



ОЧЕРКИ ПУТЕШЕСТВИЙ КАТАМАРАНА «КУСЬ»

Эпизод 3. КАРСКОЕ БЕЛОЕ МОРЕ

или

«К нам не приближаться ближе 25-30 кабельтовых»!

Оглавление

| | |
|---|----|
| 1. Общая идея поездки и маршрута..... | 3 |
| 2. Катамаран и снаряжение | 11 |
| 3. Навигация. Связь. МЧС..... | 18 |
| 4. Белое море | 22 |
| 5. Основная информация о маршруте. Места стоянок..... | 46 |

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 Белое море в июле 2024г. На полноту и фактологичность он не претендует, но может оказаться полезен для всех любителей путешествий, моря, Карелии и Кольского полуострова. При использовании в коммерческих и иных подобных целях просьба [связаться с капитаном](#).

*«Может мне не туда светофор поворот разрешил.
Может я опоздал, может стрелочник чуть поспешил?
Только что за резон рассуждать теперь о причинах?
Не причина важна, важен факт - дорога не та.
И, как пьяный, бреду я стопами блудного сына.
И устало уста умоляют Христа.
Пусть... Крибле-крабле-бумс!
Все встанет на свои места!».*

Тут должен был быть рассказ о наших похождениях и приключении на остров Вайгач летом 2024г. Но его не будет.

Судьба и случай распорядились иначе, решив испытать нашу преданность морским путешествиям и целеустремлённость в достижении цели. Возможно, нам надо было набраться опыта, а может это была помощь providенья, которое сберегло нас от неприятностей и ледового плена в акватории Карского моря. Ведь кому-то даже «повезло» в конце июля 2024 года оказаться затёртыми во льдах при переходе через Байдарацкую губу! Однако, нам выпала другая доля. Таков путь.

Начать историю этого Эпизода, посвящённого Белому морю, надо с самого начала. С того момента, как мы начали оформлять документы для похода на Вайгач и получили запрет на выход в море. Знаем, что эта история многих взволновала и озадачила (см. Отчёт - «Эпизод 2. Баренцево море, 2023»), поэтому будет уместно привести некоторые подробности, а после этого перейти к рассказу о нашей поездке уже на Белое море.

Документы на Вайгач

В начале апреля 2024г команда через ГосУслуги заказала и получила коллективный пропуск в пограничную зону на район маршрута (п.Каратайка-о.Вайгач-Яры). Сложностей никаких не возникло, только почта России, как обычно=) Получения оригинала документа ждали почти 1,5 месяца. Отметим сразу, погранпропуск не даёт разрешение на выход в море, в данного регионе, так точно. Как обстоят дела в других местах мы могли судить только по отзывам в интернете.

Следующим шагом мы начали уточнять детали по процедуре **выхода в море**, требования по документам и взаимодействию с Пограничным Управлением (далее ПУ) во время похода. Для этого в конце мая созванивались с ПУ в Архангельске (отвечают за акваторию в

районе похода) и ПУ Мурманске (центральное подразделение по Западному Арктическому району), специально общались с разными сотрудниками в разных городах, чтобы сопоставить всю информацию и ничего не упустить. Нам все пояснили и подтвердили: надо действовать, как и в 2023г.: **направить ДО начала поездки Уведомления о деятельности** (приложение 6 к приказу ФСБ № 454) и звонить за 2 часа до выхода в море и по возвращению на берег. Движение только в светлое время суток. Дополнительно отметим, с 2024 года все документы для выхода в Баренцево или Карское море в электронном виде необходимо направлять для согласования именно в Мурманск - cc@pufsb51.ru. Эту информация нам сообщили в Пограноргане г.Архангельска.

Подробно весь процесс изложен на [мурманском рыболовном форуме](#).

Уведомление для получения разрешения о выходе в море капитан направил за 8 дней до старта, в воскресенье (при требовании согласно Приказа 454 – 24 часа).

В это время 500кг груза уже давно ехали в Воркуту, личные вещи были упакованы по баулам, а экипаж напевал любимые песни:

В спину крепкий норд-вест

Мачты приняли вес и под парусом гнутся.

Из прокуренных стен

Мы выходим затем, чтоб с добычей вернуться...

Через несколько часов после отправки заявки, 7 июля 2024г, с капитаном по телефону связалось ПУ и сообщило об отказе в выходе в море. Первая названная в тот же день причина — отсутствие на судне ТСК - технических средств контроля положения судна (АИС). Аргументация про то, что мы не подлежим регистрации и получение АИС для нас невозможно, не прошла. Сказать, что мы были в шоке не сказать ничего. Тихий воскресный вечер превратился в эмоциональный кошмар.

Когда-то давным-давно, не рассчитав раскладку и сложность маршрута, мы почти месяц недоедали в геологической экспедиции по центру Кольского. Все задачи были выполнены, маршруты пройдены, но отряд очень сильно утомился за месяц поездки. И вот гадая кроссворд в ожидании поезда на вокзале Оленегорска, мы точно идентифицировали, то самое слово, характеризующее наши обманутые ожидания. Тогда в 2004 году уже постфактум и сейчас, в году 2024, в виде фарса.

Слово по горизонтали, шесть букв, вторая «И», крушение всех надежд: -и----!

Фиаско.

Конечно, мы не сдались и на следующий день продолжили общение с Погрануправлением, нам указали на необходимость **заблаговременного согласования движения судна по маршруту вне пунктов постоянного базирования** (в том числе для маломерных судов до 200кг) из-за отсутствия этого самого ТСК и рекомендовали написать подобный запрос для получения разрешения, что мы незамедлительно и сделали. Надо отметить, в Приказе 454 подобных процедур и требований не описано.

В целом, сотрудники с которыми мы общались отнеслись к нам и возникшим сложностям с пониманием и старались, как-то помочь, ускорили внутренние процессы. При формальном сроке рассмотрения подобных запросов в 30 дней, нам ответили намного быстрее – уже на следующий день, во вторник - и официальным письмом. Выход в море нам был запрещён, в любом виде. Грустная ирония, наш катамаран «Кусь» оказался ближе к Карскому морю, чем весь экипаж =)

Какие выводы можно сделать? Скорее всего, нам надо было начинать получать **формальное** согласование на выход в море на несколько месяцев раньше (если бы мы только знали об этом заранее). Предполагаем, что дополнительно время позволило бы сотрудникам ПУ более детально установить цели нашего похода и проверить личности экипажа. Это бы увеличило наши шансы, но не давало 100% гарантии, как мы в итоге поняли.

Любопытно, что коллеги-парусные туристы с кем мы общались, путешествующие в других акваториях (не относящихся к Баренцеву и Карскому морям), с подобными требованиями к оформлению выхода (через подачу заявки в ПУ) не сталкивались. Было бы интересно узнать об актуальной практике других команд в Арктическом и Дальневосточном регионах.

В 2025 году процедуру согласования выхода в море мы начали заранее, весь комплект документов был направлен в Пограничное Управление по Западному Арктическому району 7 февраля. Большую помощь в подготовке запроса нам оказала команда [телеграмм-канала Вморе 51](#) и Вадим Ракитин. Большое им спасибо!

Нами были направлены следующие документы:

1. Запрос на имя начальнику ПУ 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.

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!

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).

Теперь дело за малым, суметь вырваться в поездку летом 2025г! =)

Вперёд, на Белое море!

Как забрать груз из Воркуты за 24 часа и отправиться в новый маршрут!

Вторник, 10 июля, вечер. И вот сидим мы за три дня до начала отпуска и думаем, как быть после фиаско с островом Вайгач.

- Билеты на самолёт, купленные в самом начале апреля, можно сдать, большую часть денег вернём;
- Катамаран и всё снаряжение лежат у вездеходчиков в Воркуте. Туда груз ехал Деловыми Линиями 3 недели, эти 70 000 рублей списываем в безвозвратные потери. Даже поездка самолётом-поездом туда обратно для вызволения снаряжения займёт немало времени, нужен грузовой вагон в пассажирском составе;
- Все яхтенные туры на ближайшие недели везде забронированы, мест нет;
- В Воркуте тоже нет никаких свободных и доступных лодок/катамаранов для сплава;
- Капитанский сплавной катамаран, Рафтмастер Фокс 400 «Кемь», после покатушек знакомых надо конкретно чинить и для начала у них вызволить. Опять же маршрут надо придумать, да и на сплав (даже по Полярному Уралу) экипаж не хочет;
- Сплав по р.Кара к Карскому морю на СК21 нереален из-за сложности каньонов реки;
- Второй наш СК21 лежит в Москве. Но двигатель не обслужен, снаряжение можно и подсобрать, однако его качество будет несколько ниже, да и не все достанешь оперативно. Ну, не покупать же новые сапоги и герму?
- Впереди больше двух недель отпуска.

Унывать некогда, чувство досады лишь придаёт нам спортивного азарта в поиске решения. Приходим к заключению, что нужно искать варианты спасения груза из Воркуты и идти на Белое море. Благо маршрут у нас в целом проработан ещё с 2023г (рассматривался запасным на случай непогоды в Баренцевом море), карты есть, регион хорошо знаком и любим.

Среда, 11 июня. С самого утра начинаем искать грузовые компании, отправляющие груз из Воркуты. Деловые Линии не подходят, придётся ждать 3-4 недели. Обзваниваем все возможные варианты. Прикидываем возможность перехватить груз, где-то ближе к Воркуте (Вологда, Кострома). Вариант за вариантом нам не подходит, сроки 7-10 дней+. Наконец, находим вариант, компания «ЭМСК». Готовы забрать груз сегодня до 16.00 и отдать в Москве в воскресенье-вторник или даже в субботу! Ура!

Теперь надо было придумать, как получить наше снаряжение в Воркуте. Татьяна, из турбюро «Метелица», которая помогала нам с организацией логистики (большое ей спасибо!) сегодня не доступна. Вещи лежат в ангаре у вездеходчиков на окраине города, а они собираются в срочный рейс! И стартуют в ближайшие часы! С трудом дозваниваемся до владельца ангара, он обещает немного подождать и передать снаряжение в грузовую компанию. 15.00 – всё загружено в грузовик и едет на логистический склад. Нам присылают фотографии шмурдяка, пересчитываем упаковки – все на месте. Остаётся ждать!

Четверг-понедельник, 11 – 15 июля. Оперативно готовимся к поездке. Капитан успевает сделать ТО для авто перед дальней дорогой. Уточняем раскладку, меняем список личных вещей (с температуры +5+10С на +10+20С), заливаем новые карты, отправляем новую заявку по маршруту в МЧС, обновляем легенду и описание для нашего берегового штаба.

После обсуждений, финализируем маршрут. Прошлый опыт помогает спланировать посещение различных интересных старых и новых мест. В 2022 году, мы ходили по Чупинской губе и её окрестностям на СК21, в 2013г капитан путешествовал вдоль Терского берега на сплавно катамаране (!), а в 2019г на байдарке. В 2018 году со штурманом и семьями мы катались на авто по Кольскому и Северной Карелии.

Отказываемся от большого кольца по Кандалакшскому заливу. Решаем стартовать из Рабочеостровска и финишировать в Кандалакше, планируем несколько раз пересечь Белое море и побывать сразу на двух берегах: Карельском и Терском. Обрато из Кандалакши в Рабочеостровск, до парковки с авто, будем бронировать микроавтобус для выброски. С одной стороны, линейный маршрут нам кажется более интересным, с другой стороны сокращает время и силы на заброску. Интересно побывать и в редко посещаемом туристами районе Гридино, и посмотреть на Кандалакшский заповедник с моря.

Самый оптимистичный срок доставки смещается на воскресенье, потом на понедельник утро... или на вторник. Или все же понедельник? Груз едет поездом РЖД. Вся транспортная компания в курсе нашей ситуации и пытается помочь, как можно скорее получить наш груз. Весь понедельник сидим в ожидании старта. Машины подготовлены, личные вещи, еда, напитки и некоторое дополнительное снаряжение (бензопила, автохолодильник, продукты в дорогу и т.д.) загружены. Дремим, смотрим ТВ, читаем описание маршрута. Каждый час поступает противоречивая информация о сроках выдачи груза, который прибывает сегодня к вечеру в Москву, на Ярославский вокзал. Алексей Шмонов проявляет максимум красноречия и обаяния, уговаривает любезную девушку-менеджера передать нам груз уже после окончания рабочего дня, вне обычных процедур. Дополнительно стимулируем грузчиков на складе, и они задерживаются, чтобы вручить нам всё снаряжение в понедельник. Наконец, в 21.30 старт из района трех вокзалов.

Маршрут начался!

Таблица 1. Информация о маршруте

| | |
|--|---|
| Плановый маршрут поездки – 460 км: п.Рабочеостровск - о.Ольховый-о.Столбиха - о.Столбиха – п.Гридино - о.Сидоров - п.Умба - губа Островская - Панфилова Варака - остров Микков - о.Капаша – г.Кандалакша | |
| Место начала маршрута, стапель | п.Рабочеостровск, Республика Карелия |
| Место окончания маршрута, антистапель | Яхт-клуб г.Кандалакша, Мурманская область |
| Фактический маршрут поездки 402 км: п.Рабочеостровск – о. Чернецкий – губа Попова – п.Гридино - о.Соностров - о.Сидоров — п.Умба - губа Островская – губ.Ильинская - о.Капаша – яхт-клуб г.Кандалакша | |

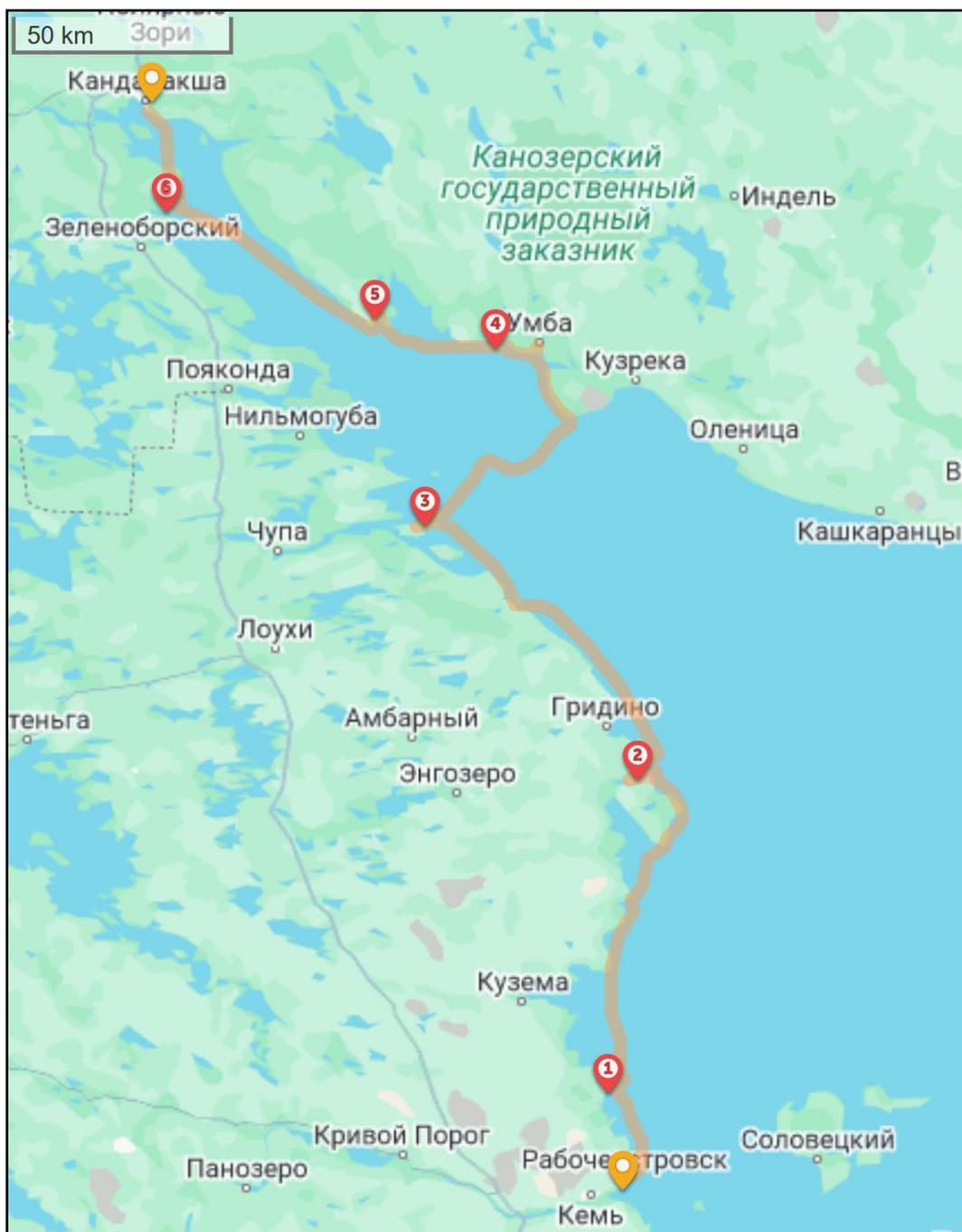


Рис. 1. Фактическая нитка маршрута и стоянки: 1) о. Чернецкий, 2) губа Попова, 3) о.Сидоров, 4) губа Островская, 5) губ.Ильинская, 6) о.Капаша.



