было ее последнее плавание – 24 августа 1715 года яхта покинула Архангельск, а месяц спустя во время жестокого шторма затонула в проливе Каттегат недалеко от Гетеборга. Но...

Ровно через 300 лет, 27 сентября 2015 года, легендарное судно было найдено в результате кропотливой многолетней работы шведских и российских исследователей. Все детали судна, поднятые со дна морского, ученые и дайверы передадут в музей Великобритании, Швеции и России.



Яхта The Transport Royal



А. Тронь. Суда Потомственного Невского флота у дворца Александра Меншикова

и таять. А ведь предупреждал Петр Великий: *«Все наши дела испровергнутся, ежели флот истратится»*. И к Потомственному Невскому флоту это относилось в полной мере.

* * *

Рождением своим Невская флотилия на два года опередила Коркский яхт-клуб (Cork Harbour Water Club), который принято считать первым в мире. Но, нет, не Британии в

том заслуга, не Ирландии, но России! Потому что Невская флотилия Петра I была именно яхт-клубом – с инструкцией-уставом, собственным флагом, форменной одеждой, специально построенными судами, отточенным этикетом, наконец.

Вот единственное, почему Невской флотилии отказывают в первенстве: членство в ней было не добровольным, но принудительным, а это уже против правил. Серьезное обвинение, весомая претензия. Только спроси



тогда любого участника экзерций, по своей он воле паруса поднял или исключительно по царевой воле, и ответ прозвучал бы тут же: «По своей, а как же?» И так посмотрит, такими честными чистыми глазами, что не поверить невозможно.

И потому не надо пытаться лишить нас первенства в создании яхт-клубов, этого уникального сообщества людей, ходящих под парусом. Ни к чему это высокомерие, учиться мы готовы, а вот поучать нас не надо.

Плезир-яхта на паркете

В 1722 году Петр I прибыл в Астрахань, чтобы возглавить Персидский поход. Пока российский флот готовился к плаванию, Петр ходил по Волге под парусом на построенной для него Казанским адмиралтейством плезир-яхте.

Яхта эта, голландского образца, имела обычное для таких судов парусное вооружение, состоявшее из гафельного грота, стакселя и кливеров. Управлялась она навесным рулем с железным румпелем. Современников поражало великолепие ее убранства. Борты и особенно корму яхты покрывал резной орнамент из переплетающихся лоз, листьев и гроздьев винограда. На подзоре транцевой кормы были сделаны четыре фальшивых окна, а под гакабортом красовались две женские фигуры, которые держали картуш с вензелем Петра I.

18 июля 1722 года на плезир-яхте Петр осмотрел стоявшие на Волге корабли, после чего флотилия вышла в Каспийское море.

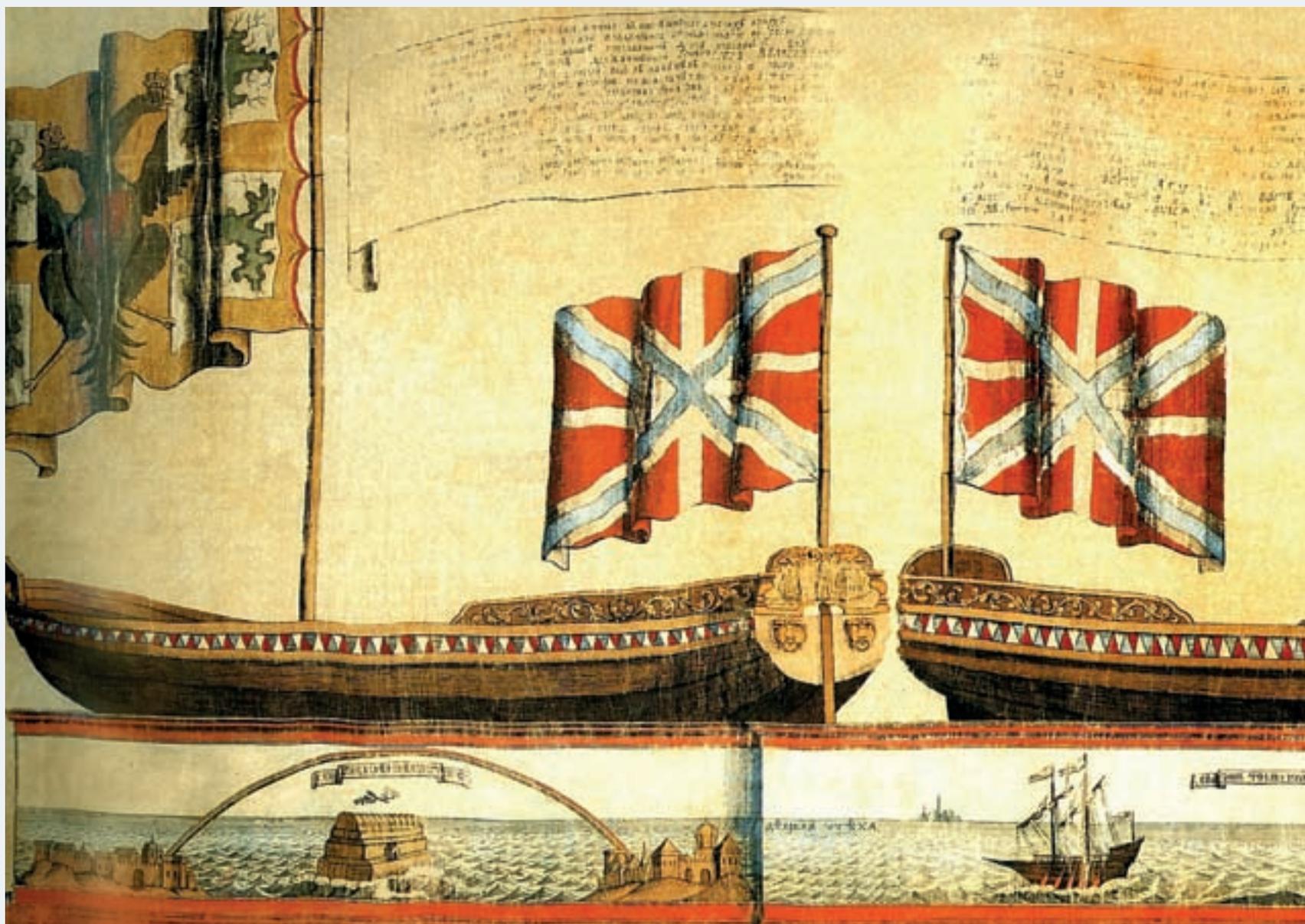
По завершении похода Петр издал указ об учреждении в Астрахани адмиралтейства. В 1724 году плезир-яхта еще числилась в составе флотилии, но затем в память об императоре была передана на хранение в военный порт.

