



ОЧЕРКИ ПУТЕШЕСТВИЙ КАТАМАРАНА «КУСЬ»

Часть 2. БАРЕНЦЕВО МОРЕ

или

*По-морям, по-морям синий катик едет к вам
У него в кокпите, кто-то песенку поет
А ну, моряк, давай, попробуй отгадай
«Что за судно, что за судно» поморю идет!*

Оглавление

1. Общая идея поездки и маршрута.....	3
2. Катамаран и некоторые детали эксплуатации.....	10
3. Снаряжение. Связь. Навигация.....	14
4. Родина помнит, слышит и видит. Пропуска, МЧС, страховка.....	19
5. Наше Баренцево море	22
6. Основная информация о маршруте	33

1. Общая идея поездки и маршрута

Дисклеймер. Этот небольшой очерк в вольной форме описывает технические детали, быт и впечатления экипажа катамарана «Кусь» от поездки на Баренцево море в июле 2023г. На полноту и фактологичность он не претендует, но может оказаться полезен для всех любителей путешествий, моря и Кольского полуострова. При использовании в коммерческих и иных подобных целях просьба связаться с капитаном по почте.

*Однажды весной вдохновенной
В одной из московских квартир
Собрались совсем не худые спортсмены
И речь у них шла про ~~Намн~~*

Баренцево море, Северный Ледовитый Океан, Мурманский берег.

Команда множество раз бывала на Кольском полуострове. В командировках на местные ГОКи, школьных, студенческих и производственных геологических экспедициях. Поездках и отпусках. В горах, на реках и озерах. Терском и Карельском берегу. Кейвах, Хибанах, Ловозоре. Непроходимыми для нас оставались северная и восточная часть побережья полуострова.

Изначальным вариантом маршрута был поход вокруг Кольского полуострова из района Терибирки до Чаванги/Варзуги общей протяженностью до 650-700км. Хотелось замкнуть кольцо и пройти древним Поморским путем. Но ограниченное время, отсутствие опыта многодневных морских походов по открытым акваториям и длительных непрерывных переходов (80-100 км и более) вынудил нас отказаться от этого заманчивого варианта, набраться опыта и отложить его на будущее. После путешествия в 2022 года по Кандалакшскому заливу Белого моря экипаж был настроен продолжать исследовать и открывать для себя новые моря России, повышать навыки управления парусным катамараном. С учетом наших нежных чувств к северной природе и любви к курортам Кольского, ближайшим из доступных морей так и оставалось Баренцево. К тому же никто из нас никогда там не бывал, а новые неизведанные места для любого геолога и путешественника всегда являются некоторым вызовом.

Баренцево море – непростая акватория с очень переменной погодой, значительным волнением, сильнейшими туманами, мощными приливами-отливами и высокими скалистыми берегами. Но в тоже время, вдоль всего маршрута имеются укрытия, а запас времени позволял осторожно подойти к графику движения, постепенно повышая сложность путешествия. К несомненным плюсам, так же можно отнести и простоту/длительность, а, следовательно, невысокую стоимость, заброски. Сочетания всех вышеизложенных факторов и определили наш выбор.

В сети имеется некоторое количество отчетов о парусных походах по Баренцеву морю, большинство которых, как раз подразумевало проход через Горло Белого моря, что многократно повышает сложность поездки. Имеются отчеты о походах в районе полуострова Рыбачий, но такой вариант нам не приглянулся. Возможно, из-за обилия запретных зон в западной

части побережья. Интересный маршрут со стартом (в любом направлении) от ЗАТО Островной командой был отвергнут по причине сложности оформления всех разрешений (хотя это и возможно, теоретически и даже практически), большого веса снаряжения, которое еще надо загрузить/выгрузить на корабль и нерегулярностью движения самой «Клавдии Еланской», курсирующей по этому маршруту (её мы потом всего однажды видели на горизонте). Однако, для небольших и мобильных групп, например, каякерских, это может быть вполне интересным вариантом. В последние годы в Интернете были опубликованы отчеты таких бесстрашных ребят, путешествующих вдоль Мурманского берега, которые так же оказались полезны при подготовке.

Серьёзным дополнительным ограничением маршрута является отсутствие точек выброски в восточной части Мурманского берега, где Островное может рассматриваться только, как место выхода с маршрута в чрезвычайной ситуации. Возможные места стапеля/антистапеля – Мурманск, Териберка, Дальние Зеленцы. Дальше на восток проезжих автомобильных дорог нет. Отсюда вытекало линейное направление движение на ЮВ вдоль побережья с возвращением на СЗ. Трафик судов в Кольском заливе (Мурманск) достаточно интенсивен и движение по нему, так же требует согласования с администрацией порта, поэтому в качестве место старта он нами не рассматривался.

Таким образом, для себя мы ограничили потенциальной район плавания районом от губы Долгая до губы Савиха, к тому же именно на этом отрезке находятся такие интересные объекты, как: о.Кильдин, дюны в устье Вороньей, Кандакшский Заповедник, губ.Дроздовка.

Стартовать было решено на р.Воронья, крупнейшей из впадающих в Баренцево море в этой части Кольского полуострова. Точка разворота - губа Савиха. Антистапель – Териберка. Но как обычно, не совсем всё пошло по плану. Длительная непогода, недостаток топлива в совокупности со слабым ветром вынудили завершить поход в п. Дальние Зеленцы.

Интересным представляется факт, что параллельно команда прорабатывала запасной маршрут на случай длительной непогоды в Баренцевым море к моменту старта. Экипаж был укомплектован набором карт, необходимой информации, лотциями, привязками для большого кольца (400-500 км) по Белому морю со стартом/антистапелем из Кандалакши. Однако, этот вариант, так и остался лишь запасным.

Таблица 1. Информация о маршруте

Плановый маршрут поездки – 510 км: Мурманская область, Кольский и Ловозерский районы. Река Воронья (Серебрянская ГЭС) – п.Дальние Зеленцы м.Сидоров – Восточная Лица - Дроздовка - губ.Савиха – Дроздовка - Восточная Лица - м.Сидоров – п.Дальние Зеленцы -о.Кильдин – п.Териберка. Прибрежная часть Баренцева моря (максимальное плановое удаление от берега до 4 км)	
Место начала маршрута, стапель	Река Воронья, ниже Серебрянской ГЭС и порога Падун
Место окончания маршрута, антистапель	п.Териберка – основной вариант Дальние Зеленцы - запасной вариант
Фактический маршрут поездки 431 км: река Воронья (Серебрянская ГЭС) – п. Дальние Зеленцы – губ.Восточная Лица - губ.Савиха – губ.Дроздовка - Восточная Лица – п. Дальние Зеленцы. Максимальное удаление от берега до 4 км.	



Рис. 1. Нитка маршрута



Рис. 2. Путь из Мурманска до р.Воронья занял около 2,5 часов на Буханке. Место стапеля - высокая пойма на правом берегу реки, сразу за островом. Больше всего удивило огромное количество рыбаков, которые забирались туда даже на скромных Логанах и Жигулях.



Рис 3. Антистапель, Дальние Зеленцы. Необорудованный слип у пристани в центре поселка. Все приличные стоянки были заняты автотуристами, пришлось ночевать максимально некомфортно на камнях. Единственная гостиница требует предварительной брони. Альтернативная место для стапеля/антистапеля – губа Парчниха.



Рис 4. Долина реки Воронья очень живописна. Сопки спускаются практически в воду.

20 км р.Воронья до впадения в море заслуживают отдельного внимания и нескольких дней для неспешного изучения её долины.



Рис 5. Долина Вороньей. Тепло! Большая часть пути по реке прошла под мотором. Течение ощущалось только в начале нашего похода и на отдельных перекатах, где приходилось использовать весла для маневрирования, подняв руль и мотор. Для сплава по реке баллоны были немного подспущены, чтобы «обтекать» камни в шиверках. Сплавной опыт помог, мы не замочили ноги, не засадили наш катамаран на мель и неплохо отработали на веслах несмотря на большой вес корабля!



Рис 6. Долина реки Воронья близ устья. Песчаные дюны.



