

Донецкая областная федерация спортивного туризма

**ОТЧЕТ**  
**о парусном туристском спортивном походе**  
**пятой категории сложности по Черному морю,**  
**совершенном с 20 июля по 7 августа 2012 г.**

Маршрутная книжка № 28-Пар/ЦМКК  
18/12 Дон ОМКК

Руководитель группы Еременко А.А.  
Адрес руководителя:

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает, что поход может быть засчитан всем участникам и руководителю \_\_\_\_\_ категорией сложности

Отчет использовать в \_\_\_\_\_

*Штамп МКК*

### 1 Справочные данные о туристском спортивном походе.

Группа туристов Донецкой ОФСТ в составе 7 человек совершила с 20 июля по 7 августа 2012 г. парусный поход пятой категории сложности по Черному морю по маршруту: с. Орловка – г. Саки – с. Мирный – с. Оленевка – с. Межводное – с. Стерегущее – пгт Лазурное – о. Джарыдгач – с. Железный порт – коса Тендра – коса Кинбурнская – г. Херсон.

Руководитель группы Еременко Александр Александрович

#### Состав группы

№ п-п	Фамилия, имя, отчество	Домашний адрес, телефон	Обязанности в группе
1	Еременко Александр Александрович		Руководитель, капитан к-на «Одиссей-2»
2	Подтяроба Петр Васильевич		Рулевой к-на «Одиссей»
3	Рыжикова Татьяна Михайловна		Врач, матрос к-на «Одиссей-2»
4	Петровский Владимир Робертович		Капитан к-на «Одиссей»
5	Подтяроба Светлана Петровна		Матрос к-на «Одиссей»
6	Подтяроба Людмила Ивановна		Матрос к-на «Одиссей»
7	Подтяроба Алексей Петрович		Матрос к-на «Одиссей-2»

Маршрут протяженностью 619 км пройден за 14 ходовых дней

Отчет находится в библиотеке ФСТУ

Поход рассмотрен ЦМКК

## 2. Организация спортивного туристского похода.

Поход подготовлен и проведен группой туристов Донецкой ОФСТ.

Цели и задачи похода

Основная цель похода - повышение мастерства и квалификации участников, популяризация парусного туризма, проверка правильности выбора конструктивных решений катамаранов в условиях похода пятой категории сложности.

Планирование похода началось осенью 2011 года, и сразу же встал вопрос «на чем идти?». В распоряжении группы был парусный катамаран «Одиссей», сконструированный и построенный руководителем похода в 2004 году. «Одиссей» хорошо зарекомендовал себя во многих походах и соревнованиях, но его одного не хватало. Для прохождения задуманного маршрута необходимо было второе судно, и мы решились на постройку нового катамарана. За основу был взят проект «Одиссея», доработанный с учетом имеющихся материалов и технологических возможностей. Также, по сравнению с прототипом, было устранено проворачивание швертовой балки, изменена конструкция румпеля (пропущен под кормовой балкой) и, соответственно, рулевой коробки.

Большую помощь в строительстве оказали Олег Хамидулин (изготовление баллонов), фирма L&K (изготовление шпангоутов и дельных вещей). Постройка была завершена непосредственно перед походом, катамаран пока что не получил собственного названия и условно назывался «Одиссей-2».

Маршрут похода в значительной части повторяет «классический» Севастополь – Одесса, отличаясь заключительным участком. Вместо ухода на запад в Одессу был выбран «восточный» вариант с огибанием Кинбурнской косы, прохождением Днепробугского лимана и финишем в нижнем течении Днепра.

При выборе маршрута и сроков похода учитывалась возможность участия в чемпионате Украины по парусному туризму. Маршрут похода включает в себя западную часть украинского побережья Черного моря.

В качестве исходного пункта с автомобильной заброской выбрано с. Орловка около Севастополя. Там расположен кемпинг, куда удобно завезти снаряжение и подготовиться к выходу на маршрут.

Заброска была осуществлена на грузопассажирском микроавтобусе. Варианты с использованием железнодорожного транспорта были отвергнуты ввиду сложности многократных перегрузок и подвозов снаряжения, хотя и могли обойтись несколько дешевле.

Возможные варианты аварийного схода с маршрута – Евпатория (железная дорога), Черноморское, Лазурное, Железный порт.

Первоначально запланированный маршрут от Орловки до Новой Каховки был на заключительном этапе изменен, из-за почти полого штиля пришлось завершить поход в Херсоне. При этом все определяющие участки были пройдены полностью согласно плану.

Маршрут полностью пройден всеми участниками.

