



# **ОЧЕРКИ ПУТЕШЕСТВИЙ КАТАМАРАНА «КУСЬ»**

## **Эпизод 4. КАРСКОЕ МОРЕ**

Москва

2025 г

## Оглавление

1. Справочные сведения о маршруте .....	3
2. Заметки и впечатления .....	10
3. Как падают мачты .....	84
4. Снаряжение и материальное обеспечение похода.....	86
5. Оформление документов.....	94
6. График движения по маршруту .....	96
7. Выводы и рекомендации .....	97
8. Список приложений.....	99

# 1. Справочные сведения о маршруте

Дисклеймер. Этот небольшой очерк в вольной форме описывает технические детали, быт и впечатления экипажа катамарана «Кусь» от поездки на Карское море в июле 2025г. На полноту и фактологичность он не претендует, но может оказаться полезен для всех любителей путешествий. При использовании в коммерческих и иных подобных целях просьба [связаться с капитаном](#). С дополнительными подробностями, фото и видео можно ознакомиться и задать свои вопросы в нашем ТГ-Канале [«13 морей России»](#) или на [сайте команды](#).

## 1.1. Цели похода и выбор маршрута

Команда катамарана «КУСЬ» продолжает открывать для себя моря и океаны России, особенно нежно любя путешествия в полярные регионы страны. Сама идея похода на остров Вайгач не один год манила экипаж, а капитана так вообще больше 20 лет. После парусных путешествий на Белое (дважды 2022г, 2024г) и Баренцево моря (2023г) мы недолго раздумывали над выбором региона путешествия, хотя в какой-то момент практически изменили Арктике с Японским морем. Но жеребий был брошен (в буквальном смысле) и зимой 2024 года мы начали подготовку к походу в Карское море, где прежде ещё не бывали.

Все северные моря, за исключением указанных выше, можно отнести к труднодоступным и малопосещаемым путешественникам, тем более парусными туристами. Карское море в районе Югорского полуострова показалось нам наиболее доступным (ха-ха!) с точки зрения возможной логистики и стоимости самой поездки. Как альтернативное направление похода в Карское море, нами рассматривались варианты с Обской губой и Енисейским заливом, Пясинский залив и северо-запад Таймыра. Первые варианты показались нам недостаточно интересными и далёкими от прямого выхода в море, а для штурма Таймыра требуется совсем другой запас времени и большой уровень мастерства.

Таким образом, основная изначальная идея похода – путешествие в акватории Карского моря и посещение острова Вайгач. В процессе изучения района похода и проработки маршрута, общая идея и цель немного трансформировались. Стало понятно, что и сам Югорский полуостров представляет не меньший интерес, а уж возможность во второй раз пройти по Баренцеву морю и сравнить между собой два берега, омываемых разными морями одного океана, показалась нам крайне любопытной. Такого опыта у нас ещё не было!

Важнейшим фактором, определившим маршрут, явилась ограниченная продолжительность отпусков команды (к тому же ещё и работающей в одной компании) и категорическое требование Пограничного Управления (ПУ) ФСБ России – следовать по маршруту в светлое время суток (полярный день).

Изначально была поставлена задача уложить длительность маршрута вместе со всей логистикой в 17-18 дней максимум (стандартный длинный отпуск + несколько дней). Исходя из этого в дальнейшем и прорабатывались все возможные варианты заброски/выброски и количество ходовых дней. Поэтому практически сразу нам пришлось отказаться от похода вокруг Вайгача/через Карские Ворота и ограничить своё пребывание на острове максимум 3-4 днями (в зависимости от погоды).

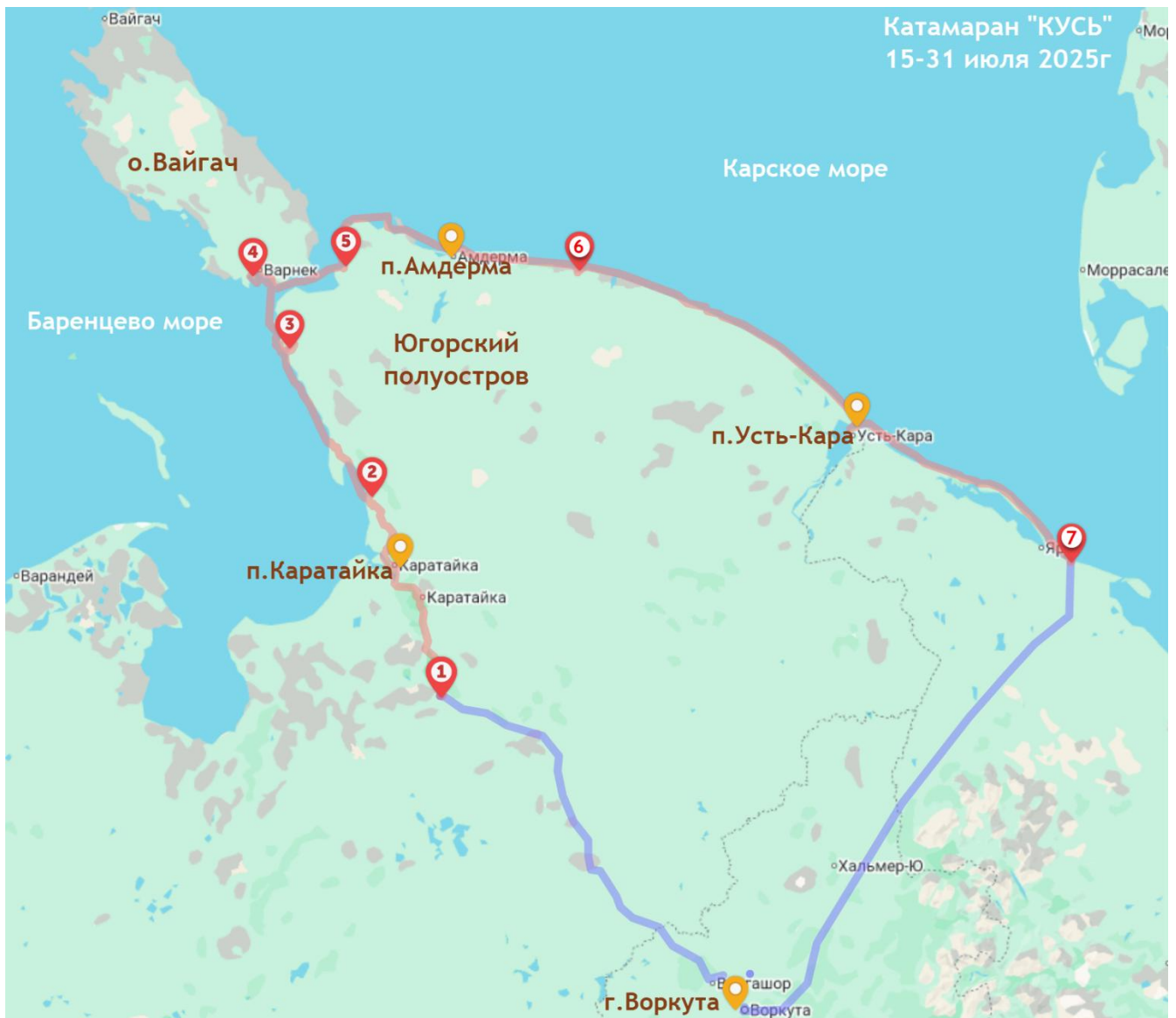


Рис. 1. Фактическая нитка маршрута и стоянки: 1) р.Сарембояха (стапель), 2) Малая Талата, 3) Лымбадьяха, 4) бухта Варнек, о.Вайгач, 5) р.Черная, 6) р.Хубтьяха, 7) р.Нгоюяха.

Другим критическим ограничением при планировании поездки являлся Приказ ФСБ №454. Данный документ прямо запрещает маломерным судам без АИС находится в море в тёмное время суток, которое летом начинается сразу после первого заката солнца. Для широты Югорского шара в 2025 года это было 26 июля, что фактически означало необходимость всегда проводить время на берегу от заката до рассвета. И чем дальше вправо календарь, тем длиннее становится этот промежуток. С учётом планировавшихся многочасовых переходов и предположения (практически полностью подтвердившееся на практике), что вечером-ночью ветра будут стихать, подобное ограничения кардинально влияло на всю стратегию и тактику наших переходов. Статистически, август наиболее благоприятный месяц для походов в Арктическом регионе, но требование «светлого времени суток» решило вопрос в сторону второй половине июля, когда погода обычно стабилизируется и воздух в достаточной мере (но не в этом году!) прогревается.

Надо отметить, что на практике требование следовать в «светлое время суток» показалось нам более гибким, но и переходов в «тёмное время суток» у нас по сути и не было, так

как мы завершили маршрут аккурат в ночь с 26 на 27 июля. С одной стороны, контролировать в акватории Карского моря соблюдение этого правила затруднительно, а с другой - весь маршрут и наше местоположение были прекрасно известны погрануправлению через спутниковый трекер. Некоторые дежурные даже пытались запретить нам выход в море вечером, но потом мы быстро выясняли с ними, что на широте Архангельска (где находилось контролирующее акваторию ПУ) уже ночь, а тут-то ещё день!

## 1.2. Заброска и выход с маршрута

Нитка маршрута целиком зависела от простого вопроса: где старт и финиш поездки? Он же, в свою очередь, упирался в три очевидных момента: как и куда можно добраться из Москвы, сколько это будет стоить и как это повлияет на общую длину нашего пути с учётом существующих ограничений. Фактическая подготовка и проработка маршрута заняла два сезона — сказались особенности планирования в приграничной зоне, где все согласовывается (или *не согласовывается*, как мы знаем) с Погрануправлением. Благодаря этому маршрут получилось проработать достаточно детально.

Большую помощь в подготовке к поездке экипажу оказали отчёты команды катамаранов «Лакки» (<https://lakka-sails.ru>) и Вадима Ракитина «Негордый» ([https://negordy.my1.ru/2025/NAT3.htm#\\_top](https://negordy.my1.ru/2025/NAT3.htm#_top)). Многие ключевые описания и детали были почерпнуты нами из опыта коллег. Большое им спасибо за подготовку отличных, познавательных и вдохновляющих материалов!

Нашим главным помощником и организатором была Татьяна из Турбюро «Метелица» ([www.vorkuta-tour.ru](http://www.vorkuta-tour.ru)). Именно с ней через страничку её группы в ВК, команда обсуждала все варианты маршрута, транспорта и возможных точек для старта/финиша. Также Татьяна напрямую договаривались со всеми перевозчиками, согласовывала время, условия и стоимость.

Перечень доступных точек старта/финиша целиком определялся целью и идеей нашего путешествия – посещение острова Вайгач и Югорского полуострова, исходя из этого был определён список населённых пунктов, потенциально подходящих нашей команде:

- г. Нарьян-Мар;
- Вахтовый посёлок Варандей;
- п. Амдерма;
- п. Усть-Кара;
- п. Каратайка;
- п. Варнек;
- Газокомпрессорная станция Ярынская и окрестности;

От Нарьян-Мара мы отказались сразу — стапель или антистапель в этом городе добавлял к активной части маршрута лишние 400 км (минимум неделя в море). Заброска на катере/корабле из Нарьян-Мара до Вайгача или п.Каратайка оказалась слишком дорогой, от 400 000 рублей и выше. Зато нам были готовы помочь с оформлением всех пропусков и поддержать на самом маршруте (группа ВК «Душевные туры по Ненецкому округу»).

Заброска в Варандей, Амдерму или Варнек возможна только авиатранспортом/судном. В два последних посёлка регулярно летают рейсовые вертолёты, но наши 550 кг никто туда, конечно, перевезти не мог. Аренда вертолета оказалась слишком дорогой (1М+ руб.), плюс существует запрет на перевозку бензина бортом. Без топлива наш мотор был бы бесполезен. Отдельно прорабатывался вариант заброски снаряжения по Северному Морскому Пути, но от него команда отказалась из-за сложности логистики, «плавающего» графика доставки, отсутствия мест надёжного хранения груза до нашего прибытия. В теории до Амдермы можно добраться и на вездеходе, нами рассматривался такой вариант, это сократило бы почти 200 км пути вдоль берега Карского моря. Но в течении всех двух лет подготовки нам отвечали, что добраться туда можно только по зимнику или вертолетом/судном. Однако, уже перед самым стартом вездеходчик Я. предложил нам вариант с выброской из Амдермы за 250 000 рублей! Если бы этот вариант был у нас на столе раньше, маршрут бы был построен иначе. Но это был далеко не главный «нежданчик» от вездеходчиков.

Таблица 1. Логистика маршрута

Пункт	Рейсовый регулярный транспорт*	Варианты транспорта команды	Стоимость для команды, рублей	Примечание
Поселок Каратайка	Вертолёт из Нарьян-Мара. Вездеходы из Воркуты.	Вездеход МТЛБ	220 000	Заброска из Воркуты на стапель.
Устье реки Нгоуяха	-	Трэкол + буханка и соболь	150 000	Выброска до Воркуты с пересадкой на дороге Газпрома
Поселок Усть-Кара	Вертолёт из Нарьян-Мара. Вездеходы из Воркуты.	Вездеход МТЛБ	220 000	Аварийный выход с маршрута.
Поселок Амдерма	Вертолёт из Нарьян-Мара.	Вездеход МТЛБ	250 000	Аварийный выход с маршрута №2.
Варандей/ Варнек	Вертолёт из Нарьян-Мара.	Вертолет	>1 000 000	Высокая цена и ограничение на топливо.

\* из-за общего большого веса груза данные варианты рассматривались только, как аварийные. Информация приведена в справочных целях, цены указаны для вариантов, которые прорабатывались экипажем.

Удобной точкой начала/окончания маршрута могла бы быть газокompрессорная станция Ярынская компании «Газпром», куда идёт отличная дорога из Воркуты (длиной около 200 км). Но это закрытый, режимный объект, получить пропуск для прохода/проезда через неё до берега моря совершенно невозможно (нам так точно). Зато рядом с ней есть река Нгоуяха (5-

6 км на северо-запад), туда постоянно выезжают на отдых и рыбалку жители Воркуты, к себе на ближайшее, Карское, море (зато у них оно относительно рядом!).

Кроме того, наш экипаж не хотел начинать и заканчивать маршрут в одном и том же пункте, тогда бы не удалось посмотреть весь Югорский полуостров. Как итог долгого перебора всех логистических опций, сложился вариант заброски из Воркуты на вездеходе к п. Каратайка (старт и выход в Баренцево море) и финиша в устье реки Нгоюяха, близ станции Ярынская (юго-западная часть Байдарцкой губы Карского моря), откуда нас должен забрать трекол или другой подходящий транспорт. Посёлок Усть-Кара стал нашим основным запасным вариантом на случай чрезвычайной ситуации или нехватки времени — до него также можно добраться на вездеходе или улететь на рейсовом вертолёте (но только без основного груза).

### 1.3. Общая информация о маршруте

Таблица 2. Общая информация о маршруте.

<b>Проводящая организация</b>	Группа туристов г. Москва
<b>Место проведения</b>	Югорский полуостров, остров Вайгач
<b>Дисциплина маршрута (вид туризма)</b>	Парусный
<b>Категория сложности похода</b>	Четвертая
<b>Сроки проведения</b>	15-31 июля 2025
<b>Продолжительность</b>	<b>Общая</b> – 17 дней
	<b>Ходовая (активная морская часть)</b> – 6 дней
	<b>Днёвки</b> – 4 дня
	<b>Стапель/Антистапель</b> – 3 дня
<b>Плановая нитка маршрута</b>	<b>Заброска/выброска</b> – 4 дня
	г.Воркута - пос. Каратайка (стапель) – устье р. Седьяха – полярная станция Белый Нос - остров Вайгач (пос. Варнек, бухта Лачина, остров Б.Цинковый) – пролив Югорский Шар – устье р. Большая Ою - устье реки Каменка – поселок Амдерма – устье р. Нензаяха – пос. Усть-Кара - Устье реки Нгоюяха/пос. Яры (Ямало-Ненецкий Автономный округ) – г.Воркута
	г.Воркута – устье р.Сарембояха (стапель) – протока Гусиный Шар – протока Вьюнко - устье р. Малая Талата – протока Гусиная - устье реки Лымбадьяха (Пустынная) - остров Вайгач (бухта Варнек) – пролив Югорский Шар – устье р. Черная – поселок Амдерма – устье р. Хубтъяха – пос. Усть-Кара - устье реки Нгоюяха – г.Воркута.
<b>Фактическая нитка маршрута</b>	
<b>Фактический маршрут</b>	<b>Заброска</b> вездеходом Воркута - устье р.Сарембояха (стапель) - 164 км.

	<b>Выброска</b> треколом и УАЗ-452 («Буханка»), устье реки Нгоюяха (антистапель) – г.Воркута – 200 км.
	<b>Активная морская часть</b> – 558 км (301 м.миль)* Парус – 108 км (57 м.мили). Мотор - 451 км (244 м.мили). Топливо всего израсходовано 80 литров, расход 1л на 5.7 км. Осталось после финиша – 15л.
	85:07ч - общее время в пути, 52:38ч время в движении
	- 5.1 узла средняя морская скорость - 8.9 узла максимальная морская скорость
<b>Место начала маршрута, стапель</b>	Устье р.Сарембояха (40 км вверх по течению реки Коротайха от п.Каратайка), Заполярный район Ненецкого АО
<b>Место окончания маршрута, антистапель</b>	Устье реки Нгоюяха, Ямало-Ненецкий Автономный округ

\*по данным GARMIN GPSMAP 66ST и приложений SailFreeGPS/Locus Map.

Таблица 3. Состав группы

№ п/п	ФИО	Опыт	Обязанность в группе
1	Васильев Иван	Ладожское оз., оз.Селигер, Ивановское вдхр., Белое море, Баренцево море.	Капитан. Медик.
2	Фатеев Алексей	Ладожское оз., оз.Селигер, Ивановское вдхр., Белое море, Баренцево море.	Штурман.
3	Шмонов Алексей	оз.Селигер, Ивановское вдхр., Белое море, Баренцево море.	Моторист. Повар.
4	Шмонов Дмитрий	Белое море, Баренцево море.	Матрос. Рыбак.



Рис. 2. Экипаж катамарана СК21 «КУСЬ» в п.Варнек (остров Вайгач), 22 июля 2025г.  
Слева-направо на фото: Алексей Шмонов, Иван Васильев,  
Дмитрий Шмонов, Алексей Фатеев.

## 2. Заметки и впечатления

День 1-2, 15-16 июля.  
«Как настоящие геологии».

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/парусом	Погодные условия
1-2	15-16.07	Москва – Воркута – р. Сарембояха	15.07: 20.00 - 05.00; 16.07: 11.00 - 01.00	164 км	Вездеход, ср.10 км/ч	<b>15.07. Вечер-ночь</b> +5+7С, без осадков, холодно. <b>16.07.</b> +9+11С, Солнце, регулярно кратковременные дожди, сыро, ветрено.

Тёплым лётными утром, обняв перед дорогой жён и детей, ~~кошку/собаку/плюшевого зайца и рабочий ноутбук~~, присев на дорожку, мы вышли из своих уютных квартир и отправились на встречу мечте и нашей точке недоступности.

Уже в 09.00 весь экипаж собрался в Жуковском, откуда нам предстояло около полудня вылететь в Воркуту. Первый раз оказались в этом аэропорту, он совсем крошечный. Никаких сложностей с грузом, ружьём, вещами не возникло. Перелёт прошёл хорошо, по расписанию. Воркута нас встретила солнечно, закрытым магазином Пятёрка (где мы хотели закупаться) и отличным «СпортМастером» с резьбовым газом для горелок. Цанговый тоже стоял на полках, но было его не более 8-10 баллонов.

Дальше предстояла закупка продуктов и топлива, посещение маркетплейсов с заказанным цанговым газом, фаерами и прочими мелочами. По городу нас возил Никита (+7 912 503 63 ноль девять) на своей буханке. Так же мы забежали лично познакомиться с Татьяной из Турбюро «Метелица» ([vorkuta-tour.ru](http://vorkuta-tour.ru)), которая обеспечивала нам всю логистику на маршруте и с которой мы были заочно знакомы по переписке уже почти два года.

Фейерверки/хлопушки и прочее, которые мы дополнительно хотели купить для защиты от диких животных, достать не удалось. Оказалось, что единственный магазин в Воркуте, где продаётся пиротехника не работает и откроется... только к новогодним праздникам!

Основной груз, отправленный месяцем ранее Деловыми Линиями, уже неделю лежал в ангаре у вездеходчиков, где и поджидал команду для погрузки и старта.

Первый и неприятный сюрприз ожидал нас уже там.

Главный вездеходчик Я. сообщил, что до Каратайки нам никак не доехать: в тундре много воды, реки переполнены, вездеход не переправится! Они постараются довезти нас до переправы через реку Коротаиха, примерно в 50 километров от самого посёлка. Хотя не факт, что смогут перейти ещё какую-то там реку и тогда высадят нас за 120-130 км от планового

места старта. Иного вариант у него для нас нет, но, если хотим можем поехать в Усть-Кару или вообще остаться тут. Немая сцена удивления.

Договорённости? 1.5 года подтверждений и заверений, что группу забросят в Каратайку? Нет, не слышали. Как минимум, мы могли бы заложить дополнительный день на такой риск или вовсе изменить маршрут. Но подобной вводной команда не слышала. Мы сами читали во многих отчётах о подобных ситуациях в Воркуте, когда техника не приходила или менялись условия. Теперь и сами попали в такую ситуацию.

Сказать, что мы обалдели, не сказать ничего. Но по факту, деваться было уже некуда. Вездеход стоял готовый к выезду, снаряжение уже частично загружено, все формальные согласования получены, нитка маршрута утверждена Пограничным Управлением.

После краткого совещания решаем, что будем разбираться по ситуации. За 150-180 км до моря слезать никуда не будем. Никаких чётких ответов докуда нас могут довезти нам так и не дали. «Дорога покажет, посмотрим на тундру» - философски ответили нам вездеходчики. Хотя деньги попросили вперёд. Цена вездехода до п.Каратайка летом 2025 года – 220 000 рублей.

По выброске все ещё нет чётких договорённостей. Либо очень дорого (2 трекола - 200 000 руб.), либо нет подходящих людей и техники. Придётся решать уже по месту.

