Министерство спорта и туризма Республики Беларусь

Минское отделение ОО «РТСС»

Турклуб «ВОЛАТ» ОАО «МЗКТ»

Отчет

о водном путешествии «Научно-практическая экспедиция – реконструкция по реке Свислочь на судах-копиях – репликах парусно-гребных лодок при научно-методической поддержке Республиканской лаборатории историко-культурного наследия «ГНУ Центр исследований белорусской культуры, языка и литературы НАН Беларуси»» Минской области Республики Беларусь по маршруту: г.Минск - р.Свислочь – Осиповичское вдхр – г.Минск, совершенном группой туристов турклуба «ВОЛАТ» в период с 27 июня по 2 июля 2020 года.

Руководитель группы:
Сергейчук Евгений Александрович
Адрес руководителя:
220102, г.Минск,
ул.Варвашени,
дом 14 кв.16,
+375 29 176 37 88.

Минск – 2020

Содержание

I. Справочные сведения

1.1.	Проводящая организация	3
1.2.	Место проведения	3
1.3.	Параметры маршрута	3
1.4.	Подробная нитка маршрута	3
1.5.	Определяющие препятствия	3
1.6.	Место нахождения отчета	3
1.7.	Список группы и фото	4

II. Планирование и прохождение маршрута

2.1.	Общая идея похода, тактико-техническое построение маршрута	7
2.2.	Аварийные выходы с маршрута	7
2.3.	Изменения маршрута и их причины	7
2.4.	График движения (фактический)	8
2.5.	Техническое описание прохождения группой маршрута	10
2.6.	Итоги путешествия	16

I. Справочные сведения

1.1. Проводящая организация: Турклуб «ВОЛАТ» ОАО «МЗКТ»

1.2. Место проведения : Минская область РБ.

1.3. Параметры маршрута:

Вид	Протяженность активной части путешествия, км	Продолжительность		Сроки проведения
		общая	ходовых дней	
водный	61	6	6	27.06-02.07. 2020г.

1.4. Подробная нитка маршрута:
г.Минск – г. Пуховичи – р.Свислочь – Осиповичское водохранилище - г.Минск.

1.5. Определяющие препятствия маршрута:
Низко нависающие деревья, мосты, линии электропередач .

1.6. Отчет в письменном и электронном виде хранится у Сергейчука Е.А., г.Минск, ул.Варвашени, 14 кв.16, дом.тел. +375 29 176 37 88.

1.7.Поход рассмотрен МКК Минска

1.8. Список участников группы

№ п/п	Ф и о	Год рожд.	Туристская подготовка	Домашний адрес, телефон	Обязанности в группе
1.	Сергейчук Евгений Александрович	1990	3-у,р. Белый Черемош	г.Минск, ул. Варвашени, 14-16, тел. +375 29 176 37 88	руководитель, капитан
2.	Андреев Дмитрий Викторович	1989	1-у,р. Птичь	г. Минск	матрос-загребающий, летописец
3.	Мардович Артем Геннадьевич	1984	1-у,р. Птичь	г. Минск	матрос-загребающий
4.	Секацкий Ардрей Петрович	1979		г. Минск	матрос
5.	Шешко Сергей Павлович	1979		г. Минск	матрос
6.	Каракуша Александр Витальевич	1985	1-у,р. Птичь	г. Минск	Вперёдсмотрящий
7.	Бруханчик Олег Иванович	1980	2-у, р. Воньга	г. Минск	старпом, капитан
8.	Сущий Андрей Леонидович	1980	3-у,р. Белый Черемош	г. Минск	матрос-загребающий
9.	Миронов Михаил Владиславович	1981	2-у, р. Воньга	г. Минск	матрос-загребающий
10.	Бадюля Дмитрий Сергеевич	1984	1-у,р. Птичь	г. Минск	матрос
11.	Шулькевич Александр Анатольевич	1988		г. Минск	матрос
12.	Высоцкая Светлана Ивановна	1961		г. Минск	Вперёдсмотрящий
13.	Гуйдо Максим Юрьевич	1996		г. Минск	капитан
14.	Ермоленко Ольга Александровна	1973		г. Минск	матрос, фотограф

Сергейчук Е.А.	Андреев Д.В.	Мардович А.Г.	Секацкий А.П.
Гуйдо М.Ю.	Ермоленко О.А.		

