

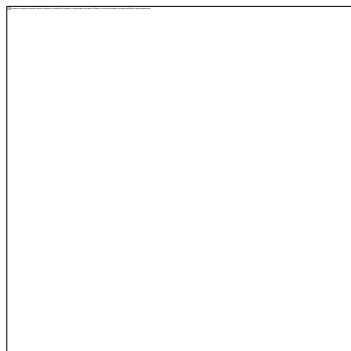
ВИКТОР ЯЗЫКОВ - И МОРЕПЛАВАТЕЛЬ , И ПЛОТНИК

А началось все в маленьком поселке на берегу Черного моря в начале 50-х гг. прошлого века. Виктор Языков видел, как его отец на приусадебном участке их дома распаривал доски (пояса) для ремонта маленькой гребной лодки (тузика). После этого доски изгибались, чтобы плотно, без зазоров их можно было вставить на место сгнивших частей обшивки корпуса. Подробнее делалось это следующим образом. Доски чуть больше необходимого размера летним утром укладывались в длинную узкую яму примерно в 0,5 м глубиной на свежесрезанную траву и лопухи, сверху тем же забрасывались и поливались водой. К середине дня температура в яме повышалась, а к вечеру доски распаривались до такого состояния, что их легко можно было изгибать одновременно в 3 плоскостях. Как говорит Виктор: «Думаю, этот способ изобрел отец, поскольку родился в крестьянской семье и хорошо знал, как сильно нагревается компост в теплый солнечный день. Потом этот тузик стал для меня первым настоящим корабликом, на котором началось знакомство с морем, и пришло четкое ощущение того, что нет ничего прекраснее в этой жизни, чем свободное плавание под парусами по морям и океанам».

Прошли годы, Виктор приобрел мореходные навыки, опыт строительства плавсредств, а главное, у него появилась идея пересечь океан на яхте, построенной собственными руками. Это была сверхзадача, но она возникла не на пустом месте. Виктор почувствовал в себе изобретательский, кто говорит зуд, кто потенциал, но это был, скорее всего, огонь, который необходимо было направить в нужном направлении. Из всей истории изобретательства мы знаем, что постановка сверхзадачи - наиважнейшее условие достижения наивысшего результата. Необходимость этого условия отмечал еще Никола Тесла - один из величайших изобретателей всех времен и народов. Были у Виктора встречи с учителями, строившими яхты. Он многому у них научился, но и недостатки отмечал. В этой статье мы не можем подробнее говорить о том, с чего все началось, иначе мы не дойдем до Джорджа Буша.

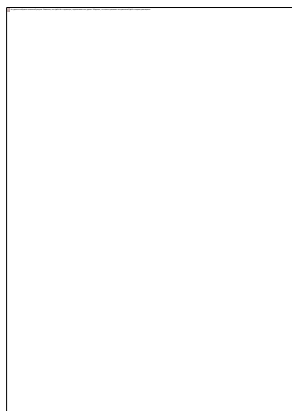
В конце 80-х гг. прошлого века Виктор приступил к постройке своей первой океанской яхты (фото 1). Изучая технические достижения знаменитых предшественников, он заметил, что шпангоуты не очень плотно прилегают к обшивке корпуса яхты. Шпангоут - это деталь поперечного набора яхты, который создает и поддерживает форму и прочность обшивки ее корпуса изнутри. А так как профиль корпуса от кормы к носу меняется, то каждый шпангоут имеет индивидуальную и очень

сложную форму, часто изогнутую в 3 плоскостях. При этом от его качества зависят и прочность, и живучесть яхты. Обычно судостроители, подобно древним мореходам, распаривают шпангоуты в кипятке. Однако кавказский дуб по прочности значительно превосходит равнинный и распаривание его при 100° не дает нужного результата. Первым важным изобретением Виктора при строительстве океанской яхты был



необычный способ изготовления шпангоутов и устройство для его осуществления. Оно представляло собой нержавеющую трубу, запаянную с одной стороны и имеющую овальную крышку с другой. В нем имелся интегральный термометр и датчик давления. В трубу наливалась вода, в строго определенном количестве для каждого шпангоута, закреплялась его заготовка в нужном месте, а снаружи внутри овального отверстия вставлялась надежно закрывающая его овальная крышка. Далее шел нагрев воды, и заготовка выдерживалась при высоком давлении пара. Режимы подбирались на основании сотен экспериментов, чтобы распаренную древесину можно было успеть изогнуть с помощью специальных приспособлений и закрепить на обшивке внутри корпуса. При этом слишком перепарить древесину было нельзя, так как она могла потерять свои прочностные свойства.