## 3. График движения и техническое описание маршрута.

## 3.1 Краткие сведения о графике движения приведены в таблице 3.1.

Таблица 3.1

Дата	Время движения	Краткое описание этапа	Метеоусловия: Ветер (баллы), Волнение (баллы).	Протя- жен- ность, км
19.07.12		Заброска, получение отхода		0
20.07.12	-	Сборка катамаранов		0
21.07.12	10:45 – 17:30	Переход с. Орловка – г. Саки.	Ветер SW-SO, от 1 до 5. Волнение 0 – 0,5	50
22.07.12	9:20 – 15:00	Переход г. Саки.- с. Мирный	Ветер SO -O, от 4 до 6. Волнение 0,5 – 1,0	49
23.07.12	9:00 – 19:50	Переход с. Мирный – с. Оленевка	Ветер ONO – NO от 5 до 7. Волнение 1-3	51
24-25.07		Дневки		0
26.07.12	8:40 – 18:50	Переход с. Оленевка – с. Межводное	Ветер ONO – NO от 5 до 6. Волнение 2-2,5	35
27.07.12	8:30 – 17:55	Переход с. Межводное – с. Стерегущее – оконечность Бакальской косы	Ветер ONO – NO от 4 до 7. Волнение 1-2	60
28.07.12	8.40 – 15.10	Переход оконечность Бакальской косы – пгт Лазурное.	Ветер ONO – O от 4 до 5. Волнение 1-2	68
29.07.12	11:00 – 15:20	Переход пгт Лазурное – о. Джарылгач.	Ветер ONO – O от 4 до 7. Волнение 1-3	22
30.07.12	9:00 – 12:20	Переход о. Джарылгач.- с. Зализный порт	Ветер ONO – O, от 4 до 5 Волнение 1 – 2	42
31.07.12	9:00 – 13:20	Переход с. Зализный порт – маяк Тендровский	Ветер ONO – O, от 3 до 5 Волнение 1 – 1,5	64
01.08.12	10:30 – 12:30	Переход маяк Тендровский – коса Кинбурнская	Ветер ONO – O, от 3 до 7 Волнение 1 – 3	24
02.08.12	10:00 – 12:45	Переход коса Кинбурнская – оконечность Тендровской косы	Ветер ONO – O, от 3 до 4 Волнение 1 – 1,5	24
03.08.12	15:00 – 17:45	Переход оконечность Тендровской косы – коса Кинбурнская	Ветер ONO – O – OSO, от 3 до 4 Волнение 1 – 1,5	24
04.08.12		Дневка		
05.08.12	8:00 – 18:30	Переход коса Кинбурнская – с. Станислав	Ветер ONO – O – OSO, до 5 Волнение 1 – 2	64
06.08.12	8:00 – 20:50	Переход с. Станислав – г. Херсон	Ветер O – OSO, от 0 до 4. Волнение 0 – 0,5	42
07.08.12		Разборка судов, отъезд		0

### 3.2 Техническое описание прохождения маршрута.

#### 19.07

По дороге заезжаем в село Андреевка, где расположен отдел пограничной службы. Без особых сложностей оформляем отход до Новой Каховки, за исключением предписания подходить к берегу только на причалах и в пунктах базирования. По неизвестным нам причинам пограничная служба в Крыму ужесточила требования к выполнению данного положения (по содержанию – явного пережитка «железного занавеса»).

К 18 часам прибываем в с. Орловка под Севастополем, где останавливаемся в кемпинге на южной окраине. Стоимость пребывания – 10 грн с палатки в сутки, удобства – мусорный контейнер и артезианский источник пресной воды. Душевые и туалеты за забором и платные (отдельно). пляж песчаногалечный, место для сборки катамаранов есть (хотя по выходным дням удобные места могут быть уже заняты). Рядом с кемпингом – официальный причал, с которого мы и должны отправиться в плавание.

#### 20.07

Весь день занимаемся сборкой катамаранов.



Рисунок 1. Сборка катамаранов в Орловке

Если за кормой катамарана «Одиссей» (построен в 2004 г, неоднократно модернизировался) осталась не одна тысяча миль, то «Одиссей-2» только что построен, ему в походе фактически предстоят испытания. Уверенности в их благополучном исходе добавляет тот факт, что основные технические решения повторяют «Одиссей», только реализованы более технологично. Также устранены некоторые недостатки, выявившиеся во время эксплуатации прототипа.

К вечеру сборка судов завершается, завтра в путь.

#### 21.07

Отмечаемся на причале и в 10-45 выходим в море.



**Рисунок 2. Группа перед выходом.**

Ветер умеренный, сначала юго-западный, к вечеру слабеет и заходит на восток и северо-восток. Проходим Саки, связываемся с пограничниками и запрашиваем разрешение на подход к берегу для ночевки. Поначалу нам разрешают подход за северной окраиной города, но, как только мы пристали к берегу – поступает указание отходить и следовать до Евпатории, там ближайший по ходу официальный причал. На вопрос, можно ли вблизи причала поставить бивак, следует ответ отрицательный, там город. Пытаемся объяснить, что причал, как таковой, нам абсолютно не нужен, зато без места для палаток нам не обойтись. Увы, «вне причалов и пунктов базирования нельзя». На вопрос, как же быть, остановиться на причале мы не можем физически, следует ответ, что «... мы все понимаем, но нарушить правила не можем. Можете остаться, но тогда мы должны составить протокол...». Мы «соглашаемся» на протокол и остаемся.



**Рисунок 3. Наконец-то - вперед!**

Забегая вперед, отметим, что возня с причалами доставала нас в Крыму еще три дня, пока по письму от ФСТУ нам наконец разрешили подходы к берегу вне пунктов базирования.



Рисунок 4. «Одиссей-2». Орловка за кормой.



Рисунок 5. "Одиссей" выходит из Орловки.

Переночевали на галечном пляже ( $45^{\circ} 8'6.76''\text{C}$ ,  $33^{\circ}30'38.51''\text{B}$ ), город Саки недалеко со всеми вытекающими возможностями. Неподалеку расположен музей «Кара-Тобе», там

можно увидеть археологические раскопки, наблюдательный пункт береговой обороны, скифскую усадьбу.



Рисунок 6. В музее "Кара-Тобе".