В 1860 году Морское ведомство построило для хранения реликвии специальный дом, а в 1871 году, в преддверии празднования 200-летия со дня рождения Петра Великого, в этом доме устроили небольшой музей, который стал называться «Домиком Петра I». Центральное место в нем занимала плезир-яхта. Но в годы революции она обратилась в прах...

Сегодня в Астраханском историко-архитектурном музее-заповеднике можно увидеть картину Николая Протасова «Смотр Петром I Каспийской флотилии», написанную в 80-х годах XIX столетия, и...

В 2012 году в музее проводилось полное обновление экспозиции, и было решено отразить пребывание Петра Первого в Астрахани созданием нового экспоната – плезир-яхты. За несколько месяцев была проведена огромная работа, но результат стоил того – яхта Петра Великого ныне предстает перед посетителями музея во всей своей красе.





«Дедушке» слава!

В 1701 году ботик «Святой Николай» был доставлен в Московский Кремль, а в январе 1722 года, празднуя победу России в Северной войне, царь приказал установить ботик в центре Кремля для всеобщего обозрения, а на постаменте начертать: *«Детская утеха принесла мужесской триумф»*.

По окончании торжеств Петр решил переправить ботик в Санкт-Петербург. Перевозка осуществлялась с отрядом из 12 солдат под командованием сержанта Коренева. Четыре месяца продолжалось это путешествие, и 30 мая

1723 года ботик был встречен на Неве у стен Александро-Невского монастыря Невской флотилией. На следующий день ботик перешел к Петропавловской крепости, салютовавшей ему 31 выстрелом. На приветствие ботик ответил тремя выстрелами.

Первая встреча ботика с боевыми кораблями Балтийского флота состоялась 11 августа 1723 года накануне второй годовщины Ништадтского мира. В честь этого события корабли выстроились в линию на Кронштадтском рейде. Тишину разорвал гром пушек.

Все корабли салютовали идущему вдоль строя ботику. Необычна была команда судна. У руля был сам Петр, выступавший под именем адмирала Петра Михайлова. За веслами находились вице-адмиралы Сиверс и Гордон, контр-адмиралы Сенявин и Сандерс. Вице-адмирал Меншиков исполнял обязанности лотового. Фельдцейхмейстер флота (главный артиллерист) Отто Христиан был канониром. Командовал ботиком 62-летний генерал-адмирал Федор Матвеевич Апраксин, участник Гангутского сражения.



Ботик Петра I.
Офорт И.Ф. Зубова. 1722 г.



Е. Лансере. Ботик Петра I. 1906 г.



Одна из реплик ботика Петра I

После торжественной церемонии на флагманском корабле «Святая Екатерина» состоялся обед, на котором присутствовали командиры кораблей, иностранные послы. Поднимая кубок в честь ботика, Петр I воскликнул: *«Смотрите, как дедушку внучата веселят и поздравляют! От него при помощи божеской флот на юге и севере, страх неприятелям, польза и оборона государству!»*

В день празднования Ништадтского мира, 30 августа, ботик был с почетом установлен на «Государевом»

больверке Петропавловской крепости. В 1761 году в Петропавловской крепости для «дедушки русского флота» был сооружен павильон – «Ботный домик». В 1928 году ботик перевезли в Петергоф. В августе 1940-го ботик «Святой Николай» был передан в Центральный военно-морской музей. Там он и пребывает ныне «на вечном хранении».

...Но жизнь продолжается, и к 300-летию Российского флота, отмечавшегося в 1996 году, в Санкт-Петербурге была построена копия

ботика Петра I. Абсолютно точная, что гарантировали старейший сотрудник Центрального военно-морского музея А. Ларионов и художник-маринист Е. Войшвилло. Именно это крошечное суденышко открыло юбилейный парад, 26 июля гордо пройдя по Неве. После этого ботик стал экспонатом Ботного дома Петропавловской крепости.

