|  |
| --- |
| Клуб Горного туризма МГУ |
| Автопутешествие III-категории сложности в Западном Казахстане |
| Автопутешествие второй категории сложности в Западном Казахстане. Апрель 2015 – Май 2015 |

|  |
| --- |
| Часовиков Максим  Москва, 2015 год |

Оглавление

[1. Справочные сведения 2](#_Toc429345768)

[2. Обзор района путешествия 3](#_Toc429345769)

[3. График движения и техническое описание маршрута 5](#_Toc429345770)

[3.1. Сведения о участниках 5](#_Toc429345771)

[3.2. График маршрута 6](#_Toc429345772)

[3.3. Первый день. Астрахань 8](#_Toc429345773)

[3.4. Второй день. Баскунчак. 8](#_Toc429345774)

[3.5. Третий день. Эльтон 10](#_Toc429345775)

[3.6. Четвертый день. Чапаев 16](#_Toc429345776)

[3.7. День пятый. Долгая дорога в сторону Аральска 18](#_Toc429345777)

[3.8. Шестой день. До Арала. 18](#_Toc429345778)

[3.9. Седьмой день. По дну Арала. 21](#_Toc429345779)

[3.10. Восьмой день. На Бейнеу. 27](#_Toc429345780)

[3.11. Девятый день. Усть-Юрт. 29](#_Toc429345781)

[3.12. День десятый. К Каспийскому морю. 31](#_Toc429345782)

[3.13. День одиннадцатый. Шевченко/Актау. 34](#_Toc429345783)

[3.14. Двенадцатый день. Форт Шевченко. 36](#_Toc429345784)

[3.15. Тринадцатый, четырнадцатый, пятнадцатый дни. Возвращение. 39](#_Toc429345785)

# Справочные сведения

1. **Вид туристического похода:** автомобильный,
2. **Категория сложности:** 3
3. **Даты проведения:** с 25 апреля 2015 по 9 мая 2015 г.
4. **Продолжительность похода:** 15 дней
5. **Протяженность маршрута:** 4105 км.
6. **Маршрут:** Астрахань – Ахтубинск - Верхний Баскунчак – Ахтубинск – Знаменск – Ленинск – Житкур – Эльтон – Жанибек – Казталовка – Чапаев – Уральск – Актобе – Аральск – Казалинск – устье Сырдарьи – плотина САМ – Акбасты – Бозой – Бейнеу ––Усть-юрт - Бекет-ата – Бозжира – Жанозень – Киндерли – Коса Ала – мыс Ракушечный – Актау – Форт-Шевченко – оазис Тамшалы – Шакпак-Ата – Сай-Отес – Бейнеу – Кульсары – Атырау – Ганюшкино – Красный Яр – Астрахань – ерик Троицкий - Астрахань
7. **Состав группы:** 4 человека.
8. **Район путешествия:** Северный Прикаспий, Западный Казахстан, Приаралье.

# Обзор района путешествия

**Автодороги:** Разного качества, от асфальтовых с новым ровным асфальтом, до грейдеров и направлений в степи. На асфальтированных дорогах в Казахстане, как нас предупредили на границе – скоростной режим с апреля этого года – 90 км/ч вне населенных пунктах, за +10 не штрафуют. До этого момента был – 110 км/ч. Мы старались не превышать скорость. Довольно много грейдеров разного качества. На них приемлемая скорость была 40-60 в отдельных случаях до 80 км/ч. Дороги в степи, обозначенные как полевые – скорее всего являются направлениями, с разной степени колейности. В этих случаях приходилось или выбирать параллельное направление, или полагаться на клиренс машины.

Проблем с бензином у нас не было, но особо отметить хочется следующие моменты:

* АЗС в Бозое есть, но бензин чуть дороже, чем в иных местах;
* у нас .было на каждую машину 2 запасные 20 литровые канистры, они реально не понадобились, но пару раз (даже с учетом АЗС в Бозое) было «впритык», лучше иметь хотя бы одну запасную канистру на всякий случай;
* в г. Жанозень была только одна бензиновая заправка и только с 95 бензином – остальные газовые, хотя в других случаях ситуация была обратная – найти газ очень сложно, бензин есть почти везде.

**Валюта и банкоматы:** Обмен валюты мы производили только около границы – Жанибек, Октобе, Актау. Банкоматами мы не пользовались, обмен производили рубли на тенге. Это было выгоднее, чем обменивать рубли на доллары в Москве и потом доллары на тенге. Предпочтительно обменивать пяти и тысчные купюры.

**Газ / вода:** Для готовки мы использовали бензиновые и газовые горелки. Газ мы везли из Москвы, на рынках в относительно крупных городах можно было купить «дихлофосные» баллоны.

**Питание:** Продукты мы покупали на рынках в крупных городах, там же покупали воду в 5-литровых бутылках. У нас постоянно был запас из расчета 5 литров воды на человека в день. Стоимость продуктов была сравнима с московской. Проблем с покупкой продуктов у нас не было.