Шешко С.П.	Каракуша А.В.	Бруханчик О.И.	Миронов М.В.
Сущий А.Л.	Бадюля Д.С.	Шулькевич А.А.	Высоцкая С.И.

II. Планирование и прохождение маршрута.

2.1. Общая идея похода, тактико-техническое построение маршрута

Путешествие организован турклубом «ВОЛАТ» ОАО «МЗКТ» при научно-методической поддержке Республиканской лаборатории историко-культурного наследия «ГНУ Центр исследований беларуской культуры, языка и литературы НАН Беларуси»»

Основная цель: совершить водное путешествие по одному из маршрутов «Путь из варяг в греки», подтвердив практическим путем летописные упоминания данного маршрута, зафиксировать ходовые и грузоподъемные характеристики килевых парусно-гребных лодок, изготовленных клубом исторической реконструкции «Волат» по археологическим находкам из культурных слоев 9 века.

В предпоходный курс теоретических и практических занятий входило: изучение маршрута и его особенностей; путей подъезда и отъезда; оформление маршрутной документации; распределение основных обязанностей в группе; детальное рассмотрение перечня личного и группового снаряжения; составление меню и раскладки продуктов, их покупка и расфасовка; комплектация ремнабора, медаптечки и т.д.

Все ночлеги планировалось организовать в полевых условиях для приобретения соответствующего опыта жизнеобеспечения.

Физическая трудность маршрута должна соответствовать уровню физической подготовленности участвующих в походе туристов разного возраста.

При разработке маршрута учитывались наличие удобных подъезда и отъезда, время похода, транспортные расходы, освоенность маршрута (наличие картографического материала, географических и технических описаний), заселенность и связанные с этим условия безопасности при прохождении маршрута.

Для обеспечения безопасности на маршруте все участники имели спасжилеты, байдарка имели профилактику по стрингерам и кильсонам, снабжены обвязками и чалками, ёмкостями плавучести.

Все участники были ознакомлены с Правилами проведения туристских спортивных походов, Природоохранным кодексом туриста.

