



ОТЧЕТ

о прохождении **водного** туристского спортивного маршрута
второй категории сложности по устью Волги и Каспийскому морю

в рамках седьмого этапа
экспедиции Ульяновского отделения РГО
«РОССИЯ С СЕВЕРА НА ЮГ»

совершенном группой туристов турклуба «Дельфин» НПО «Марс», г. Ульяновск
в период с 20 июля по 09 августа 2021 года

Руководитель группы
Адрес, телефон, e-mail руководителя

Князькин С.И.
г. Ульяновск,
тел. 8-908-476-76-36,
e-mail: clubdelfin@ya.ru

Автор отчета **Князькин Станислав Игоревич.**

Содержание

1. Справочные сведения.....	3
1.1 Проводящая организация	3
1.2 Район проведения похода.....	3
1.3 Общие справочные сведения о маршруте	3
1.4 Подробная нитка маршрута	3
1.5 Обзорная карта региона с указанием маршрута, подъездов и отъездов, и аварийных выходов	3
1.6 Определяющие и предопределяющие препятствия маршрута.....	4
1.7. Состав группы	6
1.8. Адрес хранения отчета	6
1.9. Рассмотрение похода МКК	6
2. Содержание отчета	6
2.1. Общая идея похода	7
2.2. Варианты подъезда и отъезда	7
2.2.1 Способы заброски в начало маршрута.....	7
2.2.2. Варианты отъезда с маршрута	7
2.3. Аварийные выходы с маршрута	7
2.4. Запасные варианты маршрута.....	8
2.5. Изменения маршрута и их причины.....	8
2.6. График движения	9
2.7. Техническое описание прохождения группой маршрута	10
2.8. Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте	54
2.9. Перечень наиболее интересных природных, исторических и других объектов на маршруте	55
2.10. Дополнительные сведения о походе	64
2.10.1. Каспийское море, этимология, физико-географические характеристики	64
2.10.2. Характеристика средств передвижения	65
2.10.3. Другая характерная для данного вида маршрута полезная информация	65
2.10.4. Стоимость проживания, питания, снаряжения, средств передвижения	67
2.11. Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута.....	67
3. Список использованных материалов и ресурсов	72
Приложение 1 Обзорная карта похода	73
Приложение 2 Схема распределения участников по средствам сплава	74

1. Справочные сведения

1.1 Проводящая организация

- Ульяновское областное отделение Всероссийской общественной организации «Русское географическое общество», reg73@rgo.ru, ulrgo.ru;
- Ульяновская региональная общественная организация «Общество содействия географическим исследованиям», zolotovsk@mail.ru;
- Туристский клуб «Дельфин» ФНПЦ АО «НПО «Марс», clubdelfin@ya.ru, vk.com/tur-club_mars.

1.2 Район проведения похода

Устье Волги, Каспийское море (Астраханская область, республика Калмыкия, республика Дагестан).

1.3 Общие справочные сведения о маршруте

Таблица 1

Вид туризма	Категория сложности похода заявленная	Протяженность активной части похода, км	Продолжительность		Сроки проведения
			общая	ходовых дней	
Водный	вторая	660 – сплав	21	21	20.07.2021 – 09.08.2021

Сплав проходил на одноместных и двухместном каяках, четырехместном катамаране при уровне воды ниже среднего.

1.4 Подробная нитка маршрута

г. Астрахань – пгт. Красные Баррикады – н.п. Ямное* – н.п. Мумра – Волго- Каспийский морской судоходный канал – о. Морской Иван-Караул – о. Морская Чапура – Кизлярский залив – м. Брянская коса – м. Суюткина коса – с. Крайновка – о. Чечень – устье р. Терек – устье р. Сулак – г. Махачкала – г. Каспийск – н.п. Манаскент – г. Избербаш – н.п. Новокаякент – н.п. Андреевка – г. Дербент

1.5 Обзорная карта региона с указанием маршрута, подъездов и отъездов, и аварийных выходов

Обзорная карта похода с указанием запасных вариантов, аварийных выходов приведена в Приложении 1.

Подробная карта похода доступна в электронном виде по ссылке: https://disk.yandex.ru/d/TOFTTjD_CIXONQ.

Путь (трек путешествия), места стоянок и остановок на обед (метки) доступны по ссылке: <https://disk.yandex.ru/d/T1mbjhCpod7i7Q>.

* Примечание: здесь и далее по тексту для сел и деревень принято общее сокращение «н.п.» – населенный пункт.

1.6 Определяющие и предопределяющие препятствия маршрута

Таблица 2. Описание ОП и ПОП маршрута.