Рис 7. Устье р.Воронья. Справа виден выход в море. Штиль.

Из-за высоких приливов (до 4 метров) море поднимается далеко вглубь материка. Даже в районе стапеля (около 19 км от устья) мы наблюдали подъем воды, что не могло не повлиять и на время нашего старта вниз по реке.



Рис 8. Васильев Иван (слева), капитан.
Шмонов Дмитрий, матрос и мастер на все руки/ноги.



Рис 9. Фатеев Алексей (слева), штурман.
Шмонов Алексей, моторист и коф повар.



Рис 10. Экипаж мерит сухие гидрокостюмы от VodaGear в преддверии выхода в море после 5 дней сильного ветра и шторма

2. Катамаран и некоторые детали эксплуатации

Путешествие проходило на парусном надувном катамаране СК-21, позывной «КУСЬ» («Конец Унынию Свершился»). Технические характеристики и возможности корабля хорошо известны, набор парусов – стандартный. Катамаран проявил себя отлично, никаких поломок в процессе похода и по результатам поездки не возникло.

Из дополнительного оборудования лодка оснащена рундуками IRVI BOX 600/800, которые крепятся на основание из влагостойкой фанеры. Катамаран укомплектован якорем (5 кг) с цепью (длина 1м), плавучим якорем, двумя спасконцами, чалками, 4 веслами, 4 спасательными жилетами, большим ремнабором, аптечкой и другим необходимым оборудованием.

Мотор Mercury SailPower, 5 л.с. с длинной ногой. Наше приключение в Мурманске началось с того, что «Деловые Линии» умудрились перевернуть очень надежно упакованный движок вниз головой, а мы умудрились (по неопытности) не слить масло из двигателя. Масляный развод на поддоне был готов поставить нам шах и мат. Но вызов был принят, и мы героически начали преодолевать первое препятствие на нашем маршруте. Поиск сервисного центра, пояснение ситуации и вот движок уже в надежных руках механиков из Nord-Motors (большое им спасибо!). Все было прочищено, исправлено, дополнительно замазано специальной пастой от морской воды в течении двух часов пока мы закупали продукты в «Ленте». В дальнейшем с мотором возникали и другие сложности. Периодически он отказывался заводиться. Лечилось это прочисткой свечи, подкачкой топлива, снятием крышки с головы двигателя и другими непостоянно повторяющимися, шаманическими действиями. Уже в Москве, в сервисе, выяснилось, что в топливную систему попала (?) морская вода (на фильтре была обнаружена соль). Каким образом это могло произойти мы затрудняемся сказать.

2023 год - третий по счёту сезон у экипажа на СК-21. Все достоинства и недостатки катамарана хорошо известны и множество раз обсуждены. Для себя после похода по Баренцеву морю обратили внимание еще на несколько деталей.

1. Большой угол лавировки при слабых ветрах и походной загрузки яхты. Существенная часть плавания прошла, преимущественно, при слабых (1-3 м/с) и встречных ветрах. Конечно же, при нужном нам курсе на юго-восток (к губе Савиха) целый ходовой день дул встречный ветер с востока, севера-востока. После выхода из губы Савиха в Дроздовку (обратный курс на северо-запад) ветер дул уже с севера, северо-запада, запада, юго-запада (вот такая перемена направления всего за 6-8 часов). Два дня из Дроздовки до Д.Зеленцов (курс на северо-запад) ветер опять был встречным и преимущественно слабым (до 2 м/с). Все попытки идти остро к ветру приводили лишь к движению на северный полюс и в открытый океан. Рубка катамарана и его значительный вес (не менее 540-570кг на обратном пути) существенно затрудняли все маневры в подобных условиях. Но как только ветер усиливался хотя бы до 3-4 м/с (как правило, на короткий период, за счёт воздушных потоков из губ и долин), паруса наполнялись и позволяли идти в лавировку. Возможно, более опытная команда смогла бы эффективнее идти против ветра, возможно, где-то мог бы помочь кливер/генакер. Но аналогичный опыт экипажа на других акваториях в схожих условиях, но не на загруженном катамаране,

подобных сложностей не выявлял. Практические знания оказались новым и полезным для нас (хотя все это прекрасно известно про СК). Все эти нюансы привели к повышенному расходу топлива, больше половины пути яхта прошла под мотором. При этом экипаж активно использовал грот для помощи двигателю. По нашим оценкам, это добавляло до 0,5 узла к скорости движения.

2. Обитаемость в дальних походах СК-21. Изначально было понятно, что комфортно разместиться 4 взрослым мужчинам с горой вещей на небольшом катамаране будет затруднительно. В палатке было оборудовано 1 спальное место, где достаточно свободно размещался на отдых, кто-то из экипажа во время длительных переходов. Большая часть вещей была размещена в гермобаулах на бортах, ящиках и бочках. Пока была относительно хорошая погода теснота на корабле не вызывала особого дискомфорта, можно было удобно разместиться на палубе. Все переминалось на обратном пути. Низкая температура, морось, туман серьезно изматывали команду. Высокая волна (океанская зыбь после штормов в предыдущие дни достигала 1,5-2 метров) делала нахождение в палатке в лежачем положении совсем неприятным. Приготовление еды на ходу было затруднено в таких условиях. Пришлось изменить тактику движения и приставать к берегу каждые 2,5-3 часа, чтобы согреться и принять горячую пищу. В любом случае, ожидать от лодки длиной 6,5 метров в путешествии по северному морю возможности полноценно отдохнуть и просушиться во время длительных переходов в непогоду нельзя. К этому просто надо быть готовым морально и организационно.

Дополнительно можно отметить многолетнее желание изготовить для нашей яхты жесткую палубу, что добавило бы комфорта в походе. Но в любом её исполнении это немалый вес и габариты сверху. Хотя идея изготовить складную палубу из алюминиевых дощечек (по типу кемпингового стола) нас не покидает.

Вписаться в паспортные 480 кг грузоподъемности и так не представляется возможным в походе на две недели четверым путешественникам, а перегружать сверх меры катамаран, конечно, нельзя. Все это приводит к жесткой экономии веса на всём, чём можно (так, почти все вкусные напитки были разлиты по пластиковым бутылочкам 0,5л на парковке «Ленты» в Мурманске).

Пора переходить на больший размер катамарана, скажите вы. И будете правы!

П.С. Все же было бы здорово, если бы Анатолий Павлович Кулик смог бы популярно для туристов-парусников пояснить максимально возможную загрузку СК-21 (не паспортную, а именно максимальную) и соответствующие ей предельные погодные условия эксплуатации катамарана, опыт для этого накоплен большой. Вопрос висит в воздухе, информация в сети противоречивая, а народ активно грузит СК-21 барахлом и продолжает ходить на них в самую разную погоду.



Рис 11. СК-21 «Кусь», губа Восточная Лица. Отлив.
Приличная стоянка есть только одна – песчаная коса на левом берегу губы.



Рис 12. Несколько дней погода была действительно хорошей, но не на столько, чтобы снять с себя все теплые вещи=) – 18-20 градусов тепла!
Теснота не ощущалась, можно было дремать прямо в кокпите.



Рис 13. Починка движка отняла много эмоций, но зато совсем немного финансовых средств – всего около 3000р (в Москве чистка карбюратора нам стоила уже 7000р).
На обратном пути в этом же сервисе Nord-Motors мы опресняли мотор и проводили его общую диагностику.

3. Снаряжение. Связь. Навигация.

Команда имеет все необходимое туристическое снаряжение, многократно проверенное в различных поездках. Отдельного его перечислять не будем, список и производители достаточно широко известны. Из обновлений этого похода можно выделить следующие элементы.

