Федерация Спортивного Туризма Украины

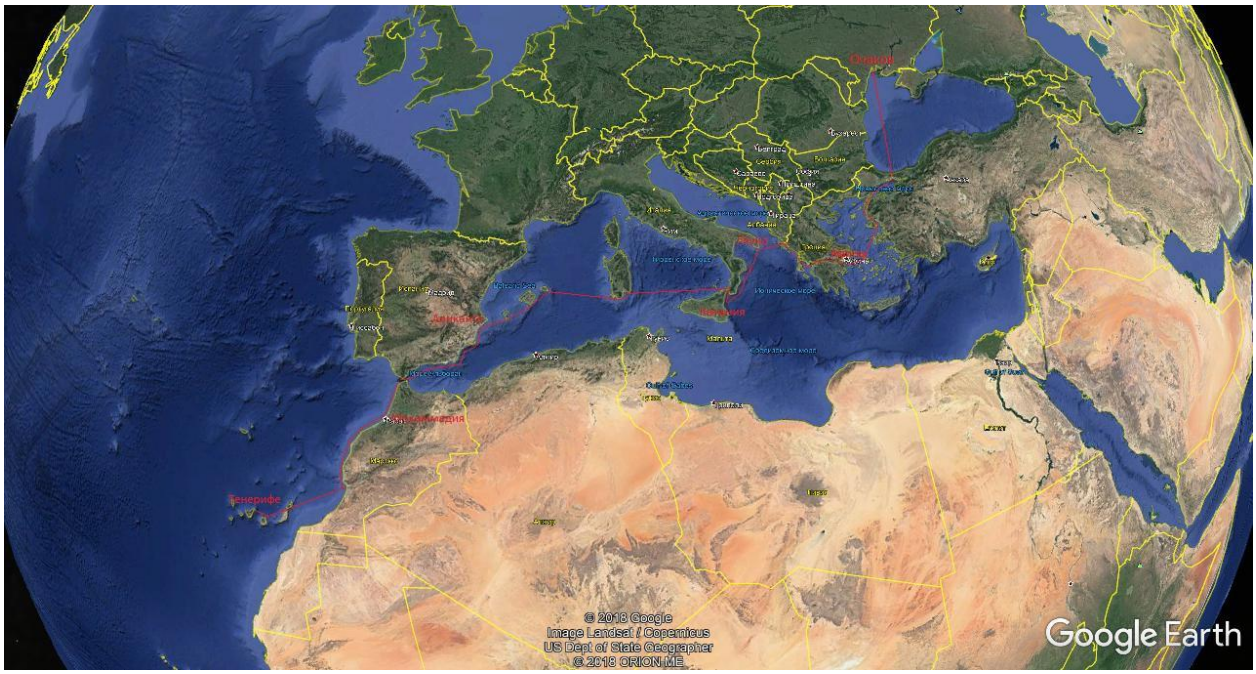
ОТЧЕТ

о туристском парусном спортивном походе (экспедиции)

по Средиземным морям и Северной Атлантике,

совершенном с 2 июля по 12 октября 2018г,

Руководитель группы Коротких Евгений Григорьевич



Маршрут:
г. Очаков – Черное море - г. Стамбул (Турция) – Мраморное море – Айвалик – Митилини (о. Лесбос) (Греция) – г. Афины – Коринфский канал – о. Кефалония – г. Кофру (о. Кенкуру) - Ионическоен море – (Италия) – Катания (о. Сицилия) – Мессинский пролив о. Вулкано – о. Устика – Тирренское море – Кальяри (о. Сардиния) - Болеарские острова (Испания) – г. Аликате - г.Картахена – г. Тарифа – Гибралтарский пролив - г. Танжер (Марокко) – г. Агадир – Северный Атлантический океан – г. Санта Круз де Тенерифе (Канарские острова) (Испания)

Протяженность: 6000 км

Продолжительность 100 дней

Сроки: 02 июля по 12 октября 2018 г.

Технические характеристики маршрута.

№ этапа	даты	маршрут	Протяженность, км под парусом	Категория сложности
1	02 – 26.07.	г. Очаков – Черное море - г. Стамбул (Турция) - г. Афины (Греция)	1357	шестая
2	26.07. – 06.08.18	г. Афины – г. Коринф - г. Корфу С.М. Леука (Италия)	576	четвертая
3	06 – 11.08.18	СМ ди Леука – Катания (Сицилия)	422	третья
4	12.08. – 06.09.18	Катания – о. Сардиния – Балеарские острова (Испания) – г. Аликанте	1580	шестая
5	06 - 23.09.18	г. Аликанте – г. Тарифа – г. Танжер (Марокко) – г. Моххамедия	882	пятая
6	25.09.- 11.10.18	г. Моххамедия - г. Агадир – Санта Крус де Тенерифе (Испания)	1060	пятая
		итого	5677 км	