Обсудили с Я. вариант выброски из Усть-Кары на вездеходе, это возможно. Цена для нас 200 000 рублей. Есть вариант уехать на вездеходе и из Амдермы, стоимость 250 000 рублей. Договариваемся быть на связи с Ярославом. Эту же информацию сообщаем Татьяне, она обещает продолжить поиски и со своей стороны.

Загружаем все снаряжение в огромный кунг МТЛБ. Сами переодеваемся, утепляемся и запрыгиваем на верх, на броню. Там лежат старые подушки от дивана, на которых мы и располагаемся. Почти как в поле, опять похожи на геологов=).

Наконец старт 15 июля в 20.00. Мы так долго ждали этого момента, что у нас даже не остаётся сил насладиться им. Все эмоции довольно быстро сходят на нет под лязг железа, вонь соляры и ночной холод. Молчим и смотрим на тундру, перемещаемся в пространстве и времени, мыслей нет никаких, всё выдуло прочь встречным студёным ветром.

Через полтора часа езды поломка. Бам! Вот так начало. Треснул торсион, стесалась прокладка у катка. Два колоритных вездеходчика, которые отправились с нами в рейс, с шутками и матюгами исправляют поломку за 1,5-2 часа. Все это время нас пожирают полчища комаров. Димка ловит рыбу, но безрезультатно. Мы не расстраиваемся, поймать позже. Впереди столько рек!

Холодает, на броне мы начинаем мерзнуть, одеваем зимние куртки, а позже накидываем запасной спальник и двигаемся дальше.

К 4.00 утра подъезжаем к реке, которую они боялись переходить. Но вода упала, МТЛБ легко пересекает реку. Отсюда до посёлка ещё почти 200км.

5:00, до ночёвки пройдено 90 километров. Пьем чай, болтаем с вездеходчиками и ложимся спать прямо в открытом кузове МТЛБ. Грязные, закопчённые, совершенно уставшие, быстро засыпаем на пенках под одним спальником все вместе.

Хорошо, что нет дождя. И комары от холода все разлетелись.

Утро 16 июля, просыпаемся уже на ходу около 11:00. Светит солнце, тепло. Вокруг прекрасные виды и цветущая тундра. Усталость не прошла, весь экипаж немного заторможен. Чуть позже пьем чай на базе Нижний Паук.

Всё ~~дорога~~ направление от Воркуты до Каратайки размечено пустыми бочками и остатками ржавых вездеходов. Иногда их утаскивают на металлолом по зимнику, иногда сами собиратели железа становятся металлоломом. Из гусеничной колеи все время вылетают птицы: куропатки, кулики и прочие, множество зайцев носятся по тундре.

Вездеход пересекает бесконечные болота, небольшие ручьи, реки, овраги. МТЛБ - зверюга, играючи взбирается на самые крутые косогоры. Дорога изматывает, на вездеходе все наездили ещё на 5 лет вперед. В поле больше не хочется=) Периодически заряжают сильные дожди, которые нас изрядно мочат, затем выходит солнце, которое согревает продрогший экипаж.

К 16.00 подъезжаем к реке Коротаиха. Река имеет ширину 200-300 метров. Вода средняя, может даже низкая, но вездеходчики переправляться отказываются на отрез: утонем, а им этого не хочется, как и нам. Зачем нам тогда два года обещали заброску в Каратайку? Как нам позже поясняют другие люди, добраться летом до посёлка на вездеходе все же можно (хотя и не на всяком), но для этого нужно вызывать моторку из Каратайки, которая и перетащит вездеход на другой берег.

Находим поляну стапеля на правом берегу реки Сарембояха, близ места впадения в Коротаиху. Ровная поляна, но придётся стапелиться на песке.

Вездеход уходит, мы остаёмся почти одни и почти в тишине. Только множество комаров атакуют команду. Наконец пьем шампанское и в 18.00 начинаем стапель и разбор вещей. В начале бодро собираем кат, но вскоре теряем темп. Усталость и рабочее напряжение последних дней берут своё.

Совсем недолго ловим рыбу, но вновь неудачно. Поклёвок нет, хотя хариуса тут должно быть много.

Ужин добавляет сил, но все идёт медленно. Долго ставим мачту, долго меняем заклёпки на кормовой балке (хотя это уже делали прошлой осенью, видимо недостаточно хорошо). К 00:00 полностью собираем кат и крепим его на якорь. До воды больше 30 метров, но, если пойдут сильные дожди, вода может ещё подняться (сразу по приезду поставили вешку для отслеживания динамики и наблюдали небольшой подъем).

Ложимся спать около 01:30. Тепло, устало, хорошо. Мы уже в поездке и впереди нас ждёт море.



Рис. 3. МТ-ЛБ. Многоцелевой Транспортёр-тягач Лёгкий Бронированный. Единственный доступный нам (но не самый надёжный) способ заброски в район п.Каратайка и окрестности.



Рис. 4. Трасса «Тундра». Доброе утро, товарищи участники. Других кроваток для вас нет.



Рис. 5. База Верхний Паук, где-то посреди Югорских пустошей на р.Коротаиха. Пара балков, ржавые бочки и остовы покореженных вездеходов.



Рис. 6. Погода весьма переменчива. Во время движения очень холодно, под дождём ещё и сыро. Зато двигатель МТЛБ греет спину и ноги.



Рис. 7. Ленивый и неспешный стапель на песчаной косе.  
Очевидно, регулярно затапливаемой.



Рис. 8. При сборке судна на песке обычный хозяйственный тент очень помогает не потерять инструмент и мелкие элементы катамарана.



Рис. 9. Лагерь 1, устье р.Сарембойяха. Питьевая вода есть, площадка ровная, комаров очень много, вокруг плоская, голая тундра и река. Единственное место, где мы постоянно жгли костёр.

## День 3, 17 июля.

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/парусом	Погодные условия
3	17.07	р.Сарембояха – п.Каратайка – р.Малая Талата	17.00 – 05.00	<b>Всего:</b> 49 ммили (91 км)	<b>Мотор:</b> 5-6,5 узла (9-12 км/ч)	<b>Утро-день:</b> +15+20С, солнечно, тепло, ветер 2-3м/с. Ближе к вечеру дождь. <b>Вечер:</b> +10С, редкие облака. <b>Ночь:</b> +5+7С, ветер С, 0-1м/с. Легкие облака, иногда мелкий и короткий дождь.

Подъем 10:00. Немного выспались. На завтрак оладушки с припёком, чай, кофе и шампанское. Утром продолжаем сборы. Вроде бы все работают и не тормозят, но дела идут медленно. Много комаров, иногда их сдувает ветер. Тщательно распределяем вещи по баулам, ящикам, сумкам. Ещё несколько часов занимает первичная привязка всего снаряжения. Палатка катамарана полна шумняка. Распихивать все по нужным местам и обустроить быт будем уже на ходу. В середине дня начинается дождь. Он придаёт нам ускорение, но вещи немного промокают.

**17 июля около 17:00 старт. Ура!** Через 300-400 метров выходим в Коротаиху. Но вскоре причаливаем к берегу, надо подкачать баллоны – остыли в воде. Идём под мотором, который легко заводится практически с первого раза. До Каратайки – 40 км.

Выше посёлка река имеет ширину около 250-300 метров, ощущается небольшое течение и «КУСЬ» летит вниз со скоростью 11-12км/ч. Вскоре появляется встречный ветер, который тормозит лодку и увеличивает расход топлива. В одном месте сталкиваемся с локальным сулоем: на перекате реки из-за встречного ветра образуются стоячие хаотичные волны высотой до 30-40 см. Некоторые захлёстывают кат.

Ближе к посёлку начинает ощущаться прилив. Подходим к Каратайке, на берег стекаются местные посмотреть на удивительных гостей. Нас атакует туча комаров. Обливаемся репеллентом, а местные гуляют в майках и отмахиваются травинками. Хотим докупить бензин из-за незапланированного расхода на сплав. В итоге меняем 15 литров 92-ого на 10-15 патронов. «Денег в этих краях ещё не изобрели». Топлива много не бывает.

Местный мужик подробно рассказывает об укрытиях и стоянках вдоль берега Баренцева моря. Рекомендует нам переночевать в своём балке на последней реке перед Белым Носом, который расположена в пресной части реки (так это запоминает капитан).

В посёлке есть связь, звоним по всем контактам: МЧС, родные, наш береговой штаб. Конечно, связываемся с ПогранУправлением в г.Архангельск, которое отвечает за этот регион. Нам необходимо их уведомить за два часа до выхода в море. И тут случается новая коллизия. Нам не дают выход в море! В Архангельске о нас ничего не знают, но после долгих поисков находят письмо, где указано, что нам запрещён выход в море! И это при том, что все официальные письма и разрешения у нас есть, а с Архангельском капитан связывался в начале июня и проговаривал все алгоритмы взаимодействия. В тот момент они очень быстро смогли идентифицировать наш катамаран и никаких вопросов не возникло.

Два часа тратим на выяснение причин, устанавливаем, что в Архангельске нашли запрет на выход в море от 2024 года. Но письмо с разрешением на 2025 год они не могут найти, хотя в июне все было просто и понятно. Звоним в Териберку, где находятся старшие дежурные по региону. Там довольно быстро подтверждают наши полномочия и дают добро на старт.

В тот момент экипаж был близок к инфаркту. Но разум победил, а многомесячная формальная подготовка не подвела.

В итоге выходим из Каратайки только в 23.30. После 20 км сплава по реке, почти в устье, уходим в протоки, которых в дельте реки множество. Мы идём через Гусиный шар, а затем Вьюнко. Их ширина варьируется от 15 до 50 метров, глубина в приливный цикл не менее 1-1,5м. Катамаран легко проходит все повороты и изгибы.

Таким путём столетиями ходили поморы, так выходят в море местные и сегодня. Ну, а мы как все.

Вокруг очень красиво. Цветущие болота, холмы вдалеке, лёгкие полоски тумана, множество птиц, тюлени и северное солнце над головой. Из редких облаков иногда моросит короткий дождь, солнце при это не перестаёт светить. Видны несколько радуг. Прохладно. Штиль.

Ближе к утру начинается отлив. Горизонт плотно затягивается тучами, пейзаж становится серо-зелёным: серое небо, зелёные болота и стальная вода. Совсем немножко не успеваем зайти в устье Большой или Малой Талаты, через небольшой пролив. Подняться вверх по течению возможности нет, слишком мелко. Потерянных часов в посёлке нам и не хватило.

Одной из идей поездки было подняться вверх по реке Большая Талата к одноименному, труднодоступному и малопосещаемому каньону, который по редким летним фото и видео должен быть очень красив. Однако сделать это на нашем судне не представляется возможным из-за отмелей и осушек. Требуется либо небольшая лодка типа РИБ или байдарка/пакрафт. Возможно, проход можно найти в максимально высокую воду, но для этого надо планировать отдельный день и время.

Ищем место для стоянки, кругом низкий болотистый берег или приливно-отливная зона. Левый берег М.Талаты холмистый, на верху находится заброшенная буровая площадка, но стоять там неудобно. Далеко от лодки. Застреваем на осушке в устье и долго бурлачим катамаран до приемлемой и сухой площадки, которую находим на стрелке между Большой и Малой Талатой. Очень красивое место с видом на море. Долго ищем точки для швартовки лодки. Катамаран растягиваем на якорь, а также крепим на две дополнительные оттяжки к

камням и брёвнам, принесённым из русла. Поднимается ветер. Быстро ужинаем и ложимся спать.

С небольшим удивлением обнаруживаем относительно высокий уровень прилива/отлива. В некоторых отчётах и материалах этот фактор почти не указывался, как значимый. Хотя на картах и обозначена средняя величина прилива 1 м. По нашей оценке, уровень прилива в устье Талаты достигает 120-150 см, что критическим образом влияет на возможность навигации и прохода любых судов в этом районе, включая всю мелководную Бельковскую губу. Протоки лучше проходить в приливном цикле, а управлять катамараном через румпель мотора, иначе перо руля постоянно цепляет дно.

Отбой в 08.00.



Рис. 10. п.Каратайка на реке Коротайха.

Есть магазин, сотовая связь, школа и детский сад, церковь и администрация. Домики выглядят хорошо, гул мощного электрогенератора слышен на всю окрестную тундру. Сообщение с посёлком осуществляется вертолётom из Нарьян-Мара и реже вездеходами, снегоходами из Воркуты. Жители отзывчивые и не боятся комаров.



Рис. 11. п.Каратаиха, «набержная». Множество комаров атакуют экипаж, а капитан умудрился прыснуть себе в глаз средством от комаров!

Последнее место устойчивой сотовой связи, что интересно звонки и мобильный интернет работал только через СберМобайл. Мегафон и МТС нормально подключится так и не смогли.



Рис. 12. р.Коротаиха. Моторим и пытаемся ловить рыбков.



Рис. 13. Протоки в дельте Кортаихи необычайно живописны и вполне судоходны для нашего класса судов. Все местные пользуются именно ими для выхода в море.



Рис. 14. Устье рек Большая и Малая Талата, как и вся Бельковская губа очень мелководны. Оптимальное время их прохождение – высокая приливная вода. Мы не успели добраться туда до отлива из-за долгого и непредвиденного общения с ПУ. Это окончательно перечеркнуло все наши планы с посещением каньона Большой Талаты и заставило команду долго проводить катамаран через отмели в поисках стоянки.



Рис. 15. Лагерь 2. Стрелка на слиянии рек Большая и Малая Талата. Высота прилива 1-1,5м. Пресной воды нет, дров нет, защиты от ветра нет, чалка в обрывистый и глинистый берег, комаров сдуло, площадки под палатки ровные. Виды отличные!

**День 4. 18 июля.  
Пустоши Талаты.**

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/парусом	Погодные условия
4	18.07	р.Талота – губа Бельковская – пр. Гусиная – р.Лымбадьяха (Пустынная)	19.30 – 03.50	<b>Всего:</b> 40,5 ммили (75 км). <b>Парус:</b> 1,62 ммили <b>Мотор:</b> 22,7 ммили <b>Парус+мотор:</b> 11,9 ммили.	<b>Парус:</b> 2,5-3 узла <b>Мотор:</b> 5-6 узла <b>Парус+мотор:</b> 6-7 узла	<b>Утро-день:</b> +8+10С, солнечно, ветер СЗ 6-9м/с, 16:30-18:30 сильный дождь. <b>Вечер:</b> +4+6С, пасмурно, СВ 1-2 м/с. <b>Ночь:</b> +2+4С, туман, сырость, ветер В 1-2 м/с, в море 1 балл, волна 0,2-0,4 м.

Проснулись около 13:00. С моря дует сильный ветер, гнёт палатки в дугу и заодно сдувает всех комаров. Светит солнце. Мы стоим на единственном сухом пупыре, вокруг осушка, болото и вода. Поверхность почти идеально ровная, нет ни кочкарника, ни брёвен, ни камней. Вся акватория в барашках и манит нас весёлыми бликами в маршрут. Но мы воздерживаемся от такого приглашения. Пока всё по прогнозу, к вечеру ожидается туман и затишье.

Тем временем отмечаем, что вода утром поднималась до 1,5 м. Море пыталось утащить катамаран, с двух камней сорваны растяжки, погнут клюв якоря. Наш «КУСЬ» совсем не прост, экипаж не бросит (хотя однажды давно сама команда чуть не запустила его в море).

Перед выходом на маршрут чиним шланг топливной системы, который всё же потёк. Коннектор запасного шланга внезапно не подходит к нашему баку, и мы собираем из старого и нового рабочий шланг. Причина поломки старого шланга понятна. Он задубел и просто перестал держаться в пазах. Долгое использование в холодную погоду и зимнее хранение в холодном сарае привели к его поломке.

Неспешные сборы в ожидании улучшения погоды и прилива. Были готовы к выходу около 16.30–17.00. Но тут начался сильный дождь, пришлось срочно ставить обратно шатёр и ждать его окончания. Тем не менее, успели прилично вымокнуть. За время дождя перекусили, ещё раз проверили, подогнали и надели гидрокостюмы, утеплились. Идёт прилив, но вода все ещё невысокая.

Около 18.30 дождь прекращается, ветер выключают, становится очень сыро. В море туман. Традиционно отзваниваемся в ПогранУправление, нам разрешают звонить только один раз после перехода и смены места базирования. Наше перемещение отслеживают через спутниковый трекер.

Стартуем вновь в проводку, мелководные пустоши окружают нас со всех сторон. Первые 200-300 метров толкаем катамаран по колено в воде, мелко. Вскоре заводим мотор и крадёмся напрямую в море, высматривая фарватер, но мотор ещё долго цепляет дно. Управляем все так же, румпелем мотора. Тут очень помогает новенький удлинитель румпеля, который позволяет спокойно сидеть, откинувшись на спинку и управлять катамараном, а не сгорбившись тянуться к ручке движка. Румпель опускаем только далеко в море, хотя глубины все ещё не превышают 1-1,5м, но благо уже идёт прилив. Всё море и берег в тумане, но все просматриваются. Периодически включают мелкий дождь. Ветра почти нет.

В реку Бельковская и протоку Гусиная входим около 22.00. Проливы хорошоходимы в среднюю и высокую воду, глубины не менее 1,5-2м. Но пару раз мы все же садимся и проводим катамаран. Вскоре становится совсем холодно и очень сыро. Берег представляет собой обширное болото и лишь на горизонте в тумане видятся небольшие сопки, стоянок вокруг нет.

Вокруг нас множество птиц, особенно прекрасны белоснежные гуси! Звук мотора их никак не смущает, для них тут дом, а мы лишь незваные гости, которые скоро уйдут прочь. В одной из проток наблюдаем, как коварная чайка атакует птенца, хватает его и пытается утащить на ужин. На крики утёнка (или гусенка?) взмывает вверх стая встревоженных птиц и вскоре чайка бросает свою добычу.

В устье протоки, перед самым морем, располагается разрушенный дом, есть места для стоянки.

Около 00:00 выходим в море через бар, наш первый серьёзный подобный опыт. Волна высотой до 0,5м накатывает на берег, по краям протоки буруны с гребнями, которые хорошо читаются на воде. В начале движемся вдоль берега, а потом забираем в море аккуратно в проход между бурунами и достаточно легко проходим бар. В 1-1,5км от берега волна становится более пологой, ветра почти нет, идём под мотором со скоростью около 10 км/ч.

Здравствуй морюшко, мы так скучали!

Лёша готовит ужин в море, горячая еда нас согревает и придаёт сил. Тем временем температура опускается до +3+4С, что при нашей скорости и ветре ощущается, как -3-4С и даже холоднее. Наш повар лежит в палатке под спальником и его все равно немного потрясывает от холода. Мёрзнут все, но штурман переносит такую температуру немного легче. Вероятно, из-за особенностей организма. Греющие стельки и грелки помогают слабо или просто не прогревают через все слои одежды, будем разбираться с этим позже. Печально, мы так на них надеялись.

Ветер немного отходит к востоку, и мы поднимаем паруса. Скорость под парусом заметно меньше, всего около 5-6 км/ч. Так проходим около 2-3 км. Сегодня с утра по прогнозу ухудшение погоды, волна и СВ ветер более 10 м/с, мы торопимся успеть пройти, как можно дальше на север и надеемся укрыться (в теплом!) рыбацком балке на реке Лымбадьяха, о котором нам рассказали в Каратайке. Шансов дойти до полярной станции Белый нос, согласно базовому плану, почти нет, все прилично замёрзли, и команда опасается обещанного прогноза.

В итоге оставляем грот и заводим мотор, катамаран разгоняется до 12-13 км/ч. Бодро идем под парусом и мотором. Так проходим чуть более 20 км меньше, чем за 2 часа.

По мере движения на север берег немного поднимается, видны береговые обрывы и пляжи.

Вход в устье реки Лымбадьяха чёткий, фарватер легко читается, но идёт отлив. Несколько раз садимся на мель. Движку сильно достаётся, бьём его о камни, но заходим в реку. На правом берегу около устья виден разрушенный дом и небольшой барак со сломанной дверью и выбитом окном. Но мы ищем рыбацкий домик выше по течению. Поднимаемся вверх по реке на 4–5 километра, но балка нет, одна голая тундра. Река идёт в красивом каньоне. Вокруг потрясающие виды, но пока совсем не до них. Чалимся в нескольких местах, забираемся на холмы и высматриваем в бинокль балок. Тщетно. Или мы не так поняли, или что-то напутали. После 1,5 часов поисков возвращаемся к устью. Осматриваем заброшенный балок, там обнаруживаем относительно целую печку. Очевидно, что людей тут давно не было, а живут здесь только птицы. Но в балке хотя бы не дует, есть стол и две скамейки. Спать в нем нельзя, а вот спастись от холода вполне. Убираемся, подметаем, затыкаем дыры в печи. Тяга есть, но немного дымно. По мере нагревания, дыма становится меньше. Кругом множество дров и вскоре в печке уже весело трещат доски и поленья. Надо отметить, что в балке был запас сухих дров, а вот спички отсырели. Печь неспеша прогревается и начинает согревать уставших путников.

Вокруг балочка живёт множество птиц. Прямо в нескольких метрах от нас семят друг за другом три белых птенчика, чуть подальше взлетают и садятся множество других пернатых. Наше присутствие их особо не тревожит, а ружье мы им не показываем. Может они впечатлительные? На 19.07 обещают ухудшение погоды, будем пережидать тут. Ужинаем (или завтракаем), немного согреваемся в балке. Сил совершенно нет.

На улице светит солнце, +3С. Пока не раздуло. Отбой в 8 утра.



Рис. 16. Ужин в Баренцевом море.

Погода единственный раз позволила нам готовить горячую пищу на ходу.

Идем под парусом и мотором, что придавало нам дополнительные 2-3км/ч скорости на этом переходе. Холодно и сыро.



Рис. 17. Птенчики гуляют рядом и совсем не боятся наш экипаж. Они дома, а мы гостях.



Рис. 18. Балок «Спасительный».

Весь без окон и дверей, укрывает он гостей!

На переднем плане слева в открытой герме пиротехнические и сигнальные средства против медведей. Но встреча с ними до Югорского шара и Вайгача крайне редки в летнюю пору. Побережье Баренцева моря отличается своим более мягким климатом в сравнении с Карским берегом.



Рис. 19. Лагерь 3. Зброшенный балок близ устья р.Лымбадьяха (Пустынная).

Высота прилива до 60-80 см.