Рис 2. Васильев Иван (слева), капитан и фотограф.
Шмонов Дмитрий, матрос, рыбак и штатный кальянщик(!) экипажа.



Рис 3. Фатеев Алексей (слева), штурман и картограф.
Шмонов Алексей, моторист и юж повар.



Рис 4. Яхт-клуб Кандалакша. Экипаж.
Катамаран и вещи собраны, пора в обратную дорогу, старина.

2. Катамаран и снаряжение

Путешествие проходило на парусном надувном катамаране СибКат 21, позывной «КУСЬ» («Конец Унынию Свершился»). Судно в очередной раз проявило себя с лучшей стороны, хотя и случилась неприятная поломка (см. главу 4).

По результатам похода в 2024 г. была проведена полная ревизия всех деталей, пришлось заменить несколько заклёпок на кормовых балках и полностью поменять коробку пера руля. Отдельные заклёпки начали вытягиваться, но пока не требуют как-либо действий. Так же потребовалась замена одного из клапанов левого баллона (сломалась пружинка). На самих поплавках появились небольшие потёртости верхнего слоя ПВХ (и с верху, и снизу), в этих местах были наложены латки.

Идею покупки СК24 пока поставили на паузу: смущают большой вес лодки (как в разобранном, так и в снаряжённом виде), необходимость регистрировать судно, высокая цена катамарана. Как альтернативу, рассматриваем увеличение длины баллонов. Но решение ещё не приняли.

Комплектация катамарана в походе по Белому морю приведена ниже. Возможно, список будет полезен и интересен коллегам-мореходам.

Таблица 2. Снаряжение и оборудование катамарана «Кусь».

| | Наименование | Примечание |
|-----|--|---|
| 1. | Паруса, стандартная комплектация | На слабых ветрах плохо тянут грузенный катамаран. |
| 2. | Якорь Тонар (5 кг) с цепью (длина 1м) | При сильном течении или ветре не всегда держал катамаран. |
| 3. | Скальный Г-образный якорь | Очень полезен на скальном рельефе. |
| 4. | Плавучий якорь | Не использовался. |
| 5. | Спасконцы, 2х20м | Использовались для тренировок. |
| 6. | Чалки (2х50м, 1х25м), | В некоторых случаях применяли все три. Обычно ограничивались двумя. |
| 7. | Весла, 4шт | Использовались несколько раз при низкой воде. |
| 8. | Спасательные жилеты, 4шт | Во время переходов экипаж всегда находится в жилетах. |
| 9. | Спасательный набор | Включает продукты питания, воду, средства связи, медикаменты и пр. |
| 10. | Леера спасательные | Используется стропа 30мм |
| 11. | Бортовая верёвочная лестница-трап, 1 шт. | Крепится на кормовую балку |
| 12. | Бинокль | |
| 13. | Анемометр | |
| 14. | Палатка над кокпитом | Сшита самостоятельно |
| 15. | Баулы, гермомешки, спелеотрансы | Упаковка вещей, снаряжения, документов, мусора. |

| | Наименование | Примечание |
|-----|--|---|
| 16. | Защищённые, противоударные кейсы, 2шт | Хранятся повербанки, солнечная панель, колонка, планшет, батарейки, различная электроника. |
| 17. | Помпа ручная, 2 шт. | Основная и запасная. |
| 18. | Портативный электронасос Flextail Max Pump | Очень удобно и быстро накачивает баллоны при сборке (разумеется, не до звона) и выкачивает воздух на антистапеле. |
| 19. | Сигнальные ракетницы, 4 комплекта | 2 комплекта хранятся в спинках сидений в гермочехлах. |
| 20. | Сигнальные фальшфейеры (красные и белые), 10 шт. | 4 штуки хранятся в спинках сидений в гермочехлах. |
| 21. | Звуковой сигнал типа горн, 2 шт. | Один хранится в спинке сидений |
| 22. | Ремкомплект, шт. | Разделён на основной и запасной. Общий список включает более 70 позиций. |
| 23. | Фалы, шкоты, шкеры, репшнур и т.д. | Много и разного диаметра |
| 24. | Аптечка, шт. | Разделена на основную и запасную. |
| 25. | Компас, 1 шт. | Геологический=) |
| 26. | Мотор Mercury SailPower, 5 л.с. с длиной ногой | Отработал на твёрдую пятёрку. |
| 27. | Камбузный ящик | Наше всё. |
| 28. | Ящики IRVI Vox, 5шт. | Потеряли одну ручку при транспортировке. Думаем, как её заменить. |
| 29. | Бочки герметичные, 2 шт. | |
| 30. | Канистры топливные, 3 шт. | Запас топлива – 58л, включая топливную систему. |
| 31. | Канистры для воды 10л, 2 шт. | Дополнительно на борту находятся баклажки 3х5л и вода в бутылках. Расходы воды 10л/день |

Список нашего личного и общественного снаряжения достаточно стандартен для похода на Белое море, некоторые наиболее интересные, на наш взгляд, детали освещены ниже. Подробно же по этой теме можно почитать у коллег с [Базы-66](#), они подробно разбирают вопрос экипировки.

Греющие стельки и теплоиды, зимние не промокающие перчатки, сухие гидрокостюмы, отпугиватель медведей, ружье, тёплые вещи и прочее, подготовленное для поездки на Карское море нам не пригодились и остались лежат в автомобилях на парковке=(...

Жаркая и сухая погода внесла радикальные изменения в привычный быт на этом северном море. Яхтные куртки и штаны одевались, как правило, только во время вечерних и ночных переходов. Обычная одежда на борту в том году – флиски/поларка или лёгкие куртки, летние штаны, шляпы или шапки, шорты и майки. Обувью днём чаще всего служили короткие сапожки или кроксы. Тент на стоянке растягивался 1 или 2 раза, ультралегкий вигвам не ставился ни разу. Двое членов экипажа половину ночей провели в гамаках. Даже комары не были

слишком злы и настойчивы. Не парусный поход по Белому морю, а яхтный круиз в дали от цивилизации!



Рис 5. СК-21 «Кусь», губа остров Капша, Кандалакшский залив. Отлив.



Рис 6. СК-21 «Кусь». Губа Островская. Высокая вода. Лодка растянута за якорь с кормы и две чалки к берегу.



Рис 7. «Кусь» бороздит морские просторы под северным солнцем.



Рис 8. Палатка для краткосрочного отдыха и укрытия от непогоды на берегу.

Изготовлена нашим штурманом.

Закрывает все пространство над кокпитом и крепится внахлест с палаткой катамарана.

В боевых условиях не проверяли, погода не позволила=)

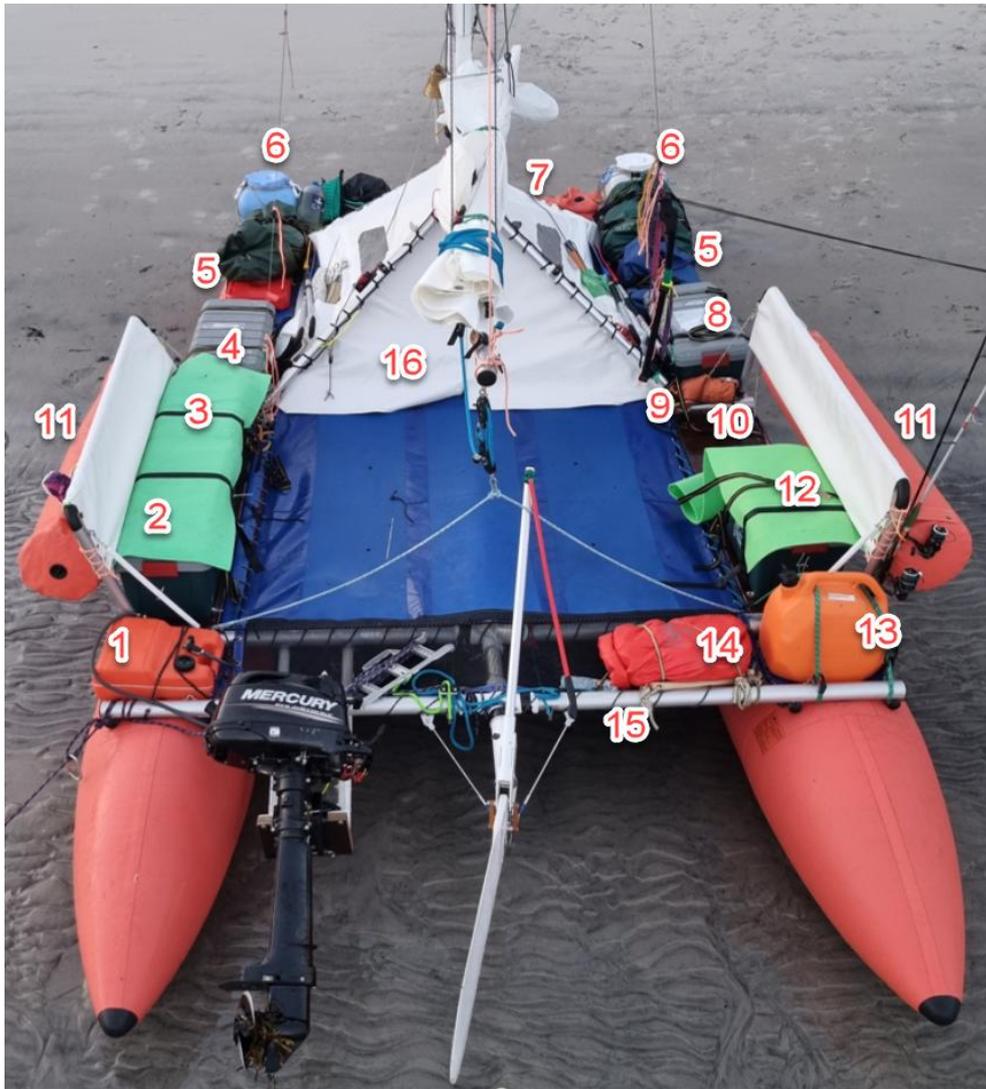


Рис. 9. Размещение груза на борту:

1. Топливная система
2. Ящик IRVI BOX 800 с овощами/фруктами. Крепится на фанерное основание шкертами, дополнительно притянут ремнями. Овощи и фрукты регулярно проветриваются.
3. Ящик IRVI BOX 600 с ремнабором и основной аптечкой. Крепится на фанерное основание шкертами, дополнительно притянут ремнями. Вся фанера притянута к раме.
4. Ящик IRVI BOX 800 с различным снаряжением, ЗИП, снастями. Ставится на обрезок ПВХ, крепится на два ремня.
5. Экспедиционная топливная канистра Экстрим Драйв объёмом 15л. Притянуты шкертами. Сверху ремнями крепятся баулы с личными вещами и палатками/тентами.
6. Пищевые пластиковые бочки 40л. В них хранятся крупы, хлеб, сахар, сладкое, туалетная бумага и т.п.
7. На носовой палубе крепится пресная вода в экспедиционных канистрах Экстрим 10л, мусор, чалка, якорь.
8. Ящик IRVI BOX 800 с продуктами и частью снаряжения. Сверху ящиков лежит тонкая пенка для теплоты.
9. Спасконцы. По одному на каждый борт
10. Камбузный ящик с кухонной утварью и запасом продуктов на готовку.
11. Надутые катки крепятся к спинкам, в карманах которых лежат ракетницы и фаеры, вода и прочие мелочи.
12. Ящик IRVI BOX 600 с продуктами.
13. Топливная канистра 20л.
14. Спасательный набор в гермомешке
15. Верёвочный трап.
16. В палатке хранятся упакованные в герму спальники, пенки, сухие вещи и обувь для переодевания, гитара, запасная аптечка, электроника/документы в кейсах, бумажные карты и пр.



Рис. 10. Загруженная палатка на нашем СК21 способна комфортно вместить одного члена экипажа. В гермомешке хранится запасной спальник. Второй подвахтенной может относительно свободно разместиться и подремать в сидячем положении ближе к входу. Команда очень трепетно относится к отдыху в своей «норе», однако при волнении от 1м и выше всех начинает укачивать в замкнутом и низком пространстве палатки.



Рис. 11. Палатки. Слева – новенькая Naturehike с силиконовым тентом, справа - Husky FELEN 3-4. Проверить качество и надёжность новой палатки нам не удалось, подходящих погодных условий для этого не было. Интрига лёгких «силиконок» для нас жива: текут-не текут, жарко-холодно. Как правило, на стоянках ставилась всего одна палатка, а капитан и повар-моторист ночевали в гамаках на улице.



Рис. 12. Для длительных путешествий команда решила отказаться от габаритной походной мебели и перейти на сверхлёгкие стулья Shell light компании Сплав (похожие, но более дешёвые варианты можно найти на Озоне или Алиэкспресс) и компактный складной стол (различные варианты продаются в любых интернет-гипермаркетах). Общий вес комплекта мебели – около 4 кг. Недостатком стульев являются тонкие основания ножек, которые проваливаются в песок или мягкий грунт. Для исправления этого недостатка наш бравый матрос спроектировал и напечатал на 3D-принтере сферические колпачки на ножки. Всем желающим может быть направлен макет. Мебель показала себя вполне надёжно, хотя поломки одной ножки стула избежать не удалось, но то не его вина).

3. Навигация. Связь. МЧС.

Все карты были подготовлены ещё в 2023г и просто ждали своего часа на жёстком диске ПК.

Навигация осуществлялась с использованием GARMIN 66ST и навигационных программ на телефонах с предустановленным комплектом карт (векторный ГГЦ, космоснимки, морские карты акватории Белого моря). Карты были приобретены в сети интернет в необходимых для работы форматах. На телефонах использовались следующие приложения: Топокарты России (космоснимки Google, Генштаб 1:100 000), Osmand (векторные карты open street map, глубины, общая карта СЗ региона), LocusMap (ГГЦ, космоснимки Яндекс, навигационные карты), SailPro (навигационная панель – скорость, курс, одометр).

Дополнительно вся навигационная и картографическая информация отображалась и была продублирована в спутниковом треке Garmin Inreach Mini 2, приложениях Garmin Explore и Earthmate на телефонах.

Кроме того, по старой традиции и для дублирования электронной информации мы всегда готовим и печатаем комплект бумажных карт с координатной сеткой в разных масштабах. В этот раз напечатанные экземпляры мы не забыли, но ни разу ими не воспользовались!



Рис. 13. Для удобства визуализации основных навигационных параметров катамарана (курс, скорость, пройденный путь, время) командой используется бесплатная программа SailPro.

Телефон крепится к гибкому поворотному держателю под планшет.

Штурман регулярно прокладывает курс и сверяет наше местоположение в своём телефоне. Отсутствие питания 12В ограничивает наши возможности по использованию картплотеров и навигационных программ к ним. Вопрос будем решать через использование современного защищённого планшета.



Рис. 14. Навигатор Garmin крепим на гик, ближе к мачте.

Судовая рында – важная часть нашего судна.

Каждый выход на маршрут и возвращение с него мы фиксируем ударом колокола.

Сотовая связь работала на протяжении большей части маршрута, пусть и не всегда достаточно хорошо. Возможность отправить, как минимум, смс была у нас большую часть времени. Полностью связь отсутствовала в районе губ.Попова и о.Олений. Ограничено работала в районе о.Сидоров и губ.Ильинская. Вероятно, сотовая связь также отсутствовала на части переходов вдоль Карельского берега, но экипаж это не проверял. У Терского же берега она ловила более уверенно, вплоть до возможности передачи фото и работы мессенджеров. Однако, в губе Порья и Ильинская мобильная сеть отсутствовала или почти очень плохо ловила.

Основным источником связи являлся спутниковый трекер Garmin Inreach Minin 2, который был приобретён в сентябре 2023г. Подробности о его активации можно [почитать тут](#).