**Связь:** Мы использовали сим-карты российских операторов сотовой связи, связь была при условии прямой видимости городов или крупных трасс. В мелких населенных пунктах связи могло не быть. На всякий случай брали телефон спутниковой системы Турая, но им не пользоваоись.

**Погода:** За время поездки по Казахстану дождей у нас почти не было – только один день около Уральска был ливень, который быстро закончился. В остальных случаях заметных осадков не было. Облака бывали, несколько раз по пол дня. Температура была на севере от +5-+10 (местами были остатки зимнего снежного покрова) до +25-30. Вцелом, погода была комфортная – если облачно то около +15, если солнечно, то около +25 и до +30. По ночам температура воздуха опускалась до +5.

**Машины:** мы осуществляли передвижение на двух машинах Ниссан Террано, полноприводные с механической коробкой передач. Мы пользовались услугами аренды <http://avtopartner30.ru/> , и машины (практически новые с пробегом до начала похода менее 10 тыс км) и общением с Автропартнером мы были довольны. У этой прокатной конторе можно получить справку по ситуации в Казахстане, и они хорошо знают, какой комплект документов необходим для пересечения границы и управлением автомобиля в Казахстане. Ниссан Террано для нашего путешествия обладал минимально необходимыми внедорожными свойствами. Шины были стоковыми, без специальной подготовки. Клиренса хватало, но на пределе, полным приводом мы часто пользовались, желание использовать понижающую передачу несколько раз было, но вцелом, обошлись. Отсутствие блокировки межколестного дифференциала не вызвало проблем. По объему салона – на двоих с вещами – более чем достаточно, на четверых – было бы довольно тесно. Канистры мы размещали вне салона.

**Электроника:** рации – 5 вт (одна рация на машину). Проблем со связью внутри группы не было, с комплектом подзарядки от прикуривателя. Разветвителя прикуривателя – по одному на машину, FM-transmitter – позволяющему аудиовыход любого устройства преобразовать в FM-диапазон (по одному на машину), конвертора 12->220В (по одному на машину, использовали мало) и зарядок от прикуривателя для фото, телефонов. Кроме этого был один ноутбук и один планшет под Android.

**Специальное снаряжение:** канистры для топлива из расчета 40 литров на машину, лопата саперная (не использовали), пневмодомкрат (использовали один раз), аптечка для ремонта шин, трок рывковый и удлинительная стропа в сумме – 100 метров, лебедка ручная (не использовали), якорь для закрепления троса в грунте (не использовали).

**Замечание по организации путешествия:** Частично до Астрахани мы добирались на самолете, частично на машине Форд Фьюжин из Москвы. Мы выбрали движение по М4 и далее по трассе Миллерово-Морозовск-Калач-на-Дону-Волгоград. Обратно ехали аналогично, Калач-на-Дону-Белая Калитва- Шахтинск М4. Это было продиктовано большим количеством дополнительного снаряжения. Весь путь Москва-Астрахань у нас занял около 36 часов – с выездом рано утром из Москвы и прибытием в Астрахань около 14.00. Ночевки на пути туда были – около Калача, обратно - Белой Калитвы. На время похода машину мы оставили в Астрахани на охраняемой стоянке Автобазы Администрации Астрахани <http://avtobaza-a.ucoz.ru/>

# График движения и техническое описание маршрута

## Сведения о участниках

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Фамилия** | **Дата рождения** | **Туристский опыт** | **Должность в группе** | **Водительские права с года** | **Место работы, должность** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| 1 | Часовиков Максим | 25.02.1976 | 6ГУ, 3ГР, 1ВР, 1АР | Руководитель, водитель | 2001 | Mascotte, Бизнес-аналитик |
| 2 | Горин Анатолий | 11.08.1963 | 6ГУ, 1ГР | Водитель | 1985 | Домохозяин |
| 3 | Козлов Дима | 09.10.1978 | 5ВУ, 3ВР, 1ЛР, 1ПР, 1АУ | Водитель, реммастер | 2000 | НИЦ КИ, Инженер |
| 4 | Никитин Александр | 18.11.1965 | 5ГУ, 3ГР | Водитель | 1984 | НТК-Форлифт, Операционный директор |
| 5 |  |  |  |  |  |  |
| 6 |  |  |  |  |  |  |
| 7 |  |  |  |  |  |  |
| 8 |  |  |  |  |  |  |
| 9 |  |  |  |  |  |  |

1. «Сведения о участниках»