Список участников экспедиции

№	ФИО	Год рождения	
1	Максимчук Артем Игоревич	1986	Київська ОФСТ
2	Долгополов Юрий Валентинович	1974	Київська ОФСТ
3	Алтанец Алина Викторовна	1984	Дніпровська ОФСТ
4	Кравченко Екатерина Владимировна	1983	Дніпровська ОФСТ
5	Семич Яна Валерьевна	1983	Дніпровська ОФСТ
6	Колотницкая Анна Александровна	1982	Дніпровська ОФСТ
7	Семенютина Ирина Викторовна	1978	Дніпровська ОФСТ
8	Тимошин Вячеслав Юрьевич	1955	Запоріжська ОФСТ
9	Авруцкий Александр Константинович	1954	Запоріжська ОФСТ
10	Кириченко Владислав Витальевич	1964	Черниговська ОФСТ
11	Лепявко Стефания Сергеевна	1993	Черниговська ОФСТ
12	Шарый Владимир Павлович	1950	Черниговська ОФСТ
13	Багмет Вадим Анатольевич	1991	Черниговська ОФСТ

14	Берри Анна Сергеевна	1983	Харківська ОФСТ
15	Короткіх Євген Григорович	1954	Луганська ОФСТ
16	Фалько Леонид Валентинович	1961	Луганська ОФСТ
17	Ляшко Євген Іванович	1971	Луганська ОФСТ
18	Тулупов Глеб Вадимович	1978	Луганська ОФСТ

Характеристика района
Средиземное море

Из Википедии

«….Средиземное море — колыбель человечества! На средиземноморских побережьях зародились могущественные и великие цивилизации, на руинах которых развивался и процветает современный мир.

Средиземное море расположено между Азией, Африкой и Европой, окружено материками, и лишь с помощью Гибралтарского пролива, соединяется с Северной частью Атлантики, пролива Босфор — с Чёрным морем, а при помощи Суэцкого канала — граничит с Красным морем.

Средиземное море, названо так, благодаря своему месту расположения – среди материков (земель). Воды этого моря омывают в направлении с запада на восток берега более 22 стран, среди которых: Испания, Франция, Монако, Италия, Мальта, Словения, Хорватия, Босния, Черногория, Албания, Греция, Турция, Кипр, Турция, Сирия, Ливан, Израиль, Египет, Ливия, Тунис, Алжир и Марокко.

Прибрежная территория моря представлена множеством островов, различных по площади и заселённости, наиболее крупными из которых считаются: о. Корсика, о. Балеарский, о. Сардиния, о. Сицилия, о. Кипр, о. Крит.

Береговая линия средиземноморья имеет множество самостоятельных водных участков-морей: Лигурийское, Адриатическое, Тирренское, Чёрное, Ионическое, Азовское, Балеарское, Эгейское, Критское, Левантийское, Ливийское моря и море Альборан.

Современное Средиземное море является остатком древнейшего бассейна Тесис, когда-то занимавшего территорию Европы, Северной Африки, Южной и Западной части Азии. За много миллионов лет, пролив, соединяющий с океаном, неоднократно закрывался и

открывался. Впоследствии море высохло и больше не смогло наполниться до былых размеров. Современный рельеф образовался благодаря изменению климата Земли. Средиземноморская территория одна из первых была заселена человеком и именно здесь впервые зародилась письменность и сложились многие великие государства, зародились мировые религии.
Средиземное море имеет площадь равную 2965,5 тыс. кв. км. Средняя глубина моря — 1500 м. Наибольшая равна 5 092 м и находится во впадине Ионического моря (западная часть полуострава Пелопоннес). Общая протяжённость моря – 3 800 м.
Степень солёности некоторых морей: Чёрное море — 18%, Адриатическое море — 36%, Эгейское море — 37%, Лигурийское море — 38%, Средиземное море — 39%.

Климатические условия обусловлены местом нахождения моря – субтропический пояс определяет такой климат в самостоятельный тип «средиземноморский».
Для стран омываемых водами этого моря зимой характерно понижение атмосферного давления, что приводит к осадкам и штормам. В такой период над морем нависает циклон, сопровождающийся облачностью, усиливаются ветра в разных направлениях. Высота волн может превышать 8 м. Летом на оборот – антициклон, давление повышается и в этот период преобладает ясная, солнечная не дождливая погода.
Температурный режим в южной части моря в январе колеблется от 14 до 16 градусов, северной — от 7 до 10 градусов. Летом (август месяц) средняя температура воздуха 22 — 24 градуса в северной части и до 30 градусов в южных районах.
Влажность воздуха летом — 50 – 65%, а зимой от 65 до 80%. Облачность летом от 0 до 3 баллов, зимой – 6 баллов.
Жаркие города: Ларнака, Лимассол, Тель-Авив и Анталия. В этих регионах температура воды в летние месяцы достигает 27 градусов. Далее идут города с температурой воды не более 25 градусов: Валенсия, Мальта и Ираклион. Еще менее жаркими (до 22 градусов воды) считаются побережья Барселоны, Афин и Малаги.
Рельеф дна Средиземного моря представлен порогами, бассейнами, хребтами, впадинам, заливами и вулканическими конусами. Бассейн моря делится на Западную и Восточную части. Так, дно западного бассейна больше пологое, а дно восточного – с впадинами и хребтами, тянущимися от Кипра до Апеннинского полуострова.