Трекер был включён все время поездки, начиная с самого старта из Москвы. Во время перехода он лежал у капитана в спасательном жилете. Координаты местоположения передавались с интервалом 20 минут. За 14 дней путешествия зарядка устройства осуществлялась 1-2 раза. Inreach использовался для передачи регулярных бесплатных предустановленных и платных сообщений, получения прогноза погоды, как от сервисов Inreach, так и от наших координаторов на берегу (спасибо, Александру Андреевичу Шурику!). Все сообщения и информация по маршруту публиковалось в чате друзей и родственников. Так же за нашим маршрутом можно было наблюдать на онлайн карте портала Garmin.

Общие затраты за использования устройством составили около 10 000р, включая стоимость годовой подписки и обслуживания в течении двух месяцев.

Наша идея для МЧС о предоставлении в аренду спутниковых трекеров и организации национальной мониторинговой службы помощи и сопровождения туристических групп продолжает ожидать своей реализации. Скорее всего они пока о ней и не знают=)

Тем временем, в сети появились объявления об аренде отечественных трекеров Иридиум360° РокСТАР. Использование прибора в течении двух недель обойдётся в сумму 6000-10 000 рублей, включая какое-то количество текстовых сообщений. Наш экипаж не имеет опыта использования этой модели трекеров, обзоры и отзывы можно почитать в интернете, например, на сайте veslo.ru или других профильных ресурсах. Единственное, что хотелось бы отметить со своей стороны – розничная цена на Рокстар очень (даже слишком) велика, Inreach осенью 2023г обошёлся нам значительно дешевле (больше, чем на 50К), не смотря на дополнительные расходы (банковская карта иностранного банка) и объективные сложности с его регистрацией и активацией (о нашем опыте можно почитать [тут](#)).

В качестве запасного средства связи команда имела спутниковый телефон Турая. Опыт его эксплуатации в районе похода у нас уже был ранее, связь была достаточно устойчивая. В этот раз мы им не разу не воспользовались. Телефон вместе с сим картой хранился в противоударном, герметичном кейсе внутри палатки катамарана. Благодарим Юру Хоббита за предоставленный телефон.

Как обычно, группа была зарегистрирована в МЧС. Уже второй год подряд это необходимо делать через сайт Госуслуг. В 2024г подавать заявление в МЧС можно всего за сутки до выхода группы (в 2023г было 14 дней). Однако, к сожалению, форма работает не как ожидалось. Другой существенный нюанс – нам пришлось взаимодействовать с двумя региональными службами МЧС в двух субъектах РФ, Мурманской области и Республики Карелия. Это связано с тем, что поход проходил по территории двух различных административных единиц. Нельзя сказать, что это доставило много проблем, но небольшая неразбериха поначалу случилась. В итоге, процесс передачи нашей группы от одного управления к другому прошёл достаточно плавно, кто-то в МЧС взял этот вопрос на контроль и не забыл о нашей группе. Хотя в Карельский МЧС по завершению маршрута нас все равно попросили отзвониться. Оба региональных центра проявили себя с самой лучшей стороны, за что им большое спасибо!

Очень приятно нас удивили сотрудники Карельского регионального центра ЕДДС Кемского МР. Перед началом маршрута они связались с нами, уточнили контактный номер для общения WhatsApp и далее **каждый день к вечеру направляли нам детальный прогноз**

погоды! Мы же им сообщали наше местоположение, ближайшие планы и маршрут. Очень надеемся, что подобный сервис станет вскоре общепринятым во всех регионах РФ.



Рис. 15. Морская радиостанция ICOM IC-M25 с портом USB для подзарядки.

Очень пригодилась!

Электронный термометр-барометр с функцией трекера Sunroad FR-510.

Команда была застрахована на время поездки. Для этого мы оформили групповой ДМС от РЕСО ГАРАНТИЯ (не реклама) для экстремальных видов спорта (включая яхтинг). Длительность – 3 недели, регион покрытия – вся Россия. Стоимость – около 15 000 рублей за четверых. Основная цель страхования – быстрое решение всех вопросов с эвакуацией потенциального пострадавшего и оказание неотложной помощи.

4. Белое море

4.1. Общие впечатления

Что такое север – это небо! Низкое, свинцовое, тяжёлое. Близкое, бескрайнее, родное. И кто бы мог себе представить, что этого самого северного неба мы ни разу не увидим. Даже в тот единственный день, когда над нами проходил циклон, небосвод был лишь немного затянут тучами, а к вечеру они и вовсе разбежались по своим делам. Солнце, голубое море, приятный тёплый ветер – отличный фон для отпуска под парусом. Если бы погода в этих северных широтах была бы каждое лето такой тёплой и комфортной, то половина черноморских курортов стала бы беломорскими. Наверно, к счастью, что это не так и морское побережье все ещё остаётся довольно малолюдным и продолжает манить своей первозданной природой, относительной дикостью и труднодоступностью.



Рис. 16. Температура на солнце поднималась выше 36 градусов! Вода на отмелях прогревалась достаточно сильно, чтобы можно было купаться с относительным комфортом в этом северном море. Но самое удивительное, что солнце светило все дни поездки, кроме одного!
Вот такая аномалия!

Отдыхающих в Карелии и на Кольском заметно увеличилось в последние годы. В районе Терского берега появились новые домики, с виду вовсе не похожие на рыбацкие хибары, скорее летние бунгало для горожан. Окрестности Чупинской губы изобилуют моторными лодками, многие стоянки там заняты. Растёт количество яхтных туров, коммерческих и дружеских команд на байдарках, каяках и, конечно, парусных катамаранах.

Основное количество туристов и рыбаков сосредоточено вокруг удобных логистических точек: Рабочеостровска и архипелага Соловецких островов, Чупы и одноименной губы, Умбы, Кандалакши. От Кеми на север до Сонострова людей на берегу и в море мы почти не встречали. Лишь одинокий капитан на своей небольшой яхте, да голоса на берегу близ небольшой избушки, повстречались нам на этой части пути. По-настоящему прибавилось народа, начиная с Сонострова, где у берега стояло несколько яхт и слышались радостные крики, а группа каякеров напряженно, устала и неодобрительно махала вёслами нам, вольготно развалившимся в кокпите и потягивавшим минералку через соломинку, на встречу. В центральной части Кандалакшского залива за все три его пересечения нам не встретились никакие суда и лодки. Ну, почти не встретились, но об этом ниже.



Рис. 17. 17 июля, 20.45, штиль. Стартуем в путь. Солнце стоит всё ещё высоко, даже в море достаточно тепло, чтобы путешествовать в шортах и майке. Приходится охладиться шаманским, поднимаем бокалы за начало путешествия!

В сравнении с 2013, 2018 и 2019гг туристов в районе Умбы прибавилось, стоянки не пустовали, а мимо нас регулярно ездили рыбаки, ловившие треску. Хотя 2024 год даже не был нерестовым. По нечётным годам в тот район съезжается огромное количество рыбаков-любителей и вдоль всех устьев рек идёт азартная ловля горбуши, а кому повезёт и сёмги. Такая ловля требует обязательного приобретения путёвки, которая в 2019 году стоила около 3000р и действовала ровно сутки. Местные рыбаки же, кстати, рыбу ловят в основном для добычи икры, а сами хвосты ещё десять лет назад дарили нам или меняли на продукты.

Конечно, притягательной жемчужиной тех мест является Кандалакшский заповедник. Три морских перехода мы любовались этими горами и заливами, островами и скалами, многочисленными птицами, тюленями и даже белухами. Закатами, синим небом и редкими облаками.

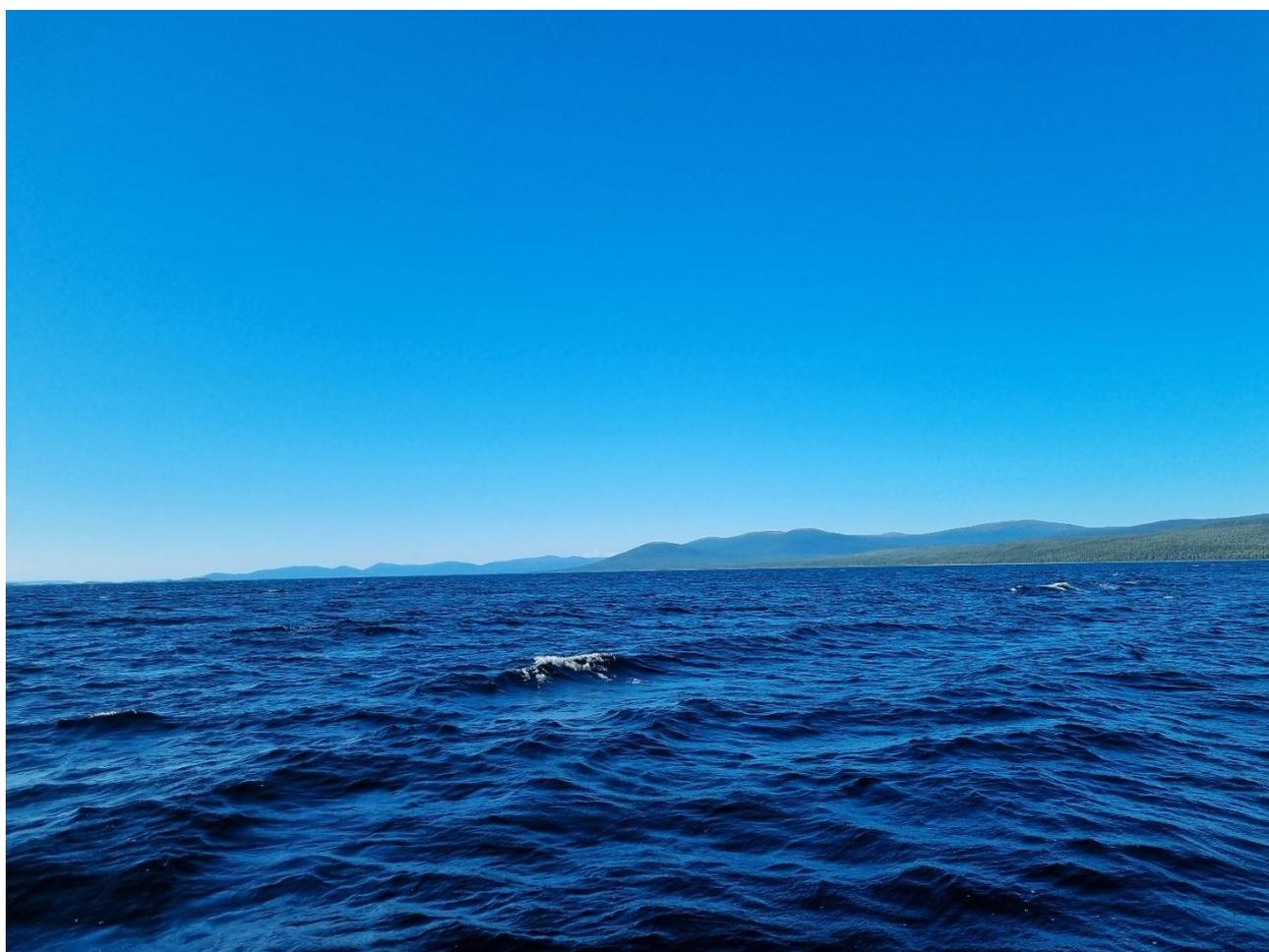


Рис. 18. Кандалакшский заповедник. Чудесный вид с борта катамарана.

Район тот мало посещаем путешественниками по нескольким основным причинам. Во-первых, и главное – огромный кусок побережья полностью закрыт для высадки на берег, егеря строго блюдут и гоняют нерадивых граждан. А как бы хотелось пройти вглубь губы Порья, которую обрамляют горы высотой более 100 метров! Наличие активно действующий службы охраны Заповедника главное визуальное отличие этих мест от той части Кандалакшского заповедника, что в Баренцевом море, где даже последний егерский кардон в Харловке опустел, что мы и лицезрели в 2023 году.

Во-вторых, район существенно удалён от Умбы. Напрямую это более 25 км в один конец по морю, а погода в тех краях, как известно, меняется достаточно быстро и укрыться может оказаться негде, кроме как в запретном заповеднике. Кроме того, навигация близ губы Порья представляется достаточно непростой и требующей полной концентрации из-за многочисленных островов и банок в том районе. Мы неоднократно объезжали стоячие валы высотой около метра и небольшие сулои, хотя несколько раз, пусть и без существенных сложностей (но напряженно) проходили прямо через них. Но к тому моменту мы уже были натренированы Белом морем и урок усвоили крепко!

Ну, и наконец, хороших и доступных стоянок к северо-западу от губы Лов совсем немного. По факту это только губа Ильинская, а дальше по Терскому берегу, более 50 км, до самой Колвицы идёт ровный берег, где отсутствуют любые бухточки, заливчики и т.д. Зато у самого берега присутствуют огромные горы высотой в 500-600 метров!

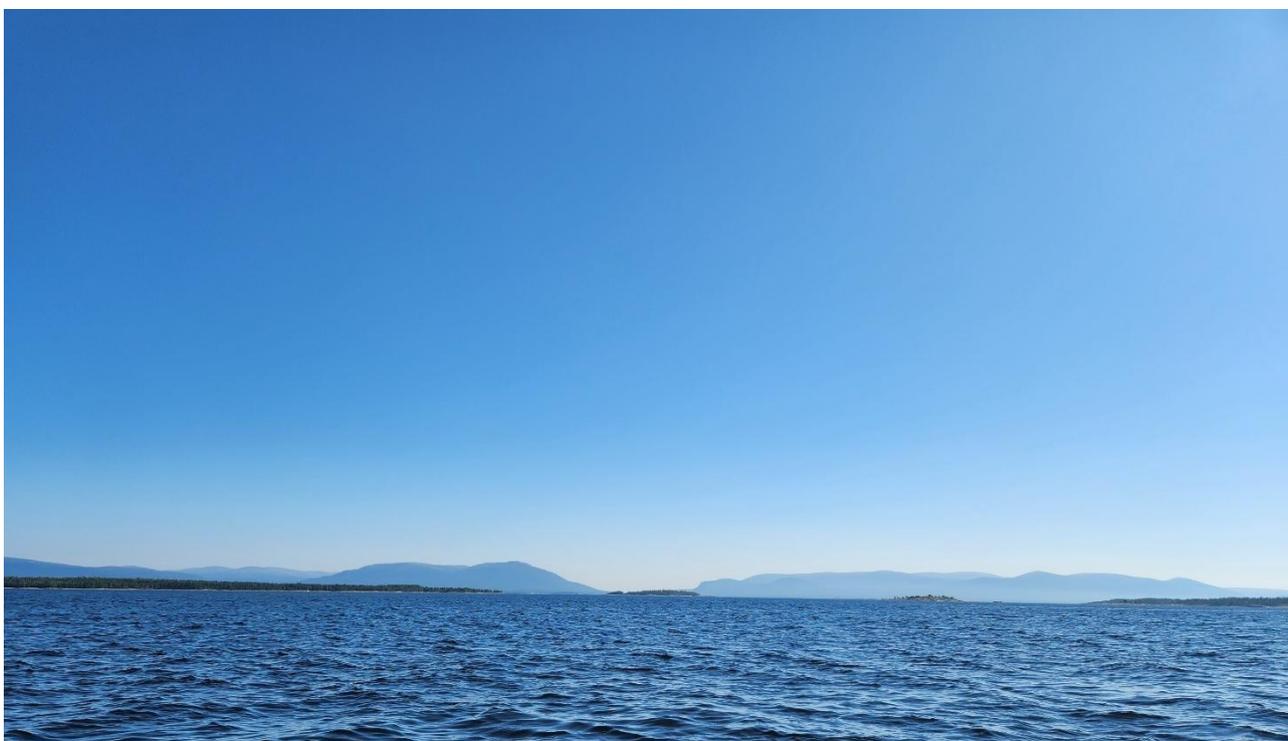


Рис. 19. Губа Пирья. Сердце Кандалакшского заповедника.

Устья Кандалакшского заповедника почти полностью относится к территории заповедника, что никак не мешало нам кататься под парусом. Ближе к городу в большом количестве присутствуют лодки с туристами и рыбаками, люди катаются на сапах. По берегам можно встретить загорающую (многочисленную) и купающуюся (немногочисленную) публику. Выходят на прогулку и тренировки яхты. Стоять можно на Карельском берегу и в некоторых местах Терского берега.