Пресная вода в небольших озерах ближе к морю, дров много (плавник от штормов и доски от разрушенного дома), защита от ветра только за балком, чалка в обрывистый берег с небольшим галечным пляжем, комаров нет – слишком холодно, площадки под палатки ровные, много мусора от прошлых посетителей (убрали и сожгли, что получилось).

Вокруг множество гнездовий птиц и цветущая тундра.

День 5. 19 июля.

Тундра.

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/ парусом	Погодные условия
5	19.07	р.Лымбадьяха (Пустынная) и окрестности.	-	-	-	<p><b>День-вечер:</b> +6+7С, солнечно, не жарко, ветер СЗ, 2-3м/с.</p> <p><b>Ночь:</b> 0+2С, безоблачно, холодно, штиль.</p>

Подъём в 16.00, выпались. Днёвка в ожидании погоды. По прогнозу на 24 часа дует ССЗ, 8-11 м/с, волна до 1м. У нас же на берегу слабый ветер и светит солнце, которое, к сожалению, совсем не греет. Но с ним хоть веселей.

Условно замеряем высоту прилива, тут она немного меньше и составляет около 80см. В отлив воды достаточно для входа в реку, но все же требуется проводка в некоторых местах, как мы вчера могли убедиться. Море заходит вглубь континента не менее, чем на 4-5 километра, а скорее всего на все 10 км.

Вечером гуляем на озера к северу от устья реки. Пытаемся ловить рыбу. Но озёра достаточно мелкие и там у нас никто не клюёт, не видно даже игры малька и птицы не кружатся над ними в поисках добычи.

Зато прекрасно гуляем по цветущей тундре. Увидели гнезда гусей, встретили куниц (?) и песцов. За 4 часа прошли около 10 км. Погода отличная, штиль и солнце. Но это на берегу. А как там в море?

Сегодня долго смотрели на все доступные компаса: морской, геологический, приложения на телефоне и сопоставляли показания. Удивились, можно сказать огромному, расхождению между истинным и магнитным севером. Север же он вроде бы «вон-туда», а судя по компасу вообще неизвестно где. Позже уточнили величину склонения и всё встало на свои места, в нашем районе она достигает 28,5 градусов (на район выхода из Югорского Шара в Карское море)!

Вечером сидим в балке и топим печь. Кушаем шашлык и долго обсуждаем самые полезные в нашей поездки вещи: безмен, книжка по квантовой физике, шорты, щепочница и пр.

Отбой около 3х ночи. Очень холодно (ноль градусов!), но хорошо.



Рис. 20. Вид на долину р.Лымбадьяха (Пустынная).



Рис. 21. Цветущая тундра прекрасна.  
Так много самых разных цветов в Арктике нам ещё не приходилось видеть никогда.

**День 6. 20 июля 2025г.  
На Вайгач!**

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/парусом	Погодные условия
6	20.07	р.Лымбадьяха (Пустынная) - залив к северу от р.Хойпонганасе – о.Вайгач, бух.Варнек (западная губа)	16.15 – 03.00	<b>Всего:</b> 22,1 ммили (41 км) <b>Парус:</b> 5 ммили. <b>Мотор:</b> 17,1 ммили.	<b>Парус:</b> 3-4 узла <b>Мотор:</b> 4-6 узла	<b>Утро-день:</b> +10С, солнце, ветер ССЗ 7-8м/с. <b>Вечер:</b> +6+8С, солнечно, ССЗ, С 4-6 м/с. В море 4-5 балла, фоновая волна 1,5м+. <b>Ночь:</b> +1+2С, лёгкие облака, солнце, ветер ССЗ, С 2-6м/с. В море 3-4 балла, фоновая волна 1м.

Подъем в 10:30 утра, светит солнце и дует плотный северный ветер. По планам сегодня переход на о.Вайгач. Ждём 15:00, когда ветер и волна по прогнозу должны немного спасть. Уже подмечено, что во второй половине дня (15:00-21:00) ветер немного стихает, а включают его обратно после 5-6 утра.

Чиним балок: вставляем окно, налаживаем дверь. Оставляем спички, растопку и запас дров. Не спеша собираемся. Димка уходит на рыбалку в устье небольшой речушки в 300м от лагеря. Результат нулевой.

К 16.00 ветер на берегу ощутимо стихает, и мы выходим на маршрут. Впереди недостижимый и вожделенный остров Вайгач.

Вода средняя и убывает, но мы легко выходим из реки. Прогноз из Москвы и через трекер Garmin Inrlich обещает нам волну 0,6-0,8м, СЗ ветер 4-6 м/с. Приемлемо.

Моторим. В море сразу сталкиваемся с плотным встречным ветром и фоновой волной около 1 м, а главное у неё очень короткий период – всего 3-4 секунды. По мере отдаления от берега и выхода на север за мыс Чайка, волна начинает увеличиваться, на берег вдали накатывают большие волны и с шумом разбиваются о камни, море там бурлит. В 1 км от безымянного мыса залива р. Хойпонганасе волны растут до 1,5-2 и даже более метров (судя по коньку палатки катамарана). Постоянно происходит отрыв носов баллонов и их зависание над водой из-за короткого периода волны, хотя они достаточно сильно загружены. «КУСЬ» зависает над гребнем волны, с брызгами и ощутимым сопротивлением разрезает волну, но идёт вперёд. Весь кокпит и экипаж регулярно заливает вода, мотор пытается выпрыгивать, но длинная нога решает.

Вскоре волна ещё усиливается, а период уменьшается до нескольких секунд. Катамаран с шумом плюхается с гребней вниз. Ветер крепчает (фоновые значения не менее 7-8 м/с), выходим за мыс. Океан бурлит, рама катамарана испытывает большие нагрузки. Ситуация накаляется. Море для нас закрыто, оно не пускает команду на Вайгач. Ладно, мы ждали столько лет, потерпим ещё немного. Решаем развернуться и идти за ближайший мыс к югу, ждать затишья ветра и волны. Аккуратно, выждав момент, чтобы не подставится под боковую волну, резко разворачиваемся.

В любой непонятной и непрогнозируемой ситуации – уходи на берег!

Теперь нам дует попутный ветер, решаем поднять стаксель и скорее убежать под защиту мыса. Скорость с парусом резко возрастает. Надо бы скорее убрать стаксель и оставить только мотор, парус слишком тянет нас вперёд и зарывает носы в воду. Тут же приходит порыв и на попутной волне, оценочно более двух метров, начинает медленно отрывать левый поплавок и катамаран скользя проваливается вниз. По команде капитана прыгаем на подветренный баллон и нагружаем его, прижимаем своим весом к воде, чем предотвращаем дальнейшие неприятности. Сразу же немного уваливаемся и немедленно выдёргиваем стаксель из стопоров.

Поучительный момент!

Далее приходит ещё серия огромных попутных волн, с которых мы аккуратно съезжаем. Их видимая высота не менее 2,5 метров. Сами волны имеют ощутимую скорость и катят очень быстро. Иногда под баллонами видна натуральная бездна, но все проходит благополучно. Коробка руля, рама и экипаж выдерживают испытание.

Фактическое состояние моря оказалось значительно хуже, чем прогнозное. Сильный северный ветер разогнал значительную волну, да и сам он ещё и не думал стихать на акватории (в отличии от берега). Кроме того, сыграла свою роль и относительная близость мыса и отмелей к нему прилегающих (хотя мы и двигались в пределах глубин 10-15м).

Заходим в мелководную бухту и чалимся в песчаный пляж. Всего прошли около 5 километров. Поднимаемся на безымянный мыс и осматриваем море. Вдали видны барашки и большие волны, а вот сразу за мысом, ближе к берегу, всё намного спокойней. Хоть перетаскивай катамаран через маленький перевальчик между пляжем и мысом.

На берегу проводим время с 18.00 до 21.45. Ставим шатёр. Ждём затишья, обедаем/ужинаем и отдыхаем. Пытаемся ловить рыбу и в этой бухте, но поклёвок вновь нет. Что происходит с рыбалкой?! Прогноз на ночь более благоприятный, волна и ветер стихают. Визуально море также становится немного спокойней.

Выходим в ночь. Поднимаем стаксель и неспеша выезжаем из бухты под парусом. Примерно через 1 км утыкаемся ровно во встречный ветер, убираем паруса и опять заводим мотор. Волна в море действительно стихает, но все равно остаётся встречной и достаточно большой: 1-1,5 метра. На траверзе у безымянного мыса и далее до мыса Пырков опять напряженно, вода и брызги регулярно заливают кокпит.

Дует холодный арктический ветер. Экипаж конкретно утеплён к переходу. На всех надето 1 или 2 пары термобелья и/или средний слой, поларки, лёгкие пуховые жилетки, гид-

рокостюмы, сверху яхтные куртки, балаклавы и шапки, рыбацкие зимние перчатки. Настоящие матрешки. Сухие гидрокостюмы и куртки вымокают снаружи. Греющие стельки и теплоиды почти не греют или немного облегчают состояние на 30-40 минут. Постоянно пьем горячий чай, едим шоколад, сладкое, мясо пр. Но все равно подмерзаем. Термометр показывает +1,5С, но ощущается, как -7-8С, с учётом встречного северного ветра и нашей скорости около 9 км/ч.

Моторим. Иногда двигатель выбивает волна и он жалобно ругается на экипаж. Нет времени выдохнуть и расслабиться. Капитан весь переход за румпелем, отлучаясь на несколько минут передохнуть и попить чаю. Штурман напряженно всматривается в горизонт и ориентируясь по карте, мысам и скалам прокладывает курс. Моторист наглаживает движок и шепчет ему, что-то личное, но сугубо морское. Матрос помогает капитану, подменяет моментами на румпеле и мечтает о пойманной рыбе. Солнце скользит по горизонту, но не греет.

Продолжаем идти на СВ вдоль материка. Высота берега значительно увеличивается, на нём видны настоящие сопки, а берег представляет собой скалистый обрыв. Проходим метеостанцию Белый нос. Она видна издалека приметными мачтами и натопленными домиками. Как жаль, что нам так и не пришлось туда заглянуть. В другой раз?

Впереди уже виден Вайгач. От о. Входной начинаем пересекать пролив Югорский шар в северном направлении, расстояние до острова около 6,5км. Курс специально прокладывает так, чтобы в проливе укрыться Вайгачом от могучей северо-западной волны и это срабатывает. Волна там немного стихает.

Подходим к острову, Вайгач совсем близко. Вот уже и мыс Приметный прямо по курсу. Ветер и волна почти стихают. Заходим в бухту Варнек прямо по парадной солнечной дорожке, расстеленной перед нашим катамараном.

Время 01:45. Температура воздуха +2С. Красиво и холодно. Арктика.

Причаливаем к галечному пляжу через небольшой накат и выходим на остров чуть севернее мыса Приметный. Здравствуй, Вайгач!

Ходим кругами в поисках стоянки, но тут её не найти. Галечный пляж и чуть выше болото. Уходим в западный залив бухты Варнек и сразу поднимаем паруса. Скорость 4 узла, курс галфвинд. Дует северный ветер 2-3 м/с, волна 0,2-0,3м, море 1-2 балла. Неспеша перескаем бух.Варнек и проходим около 6,5км. Солнце и парус придают нам сил. Чувство лёгкой эйфории и достигнутой цели охватывает экипаж.

На рейде, напротив посёлка Варнек, стоит плавучий кран (или что-то похожее) и небольшой буксир. Скорее всего укрываются от непогоды.

Вскоре морские пути опять направляют нашу лодку на север к острову, ровно навстречу ветру. Немного лавируемся, а потом заводим мотор и отправляемся искать подходящее место. Около 03:00 находим небольшую бухточку за приметной скалой на берегу узкого полуострова, где велась добыча полиметаллических руд. На невысокой террасе есть место для пары палаток и небольшая галечная ложбинка, прикрытая скалой от ветра, там будет стоять кают-компания.

Завтра пойдём в геологический маршрут, днёвка. Отбой в 06.00.



Рис. 22. Погода в море оказалась значительно хуже, чем в прогнозная. Большие встречные волны (1,5-2,5 м) и ветер до 10м/с заставили нас развернуться почти сразу после выхода и искать укрытия на берегу в ожидании ночного затишья.



Рис. 23. В ожидании у моря погоды.  
Безымянный мелководный залив и мыс к северу от р.Хойпонганасе.



Рис. 24. Вид на Баренцево море у выхода из залива р.Хойпонганасе. Мыс, с которого сделано фото, защищает акваторию от СВ волн и ветра. Вдали виден остров Парус-луда.



Рис. 25. Пролив Югорский Шар, мыс Приметный. Вайгач приветствует путников!

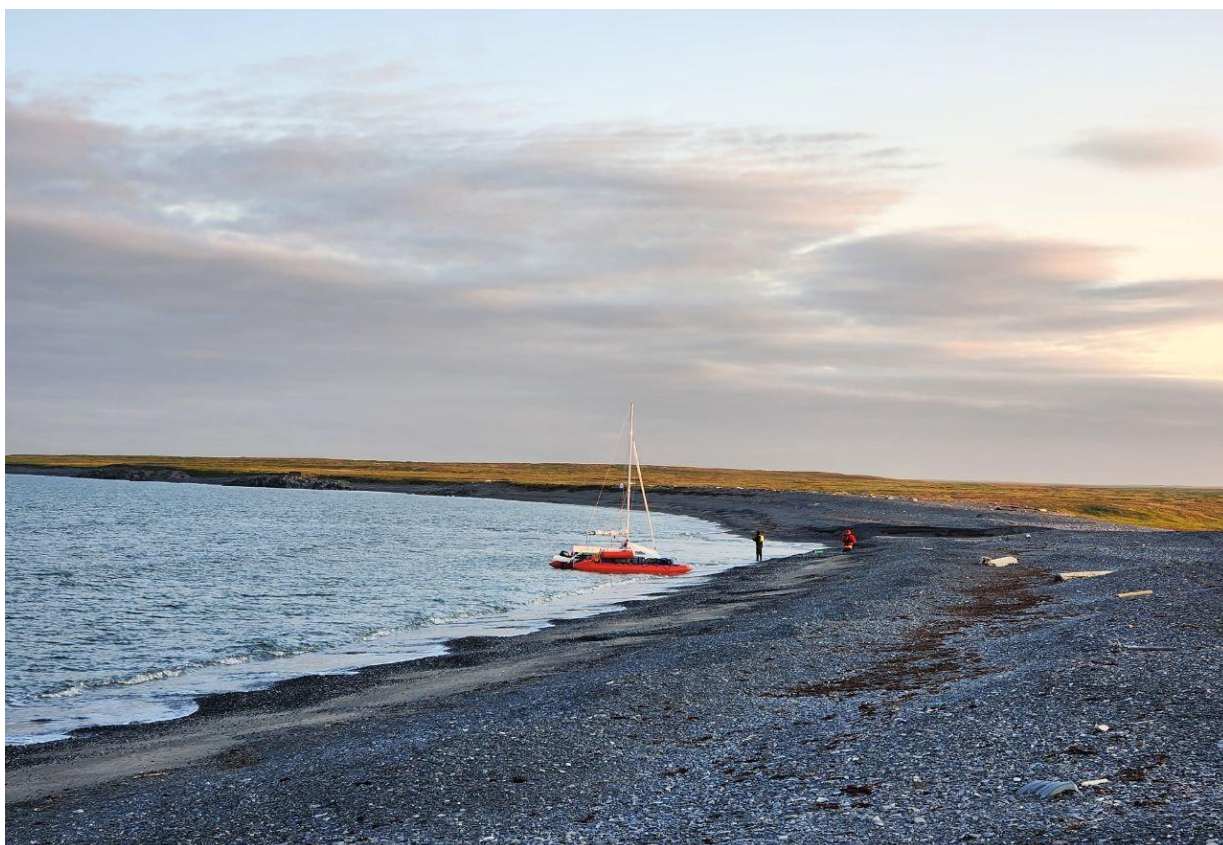


Рис. 26. Галечный пляж у ручья Светлый. В поисках места стоянки, прогулки по острову.

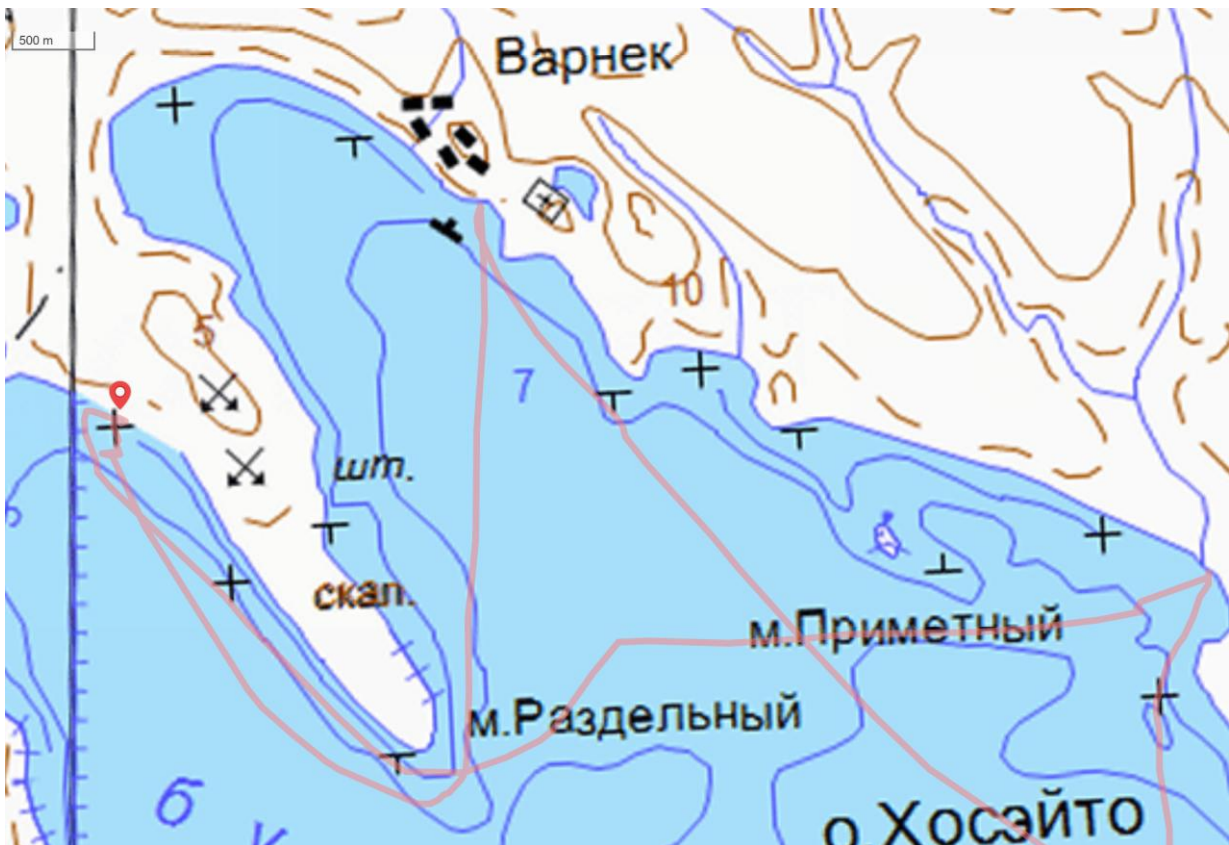


Рис. 27. Лагерь 4. Западная губа бухты Варнек близ заброшенного месторождения.

Высота прилива до 70 см.

Пресная вода в небольших верховых тундровых озерах в 600м от лагеря, дров много (плавник), защита от ветра в небольшой ложбинке только за мысом, чалка в пологий галечный берег, комаров нет - холодно, площадки под палатки ровные и сухие.

В устье губы, скрытый туманом, бродит белый медведь (но мы об этом не знаем).

День 7. 21 июля 2025г.

Меж старою и новою землёй.

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/ парусом	Погодные условия
7	21.07	о. Вайгач, бухта Варнек.	-	-	-	<b>День-вечер:</b> +7+9С, пасмурно и холодно, мелкий дождик. Ветер С-СЗ 2-4м/с. <b>Ночь:</b> +4+6С, туман, изморозь, дождь, Ветер З-ЮЗ-Ю 5-6 м/с.

Подъём в 13:30. Дневка. Пасмурно, холодно. Вчерашнее воодушевление унесло ветром и в качестве похмелья нам осталось только лёгкое опустошение. Оладушки, кофе и чай приободрили экипаж и вот мы уже идём добывать пресную воду в небольшие верховые тундровые озера в 600м от лагеря. И вновь добыча пресной воды требует поиска и усилий. На острове Вайгач уже могут встречаться белые медведи и мы внимательно осматриваем тундру, пробираясь по кочкарнику и болоту.

Гуляем на полиметаллический рудник. Он почти полностью разрушен, но видны старые выработки, рудоспуски, фундаменты строений. Добыча на этом небольшом месторождении (скорее рудопроявлении) велась подземным способом. Когда-то тут кипела жизнь, а сейчас лишь ветер гуляет между старых брёвен, а тундра неспешно поглощает следы той неизвестной нашему поколению цивилизации. Гуляем, стучим молотком, вспоминаем полевые геологические приключения и маршруты. Находим и сами руды, но примечательных образцов не обнаруживаем. С вершины полуострова хорошо виден посёлок и рейд с судами. Ни людей, ни лодок совсем не видно. Тишина.

Ловим на блесну рыбу в заливе и опять мимо. Нет ни одной поклёвки. Ситуация с рыбалкой уже напрягает. Оцениваем уровень прилива, тут он, по нашей оценке, меньше и составляет 50-70 см. По выброске вопрос все ещё не решён. Татьяна не отвечает на звонки.

Позже вечером спали, готовили плов на ужин, читали книгу про Вайгач, которую притащили с собой из Москвы. Отдыхаем. Обогреваем шатёр портативным газовым конвектором, который установлен прямо на плитку. Наконец всех немножко отпустило и расслабило после рабочих будней, суеты, заброски и первых дней поездки. Мы на Острове, куда стремились попасть последние 1,5 года.

Обсуждаем дальнейшие планы. К западу от Вайгача следующие пару дней по-прежнему плотный северный ветер, а значит тяжёлая встречная волна. До бух. Лачина около 40км. Идти туда на одну ночь смысла нет, а вот зависнуть там вполне реально с учётом долгосрочного прогноза и усиления ветра. На район Югорского шара же дают хороший прогноз погоды и скрепя сердце мы решаем уходить обратно на материк, искать стоянку в устье р. Большая Ою или Черная, где должен быть балок. Ночью ветер меняется на З-ЮЗ и нагоняет волну в нашу бухточку, дополнительно растягиваем катамаран и ложимся спать. Отбой в 03:00.