Однако и это не финал. Копии ботика «Святой Николай» продолжают создаваться – сейчас их в России по меньшей мере пять. И то ли еще будет!



2018

Юная российская спортсменка Яна Резникова, представительница спортивной школы № 26 Москомспорта, завоевала бронзовую медаль в классе Techno 293 на II летних юношеских Олимпийских играх в Буэнос-Айресе

2018

- На Неве 24 клуба из 12 стран боролись за выход в финал European Sailing Champions League.
- Победителем во всех зачетах гонки Nord Stream Race стала команда из Екатеринбурга «Повелители паруса – Азия».
- Надувной парусный катамаран «Искатель» завершил долгое плавание от Байкала до Аляски.
- В акватории Вислинского залива в 9-й раз прошла регата на Кубок трех губернаторов – глав Калининградской области и двух воеводств Польши: Верминьско-Мазурского и Поморского.
- Яхта Sharlyn британского бизнесмена Грэма Кентсли пришвартовалась в Волгограде на время чемпионата мира по футболу. Она стала первой яхтой под британским флагом, которая открыла российскую границу в Севастополе, и первым парусным судном, прошедшим под Крымским мостом.
- На озере Байкал прошла межрегиональная парусная регата Baikal Sailing Week.
- Традиционная регата на Останкинском пруду, проводящаяся в День Победы, обрела новый статус, став Парусным фестивалем.
- На строительство нового парусного центра в Воронеже будет выделен миллиард рублей.
- В Конакове в рамках празднования Дня России прошел парусный фестиваль «Народная регата» (он же Кубок Верхней Волги). Участие в нем приняли самые разные яхты – от детских «Оптимистов» до надувных парусных катамаранов и «Картеров-30».
- В Екатеринбурге на Верх-Исетском пруду прошел чемпионат мира по матчевым гонкам среди женщин.
- Россияне завоевали полный комплект наград на самой сложной и самой масштабной кайт-гонке мира Red Bull Ragnarok.

Серебро досталось Никите Соколову, на третьем месте – Артем Гаращенко, золото среди девушек у Валерии Гаращенко.

- В историко-художественном музее города Долгопрудного открылась выставка «Долгопрудненцы – легенды парусного спорта». Цель выставки – «союзного» масштаба: рассказать о Долгопрудном как о «кузнице кадров» для советского и российского парусного спорта. Ведь этот город дал более 200 чемпионов и призеров чемпионатов России, на чемпионатах мира долгопрудненцами завоевано 12 наград и 23 медали – на чемпионатах Европы, а еще на их счету четыре олимпийские медали. И многие из этих наград завоевал Виктор Яковлевич Потапов, трагически погибший в декабре 2017 года, чьей памяти была посвящена выставка.
- На чемпионате мира в классе RC44 победу одержала российская Team Nika Владимира Просихина.
- Первый Международный Северный яхтенный фестиваль на парусно-моторных яхтах прошел летом по трем губерниям Норвегии, Мурманской и Архангельской областям.
- Чемпионом Европы в классе SB 20 стала российская команда VIS Sailing Team в составе: Артем Басалкин, Тимур Сабирзянов, Александр Михайлов.



2018 Команда Tavatuy Павла Кузнецова победила на чемпионате мира в классе Melges 32



2018 Чемпионом Европы в классе «Финн» (Finn European Masters) стал чемпион мира Владимир Крутских



Поставлена точка. А надо бы – много-много. Потому что история парусного спорта России на этом не кончается. И нет сомнений, что стараниями ее летописцев нам еще будут открываться многие удивительные страницы. Ведь уже вышли замечательные книги об истории парусного спорта в Саратове, Тольятти, Нижнем Новгороде, активно пополняются сайты владивостокского яхт-клуба «7 футов», московских клубов «Водник», «ПИРогово», «Аврора», стараются и питерцы... Жаль, но нам при всем желании не перечислить все книги, сайты, FB-страницы, как невозможно назвать всех тех людей, что берегут, сохраняют для новых поколений то, чем можно и нужно гордиться. Все мы стоим на плечах великанов, как говорил классик. Не мы начали – мы продолжаем. И потому у книги, которую вы держите в руках, не может быть конца.

Продолжение следует...



Наш человек в океане

Еще в 2015 году австралиец Дон Макинтайр заявил о намерении провести через три года регату Golden Globe по правилам легендарной кругосветной гонки одиночек 1968–1969 годов. Это значит без спутниковых телефонов, GPS, прочих гаджетов сегодняшних дней... и без права сделать остановку и получить помощь с берега или проходящего корабля. Все должно быть по-честному, как тогда – 50 лет назад.

В числе первых заявку на участие в гонке подал россиянин Игорь Зарецкий. При поддержке компании Double V и журнала Yacht Russia была приобретена яхта Esmeralda. Подготовка к гонке заняла несколько месяцев и была самой тщательной.

1 июля 2018 года был дан старт. Яхты покинули французский порт Ле-Сабль-Д'Олон, чтобы вернуться сюда... Через сколько дней? Ответ знает лишь время и океан. Им же известно, сколько смельчаков доберутся до финиша этой беспрецедентной гонки, с которой по сложности не сравнится ни одна другая в мире.