В целом же, мы вполне можем рекомендовать к посещению район Терского берега и заповедника, но с соблюдением всех правил и чётким планированием мест стоянок. Визуальное и эстетическое удовольствие гарантировано! В другой раз мы обязательно постараемся пройти вдоль Карельского берега от Чупы через Нильмогубу и севернее. Ведь там наш экипаж ещё не бывал⇒)

4.2. АМ-АМ-АМ

Как известно, в походы все ходят, чтобы вкусно покушать. Иначе зачем? Особенно, когда тебе не надо все тащить на свой спине: от свежего мяса до чугунного казана. Поэтому мы стараемся баловать себя вкусной и разнообразной едой, не стеснясь и не ограничивая свои кулинарные фантазии. Главным ограничением у нас выступают условия и срок хранения. Обычно в нашем меню присутствуют, в том числе, и такие блюда:

1. Шакшука со свежими томатами;
2. Плов и лагман (чаще с тушенкой);
3. Садж и его полевые вариации;
4. Шашлычки;
5. Оладушки с припеком;
6. Рыбка жареная и уха;
7. Соляночка;
8. Лапша удон
9. Компотики и прочие вкусности.



Рис. 20. Шашлык – важная и постоянная часть нашей раскладки во всех поездках.



Рис. 21. Беломорские мидии в белом вине



Рис. 22. Завтрак. Ягоды встречались повсеместно, но не так много, как хотелось бы.
А вот грибов мы не видели вовсе.



Рис. 23. Пикник на мысе Поющий Наволок.

Название этой скале дано Иваном Васильевым и Андреем Соловьёвым в 2019 году в честь песен, что тут звучали в 2013 году и воплей счастья нашего друга Руслана Владимировича, который в ночной тишине ~~пугал~~ исполнял серенады для окрестных чаек, нерп и трески. И мы тут тоже спели, конечно!

Основная задача нашего повара – стабильно, разнообразно и вкусно кормить экипаж, но не слишком усердствуя, а то можно забыть и о домашних котлетках.

Перед путешествием заранее разрабатывается меню и со списком продуктов, учитываются длительность и условия их хранения (об этом можно написать отдельную статью, но мы не будем).

Наш экипаж не привык питаться сублиматами или бич-пакетами, поэтому, для нормальной работы повара, экипаж имеет следующее снаряжение:

- Камбузный ящик;
- Газовую плитку;
- Чугунный казан на 5л;
- Сковородку;
- Полный набор специй и продуктов;
- Бокалы для шампанского (куда же без них!)

Шутка ли, но за 10 дней путешествий по Белому морю, повару удалось ни разу не повториться в приготовленных блюдах!

Приготовление в полевых условиях принципиально не отличается от приготовления в домашних условиях: всегда **необходимо добавлять «секретный ингредиент»** каждого повара!

В плане готовки, можно выделить 3 основных вида блюд:

1. Экзотика для походов (удон, шашлыки, дичь (включая рыбу), пирожки, блины, оладьи) – это те блюда, к которым необходимо заранее готовиться, и уточнять/придумывать рецепты, как их готовить в полевых условиях, включая докупку дополнительного оборудования;
2. Стандартные блюда: макароны/гречка/рис с консервами(тушенка/рыба), супы различной сложности;
3. Быстрые блюда: быстросуп (на основе готовых супов), готовые консервированные блюда (в нашей практике гречка/фасоль с тушенкой от компании [Кронидов](#)), бутерброды, салаты и т.д.;

Однако мы идём дальше: гречка по-купечески, драники, уха по-скандинавски и многое другое (см.выше) — всё это тоже в репертуаре нашего повара (которого, напомню, нельзя называть ~~кежем!~~). Главное — не бояться экспериментов!

Мы сознательно отказались от таких блюд, как: тушёная капуста с охотничьими колбасками, молочных каш и супов на утро, блюд с печенью и консервированной рыбы из-за вкусовых предпочтений экипажа.

Несколько рецептов от нашего Шефа. Приятного аппетита!

ГРЕЧКА ПО-КУПЕЧЕСКИ

Идеальное походное блюдо — сытное, ароматное и простое в приготовлении даже вдали от дома.

Ингредиенты (на 4 порции):

- Гречка — 1 стакан;
- Тушёнка — 1–2 банки (пожеланию и любви к мясу);
- Лук — 1 шт. (кубиками);
- Морковь — 1 шт. (соломкой или на тёрке);
- Томатная паста — 1 ст. ложка;

- Вода — 1,5–2 стакана (смотрим по влажности тушёнки);
- Специи: соль, перец, лавровый лист, орегано, чеснок гранулированный — по вкусу;

Способ приготовления:

1. Обжариваем гречку на сухой сковороде/казане, пока зёрна не «раскроются». Высыпаем в миску;
2. Пассеруем лук и морковь на масле до мягкости и лёгкой румяности;
3. Добавляем тушёнку и томатную пасту, хорошо перемешиваем;
4. Возвращаем гречку в казан, заливаем водой (осторожно: тушёнка уже даёт бульон!);
5. Томим под крышкой 10–15 минут на слабом огне, затем перемешиваем;
6. Доводим до готовности — если влаги мало, подливаем воды. Готовая гречка — рассыпчатая, но не сухая!

Секреты от Шефа:

- ✓ Если после готовности добавить 50 грамм сливочного масла, появится мягкий сливочный вкус;
- ✓ После готовности дать потомиться в казане 10-15 минут, чтоб гречка ещё больше пропарилась;
- ✓ Приготовьте простой салат к основному блюду, например: огурцы, помидоры, сыр, яйцо, майонез. Или овощной с маслом (огурцы, помидоры, чеснок, специи и масло оливковое).

ОЛАДЬИ С ПРИПЁКОМ

Основная проблема оладий с припёком – это скоропортящиеся продукты, поэтому у Шефа есть 2 рецепта этого блюда: скоропортящийся (на первые дни похода) и из долгохранящихся ингредиентов.

Скоропортящийся рецепт (готовим в коротких поездках или в начале поездки).

Ингредиенты (на 4 порции). Тесто:

- Мука – 2 стакана;
- Кефир - 400 грамм;
- Яйцо куриное 2 шт;
- Сода – 0,5 чайной ложки;
- Соль – щепотка;
- Сахар – 1 столовая ложка;
- Подсолнечное масло (для жарки);

Начинка (припёк):

- Яйцо куриное – 1 шт. варёное;
- Колбаса вареная/сосиски и т.д. – 80-100 грамм;
- Сыр – 50 грамм;

Способ приготовления:

1. В миске смешиваем кефир, яйца, соль и сахар. Кефир должен быть не ниже 20-25 градусов;
2. В муку добавляем соду и просеиваем в яично-кефирную смесь;
3. Ждём 5-10 минут для реакции кефира с содой;
4. Добавляем начинку, порезанную кубиками;
5. Перемешиваем;
6. Жарим на сковороде с подсолнечным маслом на слабом огне, чтоб оладушки пропеклись, а сыр внутри расплавился.

Секреты от Шефа:

- ✓ В начинку можно добавить свежий укроп, он придаст аромата блюду;
- ✓ Если не добавлять начинку, получатся классические оладушки, которые можно съесть со сгущёнкой/вареньем/ягодами;
- ✓ Если подсолнечного масла на сковороде больше, чем «намазанная сковорода», а слой 2-3 мм – оладушки получаются пышнее;
- ✓ Обязательно жарить на слабом огне, чтоб оладьи пропеклись;
- ✓ Отмеряем тесто столовой ложкой – один оладушек, одна столовая ложка теста с начинкой.

А что делать, если поход длительный, скоропортящиеся продукты пропадут, а оладушек хочется?

- ✓ Кефир заменяем сухим молоком (разводим по рецепту на упаковке);
- ✓ Соду гасим уксусом (в рецепте выше, сода гасится кефиром);
- ✓ Колбасу можно заменить консервированными сосисками или ветчиной, или менее скоропортящимся вариантом (копчёной).

4.3. Луды острова Олений. Читаем лоцию внимательно до путешествия

Любое путешествие начинается с изучения карт и предстоящего маршрута. Данная прописная истина вполне очевидна. В процессе изучения предстоящих переходов **всегда** обращаешь внимание на узости судового хода, мысы, маяки, острова, отмели, банки, заливы, форму берега и так далее. Фиксируешь внимание на характерных ориентирах и **возможных навигационных опасностях**.

Как отмечалось выше, возможная нитка маршрута была проработана ещё в 2023 году. Но в 2024 году в неё в последний момент (для сокращения автозаброски, недостатка времени и ухода от кольцевого характера похода) были внесены изменения. Времени **детально и тщательно** изучить береговую линию и лоцию к северу от Рабочеостровска до Сонострова в спешке перемен наших планов и эйфории экстренного и успешного старта не хватило. Как и оказалось (разумеется) – зря. Так мы и залетели белой беломорской ночью на луды острова Олений.

Сочетание пикового приливного характера движения водных масс, северный/северо-западный ветер и заметное фоновое волнение (около 1 м) привели к образования значительных сулойных явлений в районе острова Олений, на прилегающих к нему банках и лудах. Вероятно, в более спокойную погоду и при других фазах приливного-отливного цикла, сулои в том районе не представляются столь опасными. Однако наша (и Лоции) общая рекомендация – обходить весь район мористее к востоку. Кроме того, пересекать данную акваторию лучше в дневное время, даже белые ночи не обеспечивают хорошую видимость по курсу движения судна для выбора оптимального пути.

В любом случае, для нас эта ситуация оказалась полезным уроком и опытом. Как в плане более детального планирования тактики длинных переходов (80-100+ км) с учётом всех возможных факторов (погодных, временных, волновых, навигационных и усталости экипажа), так и с точки зрения своевременного принятия решения об изменении курса судна и планов на переход.

Из судового журнала.

18 июня. В 21.00 причаливаем к берегу на осушку для отдыха и ужина перед ночным переходом. Начинается прилив, вода заметно прибывает. В 22.05 пытаемся выйти под парусом из узкого пролива, но течение и встречный ветер сносят нас обратно, заводим двигатель и быстро проходим узость.

В море поднимаем, а затем убираем паруса. Строго встречный северный ветер (4-6 м/с) затрудняет манёвры. Качка усиливается. Холодает. Отдыхаем и греемся в палатке. С юга по прогнозу идёт циклон. Солнце закатывается за горизонт и сразу немного темнеет, видимость падает. В разных местах акватории становятся видны отдельные пенные гребни и валы. Волны накатывают на далёкий берег и с шумом разбиваются о камни. Справа в море виден светящийся навигационный знак.

Весь экипаж в кокпите, полностью экипирован. Напряженно всматриваемся вперёд. Проверяем крепление груза и основных элементов катамаран. Идём под мотором. Около часа ночи влетаем в сулой. На карте видна банка и отмель. Высота некоторых волн достигает

2+ метра (выше конька палатки), кругом огромные валы, пенные гребни. Напоминает порог на полноводной сплавной реке и огромную бурлящую бочку (проходили такое, знаем). Море шумит и явно не одобряет наше появление. Руль и мотор так и норовят выскочить из воды. Пытаемся сёрфить, скользим по гребням и маневрируем, но продолжаем двигаться по курсу. Некоторые волны с шумом захлестывают и буквально обрушаются сверху на правый баллон (утром обнаруживаем часть вещей промокшими в гермбаулах). Иногда катамаран начинает проваливаться между гребнями волн, но управляемость приемлемая. Главное не встать лагом к волне и не потерять управляемость. Рулевая коробка довольно сильно напряжена.



Рис. 24. Топографическая карта с треком (розовая линия) нашего пути через отмели и луды (закрашенный контур на карте) в районе острова Олений. В лоции Белого моря это место обозначено, как Самбалудский стамиик.

В районе Ивановых луд море буквально бурлит и стоит стеной. В сумерках не можем чётко определить проход. Мористее идти становится совсем опасно. Путь закрыт. Принимаем решение резко уйти на запад к берегу и двигаться через протоки. Визуально море там спокойней. Разворачиваемся на 90 градусов. Объезжаем наиболее большие валы и с большим трудом уходим под защиту островов. Далее крадёмся по небольшим проливам, иногда влетаем в похожие сулои, хоть и намного меньшего масштаба. Издали замечаем наиболее крупные гребни, которые чётко ассоциируются с отмелями, обходим их стороной.

Постепенно ситуация успокаивается, но бдительности мы не теряем. Начинается отлив, ветер отходит к югу, волна немного стихают. Капитан на руле, штурман над картами. Парус чередуем с мотором (в протоках и на отмелях), иногда совмещаем. Пару раз проводим лодку через небольшие отмели на веслах, садимся на камни и проталкиваем катамаран руками.

Встречаем красивейший рассвет года в манёврах и поисках подходящего фарватера. Солнце ослепительно освещает море. Жизнь и море прекрасны!

Ниже приводим выдержки из [лоции Белого моря](#) (Гидрографическая служба Краснознамённого Северного флота, ч. I, по выпуск № 19, ч. II, по выпуск № 6, 1972 г) с описанием данного участка.

«ОТ ГУБЫ ПОНЬГОМА ДО МЫСА КИРБЕЙНАВОЛОК (65°58' N, 34°43' E) берег простирается на 32 мили к N; некоторые участки берега окаймлены осушкой шириной до 1,5 мили. У берега на отмели с глубинами менее 20 м лежит много островов, банок с глубинами 1,6—10 м, подводных, осы-хающих и надводных камней. Наибольший из островов — остров Олений (Ostrov Oleniy) (65°46' N, 34°50' E) отделен от берега материка узкой мелководной протокой. Мористее изобаты 20 м имеются опасности. Наиболее удаленным от берега является Самбалудский стамик.

Плавание вдоль описываемого участка берега осуществляется мористее изобаты 20 м. Подходить к берегу на глубины менее 10 м не рекомендуется, так как ближе к нему дно неровное и имеется много опасностей».

И далее по тексту лоции.

«Островок Самбалуда (Ostrovok Sarabaluda), покрытый тундровой растительностью, находится в 7,8 мили к ESE от мыса Соломенный. Островок окаймлен каменной осушкой шириной до 3 кбт. Вокруг островка Самбалуда в пределах 9 кбт к E и 2,3 мили к W лежат банки с глубинами 1,6—8,2 м. Проходить между островком Самбалуда и мысом Соломенный не следует. Светящийся знак Самбалуда (Sambaluda Light-Beacon) установлен в средней части островка Самбалуда. Самбалудский стамик (Sambaludskiy Stamik), группа осыхающих камней, расположен в 5,6 мили к ENE от островка Самбалуда. Глубины вокруг стамика большие. С 3—4 миль стамик кажется развалинами здания.

Проход между островком Самбалуда и Самбалудским стамиком возможен на судах с большой осадкой; безопаснее огибать стамик с востока.

Светящийся буй Самбалудского стамика (Sambaludskiy Stamik Light-Buoy) (65°40,3' N, 35°28,8' E) выставляется к E от стамика.

Островок Луда-Нахконица (Ostrovok Luda-Nakhonitsa) малозаметный песчано-каменистый низкий лежит в 8,3 мили к NNE от мыса Соломенный.

Глубины вблизи островка Луда-Нахконица небольшие, дно неровное. Подходить к островку ближе чем на 2 мили опасно. Светящийся знак Нахконица (Nakhkonitsa Light-Beacon) установлен посередине островка Луда-Нахконица.

Затонувшее судно находится в 6 милях к ONO от островка Луда-Нахконица.

Губа Гридина вдается в Карельский берег между мысом Толстик (65°53' N, 34°50' O) и находящимся в 5,2 мили к NW от него мысом Кирбейнаволок, который одновременно является юго-западным входным мысом Кандалакшского залива. Входные мысы губы хорошо приметны. Берега губы сложены из гранита и изрезаны многочисленными мелкими губами, бухтами и заводями. Губа загромождена множеством небольших островов, надводных и подводных камней и имеет ихерный характер».