1. **Камбузный ящик.** Спроектирован и изготовлен командой. Вся готовка, уже традиционно, шла в казане (без него мы категорически «не выйдем из дома», а уважаемый жёж повар откажется от готовки) на газовой плитке (использовались цанговые баллоны). Камбуз позволял готовить пищу во время переходов и так же на берегу. В нем же хранилась посуда, соль, специи, чай и т.д. Совершенно незаменимая вещь в быту для длительных автономных путешествий!
2. **Шампань-Сундук.** Незаменимой камбузного ящика оказался только ящик под шампанское, крепкие напитки, стопки и бокалы. Экипаж ничего не может поделать со своей любовью к этому напитку и эстетики его потребления из настоящих фужеров в удаленных местах нашей Родины. Красота требует усилий! Автономный мобильный бар создан путем доработки стандартного ящика из ABS пластика путем монтажа внутренних перегородок, мягкого уплотнителя и увеличением высоты под бутылку шампанского. Шампанское берется на каждый день путешествия=)
3. **Ультралегкая шатровая палатка.** Тундра диктует свои правила. Тент не растянешь - негде, большую палатку не установишь - сдует. Нашей кают-компанией при плохой погоде стал ультралегкий (2-2,5кг) походный вигвам Agisxi, который нам одолжили друзья. Подобную палатку можно рекомендовать всем путешественникам, отправляющимся на крайний север. В палатку возможно установить и печку, имеется разделка под трубу. Тент хорошо держит дождь. Интересно, что в нашем геологическом полевом прошлом мы также возили и устанавливали палатки для камералки и кухни. Только весили они несколько десятков килограмм и требовали куб леса для монтажа каркаса=)
4. **Палатка Husky FELEN 3-4.** Капитан взамен отличного и надежного, но очень старого Баска приобрел новую палатку большего размера. При коротких ночевках мы устанавливали её одну и помещались туда четвером, тесновато, но приемлемо. Тент не протекал (двое суток дождя подряд и двое суток тумана!), тамбур все вмещал, дуги держали сильный ветер. Главный недостаток для условий Арктики - внутренняя палатка на половину из сетки. Такой подход сейчас стал довольно модным у изготовителей, вес действительно снижается. Но сырость и холод ощущаются в большей степени, чем в том же привычном BUSK Hurr 2. К сожалению, по состоянию на вторую половину 2022г - первую половину 2023г, приобрести действительно классную палатку за адекватные (и не самые маленькие) деньги было очень сложно. Хотя бы потому, что они просто отсутствовали в наличии у большинства Российских производителей и поставщиков.
5. **Сухие гидрокостюмы от Vodagear.** С учетом ожидаемых сложных погодных условий и низкой температуры моря экипаж приобрел сухари. Отличное качество, продуманные детали, красивое исполнение. В деле не испытали (и хорошо). В реальности, костюмы мы одели один раз. В последний маршрутный день. Но стоило одеть еще и по выходу

из Дроздовки, что стало понятно только в море. На берегу погода была просто неприятной, но в океане все резко переминалось в худшую сторону (ожидаемо).



Рис 14. Камбузный ящик решает! Возможность готовить горячую пищу во время переходов бесценна=) Ящик изготовлен из обычной фанеры (напиленный по нашим чертежам прямо в ЛЕРУА) и покрыт водоотталкивающей краской в несколько слоев. Габариты ящика подобраны под стандартную газовую плитку и 5-ти литровый казан. Высота камбуза соответствует ящикам IRVI BOX 600/800. Крепится во время переходов на две стропы. Эксплуатация выявила необходимость небольших доработок.

Всем желающим может быть направлен проект камбуза в формате .dxf/.pdf. И еще нашего повара нельзя называть ~~железником~~, обижается, вспоминая один старый анекдот.



Рис 15. Жесткий мобильный пластиковый ящик с бокалами и шампанским первым переносился на берег после завершения каждого маршрутного дня. Холодный, вкусный брют был путником наградой за успешно пройденные километры.



Рис 16. Ультралегкий походный вигвам Agisxi. Шатровая палатка незаменима в условия путешествия по тундре. Полный вес - меньше 4кг. Установка занимает не более 5 минут. Палатка непринужденно выдерживала напор ветра до 6-8м/с. Размеры конкретно этой модели оказались немного маловаты для 4 взрослых человек, которые садились на табуретки вокруг ящика-стола. К сезону 2024 заказали большего размера на aliexpress.

Навигация осуществлялась с использованием GARMIN 66ST и навигационных программ на телефонах с предустановленным комплектом карт (векторный ГГЦ, космоснимки). Карты были приобретены в сети интернет в необходимых для работы форматах. Отметим, на данный район в 2023 нам не удалось найти в открытом доступе качественных карт масштаба 1:50 000 (топографических и навигационных). Все прежние популярные картографические сайты оказались заблокированы или вовсе удалены. На телефонах использовались следующие приложения: Топокарты России (космоснимки Google, Генштаб 1:100 000), Osmand (векторные карты open street map, глубины, общая карта СЗ региона), LotusMap (ГГЦ, космоснимки Яндекс, навигационные карты), SailPro (навигационная панель – скорость, курс, одометр).

Кроме того, по старой традиции и для дублирования электронной информации мы всегда готовим и печатаем комплект бумажных карт с координатной сеткой в разных масштабах. И в этот раз мы наш браваый Шкипер все подготовил, суммарно около сотни листов формата А3-А4! Положил дома на самое видное место и...забыл=). Более эпично мы умудрились забыть только...средства от комаров!

Сотовая связь работает всего нескольких точках на Мурманском берегу восточнее Териберки: устье Вороньей, Дальние Зеленцы, Островной. Для нас это означало, что нам необходим спутниковый телефон. У команды имеется старенькая, но вполне рабочая Турая. Общеизвестно, что связь в высоких широтах у Турай плохая, так как это геостационарная система, спутники которой висят в районе экватора. Достоверных сведений о её работоспособности в районе похода не было (68.18 С.Ш. – 69.3^0 С.Ш.). При этом у капитана был успешный опыт использования Турай в центре Кольского полуострова, в Кейвах ($67.8-67.9$ С.Ш.) и южнее на Терском берегу. Эту трубку мы с собой тоже взяли и даже протестировали на практике. Забрались на высокую сопку с прекрасным открытым видом на южный горизонт (примерные координаты 68.29782 , 38.39008) и минут 15-20 пытались поймать спутники для звонка или СМС. К сожалению, не удачно. Попытка подключится с борта катамарана в море на удалении около 3 км от берега также успеха не принесла. Уже позже, читали мнение уважаемых специалистов с «Veslo.ru», что надо ловить конкретные временные окна и направлять телефон под определенным азимутом/углом на юг (а не вообще на юг, как до этого мы всегда делали). Возможно, такой вариант может и сработать для получения СМС.

Как итог, в аренду был взят Иридиум. Суммарные затраты за его эксплуатацию (комиссия и оплата звонков/смс) составили почти 25 000р! С кем мы столько болтали? ~~Заказывали ницу и ниво~~. С Погрануправлением ФСБ в Териберке и Мурманском МЧС, качество связи оставляло желать лучшего. Плюс отправка СМС два раз в день (вышли в море, встали на ночевку) на большую землю нашему координатору и «начальнику штаба»– Александру, который вместе со своей супругой Ладой уже публиковал информацию о нашем местонахождении, состоянии и планах в общем чате с родственниками и друзьями. От Саши же мы получали прогноз погоды на ближайшие 12/24/36 часов (условным набором символов-кодом в смс). Спасибо ребятам за помощь!

Капитан с 2013 года использует в дальних путешествиях спутниковый коммуникатор Delorme Inreach. Изначально предполагалась, что это и будет основной источник для коммуникации с берегом. Особых проблем в эксплуатации никогда не было, хотя пару раз трекер

внезапно выключался. Но волшебное сочетание горячих клавиш научило решать этот вопрос. Трекер имел активную подписку и последний раз активно использовался в августе 2022 года на Камчатке. После этого включался несколько раз зимой для подзарядки. И вот всего за пару недель до поездки, когда пришло время проверить Delorme, путем отправки тестовой смс, случился форс-мажор. Сообщения в любом виде, включая простые координаты CheckUp, не уходили и не приходили на устройство! Было перепробовано множество вариантов, лучшие экспертные умы различных сообществ (отдельно спасибо Хануме и всему коллективу «Весла») пытались помочь решить наш вопрос. Даже техническая поддержка GARMIN поначалу пыталась оказать содействие (пока не выяснила, что я из России). Все бесполезно. Трекер превратился в кирпич, который может делать все, что угодно кроме главного – коммуникации с людьми, через спутниковую сеть.