## График маршрута

| **День** | **Крайние точки** | **Пробег,**  **Км** | **Из них вне асфальта, Км** | **Пройдено пешком, км** | **Ходовое время,**  **Час, минут** | **Примечание** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| 1 | Астрахань - Лапас | 93 | 0 | 0 | 3 | Встреча группы, получение и подготовка машин, закупка продуктов, движение по асфальту до места первой ночевки. |
| 2 | Лапас – Баскунчак – Знаменск | 332 | 36 | 5 | 8 | Покупка рыбы в Ахтубинске, прогулка по озеру В. Баскунчак, Большое Богдо, Мраморного карьера, обед в поселке, |
| 3 | Знаменск - Жанибек | 207 | 165 | 2 | 10 | Купили в Знаменске воды на 2 дня, полностью заправились бензином, далее выезд в степь, через Житкур, в сторону Эльтона, пос. Эльтон, переход границы, обмен валюты и первая ночевка в Казахстане |
| 4 | Жанибек -Жамбенты | 592 | 330 | 3 | 10 | До Чапаева движение по улучшенному грейдеру, местами по сильно разбитому асфальту, посещение музея Чапаева, обед в Чапаеве, далее движение по хорошему асфальту. |
| 5 | Жамбенты – оз Киши Борлы | 807 | 5 | 0 | 10 | Движение по хорошему асфальту с соблюдением ПДД |
| 6 | Киши Борлы – устье Сырдарьи | 580 | 130 | 0 | 8 | До Казалинска – хороший асфальт, далее грейдер и направления в степи. В Казалинске закупка воды и продуктов на 5 дней, заправка канистр и полного бака |
| 7 | устье Сырдарьи – Бозой | 319 | 319 | 5 | 9 | Движение по плохому грейдеру (около 100 км), остальное – по направлениям в степи. В том числе пересечение солончаков и засыпанных участков песком |
| 8 | Бозой – Усть Юрт | 540 | 360 | 5 | 9 | До Бейнеу – направление в степи и плохой грейдер, далее 190 км хорошего асфальта и потом опять направление |
| 9 | Усть Юрт – Бозжира | 113 | 110 | 5 | 9 | В основном движения по колеям около Бозжиры |
| 10 | Бозжира - Киндерли | 212 | 107 | 8 | 10 | Посещение Бекет-Аты, движение по направлениям, грейдеру и частично по асфальту до Кимберли |
| 11 | Киндерли – Форт Шевченко | 355 | 205 | 3 | 7 | На участке Киндерли – Актау – движение по направлению в степи, остальное асфальт |
| 12 | Форт Шевченко – Сай Отес | 348 | 259 | 7 | 10 | Кроме федеральной трассы – движение по направлениям, по разбитому грейдеру в оврагах |
| 13 | Сай Отес - Актау | 572 | 5 | 0 | 8 | Движение по асфальту с соблюдением ПДД |
| 14 | Актау – ерик Троицкий | 435 | 15 | 5 | 7 | Движение по асфальту, на участке Ганюшкина – граница – разбитый асфальт, грейдер |
| 15 | ерик Троицкий - Астрахань | 20 | 2 | 0 | 2 | Движение по асфальту |
| 16 |  |  |  |  |  |  |
| **ИТОГО** |  | **5525** | **2048** | **48** | **120** |  |

1. «График маршрута»

## Первый день. Астрахань

В этот день мы должны были встретиться, взять в прокат автомобили, их подготовить, поставить на стоянку Форд Фьюжин, купить продукты на первую часть и уехать как можно дальit на берег Волги.

Все это реализовать удалось достаточно быстро. Место проката, магазин и автостоянка были рядом. Подготовка заключалась в установке багажника для канистр на рейлинги. Мы получили машины в 14.00, как и было запланировано, закончили закупать продукты и паковаться около 16.00 и примерно в это время начали движение из города. С учетом того, что это было 25 апреля, суббота, движение в городе было плотное, мы примерно за час смогли от места получения машины доехать до окраины Астрахани (п. Рычанский). Далее движение по хорошей асфальтированной дороги около часа до поворота налево (см трек). Мы решили переночевать подальше от основной дороги, на берегу одной из больших проток Волги. Примерно через 75 км мы свернули основной трассы на улучшенную грунтовую дорогу, далее по понтонной переправы пересекли большую протоку и примерно через 3-4 км выехали на берег второй протоки (р. Хора), около зеленого залива, где и переночевали.

Около места ночевки было много живности – лягушки, гуси, змеи. Насекомых не было. Мы быстро поужинали и легли спать.



1. Место первой ночевки

## Второй день. Баскунчак.

Начали движение с места ночевки. Первая часть – до Ахтубинска – хороший асфальт. В Ахтубинске заправили полный бак бензина. От Ахтубинска на восток качество асфальта заметно ухудшилось, после Верхнего Баскунчака – скорее хороший грейдер. Мы, зная из открытых источников, места стоянок без проблем до них доехали. Как и было указано в интернете, местные мальчишки предлагали за деньги указать это место.

Парковка есть, действительно облагороженная территория с душевыми кабинами и кафе. Но сезон еще не начался и они не работали. Мы оставили машины на стоянке и пешком пошли на берег озера. Оно начинается буквально за стоянкой, но стоит пройти существенно далее, к местам добычи соли.

Прогулка заняла около 2 часов, потом мы вернулись к машинам, и поехали обедать в местном кафе, найденном по GPS –карте.