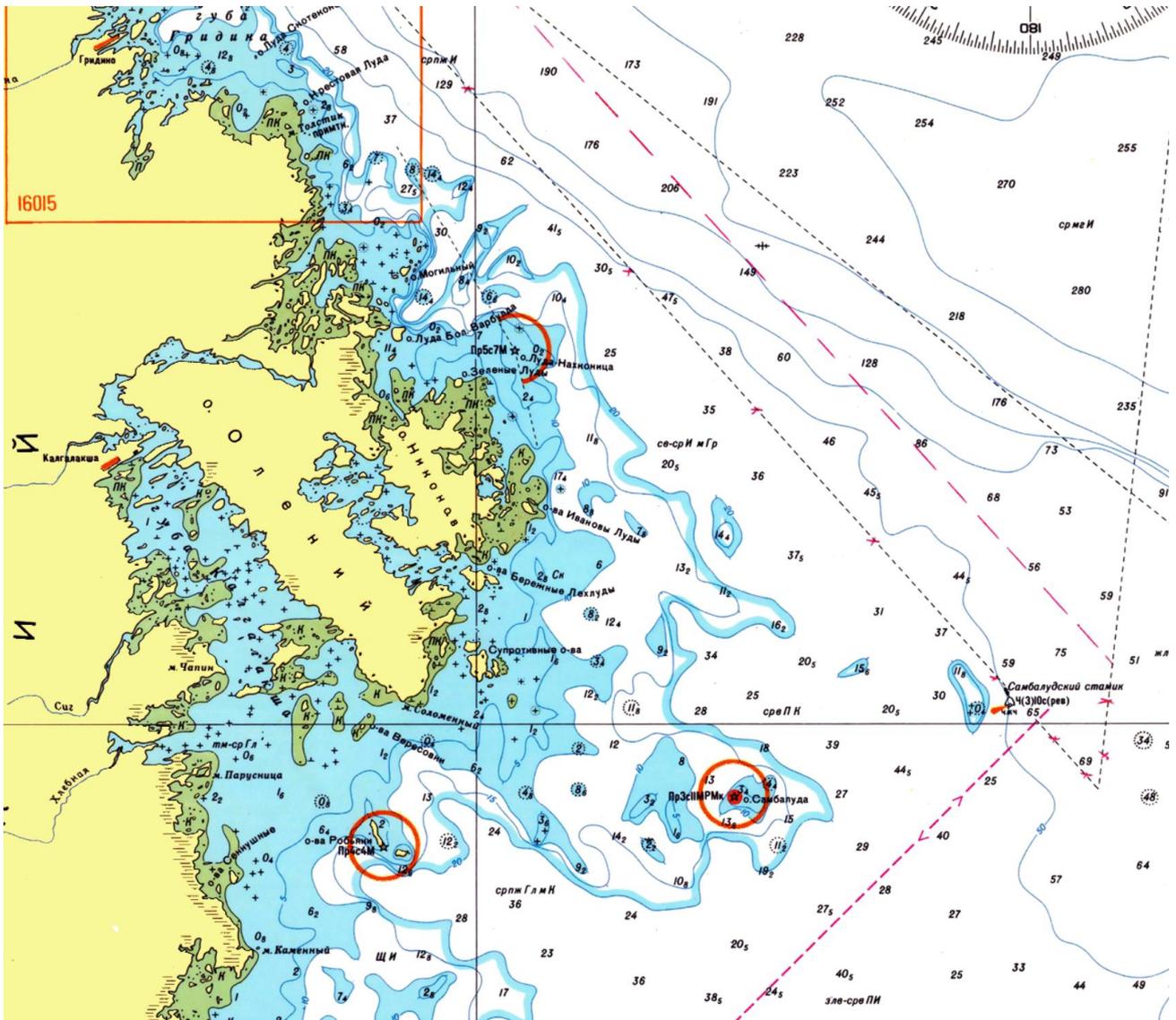


Рис. 25. Морская карта района о.Олений и Самбалудский стамик. Хорошо видны многочисленные луды. Данный участок следует обходить мористее стамика.



Рис. 26. Ужин на осушке у корги к югу от м.Каменный. Начинается прилив. Солнце катиться к закату, холодает.



Рис. 27. Рассвет. Проходим проливами к северо-западу от Ивановых луд, мористее уйти не получается. Начался отлив. Между островами впереди и далее на восток стоят валы высотой до 1,5-2+ метров. Не смотря на высокую воду, регулярно встречаются мели и перекаты, их приходится проходить на моторе, вёслах или в проводку. Грот не поднимаем (приходится часто скидывать паруса на мелях), стаксель тащит нас со скоростью 3-3.5 узла!



Рис. 28. Светает. Заходим в губу Попова.
Наш лучший восход 2024 года.

4.4. 30 кабельтовых

Кабельтов — внесистемная единица измерения расстояния, используемая в мореплавании.

В кабельтовых обычно выражают дистанцию между кораблями.

1 кабельтов равен 185,2м.

Что можно ожидать и к чему надо быть готовым выходя в море на парусном катамаране? Топ-10 возможных событий экипажа «Кусь»:

- Волны и ветер, дождь и снег, качка и шквалы, а также прочие погодные неприятности. *Жди у моря погоды или бери рифы на парусах и срочно ищи укрытие.*
- Навигационные опасности, сложные манёвры, неочевидные пути и фарватеры: *«Я знаю тут все мели. Вот первая».*
- «Штилямба». Слабые или встречные ветра, сильные течения: *«Заводишии мотор!».*
- Поломки матчасти и снаряжения: *«Доставай ремнабор, ща починим!»*
- Нехватка топлива, воды, провизии: *«Бензина много не бывает!»*
- Отсутствие или занятые места стоянок, сложная береговая линия, проблематичная чалка: *«Давайте уже встанем хоть, где-нибудь. Я кушать хочу...».*
- Пограничники. ГИМС. МЧС: *«Все оформили, везде записались, так точно, трезвые и в спасжилетах!»*
- Пьяные рыбаки, недружелюбные местные, крайне назойливые отдыхающие: *«Да, из Москвы, да путешествуем, покатать не можем, водки нет, не курим, спасибо, до свидания».*
- Усталость, сонливость и прочая тяжесть бытия: *«Что-то я сегодня встал не с той ноги. Может не пойдём никуда?».*
- Морские обитатели: *«Этот кит на нас точно не нападёт?»*

Но к этой встрече по середине Кандалакшского залива наш экипаж оказался совсем не готов.

В тот день мы совершали большой переход от Карельского к Терскому берегу (более 35км по прямой в открытом море). Стояла замечательная погода. Горизонт был чист и прекрасен. Время близилось к обеду, горячий чай и шоколадное печенье подбадривали экипаж.

И лишь небольшая тёмная точка в далике, то появляющуюся, то исчезающая в волнах, отвлекала и озадачивала команду: то ли остров, то ли судно, то ли блики на солнце. Через некоторое время и долгое рассматривание в бинокль этого загадочного объекта нам стало ясно, ЧТО МЫ ВИДИМ. И это двигалось НА ПЕРЕРЕЗ НАШЕМУ КУРСУ! Разумеется, мы сразу же предприняли манёвр уклонения, уходя мористее. Но ЭТО двигалось быстрее и стремительно нас настигало, хотя катамаран шёл под полными парусами со скоростью не менее 5

узлов. Потом нас заметили и обратили внимание на наше судно. Раздался резкий треск в морской радиостанции на канале 16 и потом неожиданно прозвучал вежливый голос (приводим сокращённый диалог):

- (Позывной такой-то). *Вызываю парусное судно, ответьте.*

Немая сцена на борту. Штурман с рацией в руке:

- Что делать, отвечать ему?!

Капитан на румпеле и экипаж:

- Отвечай, конечно. Нас вызывают.

- *Парусный катамаран «Кусь» на связи.*

- *Район закрыт для плавания. Следуйте курсом Юг, Юго-восток. К нам не приближаться ближе, чем на 25-30 кабельтовых! Как поняли?*

Экипаж:

- Кабельтовых это сколько?

- Метров 200 примерно! Это расстояние между судами в море.

Штурман:

- *Вас поняли уходим на Юг, Юго-восток. К вам не приближаемся.*

- *Спасибо. Хорошего плавания!*

Убираем паруса, заводим мотор на полную мощность, следуем указаниям голоса из радиации и срочно уносим оба баллона прочь в открытую часть Белого моря. Вскоре ОБЪЕКТ исчезает, а мы пытаемся представить, где эти 30 кабельтовых и когда нам можно повернуть обратно к Терскому берегу. Примерно через час хода ложимся на прежний курс и стараемся скорее дойти в мысу Турий. Буквально в 5-7 км от цели мы вновь обнаруживаем неожиданных соседей по акватории. Расстояние до них не более 30-40 кабельтовых, опять уваливаемся с курса подальше от них. Но больше они нас не беспокоят, мы спокойно подходим к геологическому памятнику природы, заповедному мысу Турий. Выход на берег тут запрещён. Вежливые люди с шестнадцатого канала по-прежнему видны на горизонте и катамаран крадёт вдоль самого берега, на расстоянии буквально 25-50 метров от него. Сливаемся с рельефом, так сказать. К этому моменту ветер совсем стихает, продолжаем моторить до самой Умбы. В посёлок приходим поздно, когда все магазины уже закрыты. Купить шампанское и мороженное мы не успеваем, зато пополнили запасы топлива на заправке. Этот разговор по середине Кандалакшского залива сделал всю нашу поездку. Теперь выражение про дистанцию в 25-30 кабельтовых стало для нас крылатым, и мы уверенно держим дистанцию.

Из судового дневника.

На горизонте слабо виден мыс Турий, ориентируемся и держим курс на него. Прекрасная погода, ласковое море, первый опыт столько большого удаления от берега.

Почти сразу поднимаем паруса. Галфинд, позже бакштаг правого галса. Прошли 18 км. Неожиданно с нами на связь выходят по радиации! Вынуждены изменить курс по просьбе

вежливых людей на канале 16. Нам запрещено к ним приближаться ближе, чем на 25-30 кабельтовых (5.5-6 км). Убираем паруса и дальше изменив курс моторим на Ю, ЮВ к мысу Турий. Пересекаем Кандалакшский залив, нарезали петлю около 15 км.

Подходим к м.Турий и дальше идем вдоль берега. Заходим в Умбу, магазины закрыты. В ночи моторим к стоянке и вновь встречаем старых, вежливых знакомых. Солнце закатывается к западу, люди сухопутья ложатся спать, а корабли возвращаются к причалам.



Рис. 29. Эмоции команды от встречи с вежливыми людьми на канале 16 по середине Кандалакшского залива были неопиcуемы.



Рис. 30. Умба. Штиль. Все магазины закрыты, но топлива про запас мы купить смогли. Весь оставшийся бензин, включая эти 15 л, залили в бак автомобиля Алексея Шмонова.

4.5. «Бах! Что там хрустнуло за кормой? Да, ерунда, руль отвалился...»

Данный эпизод приключений катамарана «Кусь» публикуется исключительно в повествовательных целях, как часть нашего опыта и впечатлений. Экипаж не имеет, каких-либо претензий к производителю СК21 и считает лодку прекрасным судном в своих параметрах и размерах. При этом, как и любое изделие, катамаран имеет потенциал для улучшения определённых элементов и характеристик, а А.П. Кулик старается регулярно вносить изменения в новые модели. С учётом накала страстей на разнообразных форумах, выступаем категорически против спекуляцией информацией ниже.

Записи из судового дневника (начиная с момента поломки).

25 июля, 17.00. Кандалакиский залив Белого моря. Курс на о.Капша.

Ветер ЮВ, бакштаг левого галса. Солнечно, тепло. Идём под первым рифом, при этом скорость достигает – 5-5.5 узлов. Волна 0.5 м. Море 2-3 балла.

Очередная попутная волна поднимает корму, раздаётся звук удара воды о корму и сразу же глухой треск. В первый момент ничего не замечаем. И почти сразу обнаруживаем, что сломана коробка пера руля. Прямо по сварному шву! Руль хаотично болтается из стороны в сторону и стремится к горизонтальному положению. Катамаран теряет управление! Парусный аврал, ложимся в дрейф.

Волна и ветер немного усиливаются (или нам только так кажется?). До берега 4.5км, середина Кандалакиской губы. Судовой ход. Как обычно в этой части Белого моря, к счастью для нас, пустынный.

С трудом поднимаем руль, подвязываем коробку, чтобы уменьшить её люфт и окончательно не доломать.

Заводим мотор и пытаемся им рулить. Длинная нога двигателя решает, можно не спеша двигаться вперёд. Набегающие волны пытаются развернуть катамаран, управляемость оставляет желать лучшего, особенно с учётом нашего курса. Не хватает удлинителя румпеля (хотели же купить!), приходится сильно нагибаться и тянуться к рукоятке двигателя для корректировки курса после каждого удара волны.

Впереди остров и луды, море бурлит. Понемногу движемся вперёд и объезжаем эту отмель. Спустя час заходим за остров. Волна и ветер сразу стихают. Встречаем две КНД байдарки, одна даже с небольшим моторчиком. Как они собираются ехать на этом в море в такую погоду?!

На берегу начинаем ремонтные работы. Сама коробка серьёзно деформирована (видны изгибы металла), нагрузки на неё были очень сильными. Радуемся, что проблема с рулём возникли только сейчас и в этом море.

Изначально хотели просверлить два отверстия и скрепить коробку болтами, но воздерживаемся от этого варианта, в расчёте на её дальнейший ремонт. Решаем стягивать коробку металлическими стяжками и хомутами, который в подходящем размере 30-45мм оказался у нас всего один (случайно обнаружен в кармане дачных шорт и доложен в ремнабор

в последний момент по-принципу, «куда бы его пристроить, если относить в сарай лениво»). Ну, и синяя изоленга, конечно, все должна надёжно скрепить. Куда же без неё.

Через час выходим на испытания. Перо болтается, но держится в коробке. Управляемость на условно гладкой воде приемлемая.

Решаем выходить пораньше утром, до того, как раздует.

26 июля. о.Капша-Кандалакшский яхт-клуб.

Стартуем в 09.54. Идёт отлив. Погода хорошая. Солнце, +22С, в море 1 балл. Попутный штиль. Жарко.

Планный маршрут - 22 км. В третий раз будем пересекать Кандалакшский залив.

Выходим под двигателем и дальше идём только под ним. Руль люфтит, на румпеле очень большое давление. Руки постоянно напряжены, нет времени отвлекаться на все красоты и чудесные виды на окружающие нас горы. Погода пока играет за наш экипаж, волны почти нет. Двигатель держим на трети зайцев, скорость 4-4.5 узла.

Вдали виден порт, по пути множество бакенов, маяков и створных знаков. Аккуратно и возможно быстро пересекаем судовой ход в двух местах. Но в море кораблей опять нет. Встречаем белух и нерпу, по островам заповедника наблюдаем множество птиц.

Постепенно ветер усиливается. Поднимается волна. Вот уже и барашки покрывают всю акваторию залива. В 3.5км от финиша опять раздаётся щелчок в районе коробки. Но синяя изоленга цела! Как выясняем позже - рвётся одна из металлических стяжек. Румпель еле поворачивается, управляемость яхты на грани фола, но все ещё приемлемая для простых манёвров. Ещё сбавляем обороты двигателя. Попутная волна вновь с шумом обрушивается на корму.

В 12.35 медленно и очень аккуратно вползаем в марину (на честном слове и паре стяжек), которую с воды почти не видно. Солидный слип из бетонных плит и щебня, прорытый в высоком берегу, уходит резко в море. Аккуратно чалимся и радуемся нашей удаче, помноженной на хорошую погоду.

Плохая новость – необходимо полностью менять этот узел катамарана.

Хорошая новость – поломка случилась в конце поездки при хороших метеоусловиях, а не в холодном Карском море (куда мы так и не попали в том году), вдали от цивилизации.

Маршрут окончен!

Выводы и рекомендации.

Лодка постройки 2021г. До этого года катамаран прошёл Ладогу, Селигер, Белое и Баренцево море. Визуальный осмотр перед началом сезона никаких видимых дефектов не выявил.

Весь поход из Кеми до Кандалакши проходил в достаточно сложных (лично для нас) волновых условиях. Высота отдельных волн в районе луд доходила до двух+ метров (выше конька палатки), неоднократно случалось попасть в хаотичные и разнонаправленные их

сбивки, а также в локальные, но мощные сулои (особенно заметные в приливный цикл). Приходилось много сёрфить и отруливать особенно крупные валы. Так же немаловажно, что лодка практически все предыдущие дни шли попутными курсами, в корму периодически приходили сильные удары волны.

Незадолго до поломки был подмечен некоторый люфт руля. Возможно, деформировалась сама коробка (как в итоге и оказалось). Возможно, ослабли тяги (как следствие). Но исправить и проверить это непосредственно в море возможности не было. Кроме того, надо учитывать и полную походную загрузку судна, что безусловно увеличивало нагрузку на этот конструктивный элемент. Все эти факторы в итоге и привели к этой серьезнейшей поломке вдали от берега. Усталость металла никто не отменял. Так же известно, что сварной шов коробки руля СибКат 21 (в моделях 2021г) – одно из слабых мест этих хороших лодок. Подобные поломки случались уже не раз. В новых моделях данный недостаток был устранён.

В процессе антистапеля мы также заметили деформацию одной из заклёпок на кормовой балке, в месте крепления рулевых тяг.

Что можно было сделать до похода:

1. Поменять узел полностью, как не самый надёжный. В суете жизни и подготовки к походу отказались от этого варианта. Узел же был цел до старта и нареканий не вызывал.
2. Одно из мнений – можно проваривать шов аргоном. Думали об этом, но показалось дороговато.
3. Уменьшать люфт путём крепления дополнительных тяг (хотя эффект может быть ровно противоположный из-за более жёсткой конструкции).

Как итог, осенью 2024г заказали полностью новую коробку, уже без сварного шва стык в стык.