Однако и тут мы нашли решение в последний момент, фортуна улыбнулась нам. Артём из Московского чатика СибКат любезно предложил воспользоваться своим трекером InReach Mini, чем мы незамедлительно и воспользовались. Большое человеческое ему спасибо!

П.С. Уже приобретён новый трекер GARMIN InReach Mini 2, который ожидает своих приключений. Старенький Delorme отправляется на заслуженный отдых, как музейный экспонат.

4. Родина помнит, слышит и видит. Пропуска, МЧС, страховка.

Мурманский берег и прилегающие территориальные воды являются пограничной зоной. Для их посещения требуется получение пропуска (индивидуального или коллективного). Этим вопросом мы и занялись заранее. Много полезной информации было почерпнуто на этом [рыболовном форуме](#). Заявка была направлена через Госуслуги в самом конце марта, но пришел наш коллективный пропуск только 16 мая. Итого – полтора месяца ожидания, при длительности изготовления 15 рабочих дней. Все остальное заняла пересылка (привет, Почта РФ). Самое интересное, что в самом пропуске была указана только одна точка маршрута – остров Кильдин! Как оказалось, согласно приказу № 240 от 2 июня 2006 г. получение пропуска в этом районе требуется только для посещения островов. Для нахождения на материковой части такой необходимости нет. По факту, про само наличие пропуска у нас спросили только один раз вовремя антистапеля и то даже смотреть не стали.

Объясняется это довольно просто – все погранпосты знали о нашем нахождении в заданном районе. За две недели до выхода на маршрут мы направили на адрес cc@pufsb51.ru «Уведомление об осуществлении промысловой, исследовательской, изыскательской и иной деятельности на участках (в районах) внутренних морских вод Российской Федерации, в пределах которых установлен пограничный режим». Время осуществления промысловой деятельности (туристического похода) – светлое время суток (круглосуточно в полярный день, который у нас закончился 25-26 июля, о чем нас предупредили по телефону сами пограничники, милые люди!).

Так же согласно установленному режиму выхода в море, мы были обязаны уведомлять ближайшее к нам пограничное управление (п. Териберка) за два часа до выхода в море, указывая точку старта и место финиша. Делать мы это могли только по спутниковому телефону (ввиду отсутствия навигационного маячка – АИС). Мы потратили не менее 15 000 рублей на попытки связаться и разговорах с ПУ. Плохая связь и её постоянные обрывы, регулярная смена дежурных, которым надо было каждый раз подолгу объяснять, кто мы такие, очень утомляли и раздражали. Однако, выбора у нас не было, *таков путь*. С другой стороны, это позволило нам спокойно пройти весь маршрут, военные и пограничники нас ни разу не побеспокоили, хотя их корабли пару раз проходили совсем не далеко от нас. Канал 16 был регулярно забит вопросом: «Что за судно, что за судно?». Однако, мы никого не интересовали. Кроме того, пограничники нам регулярно давали информацию по погоде и даже проявляли искренне беспокойство о нашем местонахождении, когда мы долго не выходили на связь.

Важное дополнение. Летом 2024г Пограничное Управление по Западному Арктическому району также начало *требовать заблаговременное согласование движения по маршруту вне пунктов постоянного базирования* (в том числе для маломерных судов до 200кг) и даже, внимание, наличие ТСК – технических средств контроля положения судна (АИС). Если второй пункт в нашем случае еще *потенциально* был решаем наличием УКВ радиостанции, позиционированием InReach, звонками в ПУ, то вот *сроки и форма направления подобного заявления остались совершенны не понятны*. Можно только предположить, что это 2-3 месяца до выхода в море, но минимум 30 дней. Гарантий также никто не дает, что это поможет.

Никаких конкретных сроков, шаблонов и процедуры в Приказе 454 не указано. Направленное нами по стандартной форме Уведомление за 7 дней до выхода в море (при требовании – 24 часа) было отклонено, нам запретили выход в море. Направленный на несколько часов позже запрос (в вольной форме), так же не помог. Поход на о.Вайгач и в Карское море летом 2024г не состоялся. Но это уже совсем другая история.

Традиционно группа была зарегистрирована в МЧС. В 2023 это впервые пришлось делать через сайт ГосУслуг. Каково же было наше удивление, что теперь необходимо было отправлять заявку за 14 дней до выхода на маршрут (вместо прежних суток, а то и часа)! За *пять* дней до выхода на маршрут мы связались с управлением МЧС по Мурманской области, пояснили ситуацию с заявкой. Наши документы были *незамедлительно* найдены, группа зарегистрирована и все документы направлены на электронную почту в тот же день. Хорошая новость, в 2024г подавать заявление в МЧС через ГосУслуги можно за сутки до выхода группы. Плохая новость, форма работает все так же криво.

Однако, потрясло нас другое. Такого *внимательного и трепетного отношения* к нашей команде/участникам со стороны МЧС не было никогда прежде, начиная с первого опыта общения с ними в 2006г. Сотрудники Мурманского МЧС регулярно *звонили сами* или нашему куратору в Москве узнать о нашем местонахождении и состоянии. Нам пришлось внимательно соблюдать режим выхода на связь, согласно поданной заявке и оповещать о всех изменениях на маршруте. Большое спасибо им за это, такой подход с их стороны и нас дисциплинировал. Плюс сотрудники МЧС всегда делились самым актуальным прогнозом погоды и давали рекомендации по маршруту.

Для МЧС у нас есть отличное предложение по оптимизации их работы. Выдавать всем желающим группам в аренду (за разумные деньги) спутниковые-трекеры (пусть будут Рокстар или новый провайдер на базе будущей низкоорбитальной группировки РФ). Создать мониторинговый центр, придумать различные сервисы для туристов (уведомления о погоде и опасностях, сигнал SOS и т.д.). В идеале – интегрироваться с пограничниками для отслеживания местоположения путешественников в пограничных зонах. Примерно так уже давно работает InReach, но это частная коммерческая история, которая уже недоступна в России, да и в прошлом не была особо распространена в нашей стране. Окупит ли себя такой проект в РФ сказать сложно, но вот безопасность наших экстремальных и не очень сограждан, общая культура путешествий начнет постепенно повышаться. Наш экипаж такой бы услугой воспользовался!

В 2023г команда была застрахована на время поездки. Для этого мы оформили групповой ДМС от РЕСО ГАРАНТИЯ для экстремальных видов спорта (включая яхтинг). Длительность – 3 недели, регион покрытия – вся Россия. Стоимость – около 10 000 рублей за четверых. Основанная цель страхования – быстрое решение всех вопросов с эвакуацией потенциального пострадавшего и оказание неотложной помощи. Вертолет спасателей или врачей быстрее вылетает под конкретные гарантии оплаты (хотя есть и другие мнения на этот счёт).

Уважаемый(ая),
Иван Дмитриевич!

Вашей заявке на регистрацию туристской группы,
направленной в МЧС России от 11.07.2023 17:34 (МСК),
присвоен идентификатор:

3 4 4 9 9 3 5 9

туристская группа №488
8 (815-2) 47-69-60
оперативный дежурной смены МЧС по Мурманской области

ПОГРАНУПРАВЛЕНИЕ

Посты, телефоны и факсы:

Мурманское ПУ БИП 8 (8152) 42-44-12 (телефон)

, (8152) 48-76-25 (факс) или 48 75 86, или 48 75 82

Териберка: 8 815 53 26101

Рис. 17. Контактные данные дежурных МЧС и погрануправления по Мурманской области.

5. Наше Баренцево море

- Мужика, у вас водка есть?

- А у вас рыба и крабы?

- Не, рыбы нет.

- Водки тоже нет.

4.1. Общие впечатления

Лучше всего характеризуют Мурманский берег глухие, мощные и пугающие удары океанских волн о скалы, которых ты не видишь из-за постоянного густого молочного тумана, но всеми фибрами души ощущаешь опасность и тревогу от этого рокота моря.