Рис. 28. Зброшенне поліметалічне месэрэжэнне было адной з цэлей нашэгу пудэштэвія. Відны разрушэныя крэплэня выработок і отвалы ад перэработкі руды. На рэйде у пусёлка укрываюцца ад непэгоды плывучы кран (ілі чэрпалка?) і буксір с баржэй.



Рис. 29. Тры геолога і адін экс-студэнт МГРІ не могулі пройці мімо такога прымечатэльнаго аб'екта в Арктычэскай часті нашэя страны, дзе в 1930-ыя годы велася разведка і добуча пэлезных іскопаемых. Сама шахта сэйчас затоплена і не доступна для спуска, но ёё внэшніе очэртанія пэзволяюць оцэніць масштэб работы, прэделаннай пэрвэпроходцамі.



Рис. 30. В геологическом маршруте.  
«Достаём полевые дневнички, точка номер, записываем...!»



Рис. 31. «И самые лучшие книги они в рюкзаках хранят...»  
«Острова и архипелаги Российской Арктики. Остров Вайгач» рекомендуется к прочтению.



Рис. 32. Ночью ветер усилился, сменился на ЮВ, набежал туман, пошёл дождь. Мысик перестал защищать лодку. Пришлось дополнительно растягивать катамаран, подпускать баллоны и вытаскивать его выше на берег. Погода в Арктике очень переменчива и непредсказуема.

## День 8. 22 июля 2025г.

## Балок «5 звёзд».

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/парусом	Погодные условия
8	22.07	бух.Варнек – п.Варнек – устье р.Чёрная	17.30 - 22.30	<b>Всего:</b> 21,1 м.мили (39 км) <b>Парус:</b> 6,5 м.мили <b>Мотор:</b> 15,6 м.мили	<b>Парус:</b> 2,7 – 6 узла <b>Мотор:</b> 5,5-8,1 узла <b>Течение:</b> 2,1-2,7 узла (4-5 км/ч)	<b>День:</b> +10С, пасмурно, облачно. Ветер СЗ 6-8 м/с. <b>Вечер:</b> +5+7С, облачно, иногда проглядывает солнце. Ветер СВ 1-3 м/с. Волна 0,2-0,3 метра, море 1 балл. <b>Ночь:</b> +4+5С, редкие облака, солнце. Ветер СВ 0-1 м/с.

Ленивый подъем около 13.00. Не торопимся, ждём вечернее окно. Температура плюс +10С. По ощущениям день теплее предыдущего, но дует ветер, который (как обычно) стихает ближе к 16:00. Проглядывает солнце, однако сразу холодает. Ветер отходит к северо-северо-востоку.

Общая усталость не уходит, хотя команда втянулась и работает на 5+. Дозваниваемся до Татьяны, условились определиться с выброской 26 июля, по факту движения по маршруту. Основной (р.Нгоюха, треколы/буханка) и запасной варианты (п.Усть-Кара, вездеход) остаются без изменений.

Днём осматриваем катамаран. Все элементы в порядке: ванты набиты, балки целы, коробка руля не люфтит. Переклёпанная заклёпка на кормовой балке опять вытянулась. Но оставляем, как есть. Крепление сидит достаточно жёстко. Видимо плохо заклепали. Немного подкачиваем баллоны (спускали ночью, чтобы меньше тёрло о гальку в накат) и проверяем крепления груза.

Выходим со стоянки около 17.30. Сразу поднимаем парус, курс бакштаг. Идём в Варнек. Вскоре делаем поворот и в лицо дует слабый встречный ветер, лавироваться в такой тяжело.

Причалы или марины (*шутка*) у посёлка нет, просто галечная коса у подножья высокого склона обозначает местную набережную, где одиноко лежит единственная казанка. Гуляем и фотографируемся. Посёлок условно делится на две части: старый жилой фонд (домики и бараки) и новые симпатичные жилые дома, облицованные сайдингом. В каждом таком доме

проживает несколько семей. В посёлке есть электричество и вертолётная площадка. Заливаясь лаем, нас встречают и провожают собаки. На каждом доме стоит тарелка Триколора. Между домами устелены деревянные мостовые.

Народа на улице почти нет. Удивительно, но особого интереса к нам никто не проявляет. Как будто здесь постоянно встречают туристов. К нам подходит добродушный, слегка нетрезвый парень, который собирается уезжать в тундру на снегоходе «Буран» проверять рыболовную сеть. Снегоходы – основное средство передвижения по острову у местных жителей, они видны почти у каждого дома. Расспрашиваем про жизнь и медведей. Нам жалуются, что рыбы в этом году мало (а то мы не заметили!), она никак не зайдёт в заливы и реки.

- Медведь бродит тут один дурной, сети рвёт, рыбу ворует. Вот вчера на гнилом озере, вот в той бухте за мысом ночью шастал, - говорит человек.

- Это за месторождением, в устье губы?

- Ага, именно там часто ходит!

- Так мы же там 2 ночи провели! Он в тумане мимо нас ходил получается, пока мы в палатке сидели!

К нам подходит познакомиться маленькая и общительная девочка лет 3х, просит поиграть с Go-Pro, которая висит на шее капитана. Она начинает нажимать на все кнопки и с детской непосредственностью просит оставить камеру ей на вечер для «изучения». С трудом возвращаем камеру обратно, пока девочка не успела убежать домой. Фоткаемся у знака «Я люблю Варнек» и идём обратно к катамарану. Уже поздней вспоминаем, что хотели купить у местных гуся или рыбы. Но в суете совершенно об этом позабыли.

В 19.30 выходим обратно на материк.

До новых встреч, Вайгач!

Сразу поднимаем парус и медленно идём к проливу. Скорость всего 1-1,5 узла. Заводим мотор. На выходе из бухты ловим ветер и дальше идем в галфвинд на восток по проливу. Скорость до 4-4,5 узла. Море спокойное. Идёт прилив, вода движется из Баренцева в Карское море. Скорость резко возрастает до 5.5-6,5 узлов. Через час ветер совсем выключают, нас несёт вперёд только течение. Оценочно скорость течения в проливе Югорский шар составляет 4-5 км/ч (2,1-2,7 узла). Заводим мотор и разгоняемся на приливной волне аж до 8,1 узла!

Проходим самое узкое место Югорского Шара, на траверзе справа нежилой посёлок Хабарово. И вот мы в Карском море! Третье из тринадцати морей России, которое мы посещаем.

Погода хорошая, слабая облачность, но все равно достаточно холодно. Продолжаем тестировать греющие стельки и грелки. Стельки греют на улице и совсем недолго в сапогах. Возможно, не хватает кислорода для реакции. Маленькие теплоиды работают только на улице и немного в перчатках. Через все слои одежды они совершенно не греют. Наш дресс-код для выхода в море сегодня еще более радикален: термик тонкий влагоотводящий, термик толстый средний/полный изотермик/полукомбензион от команды «1853», 1-2 поларки/флиски, пухо-

вые жилет, сухой гидрокостюм, носки/мембранные носки, шерстяные носки, шапки, балаклавы, бафы, яхтные/зимние куртки сверху, перчатки не промокаемые. Капуста, но движения особенно не стеснены. Только так можно чувствовать себя относительно комфортно. Но холод чувствуется все равно. Лишь отличное снаряжение, горячая еда, отсутствие ветра и тёплый кров в совокупности спасают команду от ледящего северного холода.

С острова наползает туман, Вайгач по-прежнему хорошо виден, обрываясь в воду черными, неприступными скалами. После недолго обсуждения решаем идти в устье Черной вместо Большой Ою, чтобы сегодня по хорошей погоде проехать дополнительные 10 км. Вход в реку совсем узкий, перед ним большая осушка и отмели. Маневрируем, приживаемся к берегу, где идёт фарватер и чётко входим протоку. Все узости и мели проходим, ориентируясь на космоснимки, на них хорошо видны отмели и глубины. В устье реки большой залив, который отделен от моря невысокой и плоской галечной косой. На ней несколько балков и шесты для сушки сетей, много дров. Чалимся в 22:30. Погода хорошая.

Ещё в море, на побережье между Большой Ою и Черной замечаем белый камень в окружении чаек. Подходим на расстояние около 200 метров и тут белый камень превращается в белого медведя! Он увлечённо, что-то пожирает. Услышав звук движка с моря, мишка присматривается, пугается, а потом начинает удирать вверх по склону. Небольшой молодой пестун. И тут наверху склона медленно и недовольно поднимается его мама, которая с неодобрением смотрит на нас. Но мы далеко в море и не представляем опасности. Отворачиваем от берега и оставляем Умку с мамой в покое.

Для нас это новый вызов. Медведи находятся на удалении примерно 2-2,5 км от нашего лагеря. Проявляем повышенную бдительность перед выходом на берег. Готовим ракетницу, фаеры, вувузелу. Кричим, стучим по балкам и в явном виде обозначаем всей окрестной тундре, что тут будет находиться человек. Видимость с косы отличная, можно контролировать все подходы к лагерю.

В устье Черной находятся два балка. Маленький домик (баня?) разрушен, в него явно ходили медведи, видны следы когтей на стенах. Второй балок находится в хорошем состоянии, явно изредка посещаем. Дверь надёжно подперта от косолапых. Крыша не течёт, окно цело, столы, сушилки, нары для сна, уголь, дрова и главное исправная ПЕЧКА, которую мы сразу начинаем топить!

Балок 5\*, всё выключено!

Долго ловим рыбу в протоке и заливе, но вновь тщетно. Ни поклёвки, ни игры рыбы. В туалет ходим с оружием, внимательно осмотревшись, но медведей больше не встречаем. Собираем многочисленный мусор и жжем его рядом с балком. В туманных сумерках слышим шум мощного дизеля в проливе. Кто-то стремительно проходит на восток. Судя по силуэту и скорости – военные или пограничники. Нас они не замечают, да и мы сами уже отзвонились по всем станциям и отписались через трекер на карту. Тепло. Отогреваемся душой и телом, сушим вещи. Кажется мы в раю. Долго сидим, гуляем, шутим и общаемся. До жары натапливаем балок и сидим в майках и даже без шапок! Красота! Завтра днёвка, пойдем ловить пресноводную рыбу вверх по реке. На ночь запираем дверь изнутри, спрей и пиротехнику далеко не убираем. Отбой в 6:30 утра.



Рис. 33. Набережная Варнека. Сам посёлок находится на высокой сопке.



Рис. 34. Главная улица посёлка. Справа ряд новых домиков и деревянные мостки. Большая часть населения занята рыболовством и выпасом оленей. Дети приезжают в основном на каникулы, а учатся в п.Каратайка.

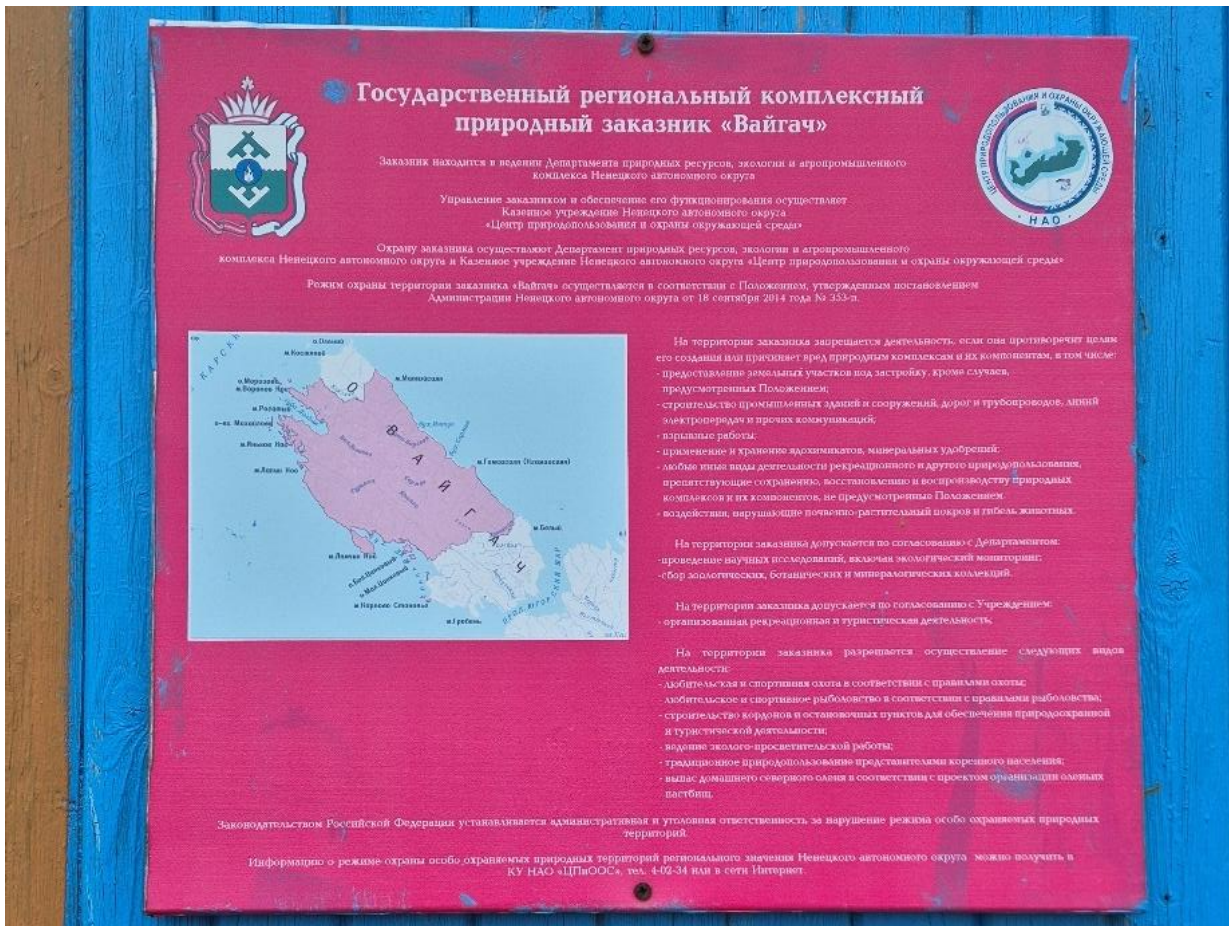


Рис. 35. Большая часть о.Вайгач является природным заказником. Посещение с туристическими целями в 2025г не требовало, каких-то пропусков и согласований.



Рис. 36. Пролив Югорский Шар.  
Закат, штиль и бесконечное северное небо над головой.



Рис. 37. Пролив Югорский шар, вид на материк. Белая точка (которая в начале показалась камнем) в окружении птиц – Умка, а сверху на сопке отдыхает его мама.



Рис. 38. «К нам недавно приходил...».  
Следы на остатках двери балка от когтей медведя.



Рис. 39. Балок «5\*. Все выключено».



Рис. 40. Залив/озеро в устье реки Черная. Раннее утро, штиль.



Рис. 41. Лагерь 5. Песчаная коса в устье реки Черная. Правый балок (баня?) разрушен медведями, левый балок – жилой (стол, нары, печка). Деревянные столбы для сушки сетей.

Заход в устье реки ближе к берегу мимо больших осушек. Высота прилива до 70 см. Пресная вода в реке (1 км вверх по течению), дров много (плавник, доски), ночёвка в балке на нарах, чалка в пологий берег, комаров нет, площадки под палатки есть. По берегу много мусора, собирали и жгли его два дня.

Виды на море, горы, долину отличные!

Залив-озеро в устье реки прекрасно закрывает от ветров и волны.

Идеальное укрытие от непогоды.

День 9. 23 июля 2025г.

Тут рыбы нет!

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/ парусом	Погодные условия
9	23.07	Устье реки Черная	-	-	-	<p><b>Днём-вечером:</b> +10С, переменная облачность, солнце. Ветер СВ 2-3 м/с.</p> <p><b>Ночью:</b> +4+6С, переменная облачность, солнце. Штиль. Ближе к утру ветер ЮВ 1-2 м/с.</p>

Встали в 16.00. Выспались в тепле. На улице светит солнце, ветра почти нет. Хорошая погода! Кругом покой и благодать, только птицы суетят на косе и ласковый шум моря желает нам хорошего дня.

Традиционно оценивает высоту прилива, со стороны залива она едва достигает 50-70 см. Неспешно завтракаем оладушками с припеком. Кож, повар, как всегда, хорош. Талант!

Надо пополнить запасы пресной воды. И наконец поймать рыбу! Решаем подняться в верх по реке, в пресную её часть. Пересекаем залив на катамаране. Он совсем мелкий, едва достигает 1,5м в глубину. Да, ещё и отлив идёт. Поэтому часть пути, около 1 км от лагеря, проводим катамаран вручную до первого переката и там чалим лодку к берегу, дополнительно фиксируем на якорь. Тут же набираем пресную воду во все доступные ёмкости. Штурман с ружьём поднимается на холм и заступает в дозор. Повар-моторист гуляет неподалёку. Кэп и матрос увлечённо ловят рыбу.

Впервые со стапеля появляются комары и с энтузиазмом начинают пожирать экипаж, а репеллент мы забываем на катамаране.

Долго охотимся на рыбу. Поднимаемся вверх по реке ещё на 1-1,5 км до первого каньона, облавливаем все многочисленные ямы и перекаты. Ловим за камнями, у берега, под редкими корягами. Меняем многочисленные наживки: колебалки и вращалки, воблеры и силикон, Merpps и BlueFox. Поклевки нет. Рыбы не видно, нет даже малька. Зато встречаем свежие следы медведя в приливной зоне. Ужасно расстраиваемся, столько сил на подготовку к рыбалке, столько кулинарных планов и ни-че-го! С нами, что-то не так? В 23:30 возвращаемся обратно под вёслами. Мелко. Стоит полный штиль, над нами красивейший восход, кругом холмистая тундра, снежники по склонам сопки и тишина. Звонящая в душах и головах: как же прекрасно!

Перед самым отбоем Алексей Шмонов замечает в окне стремительно промелькнувшую белую тень и ещё одну поменьше рядом! Умка с мамой? Через пару ударов сердца присматриваемся и понимаем, что к нам вышли два диких белых оленя: Бемби и мама. Лёша выходит из балка, и они не спеша удаляются. Оленёнок совсем мал, смешно семенит на растопыренных ножках прочь от людей. Отбой в покое и тепле около 4 утра.



Рис. 42. Июльский Арктический снеговик приветствует тебя, читатель!



Рис. 43. Залив в устье р.Черная.



Рис. 44. Все перекаты, да отмели кругом.  
Проводка катамарана – постоянное развлечение в этой поездке.



Рис. 45. Залив близ устья реки Черная почти полностью мелеет во время отлива.  
Вверх по реке ни на какой лодке не подняться, само русло выше по течению достаточно не-  
глубокое и изобилует каменистыми перекатами.



Рис. 46. Долина р.Черная в 2 км вверх по течению от устья.



Рис. 47. Медведей в районе Югорского шара летом 2025 года обитало не мало, судя по всему. Мы издали предупредили их о своём приближении и конфликтов не возникло.

День 10. 24 июля 2025г.  
ЮБК - Южный Берег Крыма.

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/парусом	Погодные условия
10	24.07	р. Чёрная – п. Амдерма – устье р. Хубтъяха	15.10 – 03.00	<b>Всего:</b> 55 м.миль (102 км) <b>Парус:</b> 11 м.миль. <b>Мотор:</b> 44 м.миль	<b>Парус:</b> 3,5-5,5 узла. <b>Мотор:</b> 5-8 узла.	<b>Утро-день:</b> +6+7С. Дождь, сыро, туман. Ветер СВ, ССВ, ВСВ 3-7 м/с. Волна 0,5-1м, море 2-3 балла. <b>Вечер-ночь:</b> +4+5С. Дождь, сыро, туман. Ветер СВ, ВСВ 4-7 м/с. Волна до 1м, море 3-4 балла.

Подъем 10-30 утра. Погода испортилась. Периодически включают холодный дождь и сильные порывы ветра. В такую погоду и медведь не выйдет из берлоги в поисках туристов обеда.

Долго нежмся в спальниках и прячемся от Арктики за тонкой металлической стеной. Но выбора у нас особенно нет, сегодня выходим дальше. Вперёд на юг!

По прогнозу шаманов будет дуть западный (попутный!) ветер 3-7м/с, волна до 0,5м, без осадков (ха-ха!). Через сутки ожидается смена направления и усиление северо-восточного ветра до 8-12 м/с, а значит океанская волна будет разгоняться и разбиваться о песчаные пляжи ЮБК (южного берега Крыма южного берега Карского моря). Нужно успеть уйти, как можно юго-восточней.

Ещё предстоит поискать место стоянки, за Амдермой с ними становится сложно. Огромные пустынные пляжи, высокие прибрежные холмы, вечная мерзлота, снежники, отмели и бары будут создавать дополнительные сложности при чалке к берегу. Фактически от Амдермы до Усть-Кары есть всего несколько рек, в которые можно зайти и укрыться от непогоды при ветрах северных румбов (которые тут дуют почти всегда). От Черной до Усть-Кары примерно 200 км, это расстояние надо пройти максимум с одной ночёвкой.

Впереди нас ждала самая тяжёлая и изматывающая часть маршрута: минимум достопримечательностей и уютных бухточек, максимум ветра, волны и недружелюбных берегов.

Сборы идут медленно, хотя даже палатки не ставили. Вчера на рыбалке учудили и забыли на берегу якорь, но намотку (верёвку) забрали. Как умудрились? Якорь нам ещё пригодится. Димка и Леша Ф. отправляются за ним пешком. Прогулка занимает не менее часа под мелким северным дождём.

Отзваниваемся в МЧС, в это время на улице идёт сильный дождь, под которым мокнет капитан со спутниковым телефоном. Дежурный радостно приветствует старых знакомых, расспрашивает про планы и наши дела. Всем управлениям читают наши сообщения и внимательно мониторят на переходах. Традиционно нам сообщают прогноз: погода хорошая, облачно, дождь начнётся только через сутки! Вежливо благодарю и стараясь не промокнуть ещё сильнее убегаю в балок обсыхать.