### 22.07

В 9-20 выходим в море, ветер северо-восточный, поначалу умеренный, затем усиливается, появляются довольно жесткие (до 12-15 м/сек порывы). Берем сначала одну полку рифов, затем убираем стаксели. Стараемся держаться ближе к берегу, ветер отжимной, поэтому вблизи него волнение небольшое. Финишируем в Мирном на причале № 31 (45°17'48.51"С, 33° 1'44.06"В). Единственный случай, когда стоянка на пункте базирования не принесла никаких дополнительных сложностей. Упомянутый причал является пунктом проката водных велосипедов и т.п., а также базой для катания отдыхающих. Огромная благодарность Алексею Васильевичу Беляеву, любезно предоставившему место для катамаранов и палаток, а также возможность пользования электросетью.

Рядом расположено село Поповка, в котором вовсю идут приготовления к фестивалю «Казантип». Последний, к нашему счастью, должен начаться только через неделю, пока тут все спокойно.





Рисунок 7. На руле "Одиссея" Владимир Петровский. Справа остается Поповка.

### 23.07

Прощаемся с гостеприимным причалом и его хозяевами, в 9-00 выходим в море. Ветер прежнего направления, уже с утра сильный. Гроты обоих катамаранов зарифлены на одну полку, как и вчера, стараемся от берега не удаляться, хотя путь и немного длиннее, зато волна небольшая, поначалу 1-1,5 балла. На подходе к мысу Урет ветер становится попутным и усиливается до 7 баллов, волнение – до 2,5-3 баллов. Берем по второй «полке» рифов и продолжаем движение. Даже с минимальной парусностью катамараны глиссируют на волнах и обгоняют их.



Рисунок 8. Взятие рифов на "Одиссее".



**Рисунок 9. "Одиссей" глиссирует с полностью зарифленным гротом.**



**Рисунок 10. Одиссей-2 на подходе к м. Урет.**

После огибания мыса Урет берег снова прикрывает нас от волн, и к 12-30 приближаемся к мысу Тарханкут.

Тарханкутский полуостров, западная оконечность Крымского полуострова омывается водами Чёрного моря (на севере — Каркинитского залива). Покрит степной растительностью. Берега большей частью обрывисты (известняковые скалы до 30—50 м высотой). На юго-западе полуострова расположен мыс Тарханкут, чуть севернее Караджинская бухта с песчаным пляжем и селом Оленевка, далее — крайняя западная точка Крыма мыс Прибойный.

Подходим к одному из наиболее сложных и потенциально опасных участков.

Вдоль берегов Тарханкута идут мощные течения, которые на гряде мыса встречаются и в сочетании с также встречающимися ветрами создают высокие, крутые волны в сочетании с непредсказуемыми изменениями ветра. Берега же большей частью скалисты и непригодны для высадки.

Огибаем мыс Тарханкут, начинаем входить в Караджинскую бухту. По левому борту — остатки турецкого сухогруза, севшего на мель и переломившегося в прошлом году. В этот момент на «Одиссее» возникает аварийная ситуация — краспицы отдельно от ромбовант срываются с мачты и падают на палубу. Мачта угрожающе гнется, грот приходится срочно убрать, катамаран начинает сносить прямо на полузатопленные остатки сухогруза. Одиссей-2 берет аварийное судно на буксир, с трудом (двигаться нужно против ветра, а лавировочный угол с катамараном на буксире и зарифленными парусами оставляет желать лучшего) «цепляемся» за берег прямо под Тарханкутским маяком и приступаем к ремонту.

К счастью, мачту удастся выровнять до приемлемой формы, краспицы ставим на место и крепим наглухо стальными вытяжными заклепками.



**Рисунок 11. Аварийный подход к берегу около маяка.**

Ветер тем временем стихает баллов до 5, выходим в море и при дальнейшем стихании ветра к 20 часам наконец находим на северной окраине Оленевки причал №23 (45°23'4.42"С, 32°30'5.07"В). Стоять на нем совершенно невозможно, после переговоров ответственного по причалу с пограничниками регистрируем приход и становимся несколько южнее на пляже (45°22'52.86"С, 32°30'33.58"В).

**24-25.07**

На 24 июля дневка была запланирована, штормовое предупреждение сделало дневкой и 25-е. Оставалось использовать время для отдыха и экскурсий.

На территории Тарханкутского полуострова имеются остатки древнегреческих поселений, крупнейшее из которых — древнегреческий полис Калос-Лимен, скифские могильники. На мысе Тарханкут расположен старинный маяк высотой 42 м, сооружённый из белого инкерманского известняка в 1816 году. Известный памятник природы — Джангульское оползневое побережье с многочисленными причудливыми скалами, обвалами и осыпями, расположено близ села Олёневка. На юге расположено живописное урочище Атлеш, куда и направилась на пешеходную экскурсию большая часть группы.