Что рекомендуем иметь в ремнаборе:

1. Шуруповерт, сверло по металлу, болты на 6 и 8;
2. Металлические хомуты 30-45мм, 3-4 штуки;
3. Металлические стяжки;
4. Слесарную струбцину (!). У нас была, но мы о ней предательски забыли;
5. Синюю изоленту. Много=)



Рис. 31. Коробка пера руля СК-21, модель 2021 года. Поломка, ремонт и синяя изолента.

5. Основная информация о маршруте. Места стоянок.

| № | Дата | Маршрут | Время старта – финиша | Общая дистанция, морские мили | Скорость под мотором/ парусом, узлы | Погодные условия |
|---|-------|----------------------------------|-----------------------|--|-------------------------------------|--|
| 1. | 15.07 | Москва – гост. Тверь | 19.30 – 00.30 | 220 км | | Солнечно, тепло. |
| <p>К 20.30 приезжаем на склад грузовой компании, чтобы забрать наши вещи, которые только прибыли из г.Воркута. Алексей Шмонов проявил максимум красноречия и уговорил любезного менеджера (которая стала нам почти родной и из всех сил старалась нам помочь получить груз, как можно скорее, спасибо!) передать нам груз уже после окончания рабочего дня, вне обычных процедур. Дополнительно пришлось простимулировать грузчиков на складе и вот в 21.30 мы наконец смогли выехать из района Ленинградского вокзала на встречу с Алексеем Фатеевым. Ночёвка в гостинице близ Твери. Маршрут стартовал.</p> | | | | | | |
| 2. | 16.07 | гост. Тверь – г. Рабочеостровск | 05.30 – 02.00 | 1 230 км | | Солнечно, тепло. |
| <p>Мчим на север (рис.32). Болтаем, спим, жуём и меняем часы на километры. Всю дорогу встречаются небольшие грузовички «Красное и Белое». К чему бы это? На Коле опять ремонт. Встаём в пробку поздним вечером уже недалеко от Кеми и теряем минимум 1,5 часа. В Кеми есть круглосуточный Магнит в самом центре города, покупаем там продукты. Единственная приличная площадка под стапель в Рабочеостровке занята, там стоит катамаран и о чем-то горячо спорят моряки, а притыкаемся в кустах неподалёку. Здравствуй море, мы вернулись!</p> | | | | | | |
| 3. | 17.07 | п. Рабочеостровск – о. Чернецкий | 20.00 | Всего – 13.5 м.м. Мотор – 13.5 м.м. | Мотор – 6 узлов | День - Солнечно, жарко. +22+24С. Вечер – 1 балл. +18+20С. Ветер – 1 м/с. Волна – 0.1м. |
| <p>Утром долго ищем место стапеля. Рядом, на единственной приличной площадке, стоит катамаран-самострой. Его экипаж весело, похмельно и добродушно посылает нас искать другой стапель, которых кругом «очень много, не ленитесь, поищите!» Через два часа поисков возвращаемся от куда начали (рис. 33-34). Будем собираться на траве и далее стаскивать катамаран под погрузку на воду. В 10.00 начинаем стапелиться, вещи, которых выходит очень много, приходится носить и это занимает почти час. Весь день работаем – поддуваем, прикручиваем, продеваем, привязываем, поднимаем, проверяем. На улице жара! Много времени, как всегда, уходит, чтобы все запаковать и загрузить. Закидываем по максимумом в палатку, торопимся выйти. Паркуем автомобили на стоянку напротив морского порта (вход перегорожен цепочкой и стоит будка со сторожем). Тут важно не перепутать её с паркингом отеля, где цена за сутки улетает в космос (2000-4000р). В высокую воду уйти не успеваем, поэтому приходится лодку регулярно перемещать вслед за уходящей водой. Выходим в море, штиль. Ура! Через 2.5 часа находим стоянку на о.Чернецкий (рис. 36).</p> | | | | | | |

| № | Дата | Маршрут | Время старта – финиша | Общая дистанция, морские мили | Скорость под мотором/ парусом, узлы | Погодные условия |
|----|-------|----------------------------|-----------------------|---|---|--|
| 4. | 18.07 | о. Чернецкий – губ. Попова | 14.05 – 07.30 | Всего – 59 м.м. Парус – 46 м.м. Мотор – 13 м.м. | Мотор – 4-4.5 узла Парус – 4-5,5 узлов | День – 3-4 балла, барашки в море. Ветер SE, 5-7 м/с. Волна 0.5-1м. Тепло, солнечно, +22+24С. Вечер – 3 балла, ощущаю качает. Ветер SSE, 4-7м/с, волна 1-1.5м. Холодает, безоблачно. +15+18С. Ночь – 3-4 балла, волна усиливается, 1,5-2м. Ветер SE-SSE, 3-6м/с. В глубине островов и губы почти штиль. +12+14С. |

Утром долго перепакуем вещи и тщательно крепим весь груз. Выходим из губы в прилив под мотором, далее сразу парус. В море ветрено, тепло и просторно. Свободно и спокойно.

На полных парусах разгоняемся до 6 узлов.

Через некоторое время берём 1-ый риф, короткая волна (иногда до 1м), все в море в барашках. Бакштаг, позже галфвинд правого галса. Скорость 4,5-5 узлов.

Пересекаем большой залив, удаление от берега достигает 14-15 км, их почти не видно. Движемся по компасу.

Меняемся на вахте, спим в норе, донастраиваем катамаран и укладываем вещи для длительного быта на борту. Смонтировали крепление под телефон, теперь базовая навигация (курс, скорость, время в пути) хорошо видна рулевому и экипажу.

К вечеру ветер немного успокаивается, вновь идём под полными парусами. Но волна все такая же короткая, качает. Приготовить горячую пищу не получается.

В 21.05 причаливаем к берегу на осушку для отдыха и ужина перед ночным переходом. Начинается прилив. Мерим скорость ветра по анемометру. Дуют стабильные 4-6м/с.

Пытаемся выйти под парусом из узкого пролива, но течение и встречный ветер сносят нас обратно, заводим двигатель и быстро проходим узость. Далее парус. Холодает. С юга по прогнозу идёт циклон. В море качка усиливается. Отдыхаем и греемся в палатке.

Обходим о.Никонов. Волнение нарастает. Около часа ночи влетаем в сулой на приливной волне. Высота некоторых достигает более 2м, отдельные гребни обрушиваются на катамаран. По карте видна банка и отмель. Решаем уйти ближе к берегу и далее крадёмся по небольшим проливам.

Под утро начинается отлив.

Парус чередуем с мотором (в протоках и на отмелях), иногда совмещаем.

Наконец, вошли в губу. Поиски стоянки отнимают ещё 3 часа, хороших мест нет!

Стоянка на острове в безымянном проливе (рис. 37).

Димка проспал последние часы, но компенсировал всё холодным шампанским для команды на берегу. 17,5 часов в море. Отбой около 9 утра.

| № | Дата | Маршрут | Время старта – финиша | Общая дистанция, морские мили | Скорость под мотором/ парусом, узлы | Погодные условия |
|--|-------|---|-----------------------|---|---|--|
| 5. | 19.07 | губ. Попова | | | | Пасмурно, тепло. +16+18С |
| <p>Вынужденная днёвка. В море раздуло (10м/с+), над нами циклон. Волна по прогнозу до 1,5м. Ранним утром, пока мы спим, идёт небольшой дождь. Его никто не замечает. Жарим шашлыки, отдыхаем, сушим намокшие ночью вещи. Единственная точка на маршруте, где нет сотовой связи. Ну, и хорошо.</p> | | | | | | |
| 6. | 20.07 | губ. Попова – о. Соностров – о. Сидоров | 15.45 – 03.07 | Всего – 43 м.м. Парус – 17 м.м. Мотор – 26 м.м. | Мотор – 4.5-5 узлов. Парус – 3.5-4 узла. | День, вечер – 2-4 балла. Тепло, +19-21С. Ветер Е, 1-2м/с. Волна 0.5-1.5+м, фоновая 1+м. Ночь – 1-2 балла. Прохладно, +12-13С. Ветер отошёл к N, NW 2-3м/с. Волна 0.3-0.5м. |
| <p>Утром купаемся, светит солнце. Поздний старт по высокой воде. Пополняем запасы пресной воды, опресняем и моемся в ручье. Хорошая стоянка на высоком берегу в его устье, даже странно, что мы не нашли его при поисках позавчера. Видимо, сказалось усталость. На выходе из губы опять луды. Все кругом в барашках, рокот волн и обрушивающиеся гребни. Отходим от берега сильно мористее, на 5-6 км, идём по самому центру губы. В море штиль. Большая качка, сутолока волн, лодку натурально колбасит. Моментами становится совсем неприятно. Димку сильно укачало. Моторим. Постепенно волна успокаивается до 0.5-1м, но иногда возникают особо крупные валы. «Кусь» сёрфит по ним. Большое напряжение на пере руля. Вечером поймали слабый ветер. Бакштаг правого галса, прошли 2 км. Опять мотор. Дремаем в норе, тепло. Встретили яхту «Астра». Капитан в свитере с оленями и брезентовой штормовке идёт в одиночку на Соловки из Чупы. Поболтали, спросил у нас погоду, а мы предостерегли его от луд. Ужин на о. Соностров около 22.00. У острова встретили пару яхт, группу каякеров. Пройдено 52км. До Сидорова ещё 25км. Поймали слабый ветер, бакштаг левого галса. Полночь, алый закат над Терским берегом. Встречаем двухматчевый кетч, который идёт контркурсом. Яхта красиво рассекает волны. Находим стоянку на мысу в западной части о.Сидоров. Чалка в небольшую заводь под скалой (рис.38). В море 11 часов. Поем песни, отбой около 6 утра.</p> | | | | | | |
| 7. | 21.07 | о. Сидоров — п. Умба – губа Островская | 15.15 - 01.12 | Всего – 39 м.м. Парус – 10 м.м. Мотор – | Мотор – 5 узлов. Парус – 4.5-5 узла. | Днём - 2 балла. Солнечно, тепло. +24+25С. Ветер Е, SE 3-4 м/с. |

| № | Дата | Маршрут | Время старта – финиша | Общая дистанция, морские мили | Скорость под мотором/ парусом, узлы | Погодные условия |
|---|-------|----------------------------------|-----------------------|--|-------------------------------------|---|
| | | | | 29 м.м. | | Вечером и ночью штиль, 1 балл. Тепло. |
| <p>Утром сбор мидий. Попытки связаться по телефону с большой землёй. Связь неустойчивая. Старт с приливом. Цель – п. Умба. До неё 35 км по прямой. Нам надо пройти этот путь через открытое море, пересечь Кандалакшский залив.</p> <p>На горизонте слабо виден мыс Турий, ориентируемся и держим курс на него. Галфинд, позже бакштаг правого галса. Прошли 18км. Меняем курс по просьбе вежливых людей на 16 канале, моторим.</p> <p>Подходим к м.Турий и дальше идём вдоль самого берега. Проходим кардон Кандалакшского заповедника, выходить на землю в этом районе нельзя. Пересекаем залив со стоянкой больших судов. Заходим в Умбу около 21.00, магазины закрыты. Идёт отлив, штиль.</p> <p>Решаем пополнить запасы бензина. Алексеям приходится за ним идти пешком 6 км, обратно капитан приезжает за ними на попутке.</p> <p>В ночи моторим к стоянке. В море штиль, очень тепло. Вокруг видны старые и новенькие избушки, 5 лет назад их было значительно меньше. По берегам видны стоянки, тут любят проводить время туристы после сплава по р.Умба. Стоят и сушатся рыбацкие сетки.</p> <p>Встаём в губе Островская, в месте хорошо знакомом и любимым капитаном - мысе «Поющий Наволок» (рис.39). Чалка в небольшую заводь между камней. 10 часов в море.</p> <p>Отбой в 04.30 утра.</p> | | | | | | |
| 8. | 22.07 | губа Островская | | | | Солнце, жара. +24+26С |
| Самый лучший день! | | | | | | |
| 9. | 23.07 | губа Островская | | | | Солнце, жара. +25+27С |
| Сон. Отдых. Рыбалка. | | | | | | |
| 10. | 24.07 | губа Островская – губ. Ильинская | 15.28 – 20.54 | Всего – 19.1 м.м. Парус – 18 м.м. Мотор – 1.1 м.м. | Парус – от 2,5 до 5.5 узлов. | В море - 2-4 балла. Солнце, жара. +24+25С. Ветер ЮВ, от 2-3 до 7-8м/с. Волна от 0.2-0.3м. до 0.5-1,5м. |
| <p>Почти закончилась пресная вода. Экипаж мечтает о холодной минералке!</p> <p>Вышли в среднюю воду, вчера растягивали кат на якорю (заводили в море), это помогло его немного оттянуть от берега по высокой воде.</p> <p>Все море в барашках, дует обещанный ЮВ. Сразу по выходу в море подняли парус. Один, позже два рифа на гроте, стаксель подзакручен. Летим!</p> <p>Бакштаг левого галса. Постепенно ветер ослабевает, идём фордевиндом/бакштагом, поднимаем паруса полностью и ставим их бабочкой. Скорость немного снижается.</p> <p>Волна очень неприятная, короткая и высокая. Достаточно сложный переход, капитан всё время на вахте. Лодка часто скользит вниз с волны на попутном курсе, стараемся её чрезмерно не разгонять в такие моменты.</p> | | | | | | |

| № | Дата | Маршрут | Время старта – финиша | Общая дистанция, морские мили | Скорость под мотором/ парусом, узлы | Погодные условия |
|--|-------|----------------------------|-----------------------|---|---|---|
| <p>На правом траверзе Кандалакшский заповедник. На берегу высятся настоящие горы. Обходим все его острова мористее. У одного из мысов вновь влетаем в сулой! Попутная волна подкусывает корму, подгружаем нос спящим Димкой и Лёшей Ф., чтобы катамаран не выскакивал из воды. Моментами лодка стремится провалится между волн или подскакивает на гребне. Опять сёрфинг и отработка попутных волн, главное не вставать боком и не давать перу руля выскочить из воды. Фордак очень коварен, а держаться бакштагом не всегда получается из-за волнения в море. Несколько раз над кокпитом свистит гик, но мы к этому готовы: ни одной головы не пострадало. Постепенно стихает волна и ветер. Скорость под парусом падает. Заходим в губу Ильинскую, убираем паруса. Встречаем большой морской катер из Кандалакши.</p> <p>На правом берегу губы - шикарные песчаные пляжи и стоянки. На одной из них люди, позже узнаем, что они занимаются организацией природного парка в этом месте. Фотографируют птиц. Заходим в ручей и набираем воду. Вдоль него хорошая тропа на озера выше. Стоит палатка ещё одного фотографа. Всего в заливе три стоянки, но одна из них сильно замусорена. Рядом валяется перевёрнутая лодка.</p> <p>В отлив губа очень мелководна, еле успеваем убежать из её глубины. Чалка в песчаный пляж (рис. 40). В море 5.5 часов. Растягиваем кат. Я и Алексей Ш. спим в гамаках все последние дни, сухо и тепло. Отбой в 23.55.</p> | | | | | | |
| 11. | 25.07 | губ. Ильинская – о. Капаша | 13.23 – 19.15 | Всего – 31 м.м. Парус – 16 м.м. Мотор – 15 м.м. | Парус – 4.5 до 7 узлов. Мотор – 4.5 узла. Скорость под не полным парусом – 9.5км/ч. | В море 1-2 балла. Утром +20С, слабый ветер. На солнце жара +37С. ветер SE 1-2м/с. Волна 0.1м. К вечеру – 2-3 балла. Ветер SE, до 5-7м/с. Волна 0.3-0.5м. |
| <p>Старт по низкой воде, большая песчаная осушка. Первый раз сталкивали катамаран, на 4х катках это делать удобно, справились быстро. В море жара, обливаемся водой, загораем.</p> <p>Ветра почти нет, моторим. Возможно, тяги пера руля немного разболтались, надо подтягивать. Сам руль хуже поднимается и опускается, хотя визуальный осмотр вчера никаких дефектов не выявил. Прошли 23,5 км, подул ЮВ. Подняли паруса. Ветер набирает силу, мчимся под 7 узлов. Взяли 1 риф на гроте. Фордак, чуть позже ветер отошёл, идём бакштагом левого галса. К 17.00 стало немного прохладней из-за ветра. Накинули кофты. На борту не спешный разговор о море и горах, что поднимаются по правому берегу.</p> <p>Опять пересекаем Кандалакшский залив. Все чаще по берегам появляются навигационные знаки, буи обозначают многочисленные мели и банки.</p> <p>Очередная попутная волна поднимает корму, раздаётся глухой треск. Ломается коробка пера руля. Волна и ветер немного усиливаются. Парусный аврал, ложимся в дрейф. С трудом поднимаем руль, подвязываем коробку. Заводим мотор и дальше идём под ним.</p> <p>Спустя час заходим за остров. Волна и ветер сразу стихают.</p> <p>Чалка на северном берегу о.Капша в песчаный берег, вода – максимальная (рис. 41). В море 6 часов. На берегу ремонтные работы.</p> <p>Договариваемся с Мариной об антистапеле, Аня Фатеева бронирует нам гостиницу.</p> | | | | | | |