Здесь же под водной толщью таятся конусы действующих и погасших вулканов и тектонические впадины. Так, самое глубокое место в море — Эллинская впадина, глубиною 5121 м. Дно моря богато залежами каменной соли, калия и серы. Здесь добывают природный газ и нефть.
Крупнейшие заливы Средиземного моря: Валенсийский, Лионский, Генуэзский, Таранто, Сидра или Большой Сирт, Габес или Малый Сирт.

Интересно, что на дне моря лежит множество останков кораблей, точное количество которых, до сегодняшнего дня, не установлено.
Величина испарения воды Средиземного моря превышает количество атмосферных осадков, так как море окружено странами с засушливым климатом. Водный дефицит

восполняется за счёт североатлантических вод, поступающих через Гибралтарский пролив. В процессе испарения увеличивается солёность и плотность воды, которая оседает на глубине, что делает этот водный участок более тёплым. В зависимости от сезонности плотность воды изменяется. Интересно то, что Средиземное море является одним из самых тёплых и солёных морей.
Циркуляция вод происходит благодаря ветровым потокам. Скорость течения на открытых морских участков достигает до 1 км/ч, в проливах – от 2 до 4 км/ч. Прозрачность воды от 50 до 60 м. Вода имеет насыщенный синий цвет.

В море приливы и отливы не большие в среднем от 1 до 2 см в обе стороны. Связано это с тем, что море отрезано узким проливом Гибралтар от Атлантики и соответственно на него не действует гравитационная сила луны.
Также на приливы и отливы имеют влияние глубина, солёность воды, атмосферное давление, прибрежный рельеф. Самые большие приливы наблюдаются в заливе под названием «Габес», что находится на северной части Африки и связано это с его огромной формой (100 км в длину и ширину).

Северное побережье имеет сложный рельеф: берега высокие, каменистые и крутые с не малыми бухтами.
Южное побережье – ровное. С западной части тянуться горы, а на востоке они исчезают и берег становится ровным и песчаным (почти пустынным).
Общая протяжённость средиземноморского берега — 46 тыс. км. Интересно, что этой водной площади хватило бы с лёгкостью поглотить Западную Европу!
Побережье Средиземного моря состоит не только из равнин и пляжей, но скалистых берегов и рифов.

Животный мир Средиземного моря разнообразен, однако численность видов жителей не большая, что связано с плохим развитием планктона в средиземноморских водах.
Зимний период — наиболее массовый на скопление разных видов рыб, так как в другие месяца (весна-лето) они нерестятся и кормятся, поэтому держатся более рассредоточено.
Среди обитателей насчитывают более 700 видов разнообразных рыб.
В Средиземном море обитает и голубая акула. Всех видов средиземноморских акул насчитывается более 40. Есть также скаты, мурена, достигающая 0,5 м в длину, дельфины, тюлени, морские свиньи и касатки. Встречаются и морские черепахи, которые представлены 3 видами.
Древнее Средиземное море имело много названий:
«Akdeniz» или «Белое море» (турки);
«Наше море» или «Внутреннее» (древние римляне);
«Море солнечного заката» (вавилоняне).

«Великое море» (иврит הַיָּם הַגָּדוֹל, Ха-Ям Ха-Гадол).
Это море включает в свои просторы много мелких морей и разных островов, которые в древности были самостоятельными государствами.
Средиземное море знаменито обитанием такого животного как «губка», которое в последствие получило название «туалетная», так как высушенные скелеты этого обитателя использовали в качестве мочалки.
Испанскими археологами в 2016 году был обнаружен на глубине 70 м корабль времен Римской империи, затонувший более 1,5 тысячи лет назад.
В Мессинском проливе, можно увидеть мираж…»

Северный Атлантический океан

Из Википедии
«…Атлантический океан считается одним из самых больших и объемных по величине, а именно вторым по размерам после Тихого океана. Этот океан, наиболее изученный и освоенный, если сравнивать с другими акваториями. Его расположенность такова: с востока обрамляется берегами Северной и Южной Америки, а на западе его границы оканчиваются Европой и Африкой. На Юге он переходит в Южный океан. А с северной стороны граничит с Гренландией. Океан отличается тем, что в нем очень мало островов, а рельеф его дна весь испещрен и имеет сложную структуру. Линия берега изломана. Ближе к востоку можно обнаружить маленькие группки островов. Это Канарские острова, Азорские и Зеленого Мыса. Ближе к западу – Багамские острова, Малые Антильские. Канарское течение— течет с севера на юг, к экватору вдоль побережья Африки. Этот широкий поток (до 1 тыс.км) возле Мадейры и Канарских островов встречается с Азорским и Португальским течениями. Приблизительно в районе 15°с.ш. присоединяется с Экваториальному противотечению. ..»

Факторы, определяющие сложность похода.

Сложность данного похода определялась;

1. протяженностью от 630 до 1500 км

2. сложными погодными условиями Средиземного моря и Атлантического океана (большая вероятность штормов, шквалов, высокая солнечная радиация, густые туманы).

Из-за высокой солнечной радиации рыбаки Марокко, Греции в Эгейском море укрывают свои моторы солнцезащитными чехлами.