Рис. 18. Туманы. Плотные, противные, прохладные, постоянные.

- «Мооржик!»

- «Косаатка!»

Рельеф Мурманского берега довольно радикально отличается от всего, что можно увидеть на юге Кольского или в Карелии. Местное побережье имеет всхолмленный/гористый рельеф, достигающий в высоту десятков и даже первых сотен метров. Берег обрывается в море вертикальными, неприступными, серо-зелеными стенами, которые чередуются с небольшими пляжами. Растительность практически отсутствует, но океан выбрасывает на побережье большое количество плавника.

Стоянки, биваки, в привычном туристическом понимании, практически отсутствуют на Мурманском берегу. Абсолютно большая часть побережья труднодоступна и от этого редко посещается. Но разве не это нас манит?

Места ночлегов выбирались исходя из удобства подходов к берегу и защищенности от океанской волны. Лучшая стоянка – губа Дроздовка, небольшая плоская терраса в глубине залива хороша закрытая от всех ветров. Самое красивое и самое грязное место – губа Савиха. Единственная удобная стоянка пользуется спросом туристов и местных, от чего ужасно замусорена. Но вид с нее открывается шикарный и сразу на три стороны. Там же лежит собранный энтузиастами скелет кита!

Неожиданная сложность, с которой мы столкнулись – качественная пресная вода! В океан впадает множество рек и ручьев, но добраться до них довольно непросто из-за скалистых берегов и амплитуды приливов. Мы были вынуждены устраивать настоящие экспедиции по «добычи воды». Озера и болота вполне подходят для готовки и бытовых нужд, но для питья в сыром виде не годятся (хотя её и приходилось употреблять). Кто хоть раз видел стоячую, северную, черную воду прекрасно понимает, о чем мы говорим.

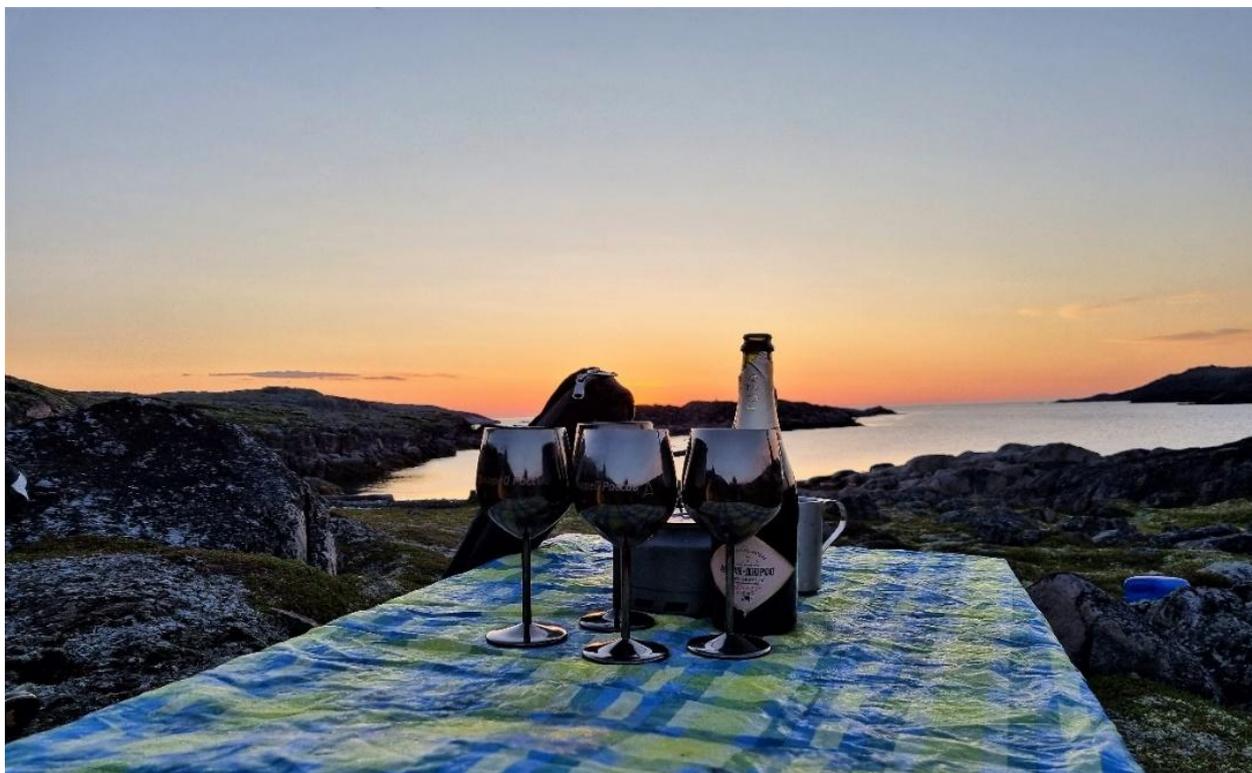


Рис.19. Губа Савиха. Прекрасный вид на океан и помойка вокруг. Стоянка возможно только в одном месте на левом берегу, в глубине губы. В остальных местах отсутствуют хоть сколько-нибудь удобные места для выхода на берег.

«Кто видел звезды наяву, а не на конфетных фантиках» - тот знает, комаров на Севере больше, чем звезд на небе и пуха от тополей в июньскую жару. Мы забыли репеллент! И осознали это только на стапеле. ~~От идеи вернуться домой~~ нас спас водитель буханки, что вез команду из Мурманска. За полтора часа он смотался в п.Туманный, где вытащил от телевизора продавщицу тётю Надю, у которой есть всё (и даже больше), в том числе и 7 баллонов репеллента. Большое им за это спасибо! Однако, комары, мошка и слепни нас насильовали от силы

пару дней в начале поездки! То есть пока было относительно тепло. Что случилось потом? +7-10С, холод, сырость, но и прекрасная жизнь без комаров!



Рис.20. Приливы-отливы достигали почти 4 метров. Впечатляет.

4.2. Море и погода

Туманы Мурманского берега явление постоянное. Они случаются в любое время суток и при любой погоде. В штиль и легкий ветер, в «жару» (если так можно выразиться) и холод, ночью, днем, утром, всегда. Видимость в это время у нас опускалась до 25-100 метров. Сложно сказать и представить, как в этом море ходили 50-500 лет назад. Богатыри!

Для нас навигация была максимально сложна, погода менялась действительно моментально (предшественники не обманули). Условно, всю морскую часть поездки можно разделить на три части: поход на юго-восток, шторм и пятидневное сиденье в губе Дроздовка, дорога домой.

Погодные условия и переходы первые несколько дней были просто шикарны. Много солнца, тепла, минимум осадков. Легкий ветер и небольшие волны. Даже море окрашивалось в голубой цвет из привычного свинцово-серого наряда. Иногда нам казалось, что наше довольно brutальное путешествие больше походит на цивильный южный яхтинг, так любезна и ласкова к нам была Арктика.

И в этой благодати мы словили грозовой шквал.

Не, то, чтобы это стало неожиданностью, но эмоций эта ситуация доставила!

Во второй ходовой день мы прошли больше 50 морских миль, почти 100 км, наш персональный рекорд, и заночевали в губе Восточная Лица. Залив представляет собой узкую и вытянутую долину, образованную устьем одноимённой реки. По берегам высятся скалы, закрывающие небольшую террасу, где мы и встали, защищённые почти от всех ветров. Тот день и застал нас в этом живописном месте.

Небо хмурилось с самого утра, высоко над нами быстро бежали облака, но погода оставалась хорошей. Прогноз обещал переменную облачность с кратковременными дождями, ветер юго-восточный. Дождавшись середины прилива, когда вода вновь подошла к катамарану, мы вышли в море. Отошли на удаление 1,5-2 км, дабы оглядеться и поискать ветер. Как только нам открылся горизонт стало ясно, что-то будет.