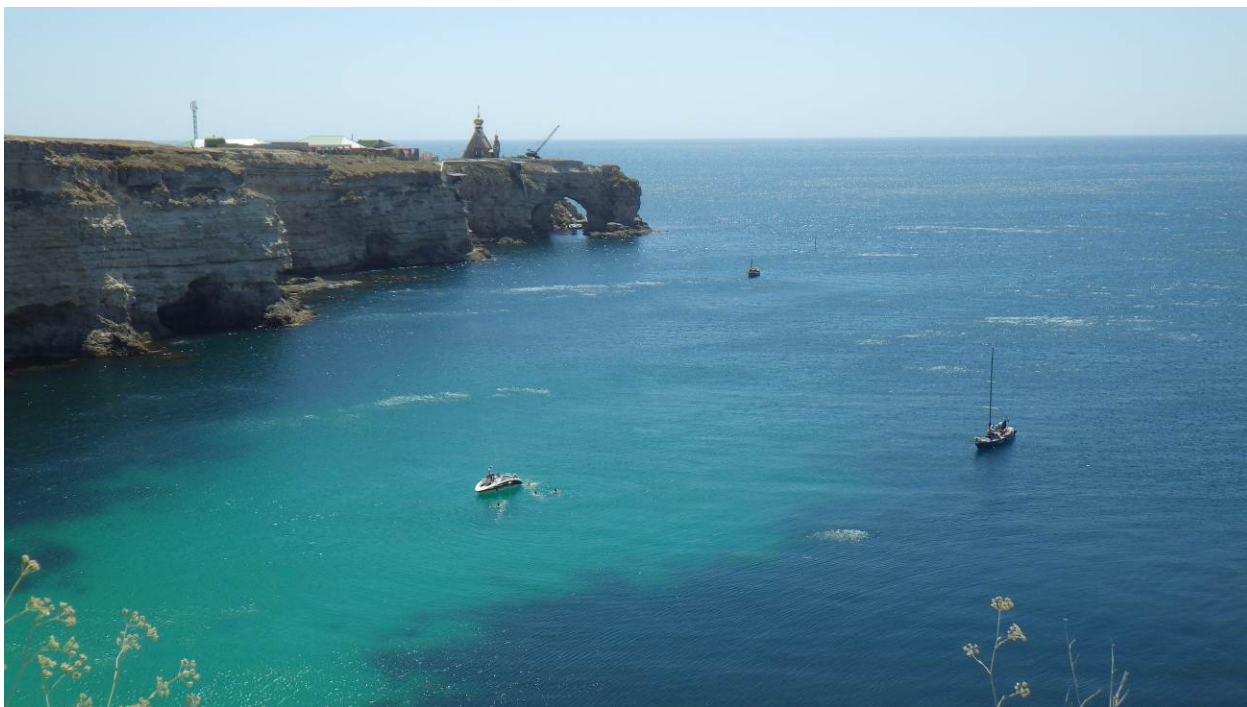


Рисунок 12. Скалы Тарханкута.



Рисунок 13. "Домой", в Оленевку.

**26.07**

Утро начинается двумя хорошими новостями: нам разрешили подходы к берегу и штормовое предупреждение отсутствует. Ветер, правда, встречный и довольно сильный.



Рисунок 14. Бивак перед Межводным.

Выходим из Караджинской бухты и начинаем лавировку на северо-восток. Оставляем по правому борту Черноморское и к вечеру пробиваемся к Межводному. В само Межводное нам заходить незачем, останавливаемся в бухточке с координатами  $45^{\circ}33'24.04''\text{C}$ ,  $32^{\circ}46'48.30''\text{E}$  почти напротив буровой платформы.

**27.07**

На следующее утро лавировка продолжается. Во время одного из поворотов на «Одиссее» стаксель зацепился за краспицу и недорвался, пришлось устранять (зашивать) разрыв на ходу. К 15 часам подходим к основанию Бакальской косы, где нас застает довольно резкое, до 7 баллов (на порывах и более), усиление ветра. Берем рифы и под прикрытием косы продвигаемся к ее оконечности – мысу Песчаному, превратившемуся в остров. Сила ветра тем временем «возвращается» к исходным 4-5 баллам, уже с полными парусами огибаем косу и заходим в Стерегущее, где подкупаем продуктов и возвращаемся на остров для ночевки ( $45^{\circ}48'24.59''\text{C}$ ,  $33^{\circ}10'39.04''\text{E}$ ).

После перехода в довольно жестких условиях проверяем и регулируем материальную часть.



Рисунок 15. Шитье парусов на ходу.



Рисунок 16. Регулировка швертовых оттяжек.

### 28.07

В этот день нам предстоит один из самых сложных участков – пересечение Каркинитского залива, это 12 миль открытого моря.

Берем курс на восточную оконечность острова Джарылгач и сначала полным бейдевиндом, затем в галфвинд за 2 часа пересекаем залив. Около маяка уваливаемся и движемся к Лазурному, на западной окраине которого и финишируем в кемпинге ( $46^{\circ} 4'29.23''\text{C}$ ,  $32^{\circ}29'35.48''\text{В}$ ). Стоянка в кемпинге платная, 10 грн. с человека в сутки, но это

тот редкий случай, когда есть за что платить. Чистые душевые и туалеты, розетки, не говоря уже о воде и мусорных контейнерах.



Рисунок 17. Пересечение. На руле - Владимир Петровский.

### 29.07

На это день запланирован переход на остров Джарылгач. Это несколько назад относительно генерального направления, но пропустить этот безлюдный и красивый уголок не хочется.

Дистанция предстоит недлинная, выходим в 12-00 и в лавировку движемся на восток. Ветер тем временем усиливается и часам к 15 достигает полновесных 7 баллов. Гроты зарифлены, стаксели убраны, каждый метр продвижения вперед дается «с боем». В 16 часов принимаем решение высадиться на берег, что и делаем неподалеку от расположенного в начале широкой части острова скита. Координаты стоянки -  $46^{\circ} 1'46.30''\text{С}$ ,  $32^{\circ}46'21.15''\text{В}$ .

Джарылгач — крупнейший по площади остров Украины и Чёрного моря. Омывается Каркинитским и Джарылгачским заливами. Площадь  $62 \text{ км}^2$ . Относится к Скадовскому району Херсонской области (Украина). От Лазурного отделен небольшим проливом (можно перейти вброд).

Вода на острове имеется на восточной оконечности около маяка (артезианский источник), также есть колодец на территории скита.

Высадка на берег возможна в любом месте южного (обращенного к морю) побережья острова.



Рисунок 18. Скит на о. Джарылгач.