Первая проблема была решена. Вторая - какой материал выбрать для обшивки корпуса, а главное, где его взять. Следует заметить, что Виктор не является «упертым» изобретателем, который идет к своей цели, все разрушая на своем пути. Он слушает подсказки и двигается вперед с минимальными турбуленциями вокруг. Этот фундаментальный подход будет развит далее в стройную философскую теорию взаимодействия с окружающим миром. Так вот, недалеко от Лазаревского, где Виктор тогда жил, в горах прорубалась просека через каштановую рощу, а стволы побросали в труднодоступные места. Получилась целая эпопея: забрать в горах стволы, доставить их на пилораму, а потом доски - к берегу моря. Как изобретатель с 30-летним стажем скажу: на этих работах можно было бы защитить не один десяток изобретений.



Итак, доски добыты, шпангоуты изогнуты, корпус готов (фото 2), теперь необходимо его защитить стеклотканью. Основной неприятностью при этом являлись пузыри, которые образовывались в процессе полимеризации эпоксидной смолы под стеклотканью. Во всех учебниках, в том числе и зарубежных, прочитанных к тому времени Виктором, рекомендовалось пузыри вырезать, а дыру заклеивать, что, однако, снижало прочность корпуса. И тут родилось гениальное изобретение. Создатели яхт давно заметили, что от температуры окружающей среды при оклейке корпуса

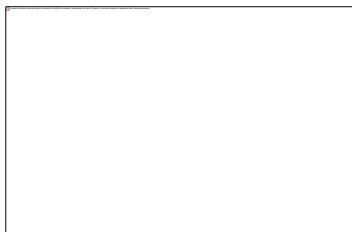
зависит количество и размер пузырей. И опять Виктор применил свой метод гармоничного сосуществования с окружающим миром. Подготовительные работы начинались теплым летним утром, обмазка корпуса эпоксидной смолой шла днем, в самую жару, когда древесина имеет максимальное газовыделение. А накладка стеклоткани и полимеризация клея происходила к вечеру, при понижении температуры и «всасывании» остатков газов, растворенных в смоле, внутрь дерева. Удивительный результат: пузыри пропали!

Следующий важнейший элемент яхты - мачта. Шел 1990 г. СССР рушился, вокруг валялись не только стволы каштана, но и алюминиевые трубы, которые раньше были в системе орошения. И вот одну ненужную трубу Виктор притащил с поля, вальцами придал ей эллиптический профиль, добавил необходимые элементы и мачта была готова. Много чего было еще изобретено: и киль, наполненный

свинцом, который Виктор таскал в рюкзаке со свалки, и уникальный способ покраски, и оригинальные крепежные элементы. Многие помнят пустые полки магазинов, и изобретателю оставалось только надеяться на себя и оттачивать смекалку. Наконец яхта «Лагуна» была готова, можно отправляться в путь.

Виктор вспоминает: «Ушли из Сочи 8 ноября 1991 г., пережив ураган в Средиземке и пять, благо попутных, штормов в Атлантике. Но самое серьезное испытание ожидало в ревушем зимними штормами Бискае, одном из наиболее суровых участков Мирового океана, по единодушному мнению моряков, прошедших эти воды. Дату прихода в Англию, Портсмут, 21 декабря 1991 г. потом многие годы праздновал как второй день рождения. Английский иммиграционный офицер сообщил нам о том, что страна, из которой мы ушли, - могучий и нерушимый союз республик свободных - приказала долго жить.

А 7 июня 1992 г. «LAGYNA BRITISH FRIENDLY» стартовала в трансатлантической гонке одиночек (фото 3) «Europe 1 STAR 92». Название яхты стало длиннее в знак благодарности многочисленным английским друзьям за их бескорыстное участие и поддержку.