| № | Дата | Маршрут | Время старта – финиша | Общая дистанция, морские мили | Скорость под мотором/ парусом, узлы | Погодные условия |
|---|-------|--|-----------------------|-------------------------------|-------------------------------------|--|
| <p>Позже идём с Димкой на рыбалку. Озеро, оказалось сильно заболоченным и мелким. Рыбы там нет. Но рыбалка удалась=)</p> <p>Вечером песни с видом на северные горы.</p> <p>Отбой около 02.00.</p> | | | | | | |
| 12. | 26.07 | о. Капша – яхт-клуб г. Кандалакша | 09.54 – 12.35 | Всего (мотор) - 12.4 м.м. | Мотор – 3.5-4 узла. | 1 балл. Утром солнце, +22С. Ветер – 1м/с, попутный штиль. К полудню раздувает SE до 5-6 м/с, 2-3 балла. |
| <p>Чтобы не встать на осушку сталкиваем катамаран с самого подъёма, с 08.00.</p> <p>Выходим под двигателем и дальше идём под ним, ветра почти нет. Руль люфтит, но катамаран держит курс.</p> <p>Вдали виден порт, по пути множество бакенов, маяков и створных знаков.</p> <p>Идём мимо островов заповедника. Множество птиц. Встречаем белух и нерпу.</p> <p>Постепенно ветер усиливается, начинает подниматься волна, видны первые барашки.</p> <p>В 3.5 км от антистапеля опять раздаётся щелчок в районе коробки. Румпель поворачивается совсем плохо, но управляемость приемлемая.</p> <p>В 12.35 медленно вползаем в марину, которую с воды почти не видно. Солидный слип из бетонных плит и щебня, прорытый в высоком берегу, уходит резко в море (рис.35). Причаливаем по средней воде, при более низком уровне можно сесть прямо на прутки арматуры.</p> <p>Оговариваем стоимость, время и условия антистапеля с одним из сотрудников яхт-клуб (вполне корректным и деловым, но очень занятым и от того не самым гостеприимным мужчиной). В яхт-клубе стоят яхты, есть домики для жилья и ресторан. В нем намечена свадьба, для нашего посещения он закрыт. Хозяева просят не пугать гостей нашими заросшими рожками и лишней раз не отсвечивать. В месте слипа - гнездо чаек. Они сильно возмущены нашим соседством и с криками пикируют на нас. Разбираем и моем катамаран, упаковываем снаряжение. Новый рекорд - весь процесс сборов занимает всего 5 часов!</p> <p>В 18.00 уже пьем шампанское на берегу моря, закусываем ананасами. Грузим вещи в микроавтобус, завтра в 08.00 стартуем в Рабочеостровск, где уже будем перегружаться в свои машины и стартовать домой.</p> | | | | | | |
| 13. | 27.07 | Кандалакша – Рабочеостровск - Подпорожье | 08.00 – 22.30 | 970 км | | Солнечно, тепло |
| <p>Ранний завтрак в гостинице, стартуем до Кеми. Уже к 12.30 прибываем на парковку за автомобилями. Грузимся и стартуем домой в 14.00. Опять на трассе Кола ремонт, опять теряем время. К 22.30 проезжаем примерно половины пути до дома и ночуем в небольших, совсем простеньких домиках у кафе Фермерская Усадьба в районе р.Оять.</p> <p>Само кафе Фермерская Усадьба настоятельно рекомендуется к посещению, там вкусно!</p> | | | | | | |
| 14. | 28.07 | Подпорожье - Москва | 06.00 - 17.00 | 940 км | | Солнечно, тепло |

| № | Дата | Маршрут | Время старта – финиша | Общая дистанция, морские мили | Скорость под мотором/ парусом, узлы | Погодные условия |
|--|------|--|---|---|--|--|
| <p>Утром стартуем «по холодку», около 6.00 утра. Вскоре преодолеваем самую неприятную часть пути, участок Волхов-Кириши. Дорога тут не отличается качеством и проходит через многочисленные населённые пункты. Ещё до полудня вылетаем на М11 и уже к 17.00 добираемся до порта приписки катамарана на даче в Дмитровском районе Московской области. Разгружаем машины, выкладываем катамаран и часть снаряжения на улицу для опреснения под дождиком. Сушка, мойка, ревизия и ремонт предстоят поздней. Возвращаемся домой в Москву к 21.00-22.00. Разбредаемся по любимым и по улицам, надевать фраки и кружится в суете бытия, вспоминая в минуты ненастья эти замечательные дни и приключения!</p> <p>Маршрут окончен!</p> | | | | | | |
| | | <p>п. Рабочееостровск – о. Сидоров – п. Умба – г. Кандалакша</p> | <p><u>81 час 25 минут</u> - общее время в пути <u>- 47 часов</u> время в движении</p> | <p><u>Всего 217 м.мили (401,9 км).</u> Парус – <u>107 м.мили (198.2 км).</u> Мотор - <u>110 м.мили (203.7 км).</u> Топливо всего израсходовано 35 литров, расход 1л на 8.7 км.</p> | <p><u>- 2.7 узла*</u> средняя морская скорость <u>- 4.6 узла</u> средний темп движения <u>- 8.3 узла</u> максимальная морская скорость</p> | <p><i>* по данным GARMIN GPSMAP 66ST</i></p> |



Рис. 32. Трасса Кола. Где-то на границе Ленинградской области и Карелии. Заброска на авто – важная часть приключения на Белое море.

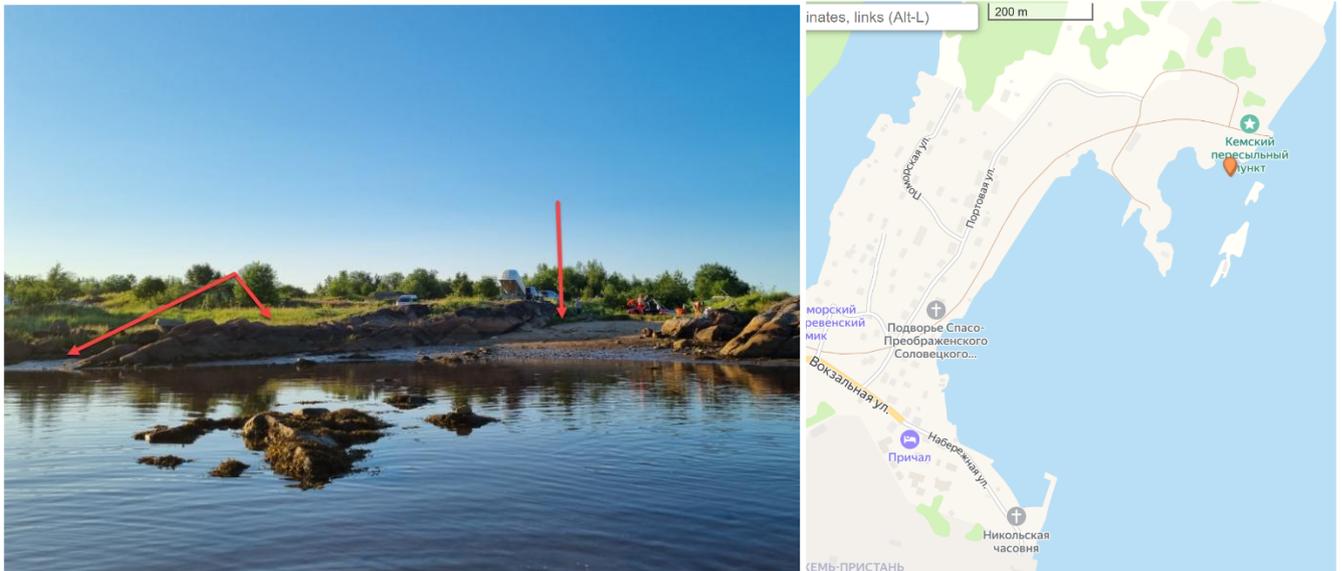


Рис. 33. Место стапеля находится в северной части Рабочеостровска, на онлайн картах место можно искать по метке «Кемский пересыльный пункт». Других приличных площадок для сборки судов в округе не найти/нам не известны, сказывается большая осушка и сложный рельеф. Автомобили можно оставить на платной парковке рядом с Кемским морским портом, цена вполне разумная. Но главное не перепутать с парковкой гостиницы Причал, там никаких денег не хватит=)

Спасибо за привязки и контакты места стапеля Михаилу Субботину!



Рис. 34. Стапель в Рабочеостровке.

Весь процесс от разгрузки авто до выхода в море занял около 10 часов.

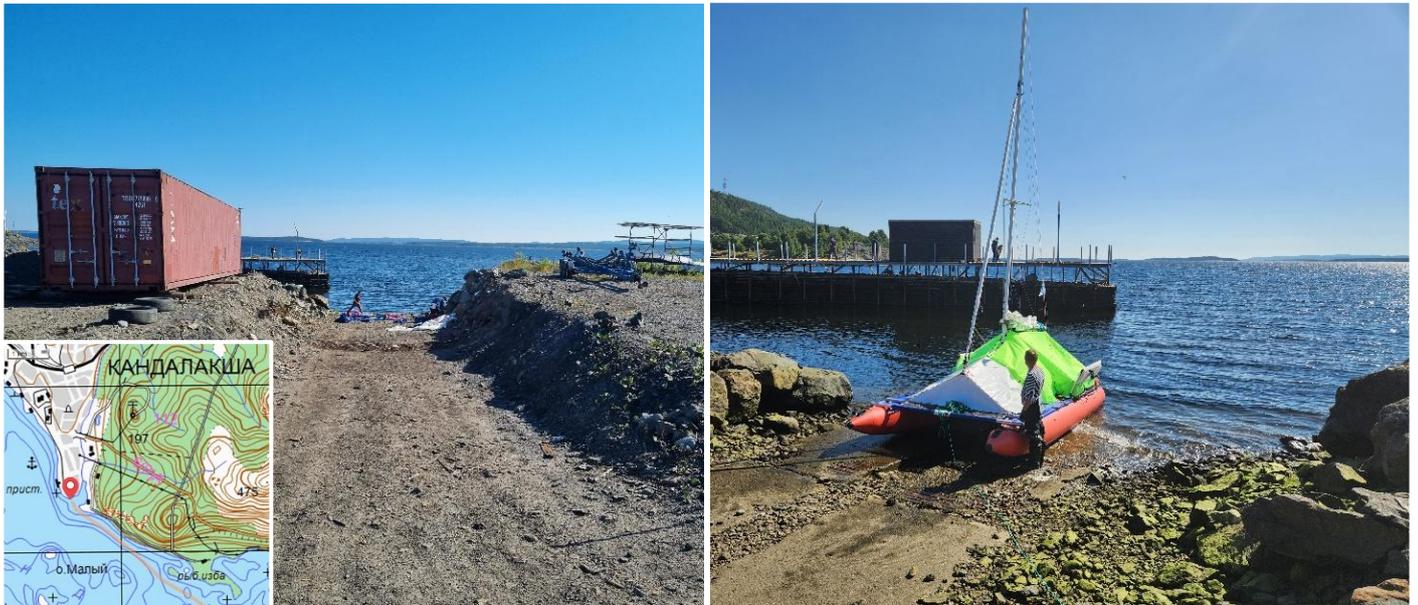


Рис. 35. Антистапель. Яхт-клуб г. Кандалакша расположен рядом с портом, в устье р.Нива. Нам разрешили пристать к огромному слипу, где мы и разбирали катамаран.

Вещи паковали выше, на насыпе (видна на левом фото).

После сборов мы закинули снаряжение в микроавтобус, на котором в субботу рано утром отправились в Кемь, где остались припаркованные автомобили. Ночевали в гостинце Беломорье. Если озаботиться этим вопросом заранее, можно снять домики в том же яхт-клубе.

Так же там находится один из лучших ресторанов города (судя по отзывам).

В день нашего антистапеля в нем играли свадьбу и нас настойчиво попросили не светиться перед гостями и не превращать наши сборы в гулянку моряков, вернувшихся на большую землю=)

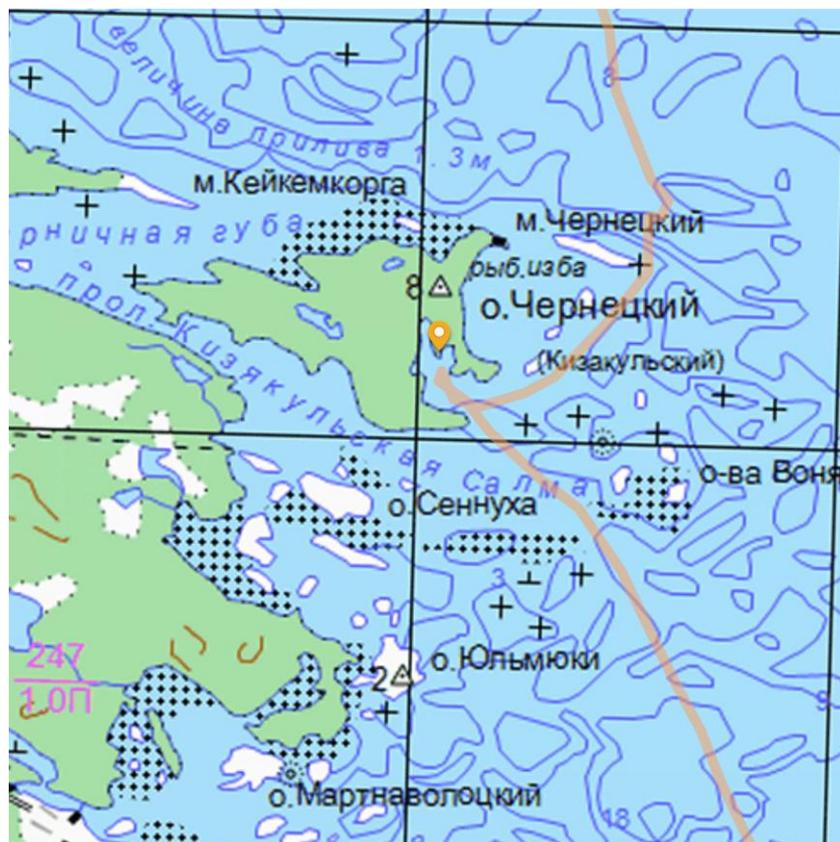


Рис. 36. Стоянка на о.Чернецкий. Залив мелководный, но хорошо защищает от волны с моря. Есть места для 2-3х палаток, костровище. Комары присутствуют, но немного.
Чалка к обрывистому берегу на камни.
Пресной воды нет. Людей нет. Виды на 3+ балла. Удобство, дрова – 4 балла.

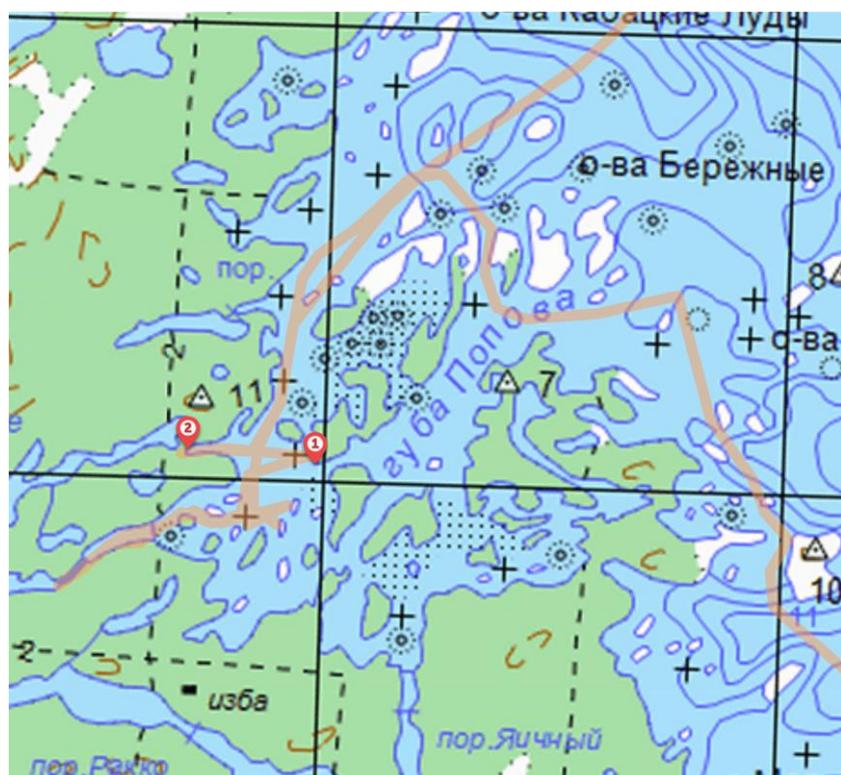


Рис. 37. На карте: 1) – стоянка на безымянном острове в губе Попова, 2) – хорошая стоянка в устьи ручья, где можно набрать пресной воды.