### 30.07

Переход до Железного Порта при довольно сильном северо-восточном ветре. Идем сначала под полными парусами и генакером, скорость достигает 24 км/ч. Генакер убираем, предельные режимы в походе нежелательны, в первом часу останавливаемся ( $46^{\circ} 7'24.31''\text{С}$ ,  $32^{\circ} 15'45.57''\text{В}$ ) перед границей заповедника.

Большая часть Тендровской косы (за исключением оконечности) является частью Черноморского биосферного заповедника, высадка на берег запрещена (хотя физически возможна).



Рисунок 19. «Одиссей-2» под полными парусами.



**31.07**

Выходим в 9-00, цель – пройти весь заповедник. Ветер по-прежнему северо-восточный с отходом к востоку, чуть слабее вчерашнего. За три часа пролетаем под генакером более 50 км (скорость достигала 25,7 км/ч), затем ветер ослабел, еще за час выходим к Тендровскому маяку. Маяк «настоящий», старинный, построен в 1827 году. Вокруг – песчаные барханы, очень напоминающие снежные сугробы, побережье – громадный песчаный пляж, причем безлюдный. На пляже полно раковин рапана.



Рисунок 20. Закат на Тендре.

Запасы воды можно пополнить на маяке, мобильная связь очень неустойчива, но с возвышенностей поговорить иногда удается.

**1.08**

Переход на косу Кинбурнскую, где нас ожидают друзья – две группы туристов из Луганска, Харькова и Черкасс на четырех катамаранах, следующие встречным маршрутом.

Вышли в 10-00, в лавировку продвигаемся к оконечности Тендровской косы. Ветер тем временем отходит к востоку, появляется возможность выйти к цели одним галсом. Все прекрасно, только ветер постепенно усиливается до 5, затем до 6 баллов. Оставшиеся сомнения в необходимости взятия рифов исчезают, справа приближается шквал. Берем одну полку, ветер резко усиливается, почти сразу убираем стаксель, шквал конкретный, где-то до 20 м/с, быстро увеличиваются волны... К счастью, так же быстро все начинает успокаиваться, через полчаса мы под полными парусами финишируем в точке 46°31'11.01"С, 31°34'59.19"В. Нас встречают торжественно, с чаркой и салом, воздушными шариками и песнями.

Кинбурнская коса – место неповторимое тем, что прямо на побережье начинаются участки соснового леса. Неподалеку в пансионате – скважина с отличной пресной водой, немного дальше, в селе Покровка, можно найти магазины. Мобильная связь неустойчива, приходится подбирать место.



Рисунок 21. Лес на Кинбурнской косе.

## 2.08

На этот день мы должны вернуться на Тендру. Там состоится встреча туристов-парусников, посвященная памяти Виктора Феденюка.

Переоценить вклад этого человека в украинский (а ранее в советский) парусный туризм невозможно. Виктор Иванович стоял у истоков украинского разборного паруса, за свою жизнь приобщил к морю и ветру десятки человек, организовал и провел множество походов, сконструировал и построил не одну лодку. Все мы можем с благодарностью вспомнить его советы и рекомендации, помощь и словом и делом.

Ровно год назад его не стало, он умер в походе на Тендровской косе.

Выходим в 10-00 и спокойно, без особых приключений пересекаем залив и возвращаемся на Тендру.

Вечером команды 18 катамаранов собираются на том самом месте, где год назад стоял лагерь...



Рисунок 22. 18 экипажей собралось на Тендре, чтобы отдать долг памяти Виктору Феденюку.



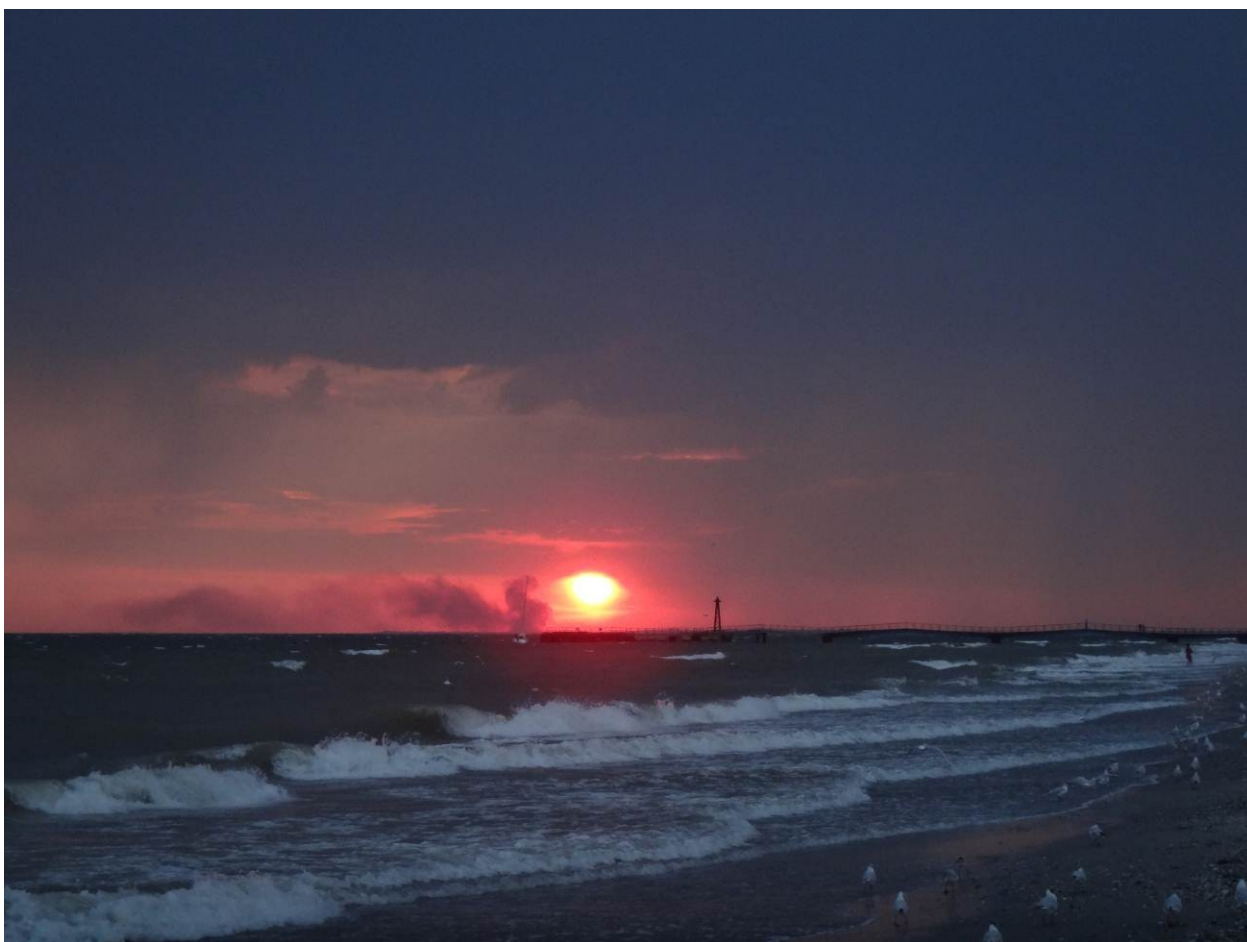
Рисунок 23. Экипаж "Одиссея" на Тендровской косе.