Очень часто два-три раза в неделю в Эгейском море возникает особый северный ветер Мельтеми силой, достигающий до шторма. Этот ветер возникает резко без видимых предупреждающих признаков и сразу же мощным ударом силой до 8 баллов;

Канарское течение очень холодное и когда течет рядом с берегом Африки, то практически каждый день в 3-4 часа утра появляется вдоль берега очень плотный туман с прозрачностью не более 20 м. Исчезает туман около 2-3 часов дня. В это время не то что берегов не видно, но даже на расстояние дальше 20 м не видны суда. Идти приходилось вслепую по приемнику GPS, вслушиваясь в звуки. Наличие берега определяли шумом прибоя.

3. Удалением от берега. При пересечении Черного моря трое суток шли вне видимости берегов на удаление до 100 км, при пересечении Эгейского моря на удаление до 50 км, на участках маршрута от о. Устика и до о. Сардиния, и от

о. Сардиния до Балеарских островов шли вне видимости земли более трех суток с удалением до 200 км;

Так как маршрут пролегал через открытые моря, что выдвигало сложность в ориентировании и требовались знания, навыки навигации в море с использованием современных навигационных инструментов.

4. Опасными берегами. Практически все острова вулканического образования, гористые и их склоны крутые, порой отвесные, каменистые, поэтому большая часть берегов это скальные, каменистые, к которым очень опасно подходить, прибой может легко разломать судно об камни.

Большая часть берегов Марокко песчаные пляжи с каменистыми островками. Там постоянно идет мощный прибой. В прибой выйти с берега в море на судне очень сложно и опасно.

5. Прохождениями опасных мест.

Мессинский пролив. Здесь довольно значительные глубины, в фарватере превышающие километр. Действуют постоянные течения — слабые и двухслойные по глубине: в верхнем слое — на север (монтанте), в нижнем — на юг (сканденте). Причина в том, что Тирренское море более теплое и менее соленое, чем Ионическое, а разница в плотности создает монтанте и сканденте, вызывающие волны.
Вдоль берегов Мессинского пролива проходят сильные приливно-отливные течения: они меняют направление четыре раза в сутки, их скорость может превышать 9 км/ч. Берега пролива — почти сплошь скалистые, а там, где нет скал, имеются обширные отмели. К тому же под влиянием сильного ветра здесь создаются очень опасные круговороты воды. Все эти факторы вместе создали проливу дурную славу «убийцы кораблей».

Коринфский залив. Узкий залив, постоянно дует западный ветер, который создает короткие, но очень крутые волны, которые мощными ударами сотрясают судно, которые способны привести к разрушению наших судов.

В Тирренском море появляются очень высокие волны до 15 метров. Шли параллельными курсами с контейнеровозом, у которого высота до рубки от воды до 30 м. И при одновременном попадание в ложбины волн, контейнеровоз полностью исчезал из видимости в волнах..

6. Из-за плотного графика и удаленности от берега постоянно совершались переходы в ночное время. В данных широтах очень короткие сумерки и очень темные и длинные ночи. Уже в 21 час наступает темень и рассветает около 6 часов утра. Ночи темные, тем более большей частью небо было закрыто тучами, туманами. Ночью шли ориентируясь на береговые огни, маяки, GPS, шум прибоя, огни судов.

7. График составлялся с учетом своевременного прохождения Средиземного моря до прихода сезона штормов.
Гибралтарский пролив проходили уже с началом сезона штормов.

8. В Атлантическом океане опасность создавали неожиданные встречи с акулами, касатками, китами.

9. 30 процентов маршрута это как «первопрохождение» , т.е. еще никто из спортивных туристов не проходил.

10. Весь период всего похода жили на катамаране. Все стоянки, кроме стоянки в маринах Стамбула, Танжера, Агадира, Санта Круз де Тенерифе, были якорные. Что требовало постоянное дежурство и неполноценный отдых, также это создавало определенную психологическую нагрузку.

Данный поход требовал очень высокую физическую, психологическую и техническую подготовку.

Обеспечение безопасности на маршруте

1. В течение всего времени нахождения группы на маршруте в городах Днепр, Лондон действовал береговой Штаб поддержки постоянно поддерживавший связь с судном.

Связь поддерживалась через сотовую связь, сеть интернет при их наличии и при срочной ситуации через спутниковый телефон

2. Постоянно будут соблюдаться все меры безопасности. В том числе:

В ночное время суток и во время непогоды участники находятся в спасжилетах, а так же при перемещении по судну участники будут находиться пристегнутыми к страховке,

Каждый участник снабжен грудной обвязкой и страховочным линем, световым маяком, спасжилетом.

за судном будет постоянно буксироваться страховочный конец,

при возникновении штормовых условий, грозы будем ложиться в дрейф, устанавливать «заземление» мачты

3. На случай непредвиденных обстоятельств судно будет оборудовано средствами аварийной сигнализации и специальными средствами спасения.

3.1. Средства аварийной сигнализации:

• флаги N, C, сигнальное зеркало;
• парашютные ракеты красного огня - 4 шт.;
• фальшфейера белого и красного цветов по 4шт.;
• дымовые шашки оранжевого цвета;
• спутниковый телефон.

4. Средства спасения:

- спасательный плот на 6 мест,
- спасательные круги 2 шт., буй.