Весь южный горизонт был обложен тучами, которые небольшими, черными островками проносились в открытый океан. Там, где они бежали был виден дождь. Периодически раздавались раскаты грома. Но нависающие береговые скалы, не позволяли заблаговременно определить, от куда выскочить очередной шквал. В тоже время ветер дул со скоростью 2-3 м/с ЮВ (отжимной), волна 0,5 м. Подняли паруса, попробовали лавировать – без толку. Завели мотор, не опуская грот, предусмотрительно поджались к берегу и пошли вперед, примечая бухточки по пути. Так продолжалось около двух часов. Там, где мы недавно проплыли и куда шли проносились грозные тучи. Команда пыталась контролировать горизонт, регулировать темп движения и ускоряться/замедляться в зависимости от набегавших шквалов. Все разговоры на борту сводились к вопросу – каким святым молиться, если молния ударит в топ мачты. Параллельно судно было подготовлено к встрече с непогодой: все вещи дополнительно принайтованы, проверено личное снаряжение, надеты водонепроницаемые куртки и штаны.

Внезапно верхушка горы справа по курсу начала темнеть, раскаты грома зазвучали все отчетливей. Стало ясно – нас накрывает. Незамедлительно был убран основной парус (стаксель уже давно скрутили). В этот момент нам открылась небольшая бухточка, которую обрамляли вертикальные гранитные (почти наверняка) стены. На полном ходу мы развернули катамаран и направились к берегу. С первыми порывами ветра мы выбросились на осушку у скалы, бросили якорь и немного укрылись тентом, пытаясь не держаться за металлические элементы катамарана. Следующие 15 минут дождь лил стеной, раскаты грома и всполохи молний следовали друг за другом с интервалом 3-4 секунды, ветер дул с силой 10-15 м/с (20-25 узлов), так что ванты начинали посвистывать.

Все прошло также внезапно, как и началось. Уже через 5 минут выглянуло солнце, а еще через 15 минут мы плотно сидели на мели. Шёл отлив и нам пришлось катить тяжеленный катамаран вниз не менее 70-100 метров.

Следующие несколько часов мы провели в дрейфе у пляжей на берегу, пережидая шквалы, которые так же внезапно проносились с разных сторон.

Конечно, нам немного повезло. С другой стороны, мы были готовы именно к такому развитию событий в тот день. У нас был план и мы его придерживались. Команда продолжала путь, зная, что именно в этом месте побережья есть множество небольших бухточек, где можно укрыться от непогоды при ветрах южных румбов.

Встреча с грозвым шквалом – эпичное событие. Спасибо, посмотрели, больше не надо!



Рис. 21. Свинцово-серые тучи, принёсшие шквалистый ветер, сильнейший дождь и редкую в арктических широтах грозу. Молнии били совсем неподалёку от нас (около 1 км по расчёту времени). Экипаж отлично справился с ситуацией, успев убрать паруса и добежать под защиту скалы в глубокой губе. Эпицентр бури был совсем не далеко, встречи с таким шквалом в море не обрадуешься!

2 дня из Дроздовки на обратном пути мы шли в тумане (который максимально окутал нас вскоре после выхода), «по приборам». Берега не было видно вовсе, но и подходить к нему мы не стремились из-за тяжелого океанского наката, когда волны высотой до 1,5-2 метров (замеряли по коньку палатки катамарана) пугающе разбивались о прибрежные скалы. В этот момент курс прокладывался и корректировался по треку GPS (на Гарминке и телефоне), рулевой и подвахтенный внимательно следили за горизонтом. Стоило лишь отвлечься на 10 секунд от румпеля и компаса, как катамаран терял направление. Всё внимание на руле было сфокусировано на движение по заданному курсу. Температура при этом едва достигала 8 градусов, лодка скользила по океанской зыби, сёрфя на спусках с этих водных вершин. Дул слабый и очень холодный встречный северо-западный ветер. Арктика явила нам себя во всей своей первозданной и суровой мощи. Вахты были сокращены до 1-1,5 часов, каждые 4 часа следовала остановка на берегу для приготовления горячей еды и согревающих прогулок по земле. В таких условиях нам пришлось пройти 87 морских миль, практически все под мотором. По приходу в Дальние Зеленцы топлива у нас осталось не более 3-4 литров (максимум 18 м.м. пути), а перемена ветра ожидалась только через несколько дней. Пришлось прервать маршрут. До Териберки мы так и не дошли, значит вернемся в другой раз!

Сэкономленное время мы прекрасно провели в гастрономических прогулках по Мурманску.



Рис.22. Лабиринт из камней. Губа Дроздовка. Несколько таких рукотворных (вероятно) структур располагаются в приливно-отливной зоне, в её южной оконечности. Любопытно, что археологическая партия работала совсем неподалёку, в 10 км, ближе к выходу их губы.



Рис.23. Дальняя южная бухта губы Дроздовка. По нашему мнению, эта гряда в рельефе дна (видна за кормой катамарана) служила естественным рыболовным садком для древних обитателей этих мест.



Рис.24. Гористый рельеф, пересечённая местность, прибрежные скалы. Хорошо видна скалистая гряда на обнажившемся дне залива (с Рис.23) и кусочек красной палатки нашего лагеря.

4.3. Заповедник

Вы знаете, как отличить касатку от кита, когда видишь в море в гигантскую спину рыбыны? Мы тоже не знали этого летом 2023 года.

- *Касатки!* – прокричал штурман, наш главный ихтиолог.
- *Касатки!* – со знанием дела подтвердил экипаж.
- *Они везде, кругом!* – изумился капитан.
- *Пишии! Ффффф!* – ответили гигантские млекопитающие и направились к нашему катамарану.
- *Они же больше нашей лодки!* – констатировал побелевший матрос.
- *А они могут на нас напасть или задеть?* – ужаснулся кок.
- *Пишии! Ффффф!* – еще ближе засмеялись киты. И проплыли мимо перепуганного катамарана.

Китов (малых полосатиков), а вовсе не касаток, мы видели и встречали регулярно. Особенно много их было в районе птичьих базаров. Конечно, у них не было планов нападать на нас. Но ощущения от проплывающего в 50-150 метрах гиганта, длина которого достигает 10 метров, завораживающие. Касатки же в тот район заплывают достаточно редко, встречи с ними случаются нечасто. Сложно точно сказать почему всех китов мы называли касатками, плавник есть и у тех, и у других.

Однажды, к нам приплыли дельфины, которые весело резвясь поднырнули прямо под катамаран и унеслись дальше по своим делам. Эти ребята напрягли капитана значительно больше, ведь их игры проходили прямо под нами! Сквозь прозрачную, ледяную воду нам были прекрасны видны их стремительные силуэты и довольные рожицы.

Вопросительные и любопытные мордочки тюленей нам приходилось видеть не реже, чем лица родной команды. Обычно тюлени молча выныривали в 50-100 метрах, рассматривали нас, оценивали обстановку и уплывали дальше по своим делам. Особенно интересно было наблюдать, как они всплывают не вдалеке от лагеря, надолго зависают и укоризненно смотрят на наши посиделки: «А как же я? А мне? Наливай!»

Кандалакшский заповедник – настоящее царство птиц. Наш ихтиолог-орнитолог уверенно идентифицировал тупиков, морских чаек, гаг, голубей. Всего там можно встретить более двухсот видов птиц. Сам заповедник был организован в 1938 году, как раз для охраны мест обитания и гнездовья северных пернатых. Птичьи базары огромны и разнообразны, их можно встретить и на островах, и на большой земле. Близко к ним наш экипаж не подходил, дабы не тревожить обитателей.



Рис. 25. Кандалакшский заповедник. Бывший кардон на р.Харловка. Теперь тут вообще нет никаких представителей Заповедника, только ПУ присматривает за браконьерами (но это не точно). В бывшем же домике заповедника обитает приветливый представитель местного, частного, ~~для кого-то~~ рыбнадзора. Вот такая вот ирония.