**Рисунок 24. Дикие лошади на Тендре.**

### **3.08**

В первой половине дня принимаем участие в серии коротких гонок в рамках розыгрыша Кубка Коломойца и Чемпионата Украины. В 15-00 прощаемся с друзьями и выходим обратно на Кинбурнскую косу, куда, на этот раз спокойно, и попадаем к 17-30.



**Рисунок 25. Штормовой закат на Кинбурнской косе.**

#### 4.08

Дневка на Кинбурнской косе.

Разбивать палатки на западном побережье косы не запрещено, за исключением соснового леса (пожароопасно).

Кинбурнская коса - уникальный природный комплекс, занимающий западную часть Кинбурнского полуострова. В настоящее время он является ландшафтным парком и охраняемым заповедником. С запада его окружает Черное море, с севера - Днепробугский лиман, а с юга - Ягорлицкий залив. Уникально и то, что с одной стороны коса омывается водой практически пресной, а с другой - соленой. Название Кинбурн происходит от тюркских слов «кон» - волос и «бурун» - мыс. Простирается «длинный волос» на 40 км в длину и 10 км в ширину.



Рисунок 26. Памятник Суворову на Кинбурнской косе.

В давние времена коса имела стратегическое значение, здесь была расположена турецкая крепость XV века. Первоначальный замок был захвачен русским отрядом в 1736 году и разрушен. Впоследствии турки восстановили крепость. С 1774 года крепость принадлежала Российской империи.

В 1787 году Александр Суворов разгромил близ Кинбурна турецкий десант. Сейчас о тех событиях напоминают памятники.



**Рисунок 27. Памятник кошевому атаману Сидору Белому на Кинбурнской косе.**

### 5.08

Как не хотелось остаться на косе подольше, но нужно двигаться дальше. В 8-00 выходим, лавируем до оконечности и сваливаемся на восток. По радио отвечаем на запросы пограничников, Очаков остается по левому борту. Судовой ход узкий, проходит близко от острова Первомайский, идем между ним и островом.



**Рисунок 28. Проходим остров Первомайский.**

Остров Первомайский (Майский, Батарейный) является искусственным, насыпанным с целью размещения артиллерии для контроля входа в лиман.

Остров сооружён в 1790 году по приказу Г.А.Потемкина. Он создавался на сваях, вбитых в грунт по конфигурации острова протяженностью 1400 метров. Вокруг, чтобы остров не разрушался штормовыми волнами, был сооружен каменный оградительный

мол. К 1881-му году остров имел причал, склады, 40 казематов, пороховые погреба и даже железнодорожную ветку. Однако предметом особой гордости были дальнобойные орудия и мортиры. Установленные на подвижных платформах для кругового обстрела, они специальным механизмом поднимались из казематов, а после стрельбы опускались глубоко под толщу бетона, камней и песка, что делало их неуязвимыми для ответного огня. Благодаря этому, десятилетия спустя, во время Великой Отечественной, в течение нескольких месяцев Майский был неприступен. А инженеры конца XIX века называли искусственный остров «выдающимся гидротехническим сооружением, не имеющим аналогов в мире».

На Майском есть музей Шмидта и памятник «Потемкину» — основание фок-мачты легендарного броненосца. Впрочем, эти «достопримечательности» созданы отнюдь не для туристов: с 50-х годов на острове дислоцируется часть морского спецназа .

Первоначально мы планировали ночевку на южном берегу Днепро-Бугского лимана, но берега там слишком болотистые, пришлось пересечь лиман и остановиться в селе Станислав на небольшом ракушечном пляже (46°33'27.80"С, 32° 8'28.61"В).



Рисунок 29. Стоянка в Станиславе.

В этот день во многих местах прошли сильные шквалы, у нас усиление ветра тоже было, но уже после высадки на берег и не очень сильное, может прикрывал высокий берег.