Первые яхты начали сходить с дистанции уже через несколько недель...

Чтобы продержаться, выстоять, уцелеть на этом долгом пути, нужно иметь железный характер. Такой, как у Игоря Зарецкого. Наш человек!



Список использованной литературы

Книги

- Алексеева Т., Пахомов В., Постнов Л. Нижегородские паруса. – Н.-Н., 2014
- Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов. – М., 2006
- Гловацкий В. Увлекательный мир парусов. – М., 1979
- Гольцов С. Путь домой. Плавание на Kop-Tiki II. – М., 2017
- Григорьев Н., Лобач-Жученко Б. Парусный спорт. – М., 1954
- Григорьев Н., Коровельский Д., Леонтьев Е. Школа яхтенного рулевого. – М., 1955
- Григорьев Н., Коровельский Д., Френкель Г. Парусный спорт. – М., 1955
- Ильин О. Олимпиаду мы выиграли. – М., 2010
- Карпенко Г. Под парусом в Антарктиду. – М., 2002
- Киричук А., Лабусов В. Введение в яхтинг. – М., 2008
- Конюхов Ф. Под алыми парусами. Дневниковые записи. – М., 2006
- Коровельский Д. Буерный спорт. – Л., 1968
- Кужель Ю. Парусный спорт и туризм. – М., 2001
- Леола П. По ледяным просторам. – Таллин, 1980
- Литау Н. Кругосветное плавание на яхте «Апостол Андрей» в 1996–1999 годах. – Тверь, 2004
- Литау Н. Второе кругосветное плавание на яхте «Апостол Андрей». – Тверь, 2004
- Литау Н. Третье кругосветное плавание на яхте «Апостол Андрей». – Тверь, 2009
- Лобач-Жученко Б. Морские плавания на парусных яхтах. – М., 1956
- Лухманов Д. Жизнь моряка. – Л., 1985
- Лухманов Д. Соленый ветер. – Л., 2004
- Людевиг Н. Буер. – Л., 1929
- Людевиг Н. Парусный спорт. – Л., 1929
- Манкин В. Белый треугольник. – М., 1981
- Невзоров А. Под парусом вокруг Европы. – М., 2007
- Невзоров А., Невзорова Е. Он, Она и Океан. Кругосветное плавание яхты DELTA. – М., 2017
- Немиров Б. На «Икаре» – вокруг света. – Николаев, 2001
- Пантелеев Ю. Парус – моя жизнь. – Л., 1984
- Паруса Тольятти. Люди. События. Судьбы. – Самара, 2016
- Пинегин Т., Лобач-Жученко Б. Яхта и буер. – М., 1968
- Русские императорские яхты. Конец XVII – начало XX века. – С.-Пб., 1997
- Тигай А. Под парусом вокруг Старого Света. – М., 2011
- Школа яхтенного капитана. – М., 1968; 1983
- Щербаков С. Б. Под парусами «Сибири». – Омск, 2006
- Эш Г.В. Руководство для любителей парусного спорта. – С.-Пб., 1895

Журналы

Yacht Russia, Die Yacht, «Рулевой», «Катера и яхты», «Капитан», «I.Ocean», «Тарпон»

Газеты

«Советский спорт», «Спорт-Экспресс», «Спортивная Москва», «Комсомольская правда», «Известия»

Выражаем благодарность за помощь в подборке материалов сотрудникам Центрального военно-морского музея, Государственного исторического музея, Музея истории Москвы, Государственного архива Российской Федерации, архива фотохроники ТАСС, Российской государственной библиотеки, Государственной публичной исторической библиотеки России