5. Средства выживания:

Запас продуктов (высококалорийные, биологически-важные, сухие продукты), воды,

одеяла из пенопропилена, рыболовные снасти, медаптечка (спасатель, от шока, перевязочные пакеты, дезинфицирующее, болеутоляющее, противо воспалительное),

средства сигнализации (сигналы охотника 15 шт.).

Судно

Разборный надувной парусный катамаран был специально спроектирован для морских сложных переходов. Проект основан на разработках украинского конструктора В. Феденюка и других зарубежных конструкторов.

При проектировании учитывались требования, необходимые для успешного и безопасного морского плавания в сложных погодных условиях.

Аварийный запас плавучести, обеспечивающий плавучесть судна в случае получения пробоины (разгерметизации баллонов), достигается за счет многосекционности баллонов, герметичных рундуков большой емкости.

Наличие экономичного мощного движителя позволяет продолжать движение в условиях безветрия, а также в аварийных случаях, и осуществлять маневры на подходах к берегу.

Общая планировка судна обеспечивает комфортные условия для работы и отдыха команды на борту при многомесячных автономных переходов.

Судно снабжено «каютой» - палаткой из тентового материала ПВХ, способная защитить экипаж от непогоды, в которой имеются четыре спальных места, стационарными «камбузом» - ящиком, в котором расположены газовая плита, посуда, продукты на ближайший обед, а также изолированный отсек, в котором расположены аккумуляторы, УКВ-радиостанция, блок выключателей потребителей электроэнергии (навигационные огни) – все расположено под рукой у рулевого. А также в носу смонтирован походный гальюн. На топе мачты и по бортам установлены навигационные огни. В корме установлен мотор.

В перечне снаряжения современные средства связи, навигации, метеорологического прогнозирования, средства сигнализации и спасения.

Автономность плаванья обеспечивается наличием на борту опреснительных установок и солнечных батарей.

Основные качества катамарана:

• Простота, в проекте используются решения, которые упрощают конструкцию, обеспечивают должные прочность и надежность, функциональность, удобства эксплуатации и т.д.

• Мореходность, обеспечивающая безопасное плавание в жестких штормовых условиях Ходкость, устойчивость на курсе, управляемость судном.

• Быстроходность, возможность за короткое время пройти большое расстояние, избежать встречи со шквалом, преодолевать течения. Судно способно развивать крейсерскую скорость до 10 узлов под парусом и до 6 узлов под мотором .

Характеристики катамарана:

длина 8.3 м

ширина 4.4 м

площадь парусности 30 м^2

грузоподъемность 1 Т

вес катамарана 0,6Т

Предварительные ходовые испытания катамарана прошли в плавание на Днепре на Кубках Украины 2013-14 гг., летом на чемпионате Украины по Черному морю 2013 г., на чемпионате Мира на Каспийском море 2017 г.

Испытания показали, что судно отвечает заявленным требованиям.

Списки оборудования, снаряжения.

Судно в комплекте.

Наименование узла

Паруса

Грот	№1 -18м* (3 ряда рифов) (латы, риф-шкентеля),
	Запасные латы.
Запасной грот	12м2
Стакселя	№1 -10м*, № 2 – 7м, №3
Генакер -22,4м*, 32м2,	
Ремнабор для ремонта парусов: Куски парусной ткани, Двухсторонний скотч, нитки, иголки	
клей полиуретановый, куски клеящей парусной ткани,	

Боцманское.

Якорь становой 14кг
Якорь –кошка 8кг
буйреп, конец пропиленовый плавающий ф8мм - 20м
якорный конец (14мм) -32м Такелажные скобы (или серьга) для соединения концов — 2шт., коуши — 3 шт..
Запасной якорный конец ф 14мм 32м 2шт..
Ящик пластиковый под якорь и якорный конец
Плавучий якорь – гирлянда комплект: конуса «гирлянда» - 10шт. = 2 м2 основной конец – ф8мм -19мм (белая) + ф8мм – 41м (фиолетовая) вытаскивающий ф6мм – 100м
коуш -2шт. + такелажная скоба 2шт.+ вертлюг
Ящик или бочка пластиковый под якорь и якорные концы
Концы: швартовые (8-10мм) - 10м - 2шт.,
(6мм) – 20м – 2шт.

«Бросалка» (6мм) по 25м (веревка, карабин)
Веревки для крепления снаряжения и прочего (6мм) 200м.
Страховка кормовая плавающая ф8мм 30м Буи: бутылки ПЭТ, флагштоки с балластом и флажками – по 3 шт..
Запасные Ф8мм – 100м, Ф6мм – 200м
Весла -4шт.,
Пневмонасос ножной – 1 шт.,
Пневмонасос ручной – 1шт.
электронасос 12В, кабель, БП от 220В
Емкости для питьевой воды 240л Канистры по 30л – 8шт.
Шланг для переливания воды из канистр
Опреснители – 2шт.. консервант
Тент палубный и для набора воды дождевой.
Навигационные огни: топовый, бортовые, кормовой
Фонарь (на светодиодах) мощный
Запасные батарейки
Катки надувные – 4шт.
Кранцы 6шт.
Рундуки 50л - 2шт.
Рундуки 100л – 2шт.
Тузик (динги)
Авторулевой
гальюн

Мотор Ямаха 6
Емкости для бензина 80л Канистры 20л – 4шт.