Из 80 стартовавших яхт не дошло до финиша из-за сложных погодных условий около половины, а мы пришли в Ньюпорт, штат Род Айленд, 4 июля, в День независимости - главный праздник страны».

Следует заметить, что выживание в экстремальных ситуациях, и не только морских, - это постоянное решение сложных технических задач в условиях цейтнота. Врожденный изобретательский дар Виктора и здесь оказал ему неоценимую услугу.

Наконец Виктор в Америке «стране осуществления мечты». А мечтал он в то время поставить на яхту настоящий дизель. Двигок японского производства Yanmar он с помощью друзей нашел быстро и за 500 долл. приобрел. Вызвал мастера для установки. Пришел дядька с усамы, довольный, самоуверенный, глянул внутрь, а там ничего для установки двигателя нет - ни посадочного места, ни отверстия под вращающийся вал, ничего. Дядька рот открыл да так с открытым и ушел. Пришлось Виктору одному затащить движок, изобретать установочное место, подкладывать, подпиливать, а главное, сверлить отверстие в корпусе для прохода вала, вращающего винт. Ошибиться с осью отверстия было нельзя, представьте себе, что отверстие смотрит вбок, так яхта по кругу и будет ходить всю жизнь.

Друзья достали электродрель, и Виктор вручную начал сверлить корпус, хорошо помогла физическая подготовка морского спецназа в армии. Когда отверстие было готово, он взглянул внутрь корпуса и увидел стык внутренней обшивки, который шел ровно посередине корпуса, т.е. отверстие было выполнено как надо. Кому-то особенно запомнилось впервые увиденное обнаженное женское тело, кому-то глаза цветочницы из «Огней большого города», кто-то не может забыть картину «Крик» Мунка. А у Виктора до сих пор стоит перед глазами эта ось симметрии в отверстии под вал двигателя. За такими делами дни шли незаметно для Виктора, но их заметила американская иммиграционная служба и попыталась, несмотря на паспорт моряка, посадить Виктора в тюрьму. Вдобавок его жене Людмиле, которая осталась в Англии, не давали американскую визу. Обстановка накалялась.

За техническими подробностями мы забыли упомянуть, что в Америке как нигде ценят уникальные человеческие достижения, а Виктор первый из русских пересек на своей яхте океан, да еще с отличным гоночным результатом. Пресса была заполнена статьями о нем, его знали чуть ли не в каждой американской семье. Да еще его друг, яхтсмен Джон Девю, оказался зятем генерала Джорджа Паттона, сына генерала Паттона, главного героя Америки времен Второй мировой войны. При этом и сын, и отец слыли заядлыми яхтсменами. Джордж увидел яхту Виктора и не мог поверить своим глазам, что такое можно сделать собственными руками из подручных материалов. Он снимает трубку, набирает номер Буша и говорит: «Что за дела, уникального человека, да и еще о котором говорит вся Америка, хотят посадить в тюрьму». Буш звонит начальнику иммиграционной службы штата Род Айленд, который как раз выступал на суде против Виктора. А мы дадим слово подсудимому: «Да, в этот момент на начальника иммиграционной службы было больно смотреть. А в американском законодательстве имеется пункт Humanitarian Parol, по которому человека, нарушившего закон без всякого злого умысла и не принесшего никому вреда, наказывать, вообще-то, нездорово. И тут еще один наш американский друг, который принимал самое активное участие во всем этом процессе, Джо Брито, быстренько, захватив бумаги по нашему делу, полетел в Англию за Людмилой. «Конкорд», на котором они прилетели в аэропорт Джона Кеннеди, встречала съемочная группа NBC, она же за две недели до этого сделала репортаж о нашей истории, прошедший в праймтайм и поднявший волну по всей Америке».

Следует заметить, что в то время заканчивался президентский срок Буша, а рейтинг его катастрофически падал. И вот после вмешательства в дело Виктора он стал упрочнять свои позиции и чуть не выиграл выборы. Хорошо еще, что американцы не имели полного представления о степени разрухи в нашей стране, где гвоздя нельзя было купить, а то глядишь, стал бы наш Виктор американским президентом.

Д. Соколов

(с) Журнал Изобретатель и Рационализатор.

(с) <http://www.i-r.ru/>