Забавно, как нас ведёт по маршруту МЧС и Погрануправление ФСБ. Они узнают актуальный статус и местоположение группы через наши публичные сообщения на карте MapShare GARMIN Inreach. Даже между собой сотрудники двух федеральных структур обсуждают местоположение команды и актуальные новости в нашей ленте сообщений. Хвалят экипаж за подробное описание ситуации и чёткое следование регламенту взаимодействия. Нам даже писал МЧС по НАО с просьбой выйти на связь с ПУ, а потом самостоятельно, то есть без нашего участия, пограничники разобрались со всеми вопросами.

Выходим в середине дня после дождя. Тщательно все убираем, оставляем запас дров, спички, соль, чай, надёжно подпираем дверь.

Погода пасмурная, сырая, Вайгач скрыт туманом. В море 2-3 балла, видны небольшие, чётко выраженные волны с отдельными и редкими барашками. Поднимаем паруса сразу после прохождения бара, но едем так совсем недолго. Вместо обещанного западного, дует встречный северо-северо-восточный ветер. С нашим углом лавировки мы можем уйти только обратно на Вайгач. Поэтому вновь заводим мотор, что уже порядком всем надоело. Хорошо, что топлива остаётся ещё достаточно много.

Волна вновь неприятная, короткая, попутная (не смотря на ветер) и очень быстрая, высотой до 1 м, иногда она вышибает мотор. Идёт прилив, с ним мы разгоняемся до 7-8 узлов на попутном течении.

Холодно. Опять. Вайгач провожает нас сурово и хмуро. Туманом, далёкими, черными скалами и изморозью, медленно тая вдали. Гостеприимным этот берег не назовёшь, но люди тут жили издревле и как-то обходились без сухих гидрокостюмов, мембраны, спутниковой связи, бензина, газовых горелок и солнечных панелей. Что-то есть тут притягательное и таинственное или просто зов предков внутри нас трубит в дорогу?

Вахты меняются каждые 1,5 часа, можно поспать и погреться в палатке. Стараемся чаще пить горячее и кушать различные снеки, сладости и пр. Это всегда придаёт команде сил, пусть совсем и ненадолго.

Проходим маяк и заброшенную полярную станцию. Пересекаем по морю границу Европа-Азия (опыт, однако!), но ничего не меняется. Все тоже Карское море, студёные, стальные арктические воды, встречный ветер и серое небо, падающее в океан. Не спеша покидаем Югорский Шар и поворачиваем на восток, юго-восток и опять поднимаем паруса.

Прощальный взгляд на Вайгач и вот он тает в дали.

Экипаж угрюмо молчит, смотрит в море и небо, а все чаще внутрь самих себя. Кто я, что забыл на этой лодке и куда иду? Что за шторма ожидают нас впереди и не выпущу ли шкоты из озябших рук?

Входим в пролив Морозова. В узости волна резко увеличивается до 1,5м и ощутимо разгоняется. Катамаран довольно неприятно скатывается с неё вниз, хотя управляемость остаётся вполне приемлемой. Возникает, так называемый эффект брочинга, когда на переднем склоне попутной волны корма судна начинает обгонять его нос и лодка стремится развернуться лагом (бортом) к волне, что грозит её опрокидыванием. Но всё проходит штатно, опыта управления судном на подобной волне у нас уже достаточно. Хотя напряжение ощутимо висит над палубой катамарана.

Вскоре причаливаем передохнуть и согреться в небольшой бухте. На высоком берегу рыбацкий домик с сеткой и лодкой. Кругом все довольно замусорено, но виды кругом шикарные. Бескрайнее море, черные суровые скалы, зелёная холмистая тундра. Чувствуется, что люди тут бывают редко. Видна колея от вездехода/трекола. Останавливаться в таком месте на ночёвку совсем не хочется, да мы и не планируем.

Пейзаж на берегу меняется. Крутизна прибрежных склонов значительно растёт, вплоть до 20-30 м. Видны многочисленные, ранее единичные, снежники. Представляется, что в этом районе погода и климат значительно более суровые, чем на побережье Баренцева моря или в Югорском Шаре. Сам воздух становится ощутимо холодней и заползает нам за шиворот, остужая сердца и затормаживая реакцию. Температура опускается до +4+5С, вместе с ветром и туманом ощущается, как -4-5С.

Выходим на Амдерму, до неё около 20 километров. Почти сразу поднимаем паруса, хотя приходится немного повозиться с тем, чтобы лечь на нужный курс. Несём две полки рифов, позже одну, так как приходят сильные порывы и напрягает попутная волна. Идём с хорошей скоростью 5-5,5 узлов. Вскоре на склоне впереди открывается Амдерма. Вид на посёлок почти апокалипсический: черные скалы и серо-зелёный склон, бледные, когда-то цветные, домики с заколоченными ставнями и амбразурами пустых окон, разруха. Только аэродром и ВВП на самом берегу содержатся в видимом порядке.

Хотим зайти в посёлок передохнуть и поехать дальше. На берегу видны буруны от северо-восточной волны, которая приходит из открытого океана. Её бег ничто не тормозит на протяжении многих сотен километров. И в таком месте, неприкрытый совсем ничем, стоит неприступной глыбой этот северный посёлок. Героические люди его основали и продолжают там жить сейчас. Богатыри, которые просто честно делают свою работу изо дня в день, обеспечивая работу Северного морского пути, местного аэропорта, способного принимать даже большие самолёты, и являясь одним из немногочисленных форпостов страны на крайнем Севере.

Долго пытаемся понять, куда лучше причалить. У порта есть небольшой мол и вход в реку. Но не факт, что нам туда можно зайти. Все же режимный объект. Находим визуально пологое место в юго-восточной части Амдермы и целимся в него. Перед берегом убираем паруса и подходим на моторе. Идёт приличный накат, высотой до 0,5-0,7м. Причаливаем. Кат начинает мотать, вытащить или зафиксировать его не удаётся. Надо отсюда скорее уходить. Но нас сразу же встречают пограничники, которых было видно ещё издалека. Вдоль всего посёлка они следовали за нами на УАЗике, пытаясь понять, где мы будем чалиться. Нас ждут уже

давно и радостно принимают для знакомства. Общение доброжелательное, но твёрдое. Проверяют все документы, оригиналы паспортов, сравнивают их с собственным списком. Называем тайный пароль с именем местного начальника, который ещё в апреле лично (!) звонил капитану и выяснял подробности про маршрут и документы. С ним же мы переписывались при выходе из Каратайки. В это время кат очень сильно бьёт накатом и прибойной волной. Подтащить его выше нет никакого шанса из-за достаточно крутого (как оказалось) подводного склона берега. Слышим в свою морскую рацию на канале 16 переговоры сотрудников ФСБ с пограничным кораблём, который мы уже видели сегодня сильно мористее, где-то в тумане. Сотрудники на берегу поясняют: хорошо, что мы причалили сами, а то на наш перехват вышел бы уже целый военный корабль с целью проверки документов и установления личностей. В прошлом году лодка, теперь сторожевик. Везёт же нам на морские встречи!

По пояс в воде быстро разворачиваем кат и немного отходим от берега под стакселем, а затем под мотором пробиваем прибой. Капитан и матрос, державшие кат в ледяной воде, с трудом успевают запрыгнуть на борт, но надёжные руки товарищей затаскивают друзей на борт. Все сильно вымокают, кто-то заливает сапоги. Теплей от этого не становится ещё, но надо идти вперёд.

При северо-восточной волне и ветре причаливать к берегу Амдермы надо в районе устья реки. Лучше объясниться с властями, чем поломать лодку. Можно было заранее запросить разрешение по морской радиации или узнать, куда лучше чалится у тех же пограничников, но мы про неё немного забыли в тот момент, слишком редко пользуемся. Учтём на будущее.

Ветер отходит к северо-западу и усиливается до фоновых 5-7 м/с. Волна 0,5-0,7 метра накатывает с севера, северо-запада. Она отражается от скал и создаёт на удалении до 1 км от берега неприятную толкотню. Кат колбасит и бросает на воде, как надувной мячик. Можно сказать, хорошо, что экипаж замёрз и организм увлечённо борется с этой напастью, а то кого-нибудь бы точно укачало. Такое уже случалось раньше.

На горизонте дежурит пограничный корабль, который заботливо приглядывает за нашей лодочкой на расстоянии 4-5 км, будто мама Умки за своим непутёвым малышом.

Идём к р.Песчаная, это совсем недалеко за мысом. Пограничники сказали, что там есть балок в приличном состоянии, где можно остановиться и обогреться. Все уже мечтают о печке и с нетерпением ждут долгожданного отдыха.

Надо отметить, что на всем протяжении берега от пролива Морозова до р.Песчаная каждые 4-5 км встречаются балки. Оценить их состояние с борта катамарана достаточно сложно. Но точно можно сказать, что некоторые из них выглядят заброшенными, а другие вполне жилыми, хотя укрытий для лодки рядом и нет. Морем там особо не ходят, разве, что сеть на рыбу поставить. Вездеходы и снегоходы - короли тундры.

На берегу за мысом Нюдя-Пэсаля даже виден небольшой вездеход и люди на берегу. Наверное рыбалка. Интересно, что после Песчаной и до самой Усть-Кары балков на берегу мы больше не видели, хотя на картах и встречаются их отметки - осколки прошлых дней.

Перед входом в реку большой бар. Накат высотой 0,3-0,5 метра Накат высотой 0,3-0,5 метра и многочисленные отмели. В нескольких местах в устье видны балки. Проход в реку

хорошо читается на воде, но тут ощутимо мелко. Активно маневрируем между барашками и заходим в протоку. Кругом пологий песчаный берег с множеством плавника и мусора. Вода мутная. Неприглядное место!

Осматриваемся в устье реки в поисках стоянки и фарватера. Первое, что замечаем - белый медведь на другом берегу в 250-300 метрах от нас. Он что-то (или кого-то) увлечённо жуёт и поглядывает на нас неодобрительно, но безразлично. Своего не отдаст, а наше может попробовать и забрать. Такому соседству мы не рады, а связываться с мишкой за ужином не решаемся. Интересно, а рыбаки за соседним холмом, знают о таком соседе или они уже знакомы?

Поздний вечер, надежды на тёплый балок пропали. Опустошение и тоска. Придётся искать другую стоянку на следующей реке, куда можно зайти и где можно укрыться от уже близкого усиления ветра. Но до неё аж 36 километров!

Выходим дальше в ночь и холод. Спокойно пробиваем накат под мотором, хотя пару раз немного цепляем ногой мотора дно. Впереди три с половиной часа пути. Дует строго фордак, волна до 1м. Парус уже не ставим, регулярно приходят неприятные и сильные порывы, которые требуют хорошей концентрации на попутном курсе и волне, а мы уже устали и понастоящему подмерзаем. Для нас вновь самое главное - скорее укрыться и обогреться.

Едем под мотором, топлива у нас достаточно. Скорость с попутным ветром 6-7 узлов. Под зарифленным парусом мы бы двигались все равно медленнее, а значит и шли бы до стоянки дольше. Перекусываем, греемся чаем, обкладываемся грелками. Они хоть и дают совсем немного тепла, но с ними лучше, чем без них. Меняем сырые вещи и утепляемся.

Пограничный корабль ещё некоторое время следует за нами, а потом ложится на обратный курс к посёлку. Мы вновь остаёмся одни наедине со стихией и не проронив ни слова продолжаем свой путь в океане.

По берегам непрерывно видны снежники, низкие облака висят над морем, обрываясь в свинцовые воды туманом. Полярные сумерки над океаном.

Молчим, нам не нет нужды, что-то обсуждать и нет желания говорить или жаловаться.

Каждый сделал свой выбор и решительно настроен пройти этот путь до конца.

3,5 часа мы идём почти не разговаривая, сохраняем энергию и тепло. Короткие команды и комментарии, оценка погоды и ветро-волновых условий, ёмкий обмен мнениями о белых медведях и условиях перехода. Погода продолжает ухудшаться, хотя ветер ненадолго чуть стихает и мы уже близки к цели. Пристать к берегу тут можно только в аварийной ситуации, волна с шумом накатывает и разбивается об одинокие холодные пляжи ЮБК.

Вход в устье реки Хаптаяха перегораживает бар, проходим его довольно уверенно. Чувствуется, что идёт наработка практики. Устье реки мелкое, вокруг огромная и довольно замусоренная брёвнами песчаная коса и осушка. Идёт отлив. Вода очень мутная и грязная, в ней много песчаной и глиняной взвеси. Больше часа ищем стоянку. Уходим под левый берег, где высится небольшой склон. Мест под палатки так и не находим, весь склон оказывается заболоченным, либо представляет собой кочкарник. Но сил идти выше и искать стоянку у нас нету. Команда сильно устала.

На клочке относительно сухого и ровного места ставим шатёр. Спать будем на катамаране. Для этого под гиком растягиваем палатку, которую штурман сшил в прошлом году. Герметизируем, как можем все щели. Освобождаем палатку ката. Двое будут спать в кокпите под гиком, двое в «каюте». Неожиданно появляется солнце и сразу теплеет, однако ветер усиливается до 6-8 м/с и начинает смещаться к юго-западу, задувая прямо по долине.

В этот раз всё по прогнозу, но в основном он постоянно не точен, а совпадает, как правило, только по направлению ветра и температуры. Это закономерно, как для прогнозов от Windy, что высылают нам Юра Хоббит из Москвы, так и для прогноза, что мы смотрим сами через Garmin Inreach. Ну и меняться погода может каждые 2-3 часа достаточно сильно.

Прилив в двух километрах от устья реки почти незаметен, не более 20-30см. В районе осушек ниже – 60-80 см.

Быстро перекусываем (сил готовить ужин нет) и ложимся спать.

Отбой в 05:00 на катамаране. Тепло.



Рис. 48. Карское море, ЮВ пролива Морозова.  
Курс бакштаг, неспешно идём под бабочкой парусов.



Рис. 49. Подходим к Амдерме. Небо хмурится, погода портится (хотя разве она улучшалась?)



Рис. 50. п.Амдерма. «Как будто здесь война была ещё вчера».  
Особую неприятность нам доставил накат, который грозил, в буквальном смысле, размотать катамаран по берегу пока мы общались в ПУ.



Рис. 51. Выход через бар р.Песчанная. Носы прямо, зайцы на движении в среднем-максимальном положении, румпель поднят. Главное - чёткий выбор фарватера и маневрирование.



Рис. 52. Разместиться четверым мужикам для сна на СК21 вполне можно. Немного тесно и не очень удобно, зато тепло и вполне комфортно. На палубе в кокпите в качестве изоляции от влаги лежат чехлы от ката, строительный тент и пенки.



Рис. 53. Лагерь 6. Устье р.Хубтьяха, заболоченная и глинистая высокая пойма.  
Ночевка на катамаране.

Пресной воды нет, дров нет, площадки под палатки нет, комаров нет, вообще ничего нет.

День 11-12. 25-27 июля 2025г.

Самый долгий день года.

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/парусом	Погодные условия
11-13	25-27.07	р.Хубтъяха – пляж в 6 км южной р.Нинзаяха - п.Усть-Кара – р.Нгоуяха	25.07 20.45 – 27.07 03.00	<b>Всего:</b> 113 м.миль (210 км). <b>Парус:</b> 25 м.миль. <b>Мотор:</b> 88 м.миль.	<b>Парус:</b> 4-7 узла <b>Мотор:</b> 4,5-7 узла	<b>25.07</b> <b>Утро-день:</b> +6+10С, сильный дождь, переменная облачность, ветер 3, ЮЗ 6-8 м/с. <b>25-26.07</b> <b>Вечер-Ночь:</b> +6+8С, переменная облачность, ветер 3, ЮЗ 5-7 м/с. Шквалы до 15 м/с. Волна до 1 м. Море 3-5 баллов. <b>26.07 Утро-день:</b> +8+20С, солнечно, тепло, редкие облака. Ветер ЮЗ, 3-6 м/с, порывы до 10 м/с. Волна до 0,5м. Море 2-3 балла. <b>26-27.07</b> <b>Вечер-ночь:</b> +4+8С, солнечно, перистые облака. Ветер ЮЗ, 0-2 м/с. Волна 0,2-0,3м. Море 1-2 балла. <b>27.07 Утро-день:</b> +10+25С, солнечно. Ветер ЮЗ 2-3м/с. Море 1 балл. <b>27.07 Вечер:</b> +4+6С. Холодно. Штиль.

Утром и днём долго спим на катамаране. Спалось хорошо, даже теплее, чем обычно. Заделать стояночную палатку герметично, так и не получилось. Алексею Шмонову через маленькую щёлочку моментами задувал ветер и заливал дождь, но наш повар спал богатырским сном настоящего помора.

В первой половине дня идёт дождь, моментами сильный. По долине дует ветер, прилетают мощные порывы, анемометр (прибор для измерения силы ветра) показывает фоновые 7-8 м/с. И это на берегу у подножья холма, значит море для нас пока закрыто. Внезапно, прогноз не обманул. Вода в реке всё такая же мутная, видна взвесь песка и глины. Ловить тут рыбу даже не пробуем.

Ветер начинает немного стихать ближе к 18.00. Решаем выходить поздно вечером. По прогнозу ночью-ранним утром начинается реальное улучшение погоды, открывается окошко на 36-48 часов для финального рывка к финишу. Дальше шторм на два дня, и мы рискуем

зависнуть, где-то на этом чудесном берегу. На сегодняшнюю ночь также дают неплохой прогноз: ветер юго-западный 5-6 м/с, порывы до 7-8 м/с. Таким образом, погода вновь диктует нашу тактику действий: надо скорее бежать дальше на юго-восток, до антистапеля ещё больше 200км! Ближайшая цель - дойти до Усть-Кары. Это минимум 13-14 часов пути (немногим более 100 км). На переходе планируем останавливаться в устьях рек, чтобы погреться и размяться. Морально вновь готовимся к тяжёлому, холодному и долгому переходу через ночь и стихию.

Около 21.00 с радостью покидаем этот негостеприимный берег и спокойно выходим в море через речной бар. На выходе из реки встречаем большого и очень красивого белого гуся, который купается прямо по курсу катамарана. Все его попытки взмыть ввысь оканчиваются неудачей, он усердно машет крыльями, но всё же сдаётся и готовится покорно принять свою судьбу по мере приближения хищного и незнакомого зверя. Но судьба сегодня благоволит грациозной птице, а экипаж остаётся без ужина.

С берега дует юго-западный ветер 4-6 м/с с регулярными порывами, море 3-4 балла (на акватории видны барашки), из океана накатывает северо-восточная волна высотой до одного метра. Облачность поднялась, дождь прекратился, стало чуть теплее (+6С), кажется, и правда погода начинает улучшаться. Ветровая и океанская северо-восточная волна скрещиваются в море, образуя неприятную толкотню, которая изрядно потряхивает лодку. Определяем точкой чалки для отдыха устье р.Нензаяха. Это примерно 36 километров.

Сразу поднимаем паруса, два рифа, курс галфвинд, правый галс. Скорость 5-5,5 узлов. Проходим около 5-6 км. Ветер и волна немного усиливаются. Приходят внезапные и яростные порывы, убираем стаксель и идём под одним наглухо зарифленном гротом. «КУСЬ» постепенно разгоняется все больше и стремится взлететь над попутно-хаотичной волной, скорость ощутимо возрастает до 7-8,5 узлов. Для нашей лодки это много, а значит фактический ветер дует с намного большей силой, чем ожидалось. Вскоре решаем убрать и грот, укрытий на берегу нет, а значит придётся дальше идти под мотором.

Ещё через 2 часа подходим к устью Нензаяхи, где нас встречает большой накат, начинается отлив. Долго кружим и ищем проход в реку, кругом одни буруны и отмели.

Пробиться не получается, а значит нет возможности переждать на берегу окрепший ветер. Но прогноз на утро и далее все ещё хороший. До следующей реки около 14 километров на юго-восток и продолжаем свой путь.

Моторим. Вновь холодно, на небе переменная облачность, но постепенно оно все больше очищается. Уже виден чистый горизонт и скорый рассвет. По правому борту все та же картина: бесконечный и пустынный песчаный пляж, зеленеющий, обрывистый и холмистый берег высотой 20-40 м, грязно-белые снежники и вечная мерзлота, бревна и морской мусор. На борту катамарана пейзаж также не меняется: наглухо застёгнутые куртки, шапки и балаклавы, цветные спасжилеты и пёстрые гидрокостюмы, раскатанные болотные сапоги. Обветренные, хмурые лица и горящие глаза.

Идём на расстоянии около 1 км от побережья. Внезапно скорость ветра резко увеличивается с фоновых 6-7 до 10-15 и более м/с, ванты и такелаж заводят свою пронзительную свистящую песню, заглушаемую только двигателем. Море вокруг начинает натурально бурлить и вспениваться. Волна и ветер с берега накладываются на океанскую зыбь все сильнее и сильнее. Ветер дует с такой силой, что начинает поднимать вверх (!) наветренный каток весом не менее 1-1,5 кг, привязанный к спинке сидухи. Такого мы ещё ни разу не видели!

Катамаран ощутимо рыскает по курсу под порывами ветра, а мы резко уходим ближе к берегу под защиту обрывов высотой около 20 м. Почти натурально видно, как ветер стекает в море и превращает его в кипящий котёл. Порывы бьют в палатку и с силой толкают лодку. Идти дальше невозможно даже у самого берега, хотя тут и заметно спокойней. В любой непонятной ситуации – беги на берег! Находим подходящее место на бесконечном пляже и чалимся у распадка под скалой. В 30-50 метрах от берега немного тише, волна 30-40 см, но все равно ощутимо дует. Причаливаем. Хорошо, что ветер с берега сбивает накат. На голем берегу некуда толком привязать лодку, а якорь плохо держится на песке. Время 03:00, прошли 43 километра.

С трудом вытаскиваем тяжеленный кат на берег, но набегающая волна стаскивает его назад каждые 5-10 минут, с силой разбивается о корму и заливает весь кокпит. Позже выясняется, что вода нахлестала в ящики, через закрытые крышки! Разворачиваем лодку, подкладываем катки и с 3-4 попытки, наконец, вытаскиваем его на берег. Ветер не стихает, в море 5-6 баллов. Хотя гребней или пены особо не видно: ветер с берега гасится об океанскую зыбь. Развлечение с катом продолжается не меньше часа. Все прилично набирают воды в сапоги и промокают снаружи. Тем временем лодку начинает замывать песком, идёт отлив. Ставим шатёр, готовим ночной ужин. Ждём ослабления, вероятно, локального ветра.