4.4. Дары моря и рек, которых не раздобыть

Общее впечатление от региона маршрута – шикарно! Но есть нюансы, которые во многом нивелируют это впечатление. Одно из главных – ситуация с рыбой и дарами моря. У команды есть опыт и навыки рыбной ловли, но большого желания и времени обычно нет. По опыту путешествий и экспедиций в другие регионы России нам всегда было известно, ~~ищи~~ ~~руду~~ ~~рядом с рудой~~, спрашивай рыбу у рыбаков. 1-2 хвоста везде можно было поменять или купить. Но оказалось, что рыбу и тем более крабов в тех краях не достать и не купить! Полное фиаско. И это в год нереста горбуши! Кто-то отказывался с нами даже говорить на тему рыбы/крабов, кто-то говорил «рыбы нет». Все местные действительно опасаются взаимодействовать с незнакомыми людьми по этому вопросу. Жесткие меры для пресечения браконьерства дали свой «результат», простому человеку/туристу рыбы не достать! Хотя мы сами наблюдали и краболовки, и сети, рыбаки предпочитали угрюмо проходить мимо. Но и масштаб ловли был заметно скромней, чем в районе того же Кандалакшского залива.

Другой отрицательный рекреационный фактор – наличие множества РВУ (рыбоводных участков) и РПУ (рыбопромысловых участков) по всему берегу от Териберки до Островного. Как известно, недра и ресурсы принадлежат народу в лице государства, которое, в свою очередь, может сдавать их в пользование частным владельцам. Реки и рыба в них такие же ресурсы, которые достаточно давно на Мурманском берегу сданы в аренду бизнесменам, чётко контролирующим все устья и вылов в них. На всех крупных реках находятся частные базы, куда вертолетами завозят любителей северной рыбалки. Любой наш заход в крупную реку вызывал нешуточный переполох среди частного рыбнадзора.

Утром в Восточной Лице мы проснулись от звука катера (длиной не менее 7 метров), который причалил к берегу недалеко от нас. «Ага», - подумали мы – «Сейчас рыбки достанем».

«Привет! Вы кто такие и что тут делаете?» - первым делом спросили нас достаточно любезно, но требовательно и пошли осматривать катамаран в поисках снастей. Оказалось, что на одной из сопки в губе сидит сторож (который, очень хотел водки, но рыбы у него на обмен не было). Ночью он заметил нашу лодку и доложил на основную базу в Рынду. Уже утром к нам приехали частные егеря, которые не поленились преодолеть больше 50 км по морю и проверить, кто мы такие и не собираемся ли выловить всю их рыбу. Убедившись, что злого умысла у нас нет, «рыбнадзор» отправился обратно.

На месте стапеля, на реке Воронья, где также находится РВУ/РПУ, было множество рыбаков-любителей. Буквально через несколько дней после нашего выхода, туда приехало несколько машин ОМОНа/Росгвардии и всех вежливо попросили разойтись. ~~Не мешайте бизнесу.~~

В другой раз, в губе Дроздовка к нам прилетел... **вертолет!** Утром нас обнаружил МИ-8, который доставил новую партию рыбаков на базу, в устье одноименной реки. В кратчайшие сроки был поднят небольшой Робинсон для проверки наших намерений. При виде его захода на посадку у Братьев Шмоновых даже кружки с коньяком выпали от изумления. Вежливые и подозрительные люди осмотрели лодку, подивились нашему катамарану и маршруту, а после улетели обратно. Да, и рыбы у них, конечно, тоже не было. И где её достать они тоже не знали.

Последний раз мы общались с местным егерем в устье Харловки. Там, где раньше стоял кордон Кандалакшского заповедника. Доброжелательный парень традиционно ответил: «Рыбы нет». Хотя рыбы мы уже не хотели, а искали всего 10 литров *девяносто второго* бензина. Он у него был, сторож был готов с нами им поделится! Но оказалось, что ездят они исключительно на *девяносто пятом*... ни рыбы, ни топлива!

Зато все местные егеря радостно сообщали нам прогноз погоды!

Карта участков РВУ (рыбоводный участок) и РПУ (рыбопромысловый участок) по Мурманской области на середину 2024 была не доступна для просмотра. Ознакомиться с перечнем мест, где нельзя осуществлять любительской лов рыбы можно по [ссылке](#).

Купить путевку на ловлю можно только через фирмы, арендующие речные и морские (приустьевые) недра на этом берегу и только в комплекте с туром (цена за сутки составляет десятки тысяч рублей+).

Для объективности картины необходимо отметить. Нам неизвестно, как отреагировали бы наши незваные гости на снасти и вылов несколько хвостов на «их территории». Представляется, что скорее бы пожурили и отпустили с миром, так как опасности для их бизнеса мы не представляли и на браконьеров походили мало. Но вся эта история с «частными реками» очень тосклива и малоперспективна. Все местные жители считают примерно также.

Однако, без рыбы мы не остались. Для этого пришлось уйти вглубь материка на несколько километров, подальше от всех этих их РВУ/РВП. Прекрасная прогулка по тундре на Верх.Кумжозеро и 3,5-4 кг кумжы были добыты.

С походом на рыбалку связана одна забавная история. Дважды в день, утром и вечером, мы отправляли смс Саше и Ладе транслитом на английском раскладке, так как русский язык телефон не поддерживал. В силу этого расшифровка наших сообщений была непроста и доставляла массу позитивных эмоций. С тех пор выражение «чтобы это не значило» стало у нас нарицательным!

Экипаж морских путешественников сообщает:

1. Наловили kugmi (чтобы это ни значило);
2. Прилетал вертолет в гости (о пассажирах информации нет);
3. Экипаж бодр, хоть и сильно дует. Холодно.

23:24

Дует ветер,экипаж, вероятно, выпивает) ← 1 23:25



Рис. 26. Рыбалка удалась!



Рис. 27. Вид на лесотундру в долине Кумжозера

6. Основная информация о маршруте

№ПП	Дата	Маршрут	Время старта-финиша	Общая дистанция, морские мили	Скорость под мотором/парусом, узлы	Погодные условия	Примечание
1.	15.07	Мурманск-р.Воронья (Серебрянской ГЭС)		150 км		Тепло, +15С. Переменная область. Солнечно, временами дождь.	Заброска на буханке. Стапель. Правый берег р.Воронья, 8 км ниже Серебрянской ГЭС, высокая пойма. Вокруг множество рыбаков.
2.	16.07	Стапель, р.Воронья - устье губ.Ярнышная	14.30-23.00	Всего 17,3 м.мили: - 13,5 мотор - 2,7 сплав - 1,1 парус	- 4,5 узла мотор - 0,5-1 узел парус	Тепло, +16+21С. Переменная область. Солнечно, временами сильный дождь. В море штиль (0-1м/с), туман, 1 балл. Волна 0,2-0,3м.	Утром стапель. Сплав по р.Воронья (мотор, весла на перекатах). Красивейшие сопки, широкая долина реки, множество прекрасных мест для стоянки. Прогулка по дюнам в устье реки. Настоящая пустыня! Первый выход в Океан. Он встречает нас закатными лучами и штилем. Курс SE. Вокруг множество громко фырчащих китов. Какое-то время параллельно с катамараном плывут дельфинами, подныривают под нас и резвятся. Стоянка среднего качества, но хорошо защищенная от океана.
3.	17.07	Устье губ.Ярнышная – Губа Восточная Лица	11.15-00.30	Всего 52,4 м.мили: - 1,1 мотор - 51,3 парус	- 4,5 узла мотор - 4-5 узлов парус	+18+20С. Переменная область. Много солнца. Тепло. Ветер S, SW, 2-3 балла. Утром – штиль, день – 3-5 м/с, вечер 4-6 м/с, порывы 7-9м/с. Волна до 0,5-1м, временами множество барашков в море.	13 часов в море. Галфинд/бакштаг правого галса. Среднее удаление от берега 2 мили. Тепло. Первый тест камбуза, горячий обед и ужин на борту. Несем вахты и прекрасно отдыхаем в палатке. Берем рифы при порывах, тренируемся. В черте заповедника множество птиц, китов, тюленей. Слушаем пограничников на 16 канале. Стоянка на намывной косе левого берега.
4.	18.07	Губа Восточная Лица – губа Савиха	12.30-00.30	Всего 43,2 м.мили: - 32,4 мотор - 10,8 парус	- 4 узла мотор - 2-3 узла парус	+14+19С. Днем прохладно, вечером солнце и комфортно. В первой половине дня – шквалы, гроза. 4-5 баллов, ветер в порывах до 10-12 м/с. Ветер встречный, переменчивый - NNE, E,	12 часов в море. Утром визит частного «рыбнадзора» на лодке из Харловки (!). Ветер переменчивый, встречный, идем мотор + грот (добавлял 0,5-1 узла к скорости). Угла лавировки не хватает для движения по курсу на SE. Грозовой шквал из-за сопки, парусный аврал, экстренная чалка на осушку у скалы. Молнии совсем рядом, стена дождя. Красивая и единственная в губе Савиха, но замусоренная, стоянка.