Вид препятствия	Категория трудности	Длина или продолжительность препятствия	Характеристика препятствия	Путь прохождения
Штормы (1-4 балла)	2-3	от нескольких часов до всего ходового времени в течении нескольких дней	Сильная буря на море и открытых водных пространствах, вызванная разными причинами, чаще всего из-за сильного ветра. Сопровождается сильным волнением масс воды – последовательными высокими волнами (при сильном шторме с пенными гребнями), а на мелководных участках хаотичными крутыми короткими волнами, толчеёй. При аварии очень сложная и опасная спасательная операция.	При допустимом уровне силы шторма – движение плотной группой с постоянным контролем направления и силы волны. Иногда движение галсом. При опасном шторме немедленная высадка на берег и ожидание стихания силы шторма. Отслеживание прогноза погоды и текущих явлений природы, предшествующих шторму.
Прибойная волна	2+	до 100 м при зачаливании и десятков километров при движении вдоль берега	У набегающих на берег морских волн на мелководье уменьшается скорость, увеличивается кривизна их переднего склона, волна делается неустойчивой и гребень её обрушивается. Опасно переворотом судна, его поломкой ударами о берег, потерей снаряжения, травмированием гребца. Мощная прибойная волна может сорвать фартук или юбку и моментально залить судно, делая ее полностью неуправляемой. Прибойная волна практически всегда присутствует в море.	Первым к берегу причаливает катамаран, экипаж которого боится причаливание каяков – то есть «ловит» каяки в прибойной волне и быстро затягивает их волоком на берег. В случае зачаливания без страховки, судно удерживается перпендикулярно прибойной волне, при достижении килем дна быстро выбирается из каяка и вытягивает его на берег. При перевороте каяка, гребец толкает его к берегу и вытягивает на берег, сливает воду.
Встречный или встречно-боковой ветер	2+	от нескольких часов до всего ходового времени в течении нескольких дней	Ветер высокой скорости, встречного или бокового направления. Вызывает сильное волнение массы воды, особенно на больших открытых участках. Может унести суда далеко в море или перевернуть их. Движение при таких направлениях ветра требует огромных сил и приводит к падению скорости (иногда до нуля или, вообще, к обратному ходу).	Движение с использованием естественных укрытий (высоких берегов, зарослей камыша). На открытых водных пространствах – борьба с ветром с целью дойти до укрытия до возможного усиления ветра. Ожидание уменьшения скорости ветра.
Мели	2	до 3,5 км	Глубина воды недостаточная для прохождения судна. Образованы наносы: песок, тины, глины. В случае сильных ветров и перекосов поверхности моря могут появиться дополнительные участки отмелей, кос, островов и прочих непроходимых зон.	При посадке на мель – проливка (или частичный перенос) судна, пеший перенос груза. Ожидание нагонного ветра и повышение уровня воды.

Заросли тростника	1	до 500 м или вся береговая линия	Широкая полоса тростниковых зарослей (на удалении до 20 км от берега). Ориентирование сильно затруднено, отсутствует возможности выйти на берег для отдыха, приготовления еды или ночлега. В случае аварийной ситуации устранение ее и последствий непосредственно на воде.	Готовка и прием пищи на судах, движение в течение ходового дня без отдыха и перерывов. Ночевка группы на останках севшего на мель корабле.
Заросли подводной растительности	1	до 1 км	Характерно для мелководного устьевого участка и северо-западной части Каспийского моря – обширные мелководья, поросшие густой подводной растительностью, препятствующей движению судна и работе веслами.	Выбор проходов с более «чистой» водой, при невозможности движение сквозь участки растительности. Приводит к затрате больших сил, снижению скорости движения.
Каменистые или топкие берега	1	до 40 км	Сложенные из каменных глыб (часто острых или скользких) коренные берега). Отсутствие твердого грунта способного выдержать вес человека. В случае аварийной ситуации устранение ее и последствий непосредственно на воде.	Движение вдоль подобных участков до их окончания. Готовка и прием пищи на судах, движение в течение ходового дня без отдыха и перерывов.
Активное судоходство, мосты, паромные переправы	1	-	Движение по судовому ходу судов большого и малого водоизмещения, быстроходных катеров. Возможный мусор, арматура, колы, бревна вдоль опор моста. Пересекающие линию движения группы паромы и буксиры.	Движение группы вне судового хода (по возможности). Быстрое пересечение судового хода по кратчайшему пути в отсутствии судов. Проход с осторожностью под пролетами мостов. Паромные переправы – ожидание полного пересечения паромными линиями движения группы.
Катера, водные мотоциклы	1	-	Развлекательные аттракционы при общественных пляжах и базах отдыха. Представляют из себя буксируемые скоростным катером или водным мотоциклом так называемые «бананы», «плюшки», «бэтмэны» с пассажирами на них, которые поднимают высокие волны. Очень высокая скорость, траектория движения абсолютно непредсказуема. Опасность навала, переворота или столкновения.	Обход подобных участков на безопасном расстоянии. При отсутствии такой возможности – движение с повышенной внимательностью и осторожностью, подача всех видов сигналов водителям катеров, мотоциклов и пассажиров.
Рыболовные сети и перемёты	1	до 400 м	Загороженные длинные участки рыболовных сетей, как правило на небольшом удалении от берега в районе населенных пунктов. Особенно опасны перемёты с сотнями больших и острых крючьев.	Обход участков, при невозможности прохождение над сетями с осторожностью, на минимальной скорости.
5				