2.2. Аварийные выходы с маршрута

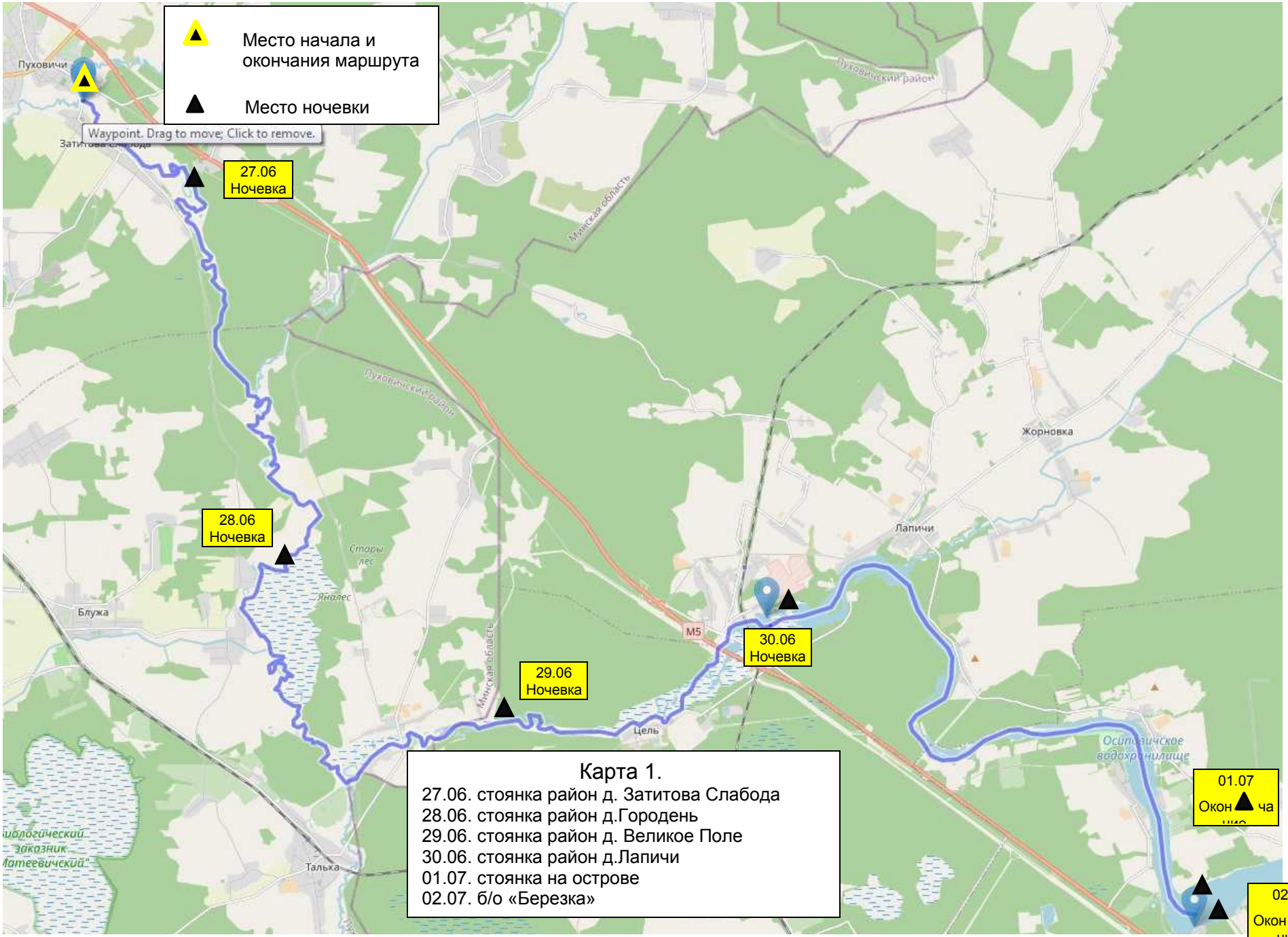
Имея полноценный картографический материал и опыт ориентирования, а также прошлый опыт руководителя и участников путешествия, осуществить аварийный выход с маршрута группа могла в любой точке.

2.3. Изменения маршрута и их причины.

Не было.

2.4. График движения

№	Дата	День пути	Участок маршрута	Метеоусловия	Способ передвижения	Км	Краткая характеристика пути
1.	27.06	1	г. Минск – аг.Пуховичи – д. Затитова Слабода	Облачно, ночью гроза	Авто, сплав	4	Чистое русло
2.	28.06	2	д. Затитова Слабота– д.Городень	Солнце, гроза	Сплав	14	Чистое русло
3.	29.06	3	д. Городень– д. Великое Поле	Пасмурно, дождь, сильный ветер	Сплав	14	Чистое русло
4.	30.06	4	д. Великое Поле– д. Лапичи	Солнечно, сильный ветер	Сплав	10	Чистое русло
5.	01.07	5	д. Лапичи – безымянный остров	Солнечно, сильные порывы ветра	Сплав	18	Водохранилище
6.	02.07	6	безымянный остров – б/о «Березка»	Солнечно	Сплав, авто	1	Водохранилище
				Итого активным способом передвижения:	61		



Карта 1.

27.06. стоянка район д. Затитова Слабода
28.06. стоянка район д.Городень
29.06. стоянка район д. Великое Поле
30.06. стоянка район д.Лапичи
01.07. стоянка на острове
02.07. б/о «Березка»

2.5. Техническое описание прохождения группой маршрута

27.06.2020г..

13.00. Прибыли на мост в а.г. Пуховичи для разгрузки суден.

14.00. Неполные экипажи судна «Кречет» и «Волат» сплавили вниз по течению на 4 км к месту ночлега.

15.00. Становимся на ночёвку, собираем байдарку, устанавливаем парусное вооружение и такелаж на судна, распределяем общественное имущество по экипажам.

Физическое и морально-психологическое состояние группы отличное.

Отбой по желанию. Ночью прошла гроза.

Фото 1	Фото 2

28.06.2020г. Карта 1

6.00. Подъем, готовка завтрака, откачка воды из суден, паковка имущества, обновление запаса воды.