1. Баскунчак

После обеда поехали в сторону в. Большой Богдо. Это высшая точка района, находится на территории заповедника. Для навигации мы использовали скаченные космоснимки и карты OpenStreet для гармина. На въезде в заповедник мы оплатили билеты, и доехали до смотровой площадки, далее движение по оборудованной тропе. С нее открывается вид на озеро, поселок Нижний Баскунчак и окрестности. Встретили туриста из Уфы, который на машине в этот день смог напрямую проехать от Эльтона до Баскунчака. Дорога до Богдо – это несколько грунтовых дорог, существенно разъезженных машинами. Полный привод не нужен, но большой клиренс позволяет чувствовать себя более уверенно.



1. Дорога к Б. Богдо

Мы решаем, что доедим до Эльтона завтра, а сейчас возвращаемся на основную трассу Астрахань-Волгоград. По ней, проехав до границы Астраханской и Волгоградской областей.

Место для ночевки выбрали по карте с условиями – что бы было относительно просто доехать до берега Волги. В дальнейшем с пресной водой почти до конца похода у нас могут быть проблемы.

## Третий день. Эльтон

Утром встали с рассветом, часам к 8 доехали по асфальту до Ленинска, где заправили полностью баки и канистры бензина, а так же купили воды на два дня.

Далее, на въезде в Ленинск со стороны Астрахани поворачиваем на восток и едем в сторону Эльтона. Дорога из относительно ровного асфальта на первых километрах переходит в направление в степи. Скорость существенно падает до 40 км/ч. При текущих условиях (дождя уже давно не было) – качество «направления» - весьма приличное, но если будут дождь, то проехать будет затруднительно. Сейчас основные проблемы – это возможные кочки на дороге, и так же возможные глубокие колеи.



1. Дорога в степи, в сторону Житкура

Для нас это разминка перед длительными перегонами по дорогам аналогичного качества в Казахстане. Вцелом, при большом желании можно на нашей машине ехать по степи в любом направлении. Наиболее серьезным препятствием может быть – поперечная рукотворная канава. Если ехать по такому направлению, то она скорее всего будет разъезженной, а так же можно будет заметить заранее. В некоторых отчетах отмечали, что трава может стать заметным препятствием при движении по степи. Мы этого не заметили. Хотя трава и была, но помех для движения она не создавала.



1. Памятник около Житкура

Мы ехали через бывший поселок Житкур. Как утверждают некоторые авторы в интернете (<http://www.kap-yar.ru/index.php?pg=411>) – это база, на которой хранятся обломки НЛО. Никаких ангаров, где могли бы храниться большие изделия мы не видели, но нашли и посетили памятник погибшим в годы Гражданской войны.

Далее наш путь лежит около поселка Отгонный. Рядом с ним начинается приличный грейдер в сторону Эльтона. Чуть не доезжая одноименного поселка мы сворачиваем налево, в сторону Эльтона. Далее дорога по степи, с пересечением редких ручьев. Мы остановились примерно в 100 метрах от границы озера. Далее серьезный солончак. Совершили пешую прогулку по дну озера и перекусили.



1. Дорога к Эльтону



1. Дорога к Эльтону 2



1. На Эльтоне

При возвращении обратно на дорогу встретили автобус с туристами, их вывозили показать цветущие тюльпаны. К сожалению тюльпанов было не много, но за весь поход наибольшее их количество мы видели именно около Эльтона. От поселка на север вдоль границы ведет очень приличная асфальтированная дорога. По ней мы добрались до пограничного перехода. На все формальности – регистрация пересечения границы, таможенные досмотр мы потратили около двух часов на Российской и Казахской сторонах границы. Хотя и были первыми. У нас сложилось ощущение, что этот переход используется в большей степени местными жителями, и «дальние» туристы у пограничников по обе стороны от границы вызывают удивление.

У казахских пограничников узнали где можно купить казахскую страховку ОСАГО, обменять рубли на тенге и где можно купить бензин. По их мнению, лучше заправляться в Казталовке, в Жанибеке бензин плохой. У нас более полубака бензина и его должно хватить как раз до Казталовки без использования канистр. Мы с трудом купили страховку – время уже позднее, страховщики не работали, нам пришлось ехать к страховому агенту домой, его отвозить в контору, там длительное время не могли открыть замок и правильно оформить документы. Вся процедура с этими трудностями у нас заняла около 2 часов. И уже в сгущающихся сумерках мы отъезжаем от Жанибека. Заночевали в степи, сразу за Жанибеком.

Наиболее сложным был участок от Ленинска до Эльтона и съезд с основной дороги к озеру Эльтон. Степная дорога представляет наезженное направление в степи с разной степени колейности. В случае, если колейность выше, чем возможности клиренса, то приходиться выбирать параллельное направление. Особое внимание следует уделить наблюдению за возможными поперечными канавами.