Шланг для перекачки бензина из канистр в бак
Топливный бак для мотора 12л, шланг с грушей, фильтр топливный (2шт.)
Масло моторное для 4 тактных 2л, Масло гипоидное для редуктора 0,2л
воронка с сеткой
Инструменты для ремонта мотора Запасные крыльчатка насоса, прокладки

Источники электроэнергии и электрооборудование

Солнечные элементы
контролер солнечной батареи.
Электроящик Блок управления
Инвертер 12-220В не менее 300Вт.
Аккумуляторы 12В, 7-10А.час 3 шт.,
ЗУ от 220В
ЗУ от аккумулятора 12в: 5В для гаджетов ….
Инструменты: тестер (вольтметр, Омметр, Амперметр), паяльник 12В, 25Вт, паяльное жало, припой, флюс плоскогубцы, бокорезы, монтажный нож, пинцет, лупа большая
набор маленьких отверток маленькие, круглогубцы, паяльник газовый,. изолента, лак (Цапон или другой) для покрытия соединений, запасные метизы (винты, гайки М3 — М5),

Шкиперское

Компаса – 2шт. Есть 1шт.
Пеленгатор (туристский жидкостный компас с визиром)
GPS, ГЛОРАСС –приемник морского исполнения
Часы (электромеханические и электронные) – 2шт.

Карты, лоции. В бумажном и цифровом видах.
Транспортир, линейка (параллельная), измеритель, ластик. Путевой журнал (тетрадь 18л .) Гидропланшет , калькулятор,
Вещательный радиоприемник на КВ диапазоны с дистанционным управлением, с входом USB, комплекты батареек.
Бинокль 8Х50 (есть 8Х30)
Документы на судно
документы оформления отхода-прихода: (страховка, судовые роли, карантинные свидетельства, таможенная декларация и пр.): Копии - 5шт., пустых бланков - 20шт.
Гермосумка для документов
Ламинированные копии: Загранпаспортов участников Судового билета Удостоверения яхтенного рулевого Судовая роль гермопакет
Справочники по судовождению: МСС, МППСС, книги «Огни и знаки»
Метеостанция (анемометр, барометр, термометр) Инструкция
УКВ радиостанция стационарная 25 Вт, регистрация
УКВ антенна, фидер.
Спутниковый телефон, счет пополнения, аккумуляторы 2 комплекта, зарядное для аккумуляторов
Флаги государств, Украина, Турция, Болгария, Греция, Италия, Мальта, Франция, Испания, Марокко, Тунис
Прибор АИС, антенны для GPS, АИС, фидеры

Средства сигнализации бедствия.

сигнальное зеркало
туманный горн (дудка болельщиков)
сигнальный фонарь.

Фальшфейера красного цветов - 3шт.
Ракеты красные – 3шт.

Камбуз

Ящик под газовую плиту , УКВ радиост., электроблока
Газовая плита двухкомфорочная для баллона с редуктором
Газовый баллон 24л – 2шт. Чехлы солнцезащитные
Газовые шланг - 3м, редуктор,
Запасные хомуты - 4шт., краны -2шт.,
Посуда казан или кастрюля 4л, чайник 2-3л с крышками; сковородки
Ножи кухонные разной толщины (тонкий, толстый) - 3шт., консервный, Половник
доски разделочный (рыбная, овощная)
Термоса 2л, Термос «Термо» 2л
Брезентовые рукавицы 2 пары, полотенце, металлическая щетка-мочалка, сумка-упаковка 2шт., брусок точильный, средство от ожогов -2т., средство для мытья посуды, кошма огнетушительная.
Миски 2л – 2шт.. Ведро капроновые 5л
Фонарь широкого освещения (застолье)

Медаптечка. Список. Инструкция.

Аварийное

Плот 6 местный
Спасательные круги 2шт.
Система подъема и опускания мачты
Лебедка подъема якоря
Устройство переворота катамарана на «ровный киль»
Багор
Альпинистская система обвязка
Баллоны дублирующие объемом 1,5-2м3 – 2шт.

Ремнабор.

Рулетка 10м, штангенциркуль

Ключи рожковые - 8*10; 10*12; 13*14; 13*17, накидные 10, 13 , торцовые (длинные) 10, 13, для мотора головки 19, 17, 14, 12, 10 ручка с трещоткой
ключ разводной (петровский)
с длинной ручкой 10х13 (шпангоутный)
большие плоскогубцы.
отвертки - маленькая, средняя, большая - с разными перьями,
Молоток, зубило, керн
Ножовочные полотна (советские) 4шт. и станок,
дрель ручная, коловорот, сверла (3; 3.2; 4; 4,2; 4.8; 5,2; 6.2, 8.2) – по 3 -1шт..,
метчики М4, М4.5, М5, М6, плашки М6 2-3шт., держатели метчиков и плашек,
Клепальщик , заклепки алюминиевые Ø3 – 4,8мм , по 50шт. разной длины.
напильники:, полукруглые средний мелкозернистый, малой мелкозернистый, круглые большой крупнозернистый, малый, мелкозернистый и мини-малый, набор надфилей, наждачная бумага,
«машинка швейная - шило», иголки для шила – 4шт., нитки вощенные – 1к., иголки: цыганские 5 шт., швейные -5шт., шило, гардаман
нитки капроновые толстые 3к., средние (для паруса) 2к., простые №40 3к
Топор, ручная ножовка по дереву
Куски ткани PVC, лодочной 2кв.м..
Лента капроновая 25-30мм - 25м
Набор для ремонта баллонов: Клей для баллонов 1л,
Ацетон – 1л, растворитель 0,5л, бензин «галоша» 0,5л, клей для PVC 3т., «Момент», клей эпоксидный 0,8л,
«Скотч», ножницы малые, большие портновские, лупа большая,
Приспособления для срочного аварийного устранения дырок в баллонах – 4шт.
Аварийные камеры из тонкого материала (БЦК) объемом и размером с отсека баллона — 4шт.