Капитан поднимается на приближенный холм. Замеры ветра через 1-1,5 часа после чалки показывают фоновую скорость ветра 8,5-9,5 м/с, удаётся зафиксировать и порывы более 10,5 м/с, а значит в море в тот момент дуло ещё сильнее (15+ м/с оценочно). Визуально вся акватория всё ещё в ряби.

Выглядывает солнце, оно медленно выползает из-за края океана и немедленно окрашивает весь берег сочными летними цветами. Природа преображается на глазах. Становятся видны яркие цветы, изумрудная зелень тундры, искрящиеся снежники вечной мерзлоты, золотые пески чудесного и бескрайнего берега, где нет никого кроме нас.

Кушаем, дремлем в креслах под ласковый шум прибоя, греемся и наслаждаемся мимолётным мгновением жизни.

Каждые полчаса по будильнику открываем глаза и проверяем положение лодки. В 07:30 оцениваем погоду. Море успокаиваются, решаем выходить дальше. Скатываем катамаран на катках, поднимаем стаксель и отходим от берега. Итого, мы провели на берегу почти 6 часов из-за шквала и ветра. Впереди ещё больше 160 км пути.

Оцениваем ветро-волновые условия и сразу поднимаем паруса. В море 2-3 балла. Ветер 4-6 м/с с порывами до 6-8 м/с. Галфвинд, два рифа, но мере стабилизации погоды увеличиваем

парусность. Светит солнце и путешествие перестаёт быть выживанием. Испытываем удовольствие от похода, но внимательно отслеживаем ветер, так как постоянно приходят порывы. Скорость под парусом около 5 узлов, при усилении ветра разгоняемся до 6,5 узлов.

Следующие 4,5-5 часов идём под парусами. Отогреваемся душой и телом. Ближе к полудню ветер ещё ослабевает, но пока оставляем один риф из-за регулярных и коротких, но яростных шкваликов. Скорость около 4,5-5 узлов. Правый галс, курс галфвинд, волна не более 0,3-0,5м.

В один из моментов ветер немного скис и тут же стаксель подозрительно и тревожно затрепетал, будто катамаран ушёл с курса или сменился ветер. Капитан рефлекторно успел начать сбрасывать ветер с парусов (на всякий случай!), румпель повернулся на ветер и уже начинала звучать команда: «Стаксель...(убрать)».

Но убрать стаксель нам уже не пришлось. В тот же момент ошутимо огромная масса воздуха навалилась на катамаран, все загудело, мачта под тягой паруса напряглась, на секунду замерла в слегка наклонённом положении, пытаюсь приподнять лодку, а потом полетела вниз!

Мачта легла аккуратно на судно ровно между штурманом и мотористом. Матрос прекрасным образом проспал "крушение всех надежд" и недоуменно вылез на шум.

Ещё через 10 секунд всё полностью стихло, до состояния близкого к штилю.

Вскоре мы подняли парус из воды, положили мачту на борт, завели мотор и поехали к недалёкому берегу, что находился всего в 600м от нас.

Первичный осмотр на берегу сразу показал, что мачта цела, не сломана, а причиной стал **разрыв стальной оковки** ванты на мачте, которая крепится к правому баллону.

Металл не выдержал порыва ветра, а экипаж не дрогнул (даже не успел и почти не моргнул).

Подробнее о падении мачты читайте **в главе 3**.

Пытаться вновь закрепить ванту к мачте даже не стали, хотя возможности и идеи на это счёт и были. Однако это потребовало бы значительного времени. Принимаем решение остаток маршрута (140-150км) идти под мотором пока открылось погодное окно, что с учётом стихшего к вечеру до 0-1м/с ветра в итоге стало верным решением. Под парусом мы бы смогли пройти ещё 30-40км, после чего оказались бы в штиле. Мачта и паруса было оперативно убраны, снаряжение и катамаран проверены, топливный бак заполнен.

В то время пока мы возились с мачтой и посыпали голову пеплом, мимо нас грациозно проплывало целое стадо белух - зубатых китов из семейства нарваловых. Их было не меньше 4-6 голов – целая семья. Пятиметровые млекопитающие шли не спеша в 300-400 метрах от берега, показывая нам свои белоснежные спины. Мы должны были встретить их в море под белоснежными парусами, возможно познакомится ближе и подружится. Но Океан распорядился иначе и всё, что нам осталось — это с горечью смотреть им вслед.

Уже в 14.22 мы вновь легли на прежний курс к юго-востоку и вышли в океан.

Берег тут всё более выполаживается, сама местность ближе к Усть-Каре представляет собой огромную заболоченную низменность и является одной из крупнейших в Европе астроблем.

За 2,5 часа молча и грустно пролетаем под мотором 28 километров и чалимся у посёлка около 17:00. Эмоций нет. Уныние. Но нам ещё надо дойти до финиша, раскисать будем позже.

Устье реки Кара изобилует многочисленными отмелями и осушками. Аккуратно разыскиваем фарватер, никаких створных знаков тут нет. Чалимся на пляжик прямо около здания аэропорта. На рейде стоит какое-то судно, у берега - кран. Мимо нас ходят местные, проезжает болотоход, но мы совершенно никого не интересуем. А вот команду интересуем рыба, но её у них нет для нас, говорят «год такой, сами без рыбы».

Ребята идут в магазин и приносят питьевую воду, хлеб, 1 (одну) баклажку пива. В магазине они расплачиваются через QR-код телефоном. Их все время торопит продавщица: «Платите скорее пока есть связь – скоро спутник уйдёт!».

Принимаем решение сегодня идти до финиша в районе местечка Яры, пока стоит хорошая погода. Это ещё 90 километров, 10 часов пути, если все пойдёт штатно. До шторма остаётся 30-36 часов, запас есть, но переносить переход на следующий день не хотим. Как гласит морской закон: пока есть погода – отправляйся в путь!

Связываемся с погрануправлением, докладываем, что пришли в Усть-Кару и выходим дальше на маршрут. Звонить приходится через спутниковый телефон. Обычная мобильная связь работает, приходят смс, но прозвониться никак не удаётся. Внезапно опять долго поясняем в погрануправление, кто мы такие и почему у нас нет разрешения на проход через Северный морской путь (уже в третий раз за 2 недели!). Отзваниваемся в МЧС, они передают нас из зоны контроля Ненецкого Автономного Округа коллегам в Ямало-Ненецкий Автономный Округ. Граница между регионами проходит сразу же за посёлком.

Обедаем и примерно в 18.30 выходим в море. Погода солнечная, редкие облака неспешно парят над нашими головами. Ветер стихает до 1-2 м/с. Море 1 балл. Довольно скоро ветер окончательно выключают, хотя иногда и появляются небольшие порывчики, что хорошо видно по ряби на воде.

80 километров едем по почти идеально спокойному (волна 0,1-0,3м) и штилевому морю. Ты ли это Океан?

Моментами, напоминая о стихии Арктики, от самой кромки далёких льдов приходит волна высотой до 0,5 метра, но пологая и длинная.

Опять регулярно встречаются небольшие балки и даже видны какие-то базы с новыми крышами (интересно, что там находится?). Берег постепенно поднимается, обрывы вновь достигают 10-20 метров.

После 21.00 ощутимо холодает. На вахте меняемся каждый час, греемся и спим в палатке. Два раза плотно перекусываем. Общее настроение – скорей бы добраться до финиша.

Пристаём к протоке в залив Торасавэй, греемся, гуляем и доливаем топливо, его у нас хватает с запасом. Выходим дальше. Сегодня закончился полярный день, мы провожаем солнышко за горизонт, оно коротко нам подмигивает и вскоре появляется назад. Светлое время суток для навигации маломерных судов завершено.

Около 02:30 заходим в устье реки Нгоуяха. Вход с моря перегораживает большой бар, но волны почти нет. Прилив только начинается, мы спокойно проходим почти по центру протоки. Правый, прибрежный, берег представляет собой высокий холм, на нем видны треколы и палатки. Поднимаемся вверх по реке против течения к заброшенной рыбацкой базе, как и договорено, тут нас должны забрать для выброски, а потом долго ищем место стоянки на правом берегу. Притыкаемся под высоким обрывом, на вершине которого стоит разрушенный дом и остатки ледника, но чалимся прямо в глинистый, грязный берег – отлив! Надо ждать прилива, чтобы кат можно было подтащить и помыть, благо он как раз начинается.

В 03:30 27 июля морская часть нашего путешествия окончена. Сразу полностью разгружаем катамаран (и от куда только силы взялись?), таскаем вещи за 40-50 метров по глинистой жиже. Сам лагерь ставим на высокой и ровной пойме с травкой и мелким гравием. В 05:00 лодка полностью разгружена. Все вещи сразу раскладываем на просушку под ярким солнцем, которое вместе с нами радуется новому дню. Дожидаемся полной воды и вытаскиваем «КУСЬ» на берег. Отзваниваемся в ПУ, докладываем, что завершили маршрут, они сильно радуются и поздравляют нас. Кажется, у них отлегло (у нас тоже!) =)

Долго отходим от перехода, знакомимся с соседями-туристами на треколах и ложимся спать только около 12:00.

33,5 часа в гидрокостюмах. 31 час и 210 км почти непрерывного пути.

Шквалы и штиль, радость паруса и горечь падения мачты, холод и зной, пустота бескрайних просторов и одиночество затерянных поселков.

Карское море прекрасно!



Рис. 54. В ожидании у моря погоды.

Береговой склон имеет высотой 15-20 метров, на нем видны многочисленные снежники и вечная мерзлота. Выше проявлены термокарстовые процессы.

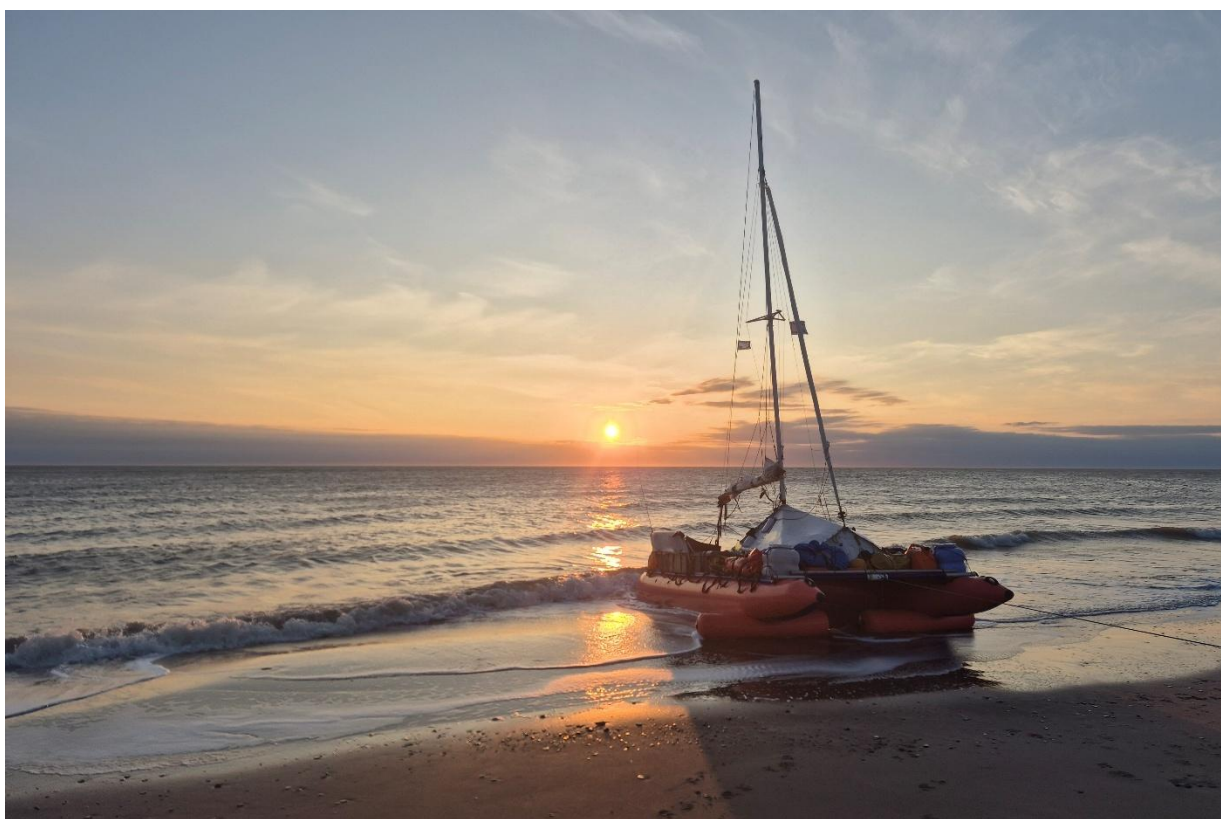


Рис. 55. Пережидаем шквал и ищем способ подтащить лодку выше по склону. Накат, пусть и небольшой, прилично бил в корму, подмывал песок под баллонами и пытался утащить катамаран в океан. Немного позже море ушло и «КУСЬ» полностью оказался на осушке.



Рис. 56. Первым делом, первым делом – звонок в погрануправление и МЧС.



Рис. 57. Что может быть лучше в морском походе, чем идти под белоснежным парусом и наслаждаться тёплым ветром, ласковыми волнами, слушать мелодию кильватерной струи? Ах, как приятно щуриться на солнце под шум ветра и ни о чем не думать!



Рис. 58. Юго-западный ветер сбил океанскую волну и успокоил море.



Рис. 59. Мачта есть, а через секунду её уже и нет. 1,5мм-ая разорванная сайлинговая оковка крепления ванты не выдержала ветров и маршрута. По окончании сезона 2024г, перед началом этого и во время сборки на стапеле, все элементы судна внимательно осматривались, в том числе и мачта, включая и отдельные её части. На оковку мачты мы обращали отдельное внимание, проверяли насколько она протёрта и как хорошо держится. На этот момент ранее обращали внимание капитаны в различных тематических чатиках. Никаких проблем визуально не обнаружили, если и были какие-то деформации, то на первые миллиметры в виде незначительных естественных потёртостей. В любом случае, опасений техническое состояние мачты не вызывало. Ванты были набиты достаточно хорошо, за их натяжением мы регулярно следили.



Рис. 60. п.Усть-Кара расположен в пределах крупной астроблемы, что хорошо видно, как на карте, так выражено в рельефе в виде низкого и плоского берега. В посёлке есть магазин, аэропорт, фельдшер, администрация и социальная инфраструктура. Сотовая связь присутствует, но опять нормально работал только СберМобайл, смс уходили со всех операторов.



Рис. 61. Последний переход - он трудный самый.



Рис. 62. Лагерь 7. Устье р.Нгоуяха, высокая пойма. Высота прилива до 50 см (у моря не менее 1м). Пресная вода из ручья в 500м от лагеря, дрова есть (много плавника и досок от заброшенных рыбацких домов), склон неплохо защищает от ветров, чалка по низкой воде в глинистый берег, комары появились в последний день, площадки под палатки ровные.

Рядом проходит колея треколов и приезжают на рыбалку местные жители. Для выброски надо стоять строго на правом берегу, до протоки, ближе к морю трекол может не подойти во время прилива.

## День 13. 27 июля 2025г.

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/ парусом	Погодные условия
13	27.07	Устье р.Нгоюяха, 1 км вверх по течению.	-	-	-	+20+25С. Солнце, ветер ЮЗ 2-3 м/с.

Просыпаемся в 16:00 и сразу бежим на золотой пляж ЮБК купаться. Надо пройти около 1 километра через болото и дельту реки, чтобы добраться до моря. Погода сказочная – жаркое солнце, слабы ЮЗ ветер, комаров нет, курорт! Пляж - весь наш! С вершины холма открывается чудесный вид и только там ловит мобильная связь. Можно звонить и отправлять смс. Мобильного интернета нет.

Днём звоним и договариваемся с Татьяной по выброске. Она обещает всё организовать через Никиту, который нас возил на буханке по Воркуте, завтра все уточним. У нас впереди ещё 2 дня похода, сборов и отдыха.

Неподалёку располагается 3-4 лагеря туристов на квадроциклах и треколах. Воскресенье, народ отдыхает в популярном месте на берегу Карского моря. По-факту, район р.Нгоюяха-Яры, является относительно самым доступным для посещения местом на берегу Карского моря в России! 5 часов на треколе из Воркуты и вот ты у Океана. Енисейская или Обская губа всё же являются отгороженными от моря и специфические акватории, до Диксона или других поселков на побережье добираться ещё дольше и труднее. Так что, если вы хотите побывать на Карском море – ваш путь, скорее всего, будет лежать именно сюда.

Купаемся, резвимся и наслаждаемся моментом. Танцуем, поем, скачем и дурачимся в лучах Арктического солнца.

Вода в море холодная, не выше +7-8С (немного прогрелась за два дня). Нас хватает на два коротких заплыва-забега.

Наконец добываем рыбу... покупаем у мужиков из Воркуты 1,5 кг гольца. Вечером будет пир. Как говорят местные, тут все ловят только на сетку. На спиннинг рыбалка плохая, а в этом году ещё и сезон не задался: рыбы нет, (ещё?) не зашла в реки. Тоже самое нам сказали и на Вайгаче.

По дороге обратно оказываемся у небольшой протоки в 200-300м от моря, которую мы ранее перешли в сапогах примерно чуть выше колена. Но начался прилив и мы долго не можем найти брод, глубина ощутима вырастает. Алексей Шмонов идёт первым, падает и весь промокает. Мы с Димой переходим протоку полностью голышом, держа вещи над головой. Вода поднимается выше груди. Вот и ещё раз окунулись! Высота прилива тут и у нашего лагеря, в 1 км от моря вверх по реке, достигает не менее 50-60 см.

Чуть позже частично разбираем кат и вещи. На ночь всё накрываем тентом от дождя, уже утром должен прийти обещанный шторм и сильный дождь.

Вечером шикарный ужин: уха и жареная рыба. Чуть позже ночная дискотека и песни, а в завершении чай и разговоры о вечном. Отдыхаем душой и телом. Полностью расслабляемся и даже засыпаем в стульях. После 00:00 погода начинает портиться. Холодает. Опять задувает коварный и студёный северо-восток. Значит успели вовремя, значит всё сделали правильно. Отбой около 4:00.



Рис. 63. Антистапель. Разгрузка катамарана в ожидании высокой воды.



Рис. 64. Солнечный день в Арктике всегда повод для радости.



Рис. 65. Курорты Карского моря ждут своих гостей!

Температуры воздуха +2+4С, вода +5С, скорость ветра 15-20 узлов, осадки ожидаются ежедневно. Белые медведи – лучшие соседи, размещение в бунгало 5\* «Все выключено», ненавязчивый сервис и мысли о простых человеческих радостях помогут вам отдохнуть от тяжести городского бытия.



Рис. 66. Берег Карского моря в районе устья р.Нгоуяха.  
Станция Яринская находится в 5 км на ЮВ дальше по побережью за мысом.

## День 14. 28 июля 2025г.

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/ парусом	Погодные условия
14	28.07	Устье р.Нгоюяха, 1 км вверх по течению.	-	-	-	+5+6С. Дождь, сильный СВ ветер. В море 6-7 баллов.

Весь день спим под шум дождя, завывания ветра и тяжёлый раскатистый бас недалёкого прибоя. В палатках становится сыро и холодно. Короткое Арктическое лето пролетело мимо нас, как знойная красотка на южном пляже. Но мы успели насладиться сполна этими прекрасными и волнующими душу любого моряка мгновениями (полярной жары, разумеется).

Просыпаемся не раньше 20:00. Встаём только, чтобы поужинать. День и ночь окончательно смешались.

Погода совершенно испортилась. Сыро и дождливо. Хорошо, что все вещи с ката спрятаны под тентом (ещё до начала пляжной вечеринки ЮБК). Дует северо-восточной ветер, на берегу его скорость достигает 10 м/с. Всё море в барашках, на побережье огромный волновой накат. Наш лагерь скрыт холмом от ветра, и мы почти не ощущаем всей силы стихии.

Как хорошо, что мы успели пройти маршрут до этого шторма и как прекрасно смотреть на разгул стихии с твёрдой поверхности высокого обрыва!

Организм начинает отходить от постоянного напряжения и перегрузки. Побаливают старые раны, обостряются позабытые болячки. Ломит кисти рук, краснеют пальцы и с них начинает сходить кожа. Предполагаем, что это химический ожог от непромокаемых виниловых перчаток в реакции с морской водой, а соль разъела небольшие ранки. Горят потёртости от латексных манжетов гидрокостюмов. По мере возможности и необходимости лечим раны заживляющими мазями и кремами.

Договариваемся по выброске. В 22:00 29 июля нас должен забрать 1 трекол, который добросит до газпромвской дороги. Там мы перегрузимся на буханку и газель. Цена вопроса – 150 000 рублей. На 50 000 рублей дешевле, чем два трекола. Экономия. Татьяна присылает все контакты. Завтра сборы, сушка вещей и ожидание транспорта.

Съедаем на ужин по разогретой банке тушёнки (готовить совершенно лениво), пьём чай, перебрасываемся десятком фраз и в 22:30 опять залезаем в спальники.

За стенкой палатки поёт свою колыбельную песню Его Величество Север и вскоре экипаж вновь засыпает.

## День 15-17. 29-31 июля 2025г.

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция	Скорость под мотором/ парусом	Погодные условия
15-17	29-31.07	Устье р.Нгоюяха, 1 км вверх по течению – г.Воркута	01.30 – 06.15	200 км	-	<b>День-вечер:</b> +8+11С, солнце, облачно, ветер СВ 4-8м/с и стихает. <b>Ночь:</b> +1+2С. Штиль, густой туман. Очень холодно.

Встаём около 9 утра, хотя давно никто не спит. Почти сутки сна и отдыха, но чувствуем себя разбито. Впереди целый день сборов.

Погода немного улучшается, облачность поднимается, дождь прекратился ещё вечером, стихает и волна, однако коварный норд-ост всё ещё господствует над Океанам. Днём выглядывает солнце, оно почти не греет, но поднимает экипажу настроение.