Именной указатель

- А**йвазян Е. 247, 252
Акименко В. 199, 201, 210, 211, 224
Аксенов К. 247
Александр I 25, 26
Александров К. 121, 138, 140, 150, 161, 211
Александров Н.А. 101, 122
Алексеев Р. 102, 116, 137, 138, 181, 245
Алексей Михайлович, царь 9
Аникин С. 110
Анисимов Ю. 161, 172, 197, 211, 241
Арбузов А. 192, 247, 253
Арнольд В.В. 85, 86
Архангельская Е. 140
Атрыганьев М. 32, 34
- Б**айдаков С. 163
Балашов А. 159, 199, 201, 203, 205, 207, 210, 211
Бальсевич А.К. 109
Балякин А. 256
Барановский К. 190
Баятян Р. 229
Бегунов М. 129
Безродный О. 135
Белосельский-Белозерский К.Э. 51
Белосельский-Белозерский Э. 83, 210, 211
Белоусов С. 121
Берд Франц 35
Березкин Д. 211, 224
Бертран А. 81
Бисенек И. 165
Бихлер В. 261
Благодарь 121
Бородинов С. 203, 211, 225, 226, 229, 243
Брандт, Карстен 9, 10
Браславец Е. 224
Браше Э. 83, 210, 211
Бриннер Л.Ю. 58
Будников А. 200, 207, 210, 211
Будников Б. 156, 198, 199, 200, 201, 205, 207, 210, 211
Бурлаков О. 261
Бутовский А.Д. 85
- В**асильев В. 201, 211
Вегман Г.Г. 112
Ветер К.И. 191
Вильде А. 195
Виноградов В. 92
Виноградов П.В. 44
Вооремаа Э. 195
Воронин В. 107
Востроносос А. 261
- Г**аврилов Д. 244
Гагарин Ю.А. 166-167
Гаращенко А. 263, 265
Гаращенко В. 267
- Гаращенко Д. 265
Гвоздѣв Е. 192, 234
Гейден А.Ф. 85, 87
Генке А.А. 121
Геддинг Г.Ф. 125
Гладков В. 227
Гольцов С. 258, 271
Гореликов П. 150, 151, 211
Горлов В. 159, 211
Горнов В. 249
Гохман М. 187
Грacheва И. 262
Грибанов Д. 211, 247, 257
Григорьев Н.В. 121, 153, 271
Грищенко А. 225
Груднин А. 261
Гусев В. 185
Гуныашов К. 229
- Д**ей, Томас Флеминг 43
Дерябин В. 184
Дитлов Н.С. 139
Дмитриева Л. 211, 247
Долгоруков И.М. 11
Дырдыра В. 198, 200, 210, 211
Дякин В. 163
- Е**горов М. 132
Ежков А. 233, 239, 240
Елфутина С. 189, 210, 211, 247, 252, 255, 258, 260, 261
Ермаков М. 221
Ермаков Н. 133, 150, 211
Екатерина I 9
Екатерина II 24
- Ж**еребцов О. 240, 248, 249
Жуков З.И. 94
Жуков С. 249
- З**авьялов К. 216
Загайнов А. 245, 247
Зайцева Г. 151
Замотайкин В. 201, 211
Заречский И. 181, 216, 245, 267
Звoryкин Д.Л. 138, 155, 156
Зеленин Д. 240, 242
Зубанов В. 198, 207, 211
Зыбин А. 206, 207, 208, 211
Зюзин С. 165
- И**ванов М. 256
Иванов О.Т. 222
Иванова Н. 211, 241
Ильин Б. 211
Ильин О. 203, 271
Ильина О. 252
- К**авос Ц.А. 38
Калинина Е. 249, 254, 256
Канский Е.В. 172
- Карпенко Г. 231, 271
Кириллюк Алиса 211, 247
Кириллюк Андрей 211, 224, 244
Киров С.М. 122
Киселев А.П. 101, 108, 169
Кислухина М. 255
Кистанов А. 247, 256
Климчинский И. 133
Коваленко В. 138
Коваленко Е. 224
Козлов В. 156
Козлова В. 261
Колокольцев М. 138
Кондаков А.Н. 153, 188, 233
Кондратьев Д. 261
Коновалов Ю. 211, 222, 223
Конюхов Ф. 228, 232, 271
Копылов Я. 135
Коровельский Д. 139, 271
Королев С. 97
Кравцов С. 211, 223
Кравченко Н. 189, 211
Крапивин В.П. 157
Кротова С.Н. 163, 220
Крутиков М. 211, 224
Крутских В. 211, 241, 261, 265
Крутских Диана 211, 241
Крутских Даниил 258
Кудрявцев Б.М. 142
Кузнецов П. 265
Кузовов С. 222
Кузьманов Э. 140
Кулик А. 252, 256
Кун Е.А. 44, 211
Кун Ю. 118
Куц В. 159
- Л**арионов О. 187, 225
Ларцева Т. 211
Лажин П. 245
Леонтьев В. 198, 201, 202, 205, 207
Леонтьев П.А. 117, 119, 121, 140
Лер А. 73
Летунов В. 163, 165
Левочкин А. 163
Линдхолм К. 210, 211
Липавский В. 256
Лисовенко И. 211, 241
Литау Н. 230, 247, 271
Лобанов-Ростовский А.Я. 28, 29, 34
Лобач-Жученко Б.Б. 99, 112, 114, 118, 120, 121, 271
Лобач-Жученко М.Б. 121
Логинов А. 244, 251, 258