Мы стояли в точке 1. Чалка на каменные плиты, удобно.

Других подходящих мест для лагеря в губе Попова, ранним утром, после длительного перехода, мы не нашли. Все острова имеют ледниковое происхождение и представляют собой друмлины, сложенные крупнообломочным материалом, заросшим ягелем. Найти нормально место для палатки достаточно не просто. На поиск лагеря мы потратили больше трех часов и чуть не сели на мель на осушке. Дров много, комаров не нашли. Виды – 4 балла, удобство – 2 балла. Людей нет.



Рис. 38. Оборудованная стоянка в ЮЮЗ части о.Сидоров.

Чалка в небольшую бухту по высокой воде, далее подъем по скалам.

Имеется костровища, стол, 2-3 места под палатки. Пресной воды нет. Комаров не было.

Сразу от лагеря начинается скальный подъем к вершине горы.

По проливу между о.Сидоров и о.Кишкин постоянно ходят лодки.

Виды – 5 баллов, удобство – 3 балла, дрова есть, но за ними надо лезть на гору.

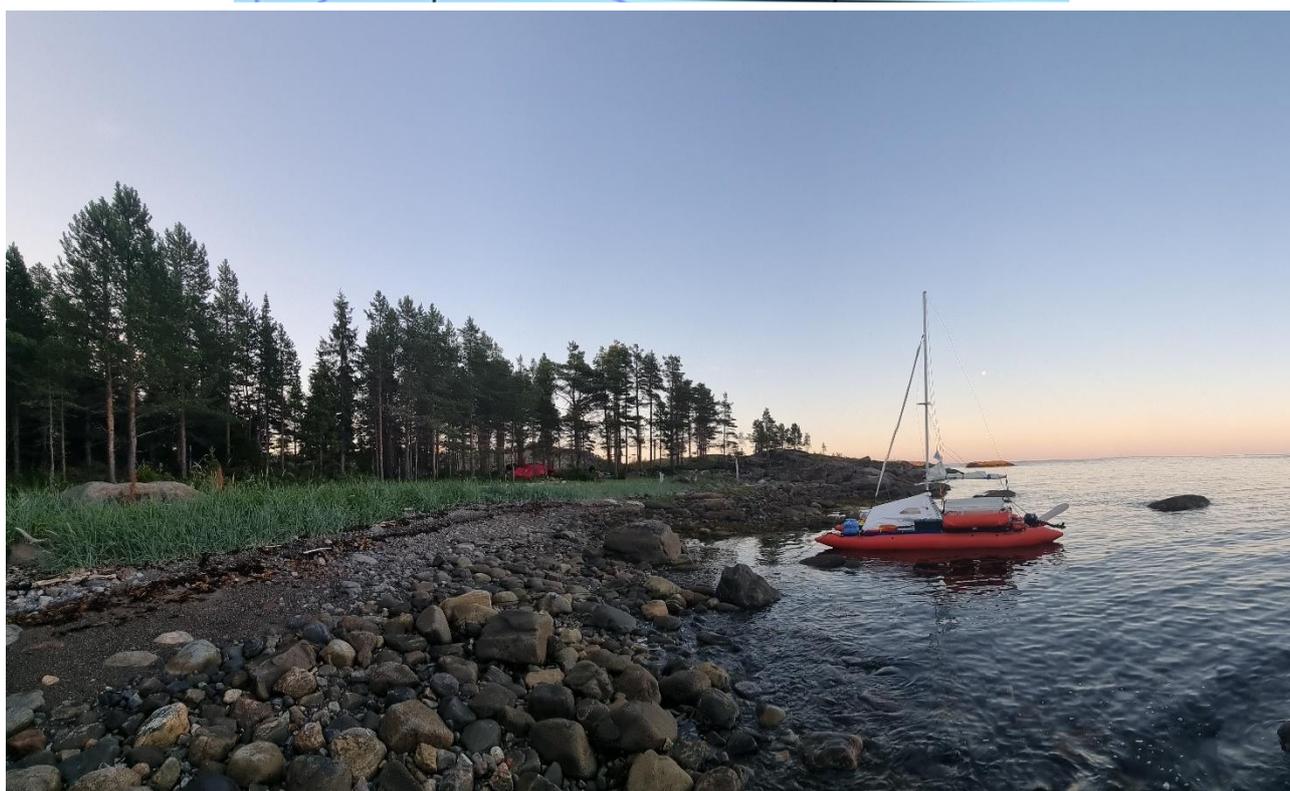
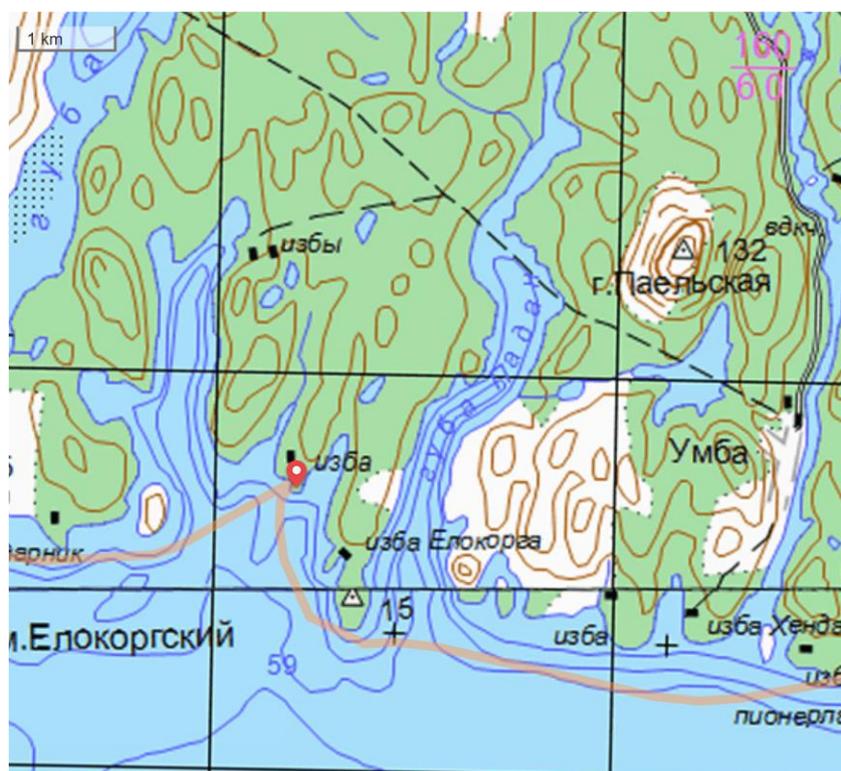


Рис. 39. Мыс Поющий наволок в губе Островская.

Одно из любимейших мест капитана, хотя в этот раз тут стало чуть более многолюдно.

Чалка в камни, по высокой воде можно подтянуть катамаран ближе к берегу.

За пресной водой нужно отправляться морским путём в протекающий неподалёку ручей. Глубины в губе очень существенные, во время рыбалки якорь на канате длиной 50 м зачастую висел в воде. Дров много, места под палатку есть, кострище и стол есть. Комаров мало. Прямо из лагеря открывается восхитительный вид сразу на три стороны моря. Сам каменный мыс близ стоянки идеально подходит для пикников, созерцания моря, успокоения души и медитации.

Виды – 5+ баллов, удобство – 4 балла.

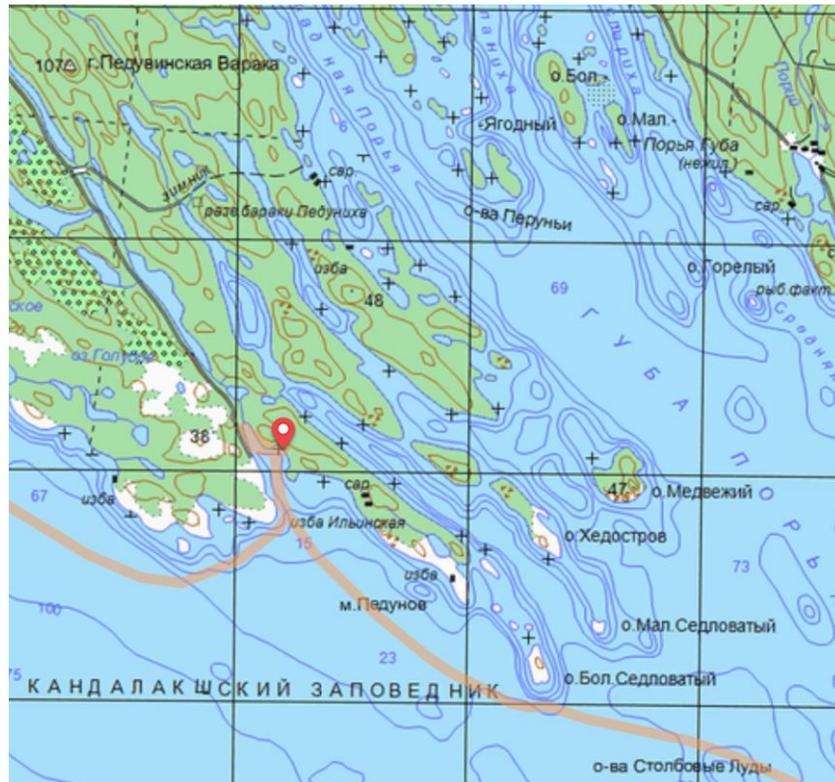


Рис. 40. Стоянка в заливе в губе Ильинская. Место хорошо защищено от ветра и волн. Губа относительно мелководна. Шикарные песчаные пляжи на левом берегу. Единственное место в этой части берега, близ Кандалакшского заповедника, где удобно и легально можно встать на отдых. Люди по соседству есть. Пресную воду можно набрать из речки в истоках губы.

Дров много, мест под палатки множество, комаров немного.

Виды – 4 балла, удобство – 5 баллов.

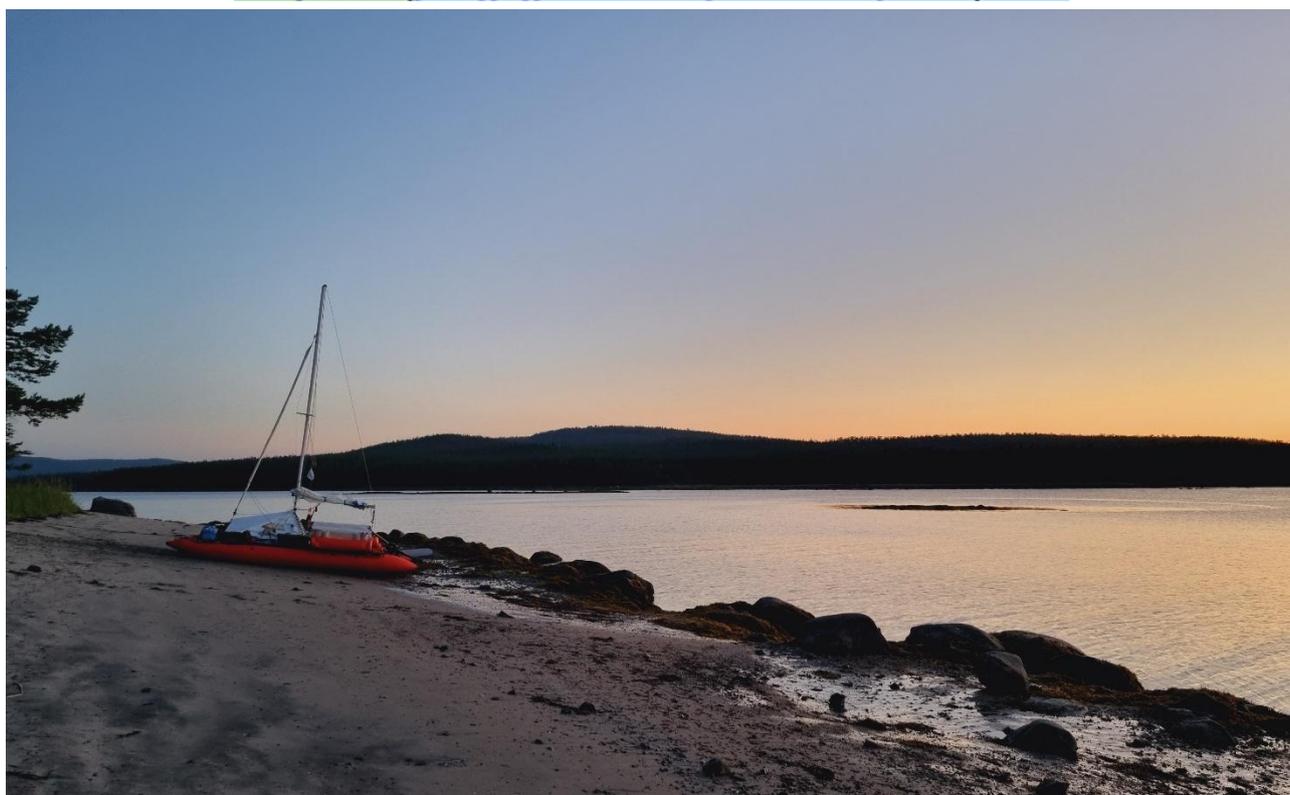
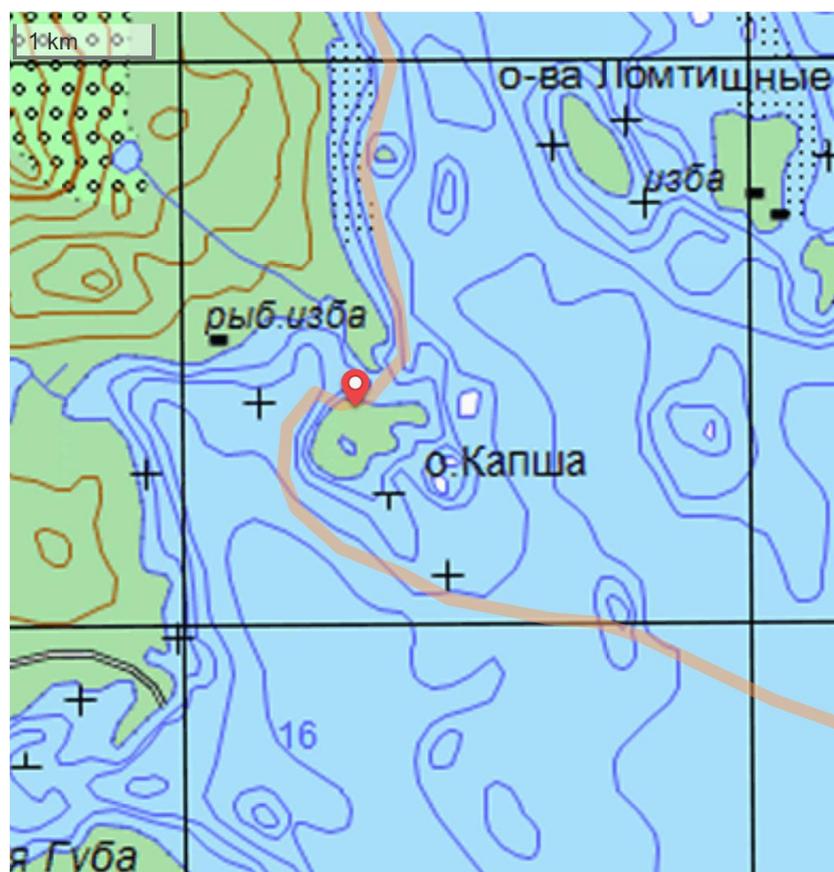


Рис. 41. Стоянка на северном берегу о.Капша. Чалка в высокую воду на песчаный пляж.

Остров закрывает от ветров и волн с востока и юга.

Есть дрова и стол. Комары летают. Много мест под палатки. Но сама стоянка немного замусорена (собрали, что смогли), видно, что посещается местными жителями и туристами.

В центре острова есть небольшое болото, которое мы на карте приняли за озеро.

Рыбы там нет, но воды для хоз.нужд можно набрать.

Виды – 5 баллов, удобство – 3+ балла.