При съезде к озеру Эльтон следует не увлекаться, берега постепенно заболачиваются и рано или поздно машина любой проходимости может быть посажена в засоленную глину берегов озера. Мы остановились примерно в 200 метрах от озера, далее передвигались пешком. При этом следует учесть, что открытой пресной воды около нет.

При пересечение границы около Эльтона следует заложить не менее 2 часов, если нет очереди. На формальности уходит слишком много времени, как со стороны российских, так и казахский пограничников.

## Четвертый день. Чапаев

Перешли на казахское время, встали с рассветом. Примерно через два часа после подъема стартовали на восток. Дорога вначале разбитый асфальт, переходит в улучшенный грейдер. Средняя скорость около 60 км/ч. Дорога пыльная, машин мало. Время от времени останавливаемся для наблюдений за журавлями и тюльпанами в степи. Здесь, в отличие от России, где тюльпаны были красные, больше попадается желтых цветов.

В Казталовке заправляемся первый раз в Казахстане до полного бака. Бензин 92 около 100 тенге, 95 – 135 тенге. Примерно такие цены на бензин были во всем Казахстане. Мы заправляли 92, машины его «переваривали» нормально. Далее дорога до Чапаева постепенно улучшалась от грейдера до асфальта. В Чапаеве мы посетили городской парк, Музей Василия Ивановича, а так же центральную площадь, на которой репетировались праздничные первомайские мероприятия.



1. В степи



1. Памятник В.И.Чапаеву



1. В музее

Далее движемся по приличному асфальту на север, в Уральск. Количество машин постепенно увеличивается. На окружной Уральска – движение плотно и начинаются заряды сильного ливневого дождя. В окрестностях Чапаева заправляемся и продолжаем движение. Характер природы меняется – появляются холмы, и заметно холоднее. По обочинам дороги, особенно около ветрозащитных стенок есть нерастаявшие с зимы сугробы. Около г. Жымпиты съезжаем с основной дороги на запад и ночуем в степи, на берегу реки. Серьезных препятствий за день не было, необходимо только внимательно ехать по грейдеру и не нарушать скоростной режим на федеральных трассах.

## День пятый. Долгая дорога в сторону Аральска

В этот день мы просто долго и с соблюдением ПДД Казахстана ехали по федеральной трассе. Особое внимание следует уделить скоростному режиму и обгонам. Местные водители нам сообщили что местное ГАИ в первую очередь следит за этими нарушениями. Около Актобе – мы полностью заправились, далее примерно на 400 км мы не видели ни одной заправки. Лучше рассчитывать так, что бы можно было заправиться около Аральска. Во второй половине дня ливневые дожди. Характер природы не изменился – редкие холмы, трава, на теневых участках – остатки зимнего снега.

Ночуем около озера, в степи.

## Шестой день. До Арала.

Цель этого дня – полностью заправиться в Казалинске – топливом, водой и продуктами на ближайшие 3-4 дня. Следующая заправочная станция, а так же магазин могут быть не ранее Бейнеу. Воду скорее всего можно будет достать в Акбасты и Бозое.

Бензина в баках нам хватает ровно от Актобе до Аральска. В Аральск мы въезжаем уже при горевшей лампочке расхода топлива, но канистрами мы еще не пользовались. Заправляемся опять до полного бака и едем дальне до Казалинска, где обедаем, закупаем продукты и воду и опять заправляемся «до полного бака с горкой». До Казалинска – асфальт весьма приличного качества, далее дорога существенно разбита, появляются выбоины. Постепенно подъезжаем к основному руслу Сырдарьи и переезжаем по платной понтонной переправе. На том берегу памятник.

Далее дорога представляет собой грейдер разного степени сохранности, с мостами через протоки Сырдарьи. Скорость движения снижается до 40 км/ч. В долине Сырдарьи довольно много населенных пунктов и дорог между ними. Вцелом, мы придерживались направления, отмеченного по космоснимкам при подготовке маршрута. По факту «колея лучшего качества» могла находиться в 200-300 метра от намеченного пути, приближаясь к нему в местах пересечения проток.



1. Переезд через один из рукавов Сырдарьи



1. Один из мостов



1. Участок дороги

В ранних сумерках мы выезжаем на берег Арала, и движемся по дороге, проходящей у кромки воды. Ночевать можно в любом месте. Вода в Арале практически пресная.



1. На берегу Арала

В этот день заметных препятствий не было, в районе Казалиска – последняя гарантированная АЗС до Бейнеу. После Казалинска качество дороги падает, появляется колейность, а так же некоторые мосты требуют внимания водителя. Полный привод мы не включали.

## Седьмой день. По дну Арала.

В этот день мы запланировали доехать до Бозоя. По сведениям, собранным при подготовке маршрута в Бозое есть АЗС, а так же магазины.

Начинаем движение по дороге по кромке Арала. По ней доезжаем до плотины, разделяющей Аральское море на северную и южную части. Рыбаков, про которые мы читали в отчетах, не было, но есть пост с охранником. Мы около него остановились поздороваться.