Неспешно и задумчиво собираем вещи. Просушиваем всё снаряжение, сжигаем множество мусора (своего, но в основном чужого с берега), обедаем и ужинаем. Сортируем вещи на личные, что полетят с нами, и на те, что можно отправить транспортной компанией. Отдыхаем и ждём транспорт.

Ведём ревизию поломок и сразу помечаем балки катамарана, которые требуют замены заклёпок – мотало нас по воле ветра и волн серьёзно. Таких набирается 5-6 штук. Вновь осматриваем мачту, её ждёт капитальный ремонт. Остальные элементы конструкции судна и снаряжение не пострадали, видимых повреждений нет. После опреснения и сушки они опять будут готовы к путешествию.

День тянется медленно, мы даже находим время вздремнуть после обеда прямо на улице. В воздухе висит лёгкая тоска и уже приглушённо звенит, пока ещё далёкая, суeta городов.

К вечеру все вещи собраны и упакованы, остаётся лишь убрать кают-компания и кухонную утварь, когда подойдёт трекол. Ветер полностью стихает и небо окончательно очищается. Кажется, завтра будет погожий денёк.

Расслабленно ужинаем, откупориваем крайнюю бутылку шампанского и неспеша её выпиваем, закусываю традиционными ананасами. Вскоре сильно и резко холодает, опускается густой туман. Отапливаем палатку горелкой с насадкой-дожигателем и вновь утепляемся.

Тем временем, наш транспорт задерживается и не выходит на связь. Мы начинаем немного волноваться и увлечённо обсуждаем зимовку в этих краях. Вскоре нам все же удаётся дозвониться до водителя Сергея. Он сообщает, что они немного опаздывают, но едут к нам и будут через два с половиной часа.

Время растягивается и замедляется, кто-то добрый и большой дарит экипажу ещё несколько часов счастливой жизни на берегу Ледовитого океана. И мы не спеша пьем эти мгновения на целый год вперёд.

Только ближе к часу ночи приходит огромный трёхосный трекол с грузовым отсеком, куда мы спокойно грузим вещи и влезает сами. Нас вывозят за один рейс (хотя до этого были сомнения). Час пути по болотам в жарко натопленной кабине под неспешные разговоры с местными мужиками, и вот мы уже перегружаемся в «Буханку» к Никите и в «Газель», куда закидываем вещи. Стартуем по Газпромской дороге (с щебёночным покрытием) через Уральские горы в Воркуту около полтретьего ночи, впереди 200км пути.

По дороге неожиданно встречаем огромное стадо оленей, которое перебегает нам дорогу. В лучах восходящего солнца, на фоне голубого неба, нам предстают прекрасные и местами заснеженные полярные горы. Взгляд оторвать невозможно, хотя и очень хочется спать.

По пути проезжаем через КПП, которое контролирует выезд из города в направлении Полярного Урала. Для проезда по Газпромской дороге требуется наличие погранпропуска и разрешения для транспорта.

В Воркуту прибываем в 6-15 утра. Селимся в гостиницу «Воркута». В городе всё непривычно: люди, душ и туалет, белые наволочки и кровати, платья и деловые костюмы, магазины и интернет. В 10 утра идём сдавать груз в «Деловые Линии». Тщательно все пакуем и маркируем, итого почти 500 кг груза отправляется в обратную дорогу, которая займёт почти три недели.

Днём, кто-то гуляет по городу, кто-то спит. Но ничего значимого с экипажем не происходит: ветер не дует, волна не подбрасывает, холод не беспокоит, небо не грозит, а медведь не прячется за углом. Команда сыта, почти цела и находится в безопасности. Мы пытаемся вновь найти своё место в этой суеде, возвращаясь к привычному ритму бытия современного человека. Бытовые и рабочие вопросы вновь захлёстывают нас с головой, выжить в этой буре будет посложней, чем в суровом, но честном Океане.

Вечером вкусно ужинаем в неплохом ресторане национальной кухни (оказывается посуду можно не мыть самим) и засыпаем ещё до 23:00. Пора возвращаться к нормальному ритму дня и ночи. В каменных коробках ветер всегда дует с одинаковой силой.

31 июля неспешно гуляем по Воркуте в поисках гостинцев, отдыхаем и приезжаем в аэропорт около 14.00. Маленький зал ожидания пленит нас ещё на 2-3 часа, рейс прилично задерживают из-за чего мы прилётим в Москву только ближе к 20.00. Короткое «пока, спасибо» и вот уже всё разъезжаются по домам. Экипаж прибыл в порт назначения.

В столице непривычная жара и множество шумных людей.

Верните нам море, ветер, тундру и медведей. И ещё рыбы насыпьте немного, пожалуйста.

Маршрут окончен!



Рис. 67. Антистапель. Всегда немного грустное мероприятие.  
«Вот и закончилось всё, возвращаться пора».



Рис. 68. Вид на долину реки Нгоуяха



Рис. 69. Трёхосный трекол «Зырянин» с багажным отсеком способен перевезти не менее 1т груза, что позволило нам уехать в одну ходку. Основная масса треколов берет на борт не более 600-800кг, включая пассажиров. При общей массе экипажа и груза в 800кг, нам требовалось 2 трекола (на одном все ехать отказывались), что потенциально увеличивало ценник на поездку в два раза.



Рис. 70. Дорога Газпрома станция Ярынская-Воркута идёт через Полярный Урал. 4 часа потрясающих видов на горы и тундру.



Рис. 71. Отправка снаряжения домой «Деловыми Линиями». 500 кг, 75 000 рублей, 17 дней пути. В этот раз положили в один из ящиков свой gsm-трекер для самостоятельного отслеживания груза, оказалось полезно и наглядно.



Рис. 72. После отправки груза экипаж первым делом побежал за нивом кушать чебуреки и пить лимонад.

### 3. Как падают мачты

В Карском море, примерно в 40 км ЮВ п.Усть-Кара и в 140км от финиша поездки, у нас упала мачта.

По окончанию сезона 2024г, перед началом этого и во время сборки на стапеле, все элементы судна внимательно осматривались, в том числе и мачта, включая и отдельные её части. На оковку мачты мы обращали отдельное внимание, проверяли насколько она протёрта и как хорошо держится. На этот момент ранее обращали внимание капитаны в различных тематических чатиках. Никаких проблем визуально не обнаружили, если и были какие-то деформации, то на первые миллиметры в виде незначительных естественных потёртостей. В любом случае, опасений техническое состояние мачты не вызывало. Ванты были набиты достаточно хорошо, за их натяжением мы регулярно следили.

Две предыдущие недели путешествия погода нас не щадила: порядочно трепала волна и холодные ветра северных румбов силой до 10-15м/с. Парус в таких условиях мы несли довольно ограниченное количество времени и в основном шли под мотором. То есть нагрузка на мачту создавались преимущественно морским волнением, в том числе накатом и при преодолении прибрежных баров. Общая пройденная дистанция к моменту происшествия составляла чуть более 400км.

В день падения мачты погода наконец начала улучшаться: выглянуло солнце, ветер сменился на ЗЮЗ 6-7 м/с и продолжал стихать до 4-6м/с. Но регулярно приходили довольно ощутимые порывы силой 8-10м/с, которые мы достаточно спокойно и штатно отработывали. Однако, в связи с этим мы шли под рифами, постепенно их уменьшая по мере стабилизации погоды.

К началу инцидента мы несли одну полку рифов, правый галс, курс галфинд, волна не более 0.5м, ветер ЮЗ 3-5м/с, скорость около от 3.5 до 5 узлов, время 13.10. Светит солнце, редкие кучевые облака, температура +20С, песчаные пляжи ЮБК во всей красе, экипаж отогревается и дремлет. В этот чудесный момент на траверзе уже полчаса проплывает широченная долина (береговая озёрная депрессия), красота! Вот оттуда нам и прилетело.

Все заняло не более 5-10 секунд, по ощущению, так вообще 2-3 секунды максимум. Но событий за эти мгновения случилось много.

В один из моментов ветер немного скис и тут же стаксель подозрительно и тревожно затрепетал, будто катамаран ушёл с курса или сменился ветер. Капитан рефлекторно успел начать сбрасывать ветер с парусов (на всякий случай), румпель повернулся на ветер и уже начинала звучать команда: «Стаксель...(убрать)». Но убирать стаксель нам не пришлось. В тот же момент ощутимо огромная масса воздуха навалилась на катамаран, все загудело, мачта под тягой паруса напряглась, на секунду замерла в слегка наклонённом положении, пытаясь приподнять лодку, а потом полетела вниз!

Бах!

«Не хочу!» - расстроено звякнула мачта о палатку и спинку сидений.

«Не фига же себе!» - ошарашено подумал экипаж.

Мачта легла аккуратно на судно и накрыла кусочком грота нашего моториста. Тем временем, лодка уже была развёрнута по волне и ветру, сохранив управляемость. Экипаж контролировал, как мог, ситуацию. Ещё через 10 секунд все стихло полностью, до состояния близкого к штилю.

Быстро «осмотревшись в отсеках», сразу же начались работы по фиксации мачты на катамаране и уборка парусов. Первым делом подняли из воды парус, начали оцеплять GPS и планшет, которые крепились к мачте, отсоединять ванты и штаг. Завели мотор и поехали к недалёкому берегу, что находился всего в 600м от нас. Никто не растерялся, не запаниковал и не впал в ступор. Все чётко исполняли свои роли. Капитан рулил, моторист следил за движком и держал мачту, штурман и матрос бодро работали с вантами и парусами. В 13.25 мы уже швартовались к берегу. Проблем это не вызвала, ветер с берега сбивал океанскую зыбь. Таким образом, весь эпизод от прихода порыва до высадки на берег занял всего 15 минут (рассчитано по данным GPS-трека)!

Первичный осмотр на берегу сразу показал, что мачта цела, не сломана, а причиной стал разрыв стальной оковки ванты, которая крепится к левому баллону. Также при падении была частично деформирована оковка ромбованты нижнего колена мачты, что заметили мы уже в Москве. Паруса не пострадали. Потерь среди вещей и снаряжения не было.

Пытаться вновь закрепить ванту к мачте даже не стали, хотя идеи на это счёт и были. В ремнаборе хранились металлические стяжки, уголки, болты и т.д. Это могло бы позволить нести парус под второй полкой рифов, но испортило бы сам профиль мачты. Было принято решение остаток маршрута (140-150км) идти под мотором пока открылось погодное окно, что с учётом стихшего к вечеру до 0-1м/с ветра в итоге стало верным решением. Мачта и паруса было оперативно убраны, снаряжение и катамаран проверены, топливный бак заполнен.

Уже в 14.22 мы вновь легли на прежний курс к ЮВ и вышли в океан. Впереди лежало искрящееся в лучах тёплого северного солнца Карское море. Наш катамаран продолжал идти вперёд уже без мачты, немного осиротевшим и побитым на вид, но все такой же решительный и целеустремленный, как и прежде.

Основной причиной видится недостаточная толщина металла (1,5мм) оковки ванты, об этом ранее [писали и обращали внимание коллеги](#). Скоба, которая крепит ванту, со временем просто пропиливает оковку под большими нагрузками. Интересно, что у «КУСЬ» период времени от статуса «Наблюдаем» до вехи «Спасибо, что живой» занял всего 10 дней пути и 400км.

Как отмечал производитель, на лодках новых серий, после 2021 года+, этот элемент был заменён на более прочный (2мм), что и нами уже также было осуществлено. Заодно обновили и ванты с талрепами.

П.С. Но есть и хорошие новости.

1. На антистапеле мы сэкономили время на спуск и уборку мачты.
2. Возможно, так было задумано, а падение мачты было страховкой от переворота в шквал (как на больших океанских катамаранах)?

## 4. Снаряжение и материальное обеспечение похода

Путешествие проходило на парусном надувном катамаране СК-21, позывной «КУСЬ» («Конец Унынию Свершился»). Технические характеристики и возможности корабля хорошо известны, набор парусов – стандартный, 13 кв.м. В целом, лодка вновь показала высокие мореходные качества и проявила себя хорошо. Даже несмотря на крайне досадный эпизод с мачтой. Уже к концу ноября 2025 года она прошла модернизацию и починку. В дальнейшем также планируется заменить ряд заклёпок силового каркаса.

Таблица 4. Снаряжение и оборудование катамарана «Кусь»

	Наименование	Примечание
1.	Мотор Mercury SailPower, 5 л.с. с длиной ногой	Отработал на твёрдую пятёрку.
2.	Внешний топливный бак Мореман	Меняли и чинил шланг топливной системы, брали с собой запасной на этот случай. Старый задубел и перестал гнуться. Как итог, протечка в месте соединения с переходником на баке.
3.	Якорь Тонар (5 кг) с цепью (длина 1м)	При сильном течении или ветре не всегда держал катамаран. Была погнута одна лапка во время стоянки на М.Талате, когда сорвало две дополнительные оттяжки отливом течением. В районе путешествия оптимально использовать Якорь Дэнфорта из-за большого количества песчаных пляжей и галечных берегов.
4.	Скальный Г-образный якорь	Очень полезен на скальном рельефе, но в этот раз использовался всего несколько раз.
5.	Плавучий якорь	Не использовался.
6.	Спасконцы, 2х20м	Использовались для тренировок.
7.	Чалки (2х50м, 1х25м),	В некоторых случаях применяли все три. Обычно ограничивались двумя.
8.	Весла, 4шт	Использовались несколько раз при низкой воде и в устьях рек.
9.	Спасательные жилеты, 4шт	Во время переходов экипаж всегда находится в жилетах.
10.	Сухие гидрокостюмы, 4шт.	3 штуки экспедиционных Vodagear (твёрдая «пятерка») и 1 отдельный Niko (оценка «хорошо», но благо не пришлось в нем плавать – скорее всего бы залился через некоторое время).
11.	Катки надувные, 4шт.	2 шт. в надутом виде подвязываются к спинкам, 2 шт. хранятся на носовой сетке. Используются для перемещения лодки по берегу.
12.	Леера спасательные вдоль бортов	Стропа 50 мм.
13.	Бортовая верёвочная лестница-трап, 1 шт.	Крепится на кормовую балку.
14.	Бинокль, 1 шт.	Высматривали медведей и пограничников.

	Наименование	Примечание
15.	Анемометр, 1шт.	Использовался каждый день. Максимальная сила ветра, зафиксированная <u>на берегу</u> – 10,5 м/с (20 узлов).
16.	Компас морской Plastimo Offshore 55	Закреплён на деревянной опоре и с использованием крепления для планшета на палубе катамарана. Применялся ограниченно.
17.	Компас Горный, 1 шт.	Геологический(=)
18.	Помпа ручная, 2 шт.	Основная и запасная.
19.	Портативный электронасос Flextail Max Pump	Очень удобно и быстро накачивать баллоны при сборке (разумеется, не до звона) и выкачивать воздух на антистапеле. Заряда, как раз хватает на эти операции
20.	Ремкомплект, шт.	Разделён на основной и запасной. Общий список включает более 70 позиций.
21.	Фалы, шкоты, шкертты, репшнур, резинки, ремни и т.д.	Много и разного диаметра. Ремнями с металлическими пряжками притягиваются вещи к баллонам и дополнительно крепятся ящики в кокпите.
22.	Палатка над кокпитом	Сшита самостоятельно. Очень пригодилась на стоянке в устье реки Хубтьяха, когда палатки было невозможно поставить на берегу из-за увлажнённой почвы и кочкарника.
23.	Палатки, 2шт.	- Husky FELEN 3-4 - Husky Falcon 2
24.	Палатка кают-компания, 1шт.	Вигвам с АлиЭкспресса. Неплохо стоял даже при ветре 6-7м/с. Все же оказался немного тесноват для 4х мужиков, хотя и рассчитан по паспорту на такое количество туристов. Надо искать другой вариант.
25.	Стулья, 4шт	Shell light (2шт) и другие китайские аналоги со сферическими колпачками на ножки (спроектированы и напечатаны матросом). Отработали без замечаний.
26.	Стол, 1шт.	Компактный, лёгкий, безмянный столик с Озона. 2 сезона с нами, полет нормальный.
27.	Плита газовая NaMilux NA-161PF/2W	Три сезона проявляет себя отлично.
28.	Горелка Fair Maple FMS-105	Хранилась в ремнаборе.
29.	Посуда Fair Maple	Набор из 3 кастрюль и сковородки. Чайник.
30.	Казан, 5л.	Без него никуда не ходим
31.	Сковорода	Самая обычная, но хорошая.
32.	Цанговые газовые баллоны KUDO, 24шт.	Отвратительный газ, горел при низкой температуре очень плохо. Но другой в Воркуту по приемлемой цене и срокам заказать не смогли. Хотя в местном СпортМастере и продаётся газ, но никто не может гарантировать, что он там будет в нужном количестве.

	Наименование	Примечание
33.	Обогреватель-насадка (дожигатель) на плитку	Устанавливалась на плитку и использовалась для обогрева кают-компании. Отличная вещь, спасал, реально хорошо работает!
34.	Пила Samurai, 330мм.	Вещь!
35.	Топор Фискарс	Надежен, но почти не пригодился.
36.	Молоток геологический Estwing	Мы же геологический экипаж, понимать надо!
37.	Баулы, гермомешки, спелеотрансы	Вольный Ветер, Тритон, Stream, ВЕК и пр. Упаковка вещей, снаряжения, документов, мусора. После распределения продуктов и вещей по катамарану, внезапно, осталось 3 пустых 100л баула (первый раз такое случилось). Пошли на пол в палатку ката.
38.	Защищённые, противоударные кейсы РИФ 406x330x174 мм, 2шт	Хранятся повербанки, солнечная панель, колонка, планшет, батарейки, видеокамера, различная электроника. Всё сухо и цело.
39.	Камбузный ящик	Самостоятельная сборка. Наше всё.
40.	Ящики IRVI Vox, 5шт.	В очередной раз прекрасно себя показали, но даже они не спасли от небольшого наводнения внутри одного из ящиков из-за мощного наката, который бился об крышку.
41.	Бочки пластиковые герметичные 40л, 2 шт.	Хранятся продукты, хлеб, чай, сахар, туалетная бумага и прочее.
42.	Канистры топливные, 5 шт: 2x20л, 2x15л плоские, 1x10л	Запас топлива перед стартом – 80л. Из-за непредвиденного расхода на старте (+40км под мотором) в п.Каратайка <del>купили</del> обменяли 15л на 15 патронов.
43.	Канистры для воды 10л, 2 шт.	Дополнительно на борту находятся баклажки 3x5л и вода в бутылках. Расходы воды 10л/день на четверых.
44.	Электронный термометр-барометр с функцией трекера Sunroad FR-510	В круглосуточном режиме находился на улице и помогал команде инструментально оценивать фактическое состояние погоды.
45.	Спутниковый телефон IRIDIUM	Использовался для связи с МЧС и Пограничным Управлением. Хранился в кейсе.
46.	Спутниковый смс-трекер GARMIN Inrriach Mini 2.	Использовался для записки трека, автоматической передачи местоположения группы, отправки сообщений, получения прогноза погоды от берегового штаба и собственных сервисов GARMIN. Носился в спасжилете/кармане капитана.
47.	Рации YAESU, 2шт.	Для связи во время сухопутных маршрутов и рыбалки.
48.	Морская радиостанция ICOM IC-M25 с портом USB для подзарядки	Никто нас по ней в этот раз не вызывал, да и видели мы за 2 недели только несколько судов и 4-5 моторок у поселков.
49.	Защищённый планшет QUKITEL RT7 Titan 5G	Крепился к основанию мачты и успешно пережил падение вместе с ней. Очень удобно,

	Наименование	Примечание
		навигация стала наглядней. Существенный минус – тач-панель. При намокании возникали сложности с переключением между приложениями и работой с меню.
50.	Навигатор GARMIN 66ST	Как обычно, отработал отлично. С его помощью замерялось пройденное расстояние, скорость движения, записывался трек и прочее.
51.	Греющие стельки, 28 пар	Самонагревающиеся туристические стельки и аналоги (несколько видов и партий). Тестировались до похода в разных условиях, показали хороший результат. В поездке грели слабо, от холода частично спасали на короткий промежуток времени. Возможные причины: - высокая влажность, быстро промокали в сапогах и преставали греть; - слабый приток воздуха под штанины гидрокостюмов и болотные сапоги, прекращала идти химическая реакция; - часть стелек хранилась тёплой московской зимой в неотапливаемом помещении.
52.	Грелки, 30 шт.	Типа ТЕПЛОИД (оранжевая упаковка). Тестировались до похода в разных условиях, показали хороший результат. В поездке грели плохо, от холода не помогли. Возможные причины: - высокая влажность; - слабый приток воздуха под одежду и в сапоги; - некоторая часть хранилась теплой московской зимой в неотапливаемом помещении, что могло повлиять на их свойства.
53.	Перчатки рыбацкие (утеплённые, непромокаемые, зимние -30°C), 4 пары	Состав - латекс, искусственный мех. Куплены на Озоне. Оставили неоднозначное впечатление. Первые дни реально согревали руки (в сравнении с неопреном или флисом). Однако в мокром состоянии, возможно, привели к воспалению кожи на пальцах. К концу поездки весь экипаж получил лёгкое обморожение пальцев на руках, которое проявилось уже после окончания активной части похода. Холод, ветер и морская соль сделали своё дело.
54.	Аптечка, шт.	Все препараты хранятся в пластиковом боксе и двух плотных тактических подсумках. Аптечка разделена на основную и

	Наименование	Примечание
		запасную.
55.	Спасательный набор	Включает продукты питания, воду, средства связи и зарядные устройства, медикаменты, тёплые вещи и пр. Закреплён в герме на корме катамарана.
56.	Спасательные одеяла, 8шт.	Использовали 1 раз после купания в Карском море.
57.	Аварийно-спасательное укрытие Bivvu, 1шт.	Компактный и легкий тент-труба оранжевого цвета с Озона (приобретён по мотивам каякерских Шелтеров).
58.	Сигнальные ракетницы, 4 комплекта	Носились экипажем в жилетах или на поясных сумках на берегу для защиты от медведей.
59.	Сигнальные фальшфейеры (красные и белые), 10 шт.	4 штуки хранятся в спинках сидений в гермо-чехлах. По одному сигнальному огню носились экипажем в спасжилетах/поясных сумках на берегу для защиты от медведей. Два всегда находились в камбузном наборе и палатке кают-компани.
60.	Звуковой сигнал типа горн, 2 шт.	Один хранится в спинке сидений, один носился экипажем на берег для защиты от медведей.
61.	Противомедвежий спрей (Контроль-АС, 225 мл) – 1шт. Спрей для защиты от диких животных – 1шт.	Раздельно носились капитаном и штурманом на берегу в открытой мягкой герме/поясной сумочке для быстрого доступа.
62.	Спиннинги и снасти	Рыба в реки не зашла, можно было не брать. Но есть атлас арктических рыб и снастей, на которые их ловить. Высылаем по заявке.