10.00. Выход на маршрут. Солнечная погода. Команды в предвкушении и чувствуется легкая тревога, т.к. в походном режиме суда еще не использовались. Не известно – влезет ли все имущество на суда. Влезло.

12.00. Начались периодически дожди, грозы, яркое солнце.

13.00. Обеденный перекус на воде. Команды «Волота» и «Кречета» освоились с управлением, начала появляться синхронная работа с веслом.

15.00. Прибыли на место ночлега: луг с одиноким большим дубом и высоким берегом. Команда отработала разгрузку суден в стесненных условиях. Закончились грозы и выглянуло солнце.

Обустраиваем лагерь вдали от дуба, т.к. в ходе фотосессии было обнаружено гнездо шершней, натягиваем тент, готовим ужин, сушим вещи. Команда чувствует себя хорошо, обсуждает ходовой день, производится рокировка загребающих. Как выяснилось: вес и размер гребца не влияет на ориентацию судна, но на ходовые

качества очень сильно влияет темперамент гребцов.

Отбой по желанию.

Прошли 14 км

Средняя ходовая скорость: 4 км/ч

Весь маршрут пройден на веслах

Загрузка одного судна: в районе 1 т (экипаж, имущество)

Качественное рулевое управление судном появляется при скорости более 3 км/ч

Вперёдсмотрящий: особо ничем не занимался, т.к. обзор с капитанского места позволял видеть объективно маршрут и вовремя корректировать траекторию движения. На «Кречете» от скуки развернулся лицом в сторону команды и вязал шапочку. На «Волате» просто доставал команду своим бесконечным текстом.

Фото 3

Фото 4

Фото 5

Фото 6

29.03.2020г. Карта 1.

7.00. подъем, готовка завтрака, паковка имущества по судам, откачка воды, утренняя рыбалка. Команда настроена позитивно на ходовой день. На «Кречете» вперёдсмотрящий сразу сел лицом в сторону команды, на «Волате» просится пересесть на место матроса.

10.00. Выход на маршрут. Солнечная погода. Легкий ветерок.

12.30. Обеденный перекус на воде.

15.20. Прибыли на место ночлега. Вечером пошел дождь. После разгрузки суден, «Волат» ушел вверх по течению на родник пополнять запас пресной питьевой воды. «Кречет» ушел в набег на ближайший магазин.

Обустраиваем лагерь, натягиваем тент, готовим ужин, вечерняя рыбалка. Вперёдсмотрящий из команды «Волат» делает из подручных материалов весло - «глушилка для бобров». Вечером у костра обсуждение количества усов у сома (мы одного маленького поймали и отпустили, а количество усов не посчитали). Командв «Волата» замышляет коварный план «как избавиться от вперёдсмотрящего».

Отбой по желанию.

Прошли 14 км.

Весь маршрут прошли на весле.

Сравнительная характеристика ходовых свойств и остойчивости загруженного судна и пустого (неполной командой) привела к умозаключению: в случае выхода на воду с неполной выкладкой необходимо догружать в судно 500 кг балласта. На скорость это не влияет, а на управляемость и остойчивость – очень сильно.

Вперёдсмотрящий на «Волота» почувствовал свою необходимость на одном небольшом завале - заводил нос, что и придало ему сил и надежды для изготовления весла «глушилка бобров» по личной инициативе.

Фото 7	Фото 8

Фото 9	Фото 10

30.03.2020г. Карта 1.

6.00. подъем, готовка завтрака.

9.00. Отбой по желанию, т.к. идет дождь и время старта перенесли ближе к обеду (получена оперативная информация от синоптиков о прекращении дождя в районе 11 часов).

12.00. Выход на маршрут. Солнечно, ветрено. На длинных прямых участках подняли парус. Обзор маршрута с места капитана ухудшился, у вперёдсмотрящего появилась работа. Автомобильный мост в районе д. Лапичи прошли только после демонтажа мачты. Там же сделан набег на магазин.

15.00. Прибыли на место ночлега. Погода солнечная.

Обустраиваем лагерь, натягиваем тент, готовим ужин, сушим вещи, вечерняя рыбалка.