1. Дорога около Плотины

Далее движение осуществлялось по дороге с высокой степенью колейности в направлении древнего берега Аральского моря. Около которого мы остановились и попробовали на него забраться. Склон представляет собой конгломерат высотой около 60 метров с большим количеством вкраплений слюды. Со склона открывается вид на будущую дорогу, а так же на северную часть Аральского моря.

Примерно через час мы продолжили движение по маршруту. Дорога – это сильно разъезженные колеи в степи на укатанном песку. Местами колеи расходятся и потом сходятся. Мы придерживаемся направления, намеченного по спутниковым снимкам в Москве. Степь вокруг покрыта свежей травой, но местами приходится пересекать высохшие озера (см фото), в этих случаях осуществляем движение на полном приводе «внатяг», по одной машине.



1. По дну Арала

В нескольких местах «колеи» расположены существенно ниже «уровня степи» и проходят по неустойчивому песку. Во избежании закапывания их проходили на полном приводе, без остановок по одной машине.

Скорость движение от 20 до 60 км/ч. Характер движения сохраняется до Акбасты. Около поселка Акбасты – встречаем первый раз за поход большие участки чистого песка. При движении по имеющимся колеям машины чувствуют себя уверенно, закапывания не наблюдается. Но мы все равно стараемся держать дистанцию между машинами около 200-300 метров. Акбасты проходим без остановок и движемся далее на северо-запад.



1. Около Акбасты

Примерно через 5 км после Акбасты пески заканчиваются и начинается «направление» в степи с большим количеством кочек. Мы пытаемся ехать рядом с колеей, местами так машины трясет значительно меньше. Несколько раз мы пересекали высохшие озера, с ровной поверхностью. Движение осуществляли на полном приводе с большой дистанцией между машинами. Дно высохших озер довольно твердое, но если бы были дожди, то они могли бы представлять тяжелое препятствие. В этом случае, возможно, лучшим вариантом является аккуратный объезд по степи. В этом случае основную сложность могли бы представлять поперечные промоины-овраги, с крутыми берегами.

Средняя скорость движения у нас была около 30-40 км/ч.



1. В степи

Примерно к середине дня мы поднимаемся на старый берег Аральского моря, и выезжаем к утесам. Около них обедаем и фотографируемся. Возможен вариант проезда и по кромке Аральского моря, по крайней мере мы видели там проезжающую «Буханку». Но мы продолжаем движение, придерживаясь намеченного трека. Характер «направлений» не изменился – колеи разной степени наезженности, местами превышают возможности нашего клиренса. В этом случае осуществляем движение рядом с колей по степи. Особое внимание уделяем поперечным колеям и возможным оврагам. Примерно через три часа мы неожиданно для себя выехали на хороший грейдер в сторону Бозоя. Комфортная скорость движения по нему около 80 км/ч и мы довольно быстро доезжаем до Бозоя. Этот поселок находится примерно в километре севернее грейдера. Мы заезжаем в него и по расспросам местных находим единственную действующую АЗС, на которой и заправляемся до полного бака. Бензин примерно на 10% дороже чем на заправках на трассах. В Бозое так же есть продуктовые магазины.



1. К старому берегу Арала



1. Старый берег Арала

После Бозоя продолжаем движение по грейдеру. Однако он вскоре заканчивается. Мы пытаемся найти его продолжение, и теряем на этом около часа. Продолжения не нашли и возвращаемся на трек, намеченный при подготовке маршрута. Он проходит существенно севернее возможного грейдера.

Далее осуществляем движение по степным направлениям. Характер движения соответствует тому, который был до выезда на грейдер. Скорость составляет около 40 км/ч. Так мы движемся до начала сумерек. С началом сумерек встаем на ночевку в чистой степи, в окружении «лапухов»



1. Пример дороги



1. Ночевка в степи



1. Характер дороги

Вцелом, день был насыщенным. Основные препятствия – это переметы песка через «направления» в степи – длинной до нескольких сот метров, пересечение высохших озер и сильная колейность. Для пересечения первых двух препятствий необходим полный привод и системы вытаскивания – лебедка, якорь, лопата. Для успешного движения по колеям необходимо внимательно смотреть на дорогу и заранее распознавать поперечные колеи и препятствия, которые не позволяет преодолеть клиренс. Движение в степи возможно в любом направлении с соблюдением этих условий. Однако после дождя, возможно, высохшие озера станут непроходимыми, а так же движение по колеям будет затруднено.

## Восьмой день. На Бейнеу.

Начинаем движение в направлении железной дороги. Примерно за час доезжаем до нее. Вдоль дороги проходит сильно разбитый грейдер, мы продолжаем двигаться на юго-запад. Вцелом, скорость несколько выше, чем просто движение по степи, но не значительно (до 50км/ч). Переезд через ЖД возможен примерно раз в 3-5 километров. Но качество дороги примерно одинаковое. Часов за 6 мы доезжаем до Бейнеу.