№ПП	Дата	Маршрут	Время старта-финиша	Общая дистанция, морские мили	Скорость под мотором/парусом, узлы	Погодные условия	Примечание
						SE, S - 2-3 м/с. Вечером – E, 1-2 м/с, 1-2 балла. Волна 0,5-1м.	
5.	19.07	Губа Савиха – губа Дроздовка	13.00-20.00	Всего 27,5 м.мили: - 16,7 мотор - 10,8 парус	- 4 узла мотор - 2-3 узла парус	Утром солнечно, +14+20С. Ветер в первой половине дня SW-W 2-3 м/с, вечер N, NE 3-4 м/с. Моментами туман. 1-2 балла. Волна 0,5-0,8м, временами приходят волны более 1м.	Ложимся на обратный курс – NW. Утром проблемы с мотором, долго чинимся. В море встречный штиль, идем под мотором и гротом. Небольшой сулой в 500-700м от м.Черный – волна, водовороты. Вторая половина дня – парус, попутный ветер. Подходим к берегу в полную воду под голым рангоутом.
6.	20.07	Губа Дроздовка				Холодает. +10+14С. Утром облачно, иногда выходит солнце. Сыро. Ветер NE 4-6 м/с.	Лагерь в дальней ЮЮЗ бухте губы. Большая осушка, выход возможен только в полную воду. Плановая дневка в ожидании шторма с NE в следующие дни. Погода портится. Отдых, сон.
7.	21.07	Губа Дроздовка				+10+11С. Холодно, сыро. Вечером туман и морось. Ветер NE 7-9 м/с. Многочисленные барашки и белая пена в заливе.	Рыбалка, радиальный маршрут к Верхнекумжскому озеру. Днем визит частного «рыбнадзора» на вертолёте (!) с базы в устье р.Дроздовка.
8.	22.07	Губа Дроздовка				Очень холодно и сыро. Дождь, туман. Ветер NE 5-6 м/с, вечером стихает до 2-3 м/с.	Рядом с лагерем, в отливно-приливной зоне, обнаруживаем искусственно созданные лабиринты. Неподалеку работает археологическая партия. Дождь не прекращается уже сутки. Собираем и жжём мусор. Дополнительно растягиваем катамаран.
9.	23.07	Губа Дроздовка				+9+10С. Дождь, туман, изморозь (?). Ветер NE 5-8 м/с, порывы до 10 м/с. Барашки и белая пена в заливе.	Ждем у моря погоды, волна на открытой акватории 2-3+ метров. Дождь продолжает идти. В гости приходила лиса, прогнали её свето-шумовыми ракетами.

№ПШ	Дата	Маршрут	Время старта-финиша	Общая дистанция, морские мили	Скорость под мотором/парусом, узлы	Погодные условия	Примечание
10.	24.07	Губа Дроздовка				+10+11С. Сыро, холодно. Сильный туман, видимость 100-300м. Ветер NE 1-2 м/с.	Готовим катамаран к выходу. Инвентаризация продуктов и снаряжения. Подгоняем сухие гидрокостюмы. Очень густой туман переносит выход на дневной прилив следующего дня. «Светлое время суток» длительностью 24 часа заканчивается в эту дату, находится в море в любое время дня и ночи нам больше нельзя. Далее необходимо учитывать этот фактор.
11.	25.07	Губа Дроздовка – губ.Вятка	13.40-23.00	Всего 37,8 м.мили, все под мотором	4 узла	+8+10С. Туман (видимость до 300м), холодно. Ветер слабый N, NW 1-2м/с. Волна от 1-1,5м до 2м. Вечером штиль, волна до 0,5м.	План дойти до Териберки за 2 дня. Утром обнаруживаем, что травит один из клапанов на баллоне. Подкачиваемся, чинимся. Обещанный попутный NE оказался встречным NW. В море неспокойно. Весь день мотор. Большие, но пологие волны, некоторые соседние гребни выше конька палатки. Сильно качает. Идем по приборам из-за тумана, на удалении в 700-1000м от берега. Ближе опасаемся подходить, волны с шумом бьются о скалы. В палатке от холода не укрыться, не комфортно от волны, укачивает. В кокпите холодно, все мерзнут. Каждые 3 часа выходим на берег погреться, на вахте меняемся через час.
12.	26.07	губ.Вятка – Дальние Зеленцы	12.00-23.30	Всего 49,1 м.мили. - 48,6 мотор - 0,5 км под парусом	4-6 узла	+9+13С. Дождь, сильный туман утром и днем, холодно. Ветер N, NW 1-4м/с. Волна 0,5-1м. 2-3 балла.	Топлива остается 15л. На старте опять проблемы с двигателем. Лавировка ничего не дает, все тот же встречный NW. Моторим, но грот иногда дает дополнительную тягу (до 0,5 узла). В Харловке нам обещают помочь бензином, но у них оказывается только 95ый. В Рынде доступной рыбы или бензина для нас тоже нет. В Д.Зеленцы приходим в сумерках. Рядом с посёлком встречаем многочисленные лодки рыбаков. Долго ищем место для стоянки. Пограничники волнуются, что не выходим на связь после окончания «светлого времени суток», хотя на улице все ещё достаточно светло. Все приличные места в бухте заняты автотуристами и рыбаками, а на острова нет пропуска. Притыкаемся к берегу и коротко ночуем между камней.
13.	27.07	Дальние Зеленцы - Туманный	12.00-14.00	Всего 2,7 м.мили. - 0,5 мотор - 2,2 парус	- 4 узла мотор - 3-4 узла парус	+13+15С. Переменная облачность, вечером солнце. Ветер N, NW 3-4м/с. Волна 0,5-1м. 2-3 балла.	Достать 92ой в поселке не удаётся. Прогноз обещает улучшение и смену и усиление ветра на попутные румбы только со следующего дня. Выходим в море, смотрим на ветер. До Териберки сегодня не дойти. После долгих и горячих дискуссий принимаем трудное (для капитана) решение завершить маршрут в Д.Зеленцах.

№ПП	Дата	Маршрут	Время старта-финиша	Общая дистанция, морские мили	Скорость под мотором/парусом, узлы	Погодные условия	Примечание
							Поиск антистапеля и парусные покатушки в районе поселка. Выгружаемся и собираем вещи на слипе у центрального пирса. Вечером приходит буханка и добрасывает нас до Туманного.
14.	28.07	Туманный – Мурманск					Погода налаживается, светит солнце. Тепло. Ночевка в придорожных кустах у реки. Пересадка на микроавтобус. Выброска в Мурманск, сдача катамарана и снаряжения в Деловые линии. Заселяемся в гостиницу, культурно отдыхаем и наконец едим морепродукты.
15.	29.07	Мурманск					Культурная программа
16.	30.07	Мурманск - Москва					Песни в аэропорту, перелет. Дом, Родимый дом.
17.		р.Воронья – губа Востояна Лица – губа Савиха – губа Дроздовка – п.Дальние Зеленцы	- 86 часов <u>30 минут*</u> общее время в пути - 48 часов время в движении	<u>Всего 232 м.мили (431 км)*:</u> - <u>150,6 м.мили (279 км)</u> мотор - <u>76,7 м.мили (142 км)</u> парус - <u>2,7 м.мили (5 км)</u> сплав	- <u>2.6 узла*</u> средняя морская скорость - <u>4.7 узла</u> средний темп движения - <u>7.4 узла</u> максимальная морская скорость		<i>* по данным GARMIN GPSMAP 66ST</i>