Логутенко М. 241
- Лухманов Д.А. 105, 106, 271
Людевич Н.Ю. 100, 108, 114, 271
- М**акаров С.О. 45, 47, 79
Макулов А. 152
Малыгин С. 151
Манкин В.Г. 151, 159, 160, 161, 172, 196, 197, 198, 200, 201, 203, 206, 207, 271
Марков И.А. 66
Маслаченко В. 226
Маслов А. 243
Мельниченко А. 258
Матвеев И.П. 114, 132, 134, 150
Мельгунов К. 150, 211
Мержоев К. 249
Мертенс А.Ф. 66
Минеев А. 229
Митницкий Л.Я. 197
Мовчан В.Я. 112, 113
Москаленко Л. 210, 211, 223
Московцев С. 233
Музыченко А. 196, 206, 210, 211
Мурашев А. 245
Мурников В. 186, 225, 226
Мясников Н.А. 109, 114, 150, 151
- Н**азаров А. 249
Найдич С. 189
Наумов А. 129
Невзоровы А. и Е. 247
Некрасов А. 146
Немиров Б. 185, 213, 271
Неугодников Е. 240, 243, 255
Низовцев С. 251, 256
Николай I 27, 28, 50
Николай Александрович, цесаревич 28, 35, 37
Никуличев Д. 261
Новодерезжин Р. 151, 152
Новожеев Е. 247
- О**лсуфьев В.А. 51
Орехов Б. 185
Орлов С. 258
- П**антелеев Ю.А. 94, 95, 132, 271
Панченко Е. 227
Пастернак А.Л. 112
Пахольчик Е. 211, 223
Пелькин Ж. 110
Пери, Джон 76
Петр I 8, 9, 11
Пильчин В. 160, 161, 211
Пильчин Ю. 201, 203, 222
- Пинегин Т. 127, 130, 135, 138, 140, 150, 158, 159, 160, 161, 198, 210, 211, 225, 242, 271
Подвойский Н. 92
Познанский В.Ю. 38, 40, 41, 42, 43, 46, 60
Поленов В. 62, 63
Полонский Н. 135
Поляков Н. 200, 207, 210, 211
Попель В.Т. 173
Попов А.А. 47
Потапов А. 199, 200, 201, 211
Потапов В. 156, 198, 199, 200, 201, 203, 206, 207, 210, 257, 267
Потемкин И.С. 12, 23
Прибылов В. 156
Просихин В. 257, 265
Пузыревский В. 111
Пусэп Э.К. 168
Путятин Е.В. 31, 33
Пушницкий Н. 83, 210, 211
- Р**авлушко Ю. 263
Рахманов С.К. 121
Рвалов Л. 161, 211
Резникова Я. 264
Родионов А.Д. 210, 211
Романов Б. 258
Романов Н.И. 9
Рыбинцев К. 214
Рытов И. 262
Рябов А. 138
Ряйккенен Р. 191
- С**авицкий Д.В. 112
Самохин Д. 253
Саулов Н.В. 129
Сахаров Е. 140
Северянин И. 76
Сенаторов В.Ю. 241, 251
Сенаторов М.Ю. 233, 241
Сенаторов М. (младший) 255
Силкин В. 249
Симаков Е. 108
Симакова О. 108
Синебрюхов Н.П. 68
Синько Ю. 168
Ситников Ю. 216
Скалин И. 210, 211, 223
Скачков В. 151
Скорняков Э. 211, 241
Скудина Е. 211, 224, 241, 243, 245, 253
Смирнов И.К. 131
Созыкин П. 211, 257
Соколов Н. 265
Солдатов М. 245
Стайсон Э. 128, 211
Степаненко В. 185
Стернин В. 229
Стофорт П.П. 95
Строганов С.А. 37, 38
Стружилин А. 187, 218
- Т**ерехин Э. 189
Тихонов М. 244
Трейман К.В. 57
Тризна В. 133
Тынисте Тыну и Тоомас 210, 211, 223
Тюшкевич П. 242
- У**ловков О. 195
Ухин С. 138, 142, 163
Ушаков Ф.Ф. 24
- Ф**едорук А. 240, 245
Федорова Н. 258
Фирсов Ю. 257
Фортов В.Е. 249
- Х**абаров Б. 172, 198, 211
Харгровский А. 247
Хоперский О. 211, 222, 224, 241
Хорецкий С. 199, 203
- Ч**абан Ю. 165
Чайкин В.В. 163, 176
Чаус В. 247
Чебанюк А.М. 192, 193
Чегуров А. 249
Чернаенко И. 140, 151
Чесноков А. 258
Чкалов В. 117
Чудов В.В. 133
Чумаков А. 135, 138, 140, 150, 156, 211
Чуниховская И. 210, 211, 223
Чучелов А. 140, 159, 210, 211
- Ш**абанов Д. 210, 211, 223
Шаврин Ю. 151, 160, 211
Шайдуко Г. 211, 222, 242
Шалагин А. 244
Шапошников Р.Б. 121, 146
Шелковников А. 148, 156, 159, 160, 211
Шкаруба Е. 253
Шомакер И. 83, 210, 211
Штемпель В.Г. 51
Штернберг А. 233
Штиль Е. 258
Штраух Ф. 83, 210, 211
Шустов В.Н. 51, 52
Шустов С.Н. 51
Шутов Ф.В. 158, 159, 161, 210, 211
Шутова Н. 252
Щепкин В.Г. 112, 114, 122
- Ш**еголев Г. 168
Щербаков С. 231, 271
- Э**глайс А. 177
Эш Г.В. 38, 44, 63, 271
- Я**зыков В. 185, 216, 228, 231, 232, 254