1. Дорога до Бейнеу

В городе есть несколько заправок, а так же магазины. Через него проходит трасса – Актау-Атырау хорошего качества. Мы полностью заправляемся (бензина остается существенно менее четверти бака) и продолжаем двигаться на запад. Скорость около 90-100 км/ч, но качество дороги позволяет двигаться быстрее.

В намеченном в Москве месте мы поворачиваем к югу, в сторону плато Усть-Юрта. Характер дороги – тот же – колеи в степи. Примерно за 2 часа доезжаем до спуска к подножью плато. Спускаемся, гуляем и готовим место под ночевку.

Вцелом день был технически проще предыдущего, но довольно утомительное движение в первой половине дня по степи вдоль железной дороги.



1. Ночевка на Усть-Юрте

## Девятый день. Усть-Юрт.

В этот день мы планируем доехать до ур. Бозжира. С рассветом встаем, фотографируемся, завтракаем и начинаем движение по котловине Усть-Юрт.



1. Утренние дороги

Дорога разного качества, лучше на высохших озерах, однако выезды к ним могут содержать промоины. Уступы Усть-Юрта фотогеничны, мы часто останавливаемся для прогулки и фотографирования. Примерно через три часа мы находим выезд из подножия Усть-Юрта. Дорога на верх довольно сложная, мы ее проходим после разведки. Далее характер стандартный – направления в степи.



1. По Усть-Юрту



1. Около "Клыков"

Примерно через 2 часа выезжаем на хороший грейдер и двигаемся по нему на юго-запад. Минут через 5 подъезжаем к Бекет-Ате, одному из культурных памятников Казахстана. Оставляем машины на верху и спускаемся к пещерной мечети. Прогулка и осмотр достопримечательностей у нас занимает около 2,5 часов. Далее за пол часа доезжаем до спуска в сторону ур. Бозжиры. Спуск довольно крутой, двигаемся медленно.



1. По гипсовой дороге

Примерно через 25 км подъезжаем к "Клыкам Усть-Юрта" - основным достопримечательностям этого района Казахстана. Дорога стандартная, на последних километрах - довольно много острых выходов слюды. Ставим лагерь и едим на осмотр утесов, расположенных к юго-востоку от места ночевки.

День был интересным, главным образом с точки зрения утесов и пещерной мечети, а так же большой клиренс, особенно при поездке по подножью Усть-Юрта, был необходим. Мы проходили в это раз не пределе. Так же в этот день были наиболее крутые спуски/подъемы за весь поход.

## День десятый. К Каспийскому морю.

С утра продолжаем осмотр местных ущелий и меняем колесо на одной из машин. Видимо, вчера мы на одной из колючек проткнули покрышку. Можно было попробовать автоаптечку, но с учетом того, что было полноразмерное колесо, мы произвели замену.

Начинаем движение на юг, где у нас отмечены минеральные источники. Источники действительно имеют место быть, но вода сильно соленая, для питья совершенно не пригодная.



1. Около утесов

Далее выезжаем на дорогу, и двигаемся в сторону Жанаузень. В его окрестности большие площади нефтяного месторождения, асфальтовые дороги. В Жанаузене ремонтируем колесо, закупаем продукты и пытаемся заправиться. Все заправки, кроме одной - газовые. На единственной бензиновой был только 95 бензин, который существенно дороже 92. Мы подъезжаем к этой заправке уже с почти пустым баком, но полными канистрами. Заправляемся до полного и продолжаем движение на запад, в сторону Каспия.



1. Подъем из Усть-Юрута



1. Один из элементов подъема

Дорога - асфальт хорошего качества до залива Кимберли и далее до границы с Туркменией. С основной дороги довольно много съездов к Каспию. На одном из них мы спускаемся и далее движемся в сторону косы вдоль моря. Следы на песку довольно хорошие, вдоль них - много заброшенных населенных пунктов. На косе поворачиваем направо. Мы хотели доехать до конца косы и там заночевать. Но, к сожалению, на косе много мест с неустойчивым песком, в котором постоянно вязнем. Участки песков не очень длинные, и мы их можем преодолевать. Но понимаем, что это занятие достаточно бессмысленное - дальше ни чем не лучше, чем вначале косы. По тому и возвращаемся к ее началу и там ночуем.



1. На Каспии

День достаточно стандартный, особых сложностей не было, но следует учитывать, что в Жанузене проблемы с покупкой бензина.

## День одиннадцатый. Шевченко/Актау.

Возвращаемся на дорогу к Кимберли и продолжаем движение вдоль побережья. Дорога - направление в степи. Примерно за два часа доезжаем до м. Ракушечный и спускаемся к морю. Довольно холодно и купаться не хочется. Гуляем, фотографируемся и едем дальше в сторону Актау. По пути съезжаем к востоку, и осматриваем с верху самую низкую точку СССР - впадину Карагие.