Прошли 10 км, из них под парусом – 4.

Максимальная скорость под парусом – 7,5 км/ч

Как показала практика – под парусом можно проходить повороты до 70 градусов.

Фото 11	Фото 12
Фото 13	Фото 14

.

01.07.2020г. Карта 1.

6.00. подъем, готовка завтрака, паковка имущества по судам. Определение направление ветра при помощи мокрого пальца. Команда в очень хорошем настроении – ветер попутный на протяжении 6 км (экспедиция стояла у начала водохранилища).

9.00. Выход на маршрут. Солнечно, легкий ветер, который не наполняет парус. Команда с нытьем ждала полчаса ветра, а потом взялась за весла.

10.00. Поднялся сильный ветер, команды с радостью развернули паруса.

13.00. Ветер становится сильно боковым, капитаны принимают решение уходить в подветренный берег.

14.00. Остановка на обед, лежание на ровной проворности.

14.30. Продолжение маршрута вдоль берега.

15.30. Ветер становится попутный, до острова остается 1 км.

16.00. Прибыли на остров – место ночлега. Обустраиваем лагерь, натягиваем

тент, готовим ужин. «Волат» уходит за дровами и водой на б/о «Березка».

Отбой по желанию.

Прошли 18 км, из них 6 под парусом.

Максимальная скорость – 9 км/ч.

Получен опыт хождения галсом и против ветра (скорость против ветра в полном упоре на весле – 2км/ч)

Фото 19	Фото 20
Фото 21	Фото 22

02.07.2020г. Карта 1.

7.00. подъем, готовка завтрака, паковка имущества по судам.

9.00. Выход на маршрут. Солнечно.

09.20. Прибыли на б/о «Березка», приступили к разгрузке, переводу суден ко временному хранению на берегу.

11.30. Выезд в г.Минск

Фото 23	Фото 24
Фото 25	Фото 26

2.6. Итоги путешествия.

Маршрут оказался весьма насыщенным и интересным.

Фактический график движения совпал с запланированным и т.д.

Обошлось без травм и поломок снаряжения.

Цели научно-практической экспедиции команда достигла в полной мере. Сняты ходовые характеристики как на веслах, так и под парусом. Определен оптимальный экипаж для дальнейших исследований (5 человек, т.к. необходимости в вперёдсмотрящим как таковой нет. Его исключение из команды дает дополнительное место для багажа и маневра по судну). Дневной переход возможен до 25-30 км (неспортивный режим) с часовой остановкой на обед (выпрямить спину, размять ноги). Командой получен уникальный опыт управлением килевыми парусно-гребными лодками, сделанными по находкам из культурных слоев 9 века.

Средняя скорость на весле: 4 км/ч;

Максимальная скорость на весле: 6 км/ч;

Максимальная скорость под парусом (порывы ветра до 15 м/с): 9,5 км/ч;

Средняя скорость под парусом: 6 км/ч;

Минимальная ширина русла:10 м;

Минимальная глубина:0,5 м;

Управляемость рулевым веслом: после 3 км/ч;

Минимальная загрузка (для хорошей управляемости и остойчивости): 500 кг;

Объем багажа: 1400 дм.куб (литров);

Взятый в поход набор продуктов позволил организовать 2-х разовое горячее питание и сытный быстрый обеденный перекус.

Поход в большой степени способствовал установлению здорового образа жизни (рациональное питание, большая физическая нагрузка, благоприятный психологический микроклимат в группе и т.д).

Хорошей организации привалов и биваков на маршруте способствовал ответственный подход к комплектации личного и бивачного снаряжения.

Участники путешествия старались максимально соблюдать Природоохранный кодекс туриста и надеются, что они нанесли Природе минимальный вред.

Килевые парусно-гребные суда «Волат» и «Кречет» построены участниками клуба исторической реконструкции «Волат» при поддержке ОАО «МЗКТ» в 2019 году. Длинна 6 м, ширина 2, высота мачты 4,5 м, площадь паруса 4,9 кв.м; Сухой неснаряженный вес – 220 кг, снаряженный 260 кг. Материал изготовления – ель, техника соединения бортовой доски – на железные заклепки.