Рис. 73. Компас морской Plastimo Offshore 55 на креплении под планшет. Спасжилет Studio Skat, сухой гидрокостюм VodaGear, балаклава и шапка, рыбацкие перчатки на капитане.



Рис. 74. Оладушки для экипажа.  
Компактные стулья (с напечатанными опорами на ножки) и лёгкий стол.  
Описание комплекта можно найти в отчёте за 2024г.



Рис. 75. Шакшука на завтрак в чугунном казане перед выходом в море.  
Снизу наш камбузный ящик, который служит нам уже три года.  
Его чертежи могут быть высланы по запросу.



Рис. 76. Обогреватель-насадка (дожигатель) на плитку (горелку).

Эффективно обогревал нашу кают-компанию и экипаж.

На его работу было затрачено 3-4 дополнительных цанговых баллона, что было предусмотрено заранее.

Будем думать над лёгкой титановой печкой (2-3кг) в палатку и новыми грузоподъёмными баллонами для ката =).

## 5. Оформление документов

Весь район путешествия находится в пограничной зоне РФ, требуется получить несколько независимых друг от друга документов:

1. Разрешение на выход в море;
2. Пропуск в пограничную зону.

Основное и главное в процессе взаимодействия с Пограничным управлением – прозрачность намерений, последовательность в действиях и следование их регламентам. Именно эти факторы позволяют наладить рабочее взаимодействие с госорганами на маршруте.

Подробно весь процесс оформления документов для выхода в море изложен на [мурманском рыболовном форуме](#). После **ФИАСКО 2024** года, когда нам запретили выход в море за 8 дней до старта поездки (смотри [Эпизод 3](#)), готовить документы в 2025 году мы начали сильно заранее.

Весь комплект был направлен в электронном виде на почту [cc@pufsb51.ru](mailto:cc@pufsb51.ru) в Пограничное Управление (ПУ) по Западному Арктическому району уже 7 февраля! Нами были подготовлены следующие документы:

1. Запрос на имя начальнику ПУ по Северо-западному Арктическому району для согласования выхода в море с детальной информацией по маршруту, судну, снаряжению;
2. Уведомление о выходе в море по стандартной форме из Приказа 454;
3. Письмо от дружественного турклуба «Нейтральная полоса» (спасибо Юре Хоббиту!) на имя начальнику ПУ с ходатайством о прохождении маршрута.

Большую помощь в подготовке запроса нам оказала команда [телеграмм-канала Вморе 51](#) и Вадим Ракитин. Большое им спасибо!

Спустя месяц пришёл официальный ответ (электронным письмом), что возражений для прохождения маршрута нет и вежливое напоминание, что необходимо оформить пропуск в Погранзону и связываться с ПУ в г. Архангельске по выходу и возвращению с маршрута! Ура!

По запросу, все образцы документов могут быть направлены в качестве примеров и приведены в приложениях к Отчёту.

Пропуск в погранзону был заказан 4 марта 2025 через Госуслуги и уже 6 марта пришла отбивка, что услуга оказана и пропуск будет выписан в течении 15 рабочих дней. В этом году форма подачи заявления немного изменилась, стала более удобной и простой. Однако, приложить никаких дополнительных документов к заявлению больше нельзя. Отдельно в форме заявки теперь подчёркнуто, что пропуск для нахождения в погранзоне не даёт возможности перемещаться в самой погранзоне на каком-либо транспорте, кроме автомобильного (колёсного/вездеходного), который также необходимо зарегистрировать, если планируется въезжать на своём личном (понятно, что местные водители оформляют такое разрешение самостоятельно). До этого года нужно было указывать и водный транспорт (мы вписывали свой катамаран). Теперь это необходимо делать строго через подачу письменного заявления в Погрануправление (все тоже приложение к приказу 454).

В середине апреля с нами самостоятельно связались представители ПУ из г.Амдерма и задавали некоторые вопросы по маршруту, срокам поездки и планам, а также уточнили собираемся ли мы использовать дроны для фото/видео съёмки. Оказывается, теперь нужно получать отдельное разрешение (пропуск через ГосУслуги) для подобных действий! Позже мы отдельно докладывали в Амдерму о своём передвижении по маршруту из Воркуты, Каратайки, и с антистапеля.

Дополнительно, все согласования и подтверждения о выходе в море проверялись капитаном раз в месяц путём звонка в Архангельск и Териберку. Каждый раз ответ был положительным, нас даже начали узнавать и успокаивали, что никаких проблем нет и не будет.

Надо отметить, что несмотря на все заранее полученные согласования и документы, полностью избежать сложностей и вопросов по выходу в море нам так и не удалось! Последний раз нас пытались развернуть уже в 20 км от Баренцева моря, близ п.Каратайка, но все удалось разрешить за пару часов активных переговоров. В дальнейшем погрануправление дало нам разрешение звонить им только по факту завершившегося перехода в «новую точку базирования», а не предупреждать о выходе каждый раз за 2 часа, как того требует Приказ. Ещё один популярный вопрос нашей команде, который звучал несколько раз: «Где ваше разрешение на следование в акватории Северного морского пути?» К счастью, к такому повороту мы были готовы и ссылались на официальное письмо и устный комментарий дежурных из Териберки.

К концу путешествия все смены погрануправления знали наш катамаран «КУСЬ», благодарили за чёткое взаимодействие, проявляли внимание и понимание к особенностям нашего маршрута и судна, а сторожевой корабль даже некоторое время провожал нас в районе Адмермы, «взяв под крылышко» в ненастную погоду.

Большое спасибо Пограничному Управлению за сотрудничество, пусть и не всегда это было просто!

## 6. График движения по маршруту

Таблица 5. График маршрута

День	Дата	Маршрут	Время старта – финиша	Общая дистанция
1-2	15-16.07	Воркута – р. Сарембояха	15.07: 20.00 - 05.00; 16.07: 11.00 - 01.00	164 км
3	17.07	р.Сарембояха – п.Каратайка – р.Малая Талата	17.00 – 05.00	91 км
4	18.07	р.Талота – губа Бельковская – пр. Гусиная – р.Лымбадьяха (Пустынная)	19.30 – 03.50	75 км
5	19.07	р.Лымбадьяха (Пустынная) и окрестности.	-	-
6	20.07	р.Лымбадьяха (Пустынная) - залив к северу от р.Хой- понганасе - о.Вайгач, бух.Варнек (западная губа).	16.15 – 03.00	41 км
7	21.07	о. Вайгач, бухта Варнек.	-	-
8	22.07	бух.Варнек – п.Варнек – устье р.Чёрная	17.30 - 22.30	39 км
9	23.07	Устье реки Черная	-	-
10	24.07	р.Чёрная – п.Амдерма – устье р. Хубтъяха	15.10 – 03.00	102 км
11- 13	25-27.07	р.Хубтъяха – пляж 6 км южной р.Нинзаяха - п.Усть- Кара - р.Нгоуюха	25.07 20.45 – 27.07 03.00	210 км
13	27.07	Устье р.Нгоуюха, 1 км вверх по течению.	-	-
14	28.07	Устье р.Нгоуюха, 1 км вверх по течению.	-	-
15- 17	29-31.07	Устье р.Нгоуюха, 1 км вверх по течению - г.Воркута	30.07 01.30 – 06.15	200 км
				<b>Всего морская часть:</b> 558 км <b>в том числе Парус:</b> 108 км <b>в том числе Мотор:</b> 451 км <b>Заброска-выброска на маршрут:</b> 364 км

## 7. Общие рекомендации по маршруту

Югорский полуостров и остров Вайгач – удивительны и прекрасны. Для каждого из членов команды «Кусь» это было одно из самых сложных и насыщенных путешествий. Конечно, на поездку в этот регион надо закладывать хотя бы три недели времени, что позволит более вдумчиво насладиться прогулками по тундре, добраться до каньона р.Большая Талата, посетить губу Лачина, побывать на Полярной станции «Белый Нос» или сходить на восточный берег острова. К сожалению, ритм современной жизни, работа и различные обязанности не позволили нам выделить необходимо количество времени. Но даже тех дней, что были нам отпущены, хватило, чтобы влюбиться в этой прекрасный, суровый и труднодоступный край.

Одна из главных организационных трудностей – подготовка документов и получение всех формальных согласований. Начинать заниматься этим вопросом нужно за 5-6 месяцев до старта. Процесс действительно долгий и требующий значительного терпения. Но других вариантов попасть морем, на собственной лодке, на остров Вайгач сейчас просто нет. Граница строго контролируется.

Также нет и иного способа заброски к стапелю в район п.Каратайка с большим количеством груза, кроме гусеничного транспорта. Можно начать поход на 200 км раньше и сплавиться по реке Коротаиха, но есть риск потерять минимум неделю на перекатах по низкой воде (которая характерна скорее для середины августа-сентября). Основной риск вездеходной заброски – вездеходчики, которые могут по-факту (в том числе и объективному) изменить маршрут или перенести выезд. Поломку и дальнейшую починку техники можно считать нормальным событием, которое включено в стоимость услуги и поездки по тундре. Тут стоит расслабиться и получать удовольствие. На все эти неожиданности лучше сразу закладывать дополнительно 1-2 дня. Альтернатива старту из Каратайки – радиальный маршрут Нгоуяха/Яры – Вайгач - Нгоуяха/Яры. Вариант похода до Нарьян-Мара представляется достаточно длительным (не менее 800 км) и менее интересным.

Выброска же будет оставаться неопределённой до самого последнего момента. Без спутникового телефона и контактов надёжного координатора в Воркуте уехать очень сложно. Как минимум, это может отнять ещё несколько дней на поиск транспорта в Усть-Каре или в попытках договориться (скорее всего неудачных) на газовой станции Яры.

Основной вызов маршрута – холод и общие неблагоприятные погодные условия, к которым мы готовились и сполна получили. Команде сложно судить насколько в 2025 году они являлись нормой или аномалией для этих мест. Двухлетний мониторинг погоды на этот регион в целом предсказывал подобные погодные условия, но с немного более положительными температурами, в районе +8+10С. У нас же фактическая среднесуточная температура, за исключением первых и последних дней, колебалась в районе +5+7С. Пролив Югорский шар, Вайгач и восточный берег Югорского Шара в климатическом плане намного более холодные, чем берег Баренцева моря. Расчёт на химические грелки не оправдался, в сыром морском климате они отказались работать. Возможный вариант для обогрева в лагере – лёгкая титановая печка и палатка с разделкой. Нам же приходилось греться, в основном, у горелки. Наличие на маршруте и ночёвка в балках значительно улучшает бытовой комфорт.

Во время переходов на борту лёгкого катамарана, когда ветер дополнительно остужает экипаж, особых вариантов обогреться нет, а отдых в палатке может быть затруднён из-за качки. Как вариант, рассматриваем электрокуртки с питанием от USB или покупку стальной яхты с вебасто=). Но основным способом поддержания сил и тепла экипажа небольшой парусной лодки остаётся только горячий чай/еда, регулярные перекусы и неиссякаемый оптимизм.

Катамаран в размерах от 21 фута является минимальным размером судна для безопасного путешествия по данным акваториям. Лодки большого размера создадут и больший комфорт для путешествия, но их проход через мелководные протоки и бары уже будет сопряжён с дополнительными трудностями. Кроме того, пологие осушки затруднят вытаскивание катамаранов на берег из-за их большого веса. Особенно это актуально для побережье Карского моря, где фактически нет укрытий начиная от о.Местный до самой Усть-Кары и далее. Прохождение этого участка надо планировать в виде 1-2 двух непрерывных переходов. Для похода на байдарках, каяках, рибках и т.д. надо иметь много свободного времени и стальные... нервы.

Наш СК21 «Кусь» вновь проявил себя, как надёжное и прочное судно. Волнение, с которым нам пришлось столкнуться, шквалы и ветра сильно потрепали катамаран, однако общая конструкция выдержала. Возможно, именно сложные ветро-волновые условия (в том числе) и привели в итоге к падению мачты. Хотя основная причина – тонкий металл оковки ванты. Её замена планировалась в дальнейшем, когда потёртости станут очевидными, но всё случилось намного быстрее. Решение не терять время на починку мачты и спешить к финишу в итоге оказалось верным. В противном случае, был риск прийти на антистапель в самый последний момент перед выброской или вовсе завершить маршрут в Усть-Каре.

Одно из главных разочарований – малое количество переходов под парусом. Причина на поверхности – всё ещё недостаточный опыт команды. С другой стороны, общие погодные условия и постоянные встречные ветра на половине маршрута крайне затрудняли переходы и манёвры под парусом (лабиринт в таких случаях на тяжелогружённом СК21 крайне ограничено). Так же не менее 110 км катамаран прошёл по рекам и протокам, где использование парусов было практически невозможно. В тех же случаях, когда и можно было бы идти под парусом, не стабильный и порывистый ветер в сочетании с волной, заставляли экипаж более осторожно относиться к его использованию. Особенно в сочетании с усталостью и переохлаждением. Именно тут мы видим точку своего профессионального роста и планируем работать над повышением уверенности и мастерства в дальнейшем.

Рыбалка – без комментариев.

Дорогой читатель!

Если у вас есть сомнения идти/не идти, рискнуть или нет – отбросьте сомнения.

Придумать приключение, отправиться в него и пройти свой маршрут – не это ли есть счастье всех бродяг?

Шум океана за кормой, лучи не заходящего солнца, цветущая тундра и бескрайнее небо останутся с вами навсегда.

Вайгач и Югорский полуостров стоят того, чтобы их увидеть и прикоснуться к затерянной Арктике.

## 8. Список приложений

1. Запрос на прохождение маршрута в ПУ ФСБ.
2. Уведомление о выходе в море.
3. Сопроводительное письмо от дружественного турклуба.
4. Атлас арктических рыб ([отдельный документ на сайте команды](#)).



[Телеграмм-канал нашей команды](#)  
[13 МОРЕЙ РОССИИ](#)

## Приложение 1. Запрос на прохождение маршрута в ПУ ФСБ

Начальнику Пограничного управления  
ФСБ России по Западному Арктическому району  
от ФИО  
*телефон, email*

### Запрос

Я, *ФИО*, прошу согласовать туристический поход по следующему маршруту:

Поселок Каратайка (Заполярный район, Ненецкий Автономный округ) – устье реки Седьяха – полярная станция Белый Нос - остров Вайгач (посёлок Варнек, бухта Лачина, остров Б.Цинковый) – пролив Югорский Шар – устье реки Большая Ою - устье реки Каменка – поселок Амдерма – устье реки Нензаяха - поселок Усть-Кара - Устье реки Нгоюяха (Ямало-Ненецкий Автономный округ, Приуральский район).

Наша команда реализует проект «13 морей России» - целью которого является посещение акваторий всех морей, омывающих территорию Российской Федерации. Группа уже посетила в 2022 и 2024гг Белое море, совершила поход по Баренцеву морю в 2023г. Идея данного конкретного путешествия – знакомство с Карским морем и визит на остров Вайгач.

Плановые даты осуществления туристического похода: с 12 июля по 04 августа 2025 г.

Маршрут и сроки проведения похода могут быть скорректированы по факту ледовой обстановки, погодных условий или иных непредвиденных обстоятельств.

Так как по маршруту отсутствуют пункты базирования маломерных плавсредств, в соответствии с п. 26 Правил пограничного режима, прошу Вас согласовать начало туристического похода в посёлке Каратайка (Заполярный район, Ненецкий Автономный округ), прибытие по окончании в устье реки Нгоюяха (Ямало-Ненецкий Автономный округ, Приуральский район).

Путешествие планируется на надувном разборном оранжево-белом парусном катамаране СибКат 21 (вес 160кг, не подлежит регистрации в ГИМС), мотор Mercury 5 л.с. Детальные технические характеристики приведены в Приложении 2.

Обязуюсь осуществлять движение только в светлое время суток, на удалении менее 2-х морских миль от берега, согласно пп. б. п. 28 Правил пограничного режима. Запланированный маршрут предполагает каботажное плавание близ береговой линии с ежедневными остановками на берегу для организации ночлега. Подробный график движения указан в Приложении 3.

При себе будем иметь следующие средства связи:

1. Спутниковый телефон Iridium 9555;
2. Спутниковый смс-пейджер GARMIN InReach;
3. Морскую портативную радиостанцию ICOM.

Обязуюсь при наличии связи уведомлять Пограничные органы о выходе в море, следовании по маршруту и остановках на отдых с передачей точного местоположения.

Кроме того, передача положения судна будет осуществляться в автоматическом круглосуточном режиме через сервис GARMIN InReach <https://share.garmin.com/KarskoeMore2025>.

Группа планирует подать запрос на получение коллективного пропуска для нахождения в погранзоне в установленном порядке в срок до 31 марта 2025г, а также зарегистрироваться в МЧС.

Ответ прошу направить на адрес электронной почты: *email*

Приложения к запросу (не приведены в отчете):

1. Список экипажа катамарана.
2. Технические характеристики катамарана.
3. Планируемый подробный маршрут движения с указанием предполагаемых мест и времени остановки на ночлег и отдых.

Надеюсь на Вашу помощь и согласование маршрута!

*Дата*

*ФИО*

## Приложение 2. Запрос на прохождение маршрута в ПУ ФСБ

Формальное разрешение на выход в море в переписке с судовладельцем никак не фиксируется и ответ на Уведомление не присылается. Узнать о разрешении на выход в море можно только по телефону у дежурного в Погрануправлении по региону.

**Уведомление**  
**об осуществлении промысловой, исследовательской,**  
**изыскательской и иной деятельности на участках (в районах)**  
**внутренних морских вод Российской Федерации, в пределах**  
**которых установлен пограничный режим,**  
**и в территориальном море**  
**Российской Федерации**

Кому

Пограничное управление ФСБ России по Западному Арктическому району.

От кого

*ФИО, Дата рождения, паспортные данные и место регистрации. Телефон, email.*

Данные о промысловом и ином судне и другом средстве

Надувной разборный оранжево-белый парусный катамаран СибКат 21 (вес 160кг, не подлежит регистрации в ГИМС), мотор Меркури 5 л.с.

Данные о собственнике промыслового и иного судна и другого средства

*ФИО. Домашний адрес*

Данные о капитане промыслового и иного судна (лице, управляющем промысловым и иным судном и другим средством)

*ФИО. Дата рождения, паспортные данные и место регистрации.*

Намерен осуществлять

Туристический поход.

Географические координаты района осуществления промысловой деятельности (туристического похода):

1. 68°44'16.35"СШ 61°23'18.64"ВД; 2. 69°34'36.22"СШ 59°55'49.51"ВД; 3. 70°04'29.80"СШ 58°34'44.76"ВД; 4. 70°06'07.46"СШ 60°07'01.87"ВД; 5. 69°56'16.22"СШ 60°46'34.92"ВД; 6. 68°52'18.96"СШ 66°44'30.99"ВД.

Сведения о планируемых районах плавания и (или) местах стоянки (постановки на якорь):

поселок Каратайка (Заполярный район, Ненецкий Автономный округ) – устье реки Седьяха - полярная станция Белый Нос - остров Вайгач (посёлок Варнек, бухта Лачина, остров Б.Цинковский) – пролив Югорский Шар – устье реки Большая Ою – устье реки Каменка – поселок Амдерма – устье реки Нензаяха - поселок Усть-Кара - Устье реки Нгоюяха (Ямало-Ненецкий Автономный округ, Приуральский район).

Маршрут может быть скорректирован по погодным условиям или иным непредвиденным обстоятельствам.

Дата осуществления деятельности:

с 01 июля по 30 сентября 2025 г.

Время осуществления промысловой деятельности (туристического похода):

Светлое время суток.

Количество участников

4 (четыре) человека.

Наличие и работоспособность технических средств контроля, обеспечивающих постоянную автоматическую некорректируемую передачу информации о местоположении судна (средства)

Нет

07 февраля 2025 г.

ФИО

Список группы

№	ФИО	Дата рождения	Серия/Номер паспорта	Кем и когда выдан, код подразделения	Контактный номер телефона
1					
2					
3					
4					

**Приложение 3. Сопроводительное письмо от дружественного турклуба в ПУ ФСБ**

Официальный ответ с разрешением о прохождении маршрута пришёл именно на имя руководителя турклуба.



Спортивно-Туристический Клуб  
НЕЙТРАЛЬНАЯ ПОЛОСА  
WWW.NP16.RU

**СПОРТИВНО-ТУРИСТИЧЕСКИЙ КЛУБ «НЕЙТРАЛЬНАЯ ПОЛОСА»**

07 февраля 2025г.

Начальнику Пограничного управления  
ФСБ России  
по Западному Арктическому району  
[REDACTED]

Уважаемый [REDACTED]!

Команда туристов реализует проект «13 морей России» - целью которого является посещение акваторий всех морей, омывающих территорию Российской Федерации. Группа уже посетила в 2022 и 2024гг Белое море, совершила успешный поход по Баренцеву морю в 2023г.

Просим Вас оказать помощь и содействие членам нашего клуба, планирующим осуществить туристический поход на парусном катамаране СибКат21 «Кузь» по Карскому и Баренцову морям, Югорскому полуострову и о.Вайгач с 12 июля по 04 августа 2025 г.

Необходимо Ваше разрешение для следования по следующему маршруту:

Поселок Каратайка (Заполярный район, Ненецкий Автономный округ) – устье реки Седьяха – полярная станция Белый Нос - остров Вайгач (посёлок Варнек, бухта Лачина, остров Б.Цинковский) – пролив Югорский Шар – устье реки Большая Ою - устье реки Каменка – поселок Амдерма – устье реки Нензаяха - поселок Усть-Кара - Устье реки Нгоюяха (Ямало-Ненецкий Автономный округ, Приуральский район).

Заранее выражаем благодарность!

Состав группы:

№	ФИО	Дата рождения	Серия/Номер паспорта	Кем и когда выдан, код подразделения	Контактный номер телефона
1	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
3	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
4	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Руководитель СТК НП