### 6.08

Выходим в 8-00, за час достигаем дельты Днепра и продолжаем двигаться рядом с основным судовым ходом.

На подходе к Херсону ветер основательно «скисает», течение временами начинает сносить назад. Ситуация неприятна еще и тем, что подойти к берегу абсолютно негде, все разобрано и застроено.



**Рисунок 30. Здравствуй, Днепр.**

На редких порывчиках ветра и веслах доплзаем до Херсона и останавливаемся на полузаросшем пляже ( $46^{\circ}36'40.32''\text{С}$ ,  $32^{\circ}36'37.14''\text{В}$ ) напротив порта.



**Рисунок 31. Берега Днепра, увы, «поделены до нас...».**





Рисунок 32. Во время штиля пришлось заняться греблей.

### 7.08

Погода вчерашняя, т.е. «встречный штиль». Сколько в таких условиях тянуть до запланированной Новой Каховки, можно только гадать, а время на исходе, поэтому принимаем решение завершить поход в Херсоне.

Переходим к причалу около городской набережной (46°37'41.19"С, 32°37'23.38"В), где и разбираем катамараны. Вечером грузимся в приехавший за нами микроавтобус и уезжаем.



Рисунок 33. Херсон. "Убрать паруса...".

#### 4. Итоги спортивного туристского похода, выводы и рекомендации.

Маршрут протяженностью 619 км был пройден за 14 ходовых дней, средний суточный переход составил 44 км, максимальный – 68 км.

Район плавания – море и открытое море, на заключительном переходе до Херсона – река. Максимальное удаление от берега составило 12 км, максимальная сила ветра – до 7 баллов (кратковременные шквалы до 8), волнение – до 3 баллов.

Группа прошла маршрут на двух катамаранах с близкими техническими характеристиками, что позволило двигаться в одном темпе, а также обеспечило взаимную страховку.

«Одиссей-2» испытания сложным походом успешно выдержал, самое существенное замечание – подклинивание пера руля при подъеме/опускании.

Стоянки выбирались, по возможности, в ненаселенных местах, часто на оконечностях кос.

В крымской части маршрута по заброске и вариантам схода особых сложностей нет, т.к. все побережье Крыма достаточно густо заселено.

Районы Тендровской косы и о. Джарылгач незаселённые, наземным транспортом туда попасть невозможно. При прохождении этих мест следует максимально возможно исключить вероятность поломок и непредвиденных ситуаций, использовать взаимную страховку судами группы.

Также следует соблюдать осторожность при прохождении непригодных для высадки берегов, особенно в районе мысов Тарханкут и Прибойный.

Несколько слов о «препятствиях» рукотворных.

Прежде всего осложняло жизнь требование пограничной службы подходить к берегу только в пунктах базирования маломерных судов и на причалах. Будучи вполне приемлемым для базирующихся в одной точке прогулочных или рыбацких лодок, а также для больших судов и крейсерских яхт (которые и могут подойти только к оборудованному причалу), оно вяжет по рукам и ногам людей, использующих малые суда для путешествий. Пока этот рудимент «железного занавеса» существует, для туристских групп можно порекомендовать заранее оформлять разрешение на подход к берегу путем официального обращения Федерации в погранслужбу.

Еще один пласт возможных неприятностей для туристов связан с прогрессирующим «освоением» береговой линии бизнес-структурами и частными лицами. Все больше и больше участков берега вдруг оказываются запретными для подхода, причем, в отличие от, скажем, воинских частей и заповедников (государственных структур), даже формальные обстоятельства во внимание часто не принимаются.

Риторическое (для нашего «правового» государства) замечание: в то время, как по Земельному кодексу строительство в прибрежных защитных полосах (для крупных рек – 100м от берега) запрещено, берега Днепра застроены практически полностью.

## 5. Приложения.

**5.1 Краткая характеристика катамарана «Одиссей»**

Длина габаритная, мм	6800
Ширина, по осям баллонов, мм	2400
Максимальный диаметр баллона, мм	600
Материал баллона	ткань ПВХ, 1100 г/м <sup>2</sup>
Количество надувных секций в каждом баллоне	3
Площадь лавировочной парусности	15 м <sup>2</sup>
Максимальная грузоподъемность, кг	600
Вес, кг	190

**Оборудование на борту**

Якорь “Navy”, 6,75 кг	1
Насос воздушный	1
Весла	2
Катки надувные	2
Приемник GPS	1

**Состав ремонтного набора №1 (к-н «Одиссей»).**

№	Наименование	Кол.	Примечания
	Клей полиуретановый	150гр.	для ПВХ балл.
	Латки из ПВХ – ткани.	0,1м <sup>2</sup>	для ПВХ балл.
	Нитки капроновые 0,5...0,8	100м	
	Нитки капроновые 0,3...0,4	100м	
	Ткань парусная	0,1м <sup>2</sup>	
	Набор швейных игл	1	
	Шило	1	
	Ножницы	1	
	Шкурка наждачная	0,1м <sup>2</sup>	
	Изолента	2 мот.	
	Плоскогубцы	2	
	Набор гаечных ключей (+разводной)	1	
	Отвертка	2	
	Напильник круглый	1	
	Напильник треугольный	1	
	Напильник плоский	1	
	Нож	1	
	Набор метизов (M5, M6, M8)	1	
	Проволока мягкая Ø1,5...2,5	2 м	
	Трос капроновый Ø6...8	25 м	
	Трос капроновый Ø4	5 м	
	Карабины альпинистские	2	