Смазки силиконовая, "Литол-24"
Проволка алюминиевая мягкая, стальная (нерж.) твердая, алюминиевые трубки для огонов ф внутр. 8мм – 2м, Запасные: втулки под балки, метизы (М3-М10), саморезы оцинкованные, светодиоды 12В, электропровод, сумка-упаковка
Гермоящики для инструментов: один маленький «срочная помощь» и другой большой для всего остального. Миниемкости для однотипных вещей.
Средства для мытья рук, перчатки рабочие

Рыболовные снасти.

Спиннинги . (удилища крепкие для морской рыбалки короткие, катушки мощные и объемные более 300м) (леска 0.6мм 100м с блеснами, крючками-тройниками №7-12), Запасные лески 1мм – 1000м, 0.6мм – 1000м, крючки №№ 7 – 10 по 50шт., шнур 1мм – 300м
Для тунцов: Крючок тунцовый 200 гр грузила 50м толстой лески для тунцов 50м веревки ф6мм Кусок ткани желтого цвета
Сачок-подсак для рыб
Ласты, маски, трубки (размеров от 39 до)
Сеть среднеячеистовая 10м,,
Самодуры (мотовице, леска 0.6мм 50м, поводки 0.3мм 10м, крючки №7, грузило 50гр),
Гарпун, подводное ружье
марля, сачки для креветок
МоноЛеска 1мм - 100 метров. Воблер на скорость не менее 5 узлов, длиной менее 15 см, и/или кальмар. Резинку наподобие от эспандера. Перчатки хозяйственные погрубее, Удилище для троллинга раскладное (крепкое),
Приспособление для извлечения крючков из пасти рыб

Мелочи

Пленки – аудиокассеты 2шт. для колдунчиков
ведро, щетка, конец (6мм) 3м.
Миниемкости для специй, соли, сахара
Кресла для рулевых – 2шт.
Тачка для перевозки канистр с водой, мотора

Питание.

Было организовано двухразовое горячее питание – на завтрак каши, на ужин супы, в остальное время бутерброды, чай. На каши использовали крупы, макароны, рыбные блюда, овощи, на супы - также крупы, макароны, картофель, другие овощи и мясные консервы, на бутерброды – сыры, колбасы. Было разработано меню на 4 дня, которое после повторялось.

	продукт	Кол-во в день на одного человека
	Крупы	100 гр
	Гречка	
	Овсянка хлопья	
	Рис	
	Пшеничная	
	Макароны	70гр
	Суповые концентраты	40гр
	Овсянка мюсли	
	Приправки	5гр
	Перец красный	
	кетчуп	
	Smakko 15 овощей	
	Соль поваренная	10 гр
	сухари	100 гр
	Мясные консервы	50гр
	Сухокопченная колбаса	50 гр
	сало	50 гр
	Рыбные консервы	50 гр
	Овощные консервы	100 гр

	овощи	200 гр
	лук	
	чеснок	
	картофель	
	морковь	
	капуста	
	свекла	
	Томат-паста	
	чай	10
	кофе	5
	какао	5
	сыр	50гр
	Сухое молоко	10
	Яичный порошок	5
	сахар	100
	Конфеты - леденцы	50
	Печенье овсяное	100
	Растительное масло	20гр
	Мука	50гр
	Сода	3гр
	Лимонная кислота	2 гр
	итого	1270гр
	Вода питьевая	3л

Личное снаряжение

	Личные документы (паспорта, сертификаты на управления парусным судно). Гермосумка нагрудная	
	Билеты и деньги на обратный проезд	
	Спасжилет, нож яхтсмена	
	Свисток, фонарь гермо, линь с карабинами, обвязка	
	Очки солнцезащитные поляризационные	
	Фонарь налобный с красным светом	
	Яхтенный штормовой костюм	
	Сапоги полиуретановые	
	Одежда теплая флисовая, носки, шапочка	
	Ветрозащитный костюм	
	Солнцезащиный костюм белый (штаны, рубашка, носки, перчатки, панамка)	
	Гермомешок 50л для береговой одежды	

	Гермосумка 30л для морской одежды и снаряжения	
	Часы наручные	
	Тонкое термобелье	
	Береговая одежда	
	Моб. телефон, зарядное, аккумулятор	
	Спальник- одеяло летний, коврик туристский	
	Миска, кружка, ложка, нож	
	Налобный фонарь, запасные батарейки	
	Санитарно-гигиеничные средства	

Проезд участников

К месту первого старта судно и снаряжение доставили грузовиком.
Участники добирались со своего местожительства общественным транспортом – автобусным сообщением. Дальше при смене экипажей участники добирались до пунктов смены пассажирскими авиаперевозками. В целях удешевления проезда билеты на самолет заказывались в декабре 2017 г.
Обратно из Тенерифе в Украину экипаж последнего этапа добрался авиасообщением, а судно, снаряжение морскими контейнерными перевозками.