Иллюстрации

5: А. Тронь/Yacht Russia; 8: allpainters.ru; 9: 24smi.org; 10: aria-art.ru; 11: invtur.com; 12: turambar.ru; 13/1: yachtrussia.com; 13/2: dvinatoday.ru; 14–15: ocean-regatta.ru; 16: А. Тронь/Yacht Russia; 17: scanmarine.ru; 18: А. Тронь/Yacht Russia; 19: yachtrussia.com; 20: peters1boat.ru; 21/1: diz-by.biz/lansere; 21/2: varyag-onego.ru; 22: ristikivi.spb.ru; 23: antiquebooks.ru; 24: ocean-media.su; 25: А. Тронь/Yacht Russia; 26–27: hermitagemuseum.com; 28: viktoriiako.livejournal.com; 29/1–2: Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов; 29/3: bigenc.ru; 30/1: журнал «Рулевой»; 30–2: Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов; 31/1: news4smart.ru; 31–2: ipro.ru; 32: Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов; 33: yachtrussia.com; 34: artchive.ru; 35/1–2: yachtrussia.com; 36: kvpor-rf.ru; 37: sailingunion.ru; 38/1–2 sailingunion.ru; 39: Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов; 40: pastvu.com; 41: classicyachtinfo.com; 42: esperclub.ru; 43/1: kliper2011.mirtesen.ru; 43/2: isycbg.ru; 44/1: журнал «Рулевой»; 44/2: kliper2011.mirtesen.ru; 45/1: wikiredia.ru/wiki; 45/2: myguidebook.ru; 46: lahtak.livejournal.com; 47/1: yachtrussia.com; 47/2: liveinternet.ru; 48: yachtrussia.com; 49/1–2: Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов; 50: kliper2011.mirtesen.ru; 51: brezhnevnews.ru; 52/1: pastvu.com; 52/2: forum.motolodka.ru; 53/1: yachtrussia.com; 53/2: журнал «Рулевой»; 54/1: yachtrussia.com; 54/2: experttur.com; 55/1: yachtrussia.com; 55/2: retroua.com; 56/1: mosprogulka.ru; 56/2: smolbattle.ru; 57/1: yachtrussia.com; 57/2: humus.livejournal.com; 58/1: yachtrussia.com; 58/2: tripwow.ru; 58/3: e-wiki.org; 59: liveinternet.ru; 60/1–2: nevesta.rost.pw:880; 61: yachtrussia.com; 62/1: birtherthinktank.wordpress.com; 62/2: artinheart.ru; 62/3: 2do2go.ru; 63/1: yandex.by; 63/2: oceansbridge.com; 63/3: yachtrussia.com; 64: forum.woodenboat.com; 65: polodearte.com; 66/1: yachtshipyard.wordpress.com; 66/2: sfyc.ru; 67/1: 8mr.spb.ru; 67/2: sonko.samregion.ru; 68/1: sttinfo.fi; 68/2: sailsandsea.fi; 69/1–2: yachtrussia.com; 69/3–4: Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов; 70: журнал «Рулевой»; 71/1: m.yandex.ru; 71/2: guardcrew.com; 72/1–2: yachtrussia.com; 73/1: barque.ru; 73/2: yachtrussia.com; 74: yachtrussia.com; 75/1: kg-rostov.ru; 75/2: oldsaratov.ru; 76/1: журнал «Рулевой»; 76/2: kronvestnik.ru; 77/1: smolbattle.ru; 77/2: luna-info.ru; 78: heymanyachts.com; 79: moovie.info; 80: журнал «Рулевой»; 81: журнал «Рулевой»; 82/1–2–3: mcprint.livejournal.com; 84/1–2–3: yachtrussia.com; 85: m.yandex.ru; 86–87–88–89: журнал «Рулевой»; 90: sail-friend.ru; 91: pechori.ru; 92: 8mr.spb.ru; 93: vityaz-strelna.ru; 94: evavilov.ru; 95/1: maxpark.com; 95/2: yachtshipyard.wordpress.com; 96: ihistorian.livejournal.com; 97/1: yacht-club.org.ua; 97/2: Павленко И./ТАСС; 98: vnikitskom.ru; 99: tunnel.ru; 100/1: parusniy-sport.org; 100/2: yachtshipyard.wordpress.com; 101/1: barque.ru; 101/2–3: knigaplus.ru; 102: fps-nn.ru; 103: cabinet-auction.com; 104/1: historysport.ru.ru; 104/2: yachtrussia.com; 105: pastar.ru; 106/1: barque.ru; 106/2: foundation-of-historic-boats.ru; 107/1: yachtrussia.com; 107/2: govza.ru; 108: yachtrussia.com; 109/1: yachtrussia.com; 109/2: barque.ru; 110/1: ok.ru; 110/2: culture.ru; 111: bigpicture.ru; 112/1: turbina.ru; 112/2: lemur59.ru; 113/1: golos.io; 113/2: yachtrussia.com; 113/3: lostgorod.ru; 114: sailingunion.ru; 115/1–2: abc.net.au; 116–117: yachtrussia.com; 118/1: pastvu.com; 118/2: kk.convdocs.org; 119/1–2–3: yachtrussia.com; 120: yachtrussia.com; 121/1–2: yachtrussia.com; 122: barque.ru; 123/1–2–3–4–5: russiainphoto.ru; 124: russiainphoto.ru; 125/1–2–3: russiainphoto.ru; 126: Заикин А./Yacht Russia; 127: yachtrussia.com; 128/1: sailingunion.ru; 128/2: golos.blog.ru; 129: yachtrussia.com; 130: yachtrussia.com; 131/1: pastvu.com; 131/2: yachtrussia.com; 132/1: barque.ru; 132/2: e-reading.club; 132/3: ctrl.info; 133: yachtrussia.com; 134/1–2: barque.ru; 135: barque.ru; 136/1–2–3: fps-nn.ru; 137/1–2–3–4–5–6: fps-nn.ru; 137/7: zvorykins.ru; 138/1: fps-nn.ru; 138/2: vakfinn.narod.ru; 139: sailingunion.ru; 140/1: vakfinn.narod.ru; 140/2: old.vfps.ru; 141: work-boat.ru; 142/1: yachtrussia.com; 142/2: old.vfps.ru; 143/1–2: yachtrussia.com; 144/1: pastvu.com; 144/2: sfyc.ru; 145/1: reforef.ru; 145/2: vexillographia.ru; 146/1: sail-friend.ru; 146/2: ok.ru; 146/3–4–5: yachtrussia.com; 147/1–2–3–4: yachtrussia.com; 148: yachtrussia.com; 149: yachtrussia.com; 150/1: finnclass.ru; 150/2: sailoroftheyearspb.org; 151/1: budupomnit.ru; 151/2: parusniy-sport.org; 152/1: yachtrussia.com; 152/2: 1rpu.ru; 153/1–2–3: yachtrussia.com; 154/1: yachtrussia.com; 154/2: wtf-magazine.com; 154/3: pastvu.com; 155/1–2–3: pastvu.com; 156/1: finnclass.ru; 156/2–3: yachtrussia.com; 156/4: pastvu.com; 157/1: mobile.twitter.com; 157/2: gosobzor.ru; 158/1–2: peopletlife.ru; 159: peopletlife.ru; 160: visualrian.ru; 161: mobile.twitter.com; 162/1–2: yachtrussia.com; 163: yachtrussia.com; 164: yachtrussia.com; 165/1–2: yachtrussia.com; 166: yachtrussia.com; 167: yachtrussia.com; 168/1: yacht-club.org.ua; 168/2: oldvladivostok.ru; 169/1–2: yachtrussia.com; 169/3: yachtshipyard.wordpress.com; 170: etoretro.ru; 171: m.fotostrana.ru; 172: yachtrussia.com; 173/1: parusniy-sport.org; 173/2: sailingunion.ru; 174: yachtrussia.com; 175: izhig.ru; 176: yachtrussia.com; 177: finnclass.ru; 178: pastvu.com; 179: Паже У./ТАСС; 180: habinfo.ru; 181: Папыса Тольятти; 182: yachtrussia.com; 183: primamedia.ru; 184–185: yachtrussia.com; 186: Вайнштейн И./ТАСС; 187/1: yachtrussia.com; 187/2: Смольский С./ТАСС; 188/1: yachtrussia.com; 188/2: fps-nn.ru; 189/1–2–3: yachtrussia.com; 190: Кошевой В./ТАСС; 191: yachtrussia.com; 192/1–2: yachtrussia.com; 192/3: stormcrew.ru; 193: ramseseno.livejournal.com; 194: yachtrussia.com; 195/1: Кузнецов П./ТАСС; 195/2: yachtrussia.com; 196: Венделин Ю., Кузнецов П., Рудько В./ТАСС; 197: yachtrussia.com; 198: yachtrussia.com; 198/2: finnclass.ru; 199/1: visualrian.ru; 199/2: sail-friend.ru; 200/1: sevastopol.ws; 200/2: rusyf.ru; 200/3: yachtrussia.com; 201: ru.wikipedia.org; 202: Шулепов Е./ТАСС; 203: vakfinn.narod.ru; 204: Венделин Ю., Кузнецов П., Рудько В./ТАСС; 206/1: yaplaka.com; 206/2: wwportal.com; 207: yachtrussia.com; 208/1: finnclass.ru; 208/2: sites.google.com; 209: sportrbc.ru; 210: yachtrussia.com; 212: yachtrussia.com; 213: andreymolodec.meshok.ru; 214: up.mk.ua; 215: barque.ru; 216: Беляков С./ТАСС; 217: Денисов Р./ТАСС; 218/1–2: barque.ru; 219: Денисов Р./ТАСС; 220: yandex.ru; 221: savebest.ru; 222: Чумичев А./ТАСС; 223/1: m.maaleht.delfi.ee; 223/2: yachtshipyard.wordpress.com; 224: parusniy-sport.org; 225: Чохонелидзе И./ТАСС; 226: yachtrussia.com; 227/1: bolshoisport.ru; 227/2: sailinganarchy.com; 227/3: bolshoisport.ru; 228/1: Фотохроника ТАСС; 228/2: liveinternet.ru; 229: Папыса Тольятти; 230: baskcompany.ru; 231: barque.ru; 232–1: yachtrussia.com; 232/2: mywaymag.ru; 233/1: yachtrussia.com; 233/2: mir.karelia.ru; 234: sail-friend.ru; 235/1: mys.ru; 235/2: yachtrussia.com; 235/3: rgo.ru; 236/1: umbest.ru; 236/2: dstu.ru; 236/3: Завьялов Ф./ТАСС; 237/1: yachtrussia.com; 237/2: yachtrussia.com; 238–269: архив Yacht Russia

Также использованы фото из архивов Геннадия Назарова, Олега Голобородько, Алексея Макулова, Нижегородской федерации парусного спорта, Федерации парусного спорта Самарской области, яхт-клубов «7 футов» (Владивосток), «Водник» (Москва), «Спартак» (Москва)

Оглавление



8	Глава 1 В начале славных дел
22	Глава 2 Царская милость
36	Глава 3 Вход разрешен
48	Глава 4 Московский размах
64	Глава 5 Гоночная лихорадка
78	Глава 6 Шведский рубеж
90	Глава 7 На волосок от гибели
102	Глава 8 Нам нет преград!
126	Глава 9 Испытание на прочность
148	Глава 10 Обратная сторона медали
174	Глава 11 Подъем переворотом
196	Глава 12 Пик формы
212	Глава 13 Мертвая зыбь
238	Глава 14 Новые времена