**5.2 Краткая характеристика катамарана «Одиссей-2»**

Длина габаритная, мм	6350
Ширина, по осям баллонов, мм	2400
Максимальный диаметр баллона, мм	580
Материал баллона	ткань ПВХ, 1100 г/м <sup>2</sup>
Количество надувных секций в каждом баллоне	3
Площадь лавировочной парусности	15 м <sup>2</sup>

Максимальная грузоподъемность, кг	500
Вес, кг	190
<b>Оборудование на борту</b>	
Якорь Денфорта, 8 кг	1
Насос воздушный	1
Весла	2
Радиостанция IC-M36	1
Приемник GPS	1

**Состав ремонтного набора №2 (к-н «Одиссей-2»).**

№	Наименование	Кол.	Примечания
	Клей полиуретановый	150гр.	для ПВХ балл.
	Латки из ПВХ – ткани.	0,1м <sup>2</sup>	для ПВХ балл.
	Нитки капроновые 0,5...0,8	100м	
	Нитки капроновые 0,3...0,4	100м	
	Ткань парусная	0,1м <sup>2</sup>	
	Ткань парусная для спинакера	0,1м <sup>2</sup>	
	Набор швейных игл	1	
	Шило	1	
	Ножницы	1	
	Шкурка наждачная	0,1м <sup>2</sup>	
	Герметик	1 тюб.	
	Клей «Момент»	1 тюб.	
	Изолента	2 мот.	
	Плоскогубцы	2	
	Набор гаечных ключей (+разводной)	1	
	Дрель (коловорот) с набором сверл	1	
	«Пистолет» для вытяжных заклепок с заклепками	1	
	Ножовка по металлу	1	с 3 полотнами
	Молоток (топор)	1	
	Тиски ручные	1	
	Метчики М6, М8	по 1	
	Отвертка	2	
	Напильник круглый	1	
	Напильник треугольный	1	
	Напильник плоский	1	
	Нож	1	
	Набор метизов (М5, М6, М8, саморезы, заклепки...).	1	
	Проволока мягкая Ø0,6..0,8	2м	
	Проволока мягкая Ø1,5...2,5	2м	
	Трос нержавеющей Ø4	7м	
	Трос капроновый Ø6...8	25м	
	Трос капроновый Ø4	10м	
	Трубка для заделки тросов	0,5м	на 6 заделок
	Резиновый амортизатор	1 м	
	Карабины альпинистские	2	
	Запасные такелажные скобы, утки, стопора, карабины...		

### 5.3 Список группового и специального снаряжения.

№	Наименование	Кол.	Примечания
	Судовые и личные документы		
	Аптечка	2	На каждый катамаран
	Емкости для пресной воды	12	на 70 л
	Спасательные жилеты	7	На каждого участника
	Непромоканцы, компл.	7	На каждого участника
	Гермоупаковки на вещи и продукты	12	
	Солнцезащитная одежда, компл.	7	На каждого участника
	Фонари	5	
	Компас (с пеленгатором)	1	
	Компас жидкостный спортивный	2	На каждый катамаран
	Карта	2	На каждый катамаран
	Радиостанция	1	
	Приемник GPS	2	На каждый катамаран
	Мобильный телефон	3	
	Бинокль	1	
	Печка	1	
	Спички, зажигалка в непромокаемой упаковке	2	На каждый катамаран
	Горелка газовая	2	На каждый катамаран
	Палатка	3	
	Репеллент	1	

При постановке бивака прекрасно себя зарекомендовали специальные «песчаные» кольца для палаток, изготовленные из легкого алюминиевого двутаврового профиля длиной около 40 см.

### 5.4 Питание на маршруте.

Горячая пища готовилась утром перед выходом и вечером после прихода к берегу. На борт бралось 1-2 перекуса в зависимости от предполагаемого времени перехода.

Для приготовления пищи использовалась закрытая туристская печка, способная работать как на газе, так и дровах. Для обеспечения в непредвиденных случаях автономности газовые горелки были на обоих катамаранах.

На большинстве участков маршрута возможно пополнение продуктовых запасов, за исключением ненаселенных островов Тендра и Джарылгач.

### 5.5 Смета затрат на поход:

- заброска в Орловку - 3000 грн.
- текущие расходы и питание - 4000 грн.
- эвакуация из Херсона - 2800 грн.
- ИТОГО - 9800 грн (1400 грн. с участника).

В приведенный список не включены затраты на подготовку материальной части, так как они большей частью пришлись на строительство нового катамарана и не могут быть отнесены на один поход. Если учитывать амортизацию снаряжения (исходя из среднего ресурса разборных парусников в 15 лет), то придется добавить еще около 5000 грн.

### Список литературы

1. Леонтьев Е.П. Школа яхтенного капитана, Физкультура и спорт-1983.
2. Бонд Б. Справочник яхтсмена. Пер. с англ. – Л.- Судостроение, 1989.
3. « Краткий справочник туриста », Профиздат-1985 г
4. Методические рекомендации « Обеспечение безопасности в водных походах под парусом по открытым акваториям », Москва -1986 г.
5. BLACK SEA AND SEA OF AZOV PILOT - FIRST EDITION 2003  
PUBLISHED BY THE UNITED KINGDOM HYDROGRAPHIC OFFICE
6. Отчет о парусном туристском спортивном походе пятой категории сложности по Черному морю, совершенном с 23 июля по 9 августа 2011 года.  
Маршрутная книжка №12пар/11 ЦМКК, 01-11 Пар МКК Луганской ОФСТ  
Руководитель группы: Рагулин Анатолий Егорович