Смета общая на всех

	Приобретение оборудования: спасплот, АИС, запасные паруса	120 000 грн.	7 000 грн.
	Перевозка судна	16 000 грн.	1 000 грн.
	Оформление отхода из Очакова	16 000 грн.	1 000 грн.
	Оформление приходов и отходов, стоянки в маринах	1500 евро	75 евро
	Продукты		100 евро
	Бензин		20 евро
	Вода		10 евро
	прочее		45 евро
	Итого		9 000 грн. 250 евро

Выводы и рекомендации

Данная экспедиция очень уникальная.
Благодаря такой стратегии, как разделение на этапы на уровне полноценных спортивных походов, смена экипажей, удалось на одном судне за одну навигацию совершить 6 туристских спортивных походов 3, 4, 5 и 6 категории сложности и принять участие в 17 спортсменам-туристам.
Удалось уменьшить финансовую нагрузку на участников.
Расширилась география маршрутов, открыты новые места, новые маршруты, новые условия.

Очень значим тот факт, что экспедиция о привлекла к себе внимание и заинтересовала средства массовой информации, туристов-парусников, яхтсменов многих стран, да и далеких от спортивного туризма людей.
Эта экспедиция продемонстрировала необходимость в развитии данного направления в спортивном парусном туризме, в организации подобных экспедиций, сделать это традиционным. Это даст возможность поучаствовать в плаваниях многим, не имеющих своих судов, привлечет к занятиям парусным туризмом много молодежи.
Конечно, данное мероприятие требует очень сложной, кропотливой подготовки. Разработать маршрут, логистику подъезда, отъезда участников, провоз груза туда и обратно, узнать все нюансы от достопримечательностей до стоимости продуктов, определить необходимое оборудование, снаряжение, рассчитать смету. А потом оформить презентацию, работать со СМИ, составить экипажи, помочь в приобретение билетов, снаряжения и прочего.

Маршрут оказался сложным еще и из-за того, что преимущественно дуют ветра западных направлений и логичней совершать переходы в восточном направление. Практика показала, что в основном все яхты, идущие в западном направление, идут под мотором, только в восточном направление можно увидеть яхты под парусами. С другой стороны идти против ветра это один из факторов определения сложности спортивного похода, демонстрация мастерства экипажа и мореходности судна

Длительные переходы и плотный график имеет только спортивную составляющую, а как показала практика, мы побывали в местах, куда опять попасть - нет уверенности. Мы прошли мимо уникальных, легендарных мест. И так было досадно. А хотелось увидеть, познать намного больше. Таким мощным взрывом проявился еще одна составляющая для подобных плаваний это познавательная сторона. Пусть в ущерб дальности, уменьшения расстояний, но надо дать возможность более полно познать места, в которых оказался.

Конструкция судна выдержала плавания, не выдержали воздействия морской воды оцинкованные троса и не загерметизированные электроприборы. Практически зарядные устройства для гаджетов выдерживали две недели эксплуатации и потом выходили из строя.
Надо обязательно герметизировать всю электронику, соединения.

На судне использовались газовые баллоны норвежского производства с резьбовым входом. Баллоны очень легкие, удобные, но мы не могли их заправить. Так как все газовые заправки в районах маршрута могли заправлять только баллоны с цанговым входом. Поэтому, если по пути заправляться газом, то разумней приобретать баллоны с цанговым входом.
Плавания в темное время суток, в туман еще раз подтвердили, что надо иметь современное навигационное оборудование и карты. Мы использовали обычные смартфоны, имеющие GPS и скаченные карты маршрута. К сожалению мы не могли на смартфоне разрабатывать маршрут, видеть скорость, направление в градусах движения. Все же разумней иметь специальный приемник GPS
Мы имели АИС, очень удобно видеть все суда вокруг себя, тебя все видят на своих экранах. Его можно использовать как полноценный картплотер. Но к сожалению из-за постоянной работы передатчика АИС, идет большое потребление электроэнергии до 1А. То есть надо постоянно подзаряжать аккумуляторы. То есть иметь полноценный источник электроэнергии.

Мы имели солнечную панель. К сожалению ее не хватало на все потребители и часто у нее пропадал контакт из-за механических перемещений при качке. Надо иметь несколько панелей с большим запасом мощности. И устанавливать их в местах где исключается им повреждения.

Карты мы распечатали на банере. Очень удачно. Банер не боится воды, прочнее бумаги. Но тяжелый и больше места занимает,

Мы хранили овощи в пластиковых ящиках с решетчатыми стенками. Было удобно.

Важно определиться с местом, где можно держать, сушить мокрую одежду (штормовой костюм). Не везде одежда сохнет. Нужно сухое и проветренное место.