1. Местная фауна



1. Дорога вдоль Каспия

Далее - Актау. Тут в конце 80х работал геологом один из участников. Посещаем центральную культурную часть Актау - набережную, быстро покупаем продукты и движемся на север сторону Форт-Шевченко.

На выезде из города - заметные пробки до аэропорта. Дорога - асфальт хорошего качества.

Ночуем немного не доезжая до Форта Шевченко на берегу Каспия.

Особых проблем в этот день не было.

## Двенадцатый день. Форт Шевченко.

С утра едим к Форт Шевченко. Посещаем мемориальный комплекс в центре города, после его осмотра переходим в парк и музей Тараса Григорьевича. Потом едим по степи вдоль побережья Каспия. По пути осматриваем источник Тамшалы - интересный каньон с пресной водой. В него ведет дорога среднего качества.



1. Тарас Григорьевич



1. Дорога к Тамшалы



1. Мечеть

Далее - посещаем каньон Капан - отдаленно напоминает вади Омана. И далее пещерную мечеть Шакпак-Ата. Далее выезжаем около поселка Таучик на федеральную дорогу и двигаемся далее по ней. Примерно через 100 км после Шепте асфальт заканчивается, и примерно 60 км опять приходится ехать по степи, по направлению. Около поселка Сай Отес сворачиваем в сторону Каспия, примерно через час уже в темноте подъезжаем к тому месту, где по нашему мнению должно быть море.

День прошел стандартно, места, которые мы посетили - музей Шевченко, ур. Тамшалы, мечеть Шакпак-Ата, каньон Капан - безусловно заслуживают внимания.

## Тринадцатый, четырнадцатый, пятнадцатый дни. Возвращение.

В эти дни мы ехали по асфальту до Астрахани. Основные сложности - соблюдение скоростного режима. Тенге на рубли можно поменять в Ганюшкино, по приемлемому курсу. Дороги в целом - довольно приличного качества, только от Ганюшкино до границы - очень убитый асфальт. На подъезде к границе мы первый раз в этом походе мы увидели большое количество цветущих маков.



1. Алые маки Казахстана

Переход границы и формальности, связанные с этим - много времени не заняли. В Астрахани и около нее были умеренные пробки. Последнюю ночь мы провели на одной из проток Волги ниже Астрахани. За ночь вода в ней существенно поднялась, появилось много рыбы.



1. Брод через протоку после ночевки

# Выводы. Рекомендации.

Пройден запланированный маршрут в полном объеме. Поход понравился. В одном мероприятии удалось посетить следующие интересные места: соленые озера России, и прежде всего Баскунчак, Эльтон. Если про первое известно достаточно много, то второе остается «диким». С точки зрения познавательского интереса Баскунчак предпочтительнее – кроме самого озера там есть гора Большой Богдо, на которой есть удобная обзорная площадка. Однако, если вас не привлекает большое количество людей, удаленность от цивилизации, то Эльтон предпочтительнее. Район Аральского моря и того, что от него осталось. А так же плато Усть-Юрт и Западный Каспий. Каждый из этих районов имеет свои уникальные черты и заслуживает отдельного внимания. Совместить их в одном мероприятии за две недели было довольно тяжело. С этим объясняются длительные перегоны по асфальту.

Так же интересны для посещения – Бекет-Ата, музей в городе Чапаев, источник, каньоны и подземная мечеть на севере п.-о. Мангышлак.

Наиболее значимые препятствия на маршруте – это длительные перегоны по степи, часто в отсутствии дорог и покрытия сотовой связи с крайне малым трафиком. А так же элементы горных дорог – с участками камней и значительных уклонов около плато Усть-Юрта.

Для преодоления этих участков рекомендуется иметь значительный запас топлива, пересекать их минимум двумя машинами, иметь лопаты, якорь и длинную лебедку. Кроме этого стоит иметь телефон спутниковой связи, например Тураю, которая доступна на всем маршруте.

К необходимым запасам стоит отнести и наличие воды из расчета 5 литров на человека на день при путешествии вне городов (у нас получалось примерно на 5 дней). К сожалению, нам не удалось увидеть запуск с космодрома Байконур, при планировании маршрута и времени его начала следует учитывать даты стартов, которые публикуются на сайте Роскосмоса.

Части данного маршрута (а именно каждый из трех основных областей интереса) могут быть посещены и на велосипедах. Все дороги для двухколесных транспортных средств доступны, но проблема с водой будет особо актуальна.

Из наблюдений, которые могут быть полезны при планировании путешествий. При планировании перехода через границу следует отдавать предпочтение традиционным переходам – очереди там почти не было, формальности выполнялись быстро, пограничники привычны к туристам. Пункты пересечения с малым трафиком – ориентированы более на пересечение границы местными жителями.

Менять валюту лучше около границы, или в ближайших крупных к границе городах. Курс был везде более-менее одинаковый. Можно обменять как рубли, так и доллары. Менять в России рубли на доллары и потом доллары на тенге менее выгодно, чем менять рубли на тенге.



1. В пути

Треки похода