1.7. Состав группы

Таблица 3. Участники похода, их обязанности и туристский опыт

№	Фамилия, имя, отчество	Год рождения	Обязанности в группе, распределение по судам (см. Прил. 7)	Туристский опыт: цифра – кат. сл. маршрута; н/к – некатегорированный; В – водный поход, ПВ – пеше-водный поход, ПВД – поход выходного дня; У – участник похода; Р – руководитель похода.
1	Князькин Станислав Игоревич	1986	Руководитель, летописец Двухместный каяк	2018-1ВР-Ю.Урал (Зилим), 2018-2ПВР-Сев.Байкал (оз. Байкал), 2019-2ВР-Ю.Урал (Сакмара), 2019-3ВР-Кольский п-ов, Карелия, 2021-2ВУ-Ю.Урал (Б.Нугуш, Нугуш)
2	Герасимов Геннадий Петрович	1958	Реммастер, костровой Катамаран, одноместный каяк	2015-4ВУ-Сев.Кавказ (Кубань), 2019-2ВУ-Ю.Урал (Сакмара), 2019-2ВУ-Карелия, Верхняя Волга (Белое озеро, Шексна, Рыбинское вдхр., Волга)
3	Иванов Максим Валерьевич с 21.07 по 02.08	1984	Метеоролог, эколог Катамаран, одноместный каяк	1997-1ВУ-Поволжье (Б.Кокшага), 2015, 2016-нкВР-Каспийское море, 2019-2ВР-Каспийское море (без оформления в МКК)
	Павлов Владимир Иванович с 03.08 по 09.08	1950	Координатор от РГО, моторист Катамаран	2014-2ВР-Ю.Урал (М.Инзер, Лемеза) 2015-2ВР-Крым (Азовское, Черное моря), 2017-2ВР-Алтай (оз. Телецкое, Бия), 2019-3ВУ-Кольский п-ов, Карелия
4	Нефедова Татьяна Николаевна	1979	Медик Катамаран, двухместный каяк	2016-нкВУ-Поволжье (Сура), 2017-нкВУ-Поволжье (Сура), 2019-нкГУ-Сев.Кавказ (Приэльбрусье)
5	Притула Валерий Владимирович	1960	Реммастер, моторист Катамаран, одноместный каяк	2014-2ВУ-Ю.Урал (Инзер, Лемеза), 2015-4ВУ-С.Кавказ (Кубань), 2017-2ВУ-Алтай (оз. Телецкое, Бия), 2019-2ВУ-Ю.Урал (Сакмара), 2021-2ВУ-Ю.Урал (Б.Нугуш, Нугуш)
6	Семагина Анна Николаевна	1989	Завхоз, казначей Катамаран, двухместный каяк	2019-2ВУ-Ю.Урал (Сакмара), 2019-3ВУ-Кольский п-ов, Карелия (Акким, Ёна, Кох, Пиренга, Белое море), 2020-1ВУ-Поволжье (Б.Черемшан) 2021-1ВР-Ю.Урал (Б.Нугуш, Нугуш)
7	Сотников Александр Викторович	1959	Завснар, фотограф Катамаран, одноместный каяк	2017-2ВУ-Алтай (оз. Телецкое, Бия), 2018-2ПВУ-Сев.Байкал (оз.Байкал), 2019-2ВУ-Ю.Урал (Сакмара), 2019-3ВУ-Кольский п-ов, Карелия, 2021-2ВУ-Ю.Урал (Б.Нугуш, Нугуш)

1.8. Адрес хранения отчета

Экземпляр № 1 (электронный вид) - библиотека Ульяновского отделения РГО, г. Ульяновск, экземпляр № 2 - у руководителя.

Короткий видеоклип по пройденному походу можно посмотреть в сети Интернет по адресу: <https://youtu.be/INRYPf4Q9BQ> с 1:40 мин и до конца.

Длинный фильм размещен по адресу: <https://youtu.be/n2e4rU3YXjE>.

1.9. Рассмотрение похода МКК

Заявка на предстоящий поход рассмотрена МКК Ульяновской федерации спортивного туризма, г. Ульяновска с категорией сложности вторая. На расширенном заседании водной секции МКК 09.12.21г. с участием руководителя этапа Князькина С.И. и всех членов подтверждена вторая категория сложности данного этапа. Код и полномочия МКК: 173-00-334320000.

2. Содержание отчета

2.1. Общая идея похода

Поход состоялся в рамках водной экспедиции «Россия: с Севера на Юг». Экспедиция состоялась по инициативе и финансировании Ульяновского отделения Русского географического общества. Идея экспедиции возникла несколько лет назад у туриста-водника НПО «Марс» Павлова Владимира Ивановича, члена Ульяновского отделения РГО.

Смысловая идея похода заключается в прохождении на гребных судах по внутренним водным путям России маршрута протяженностью 4838 км с севера от норвежской границы на юг до границы с Азербайджаном.

Задачей данного похода (этапа) являлось прохождение последнего участка экспедиции от города Астрахань до города Дербент по Волге, ее протокам и Каспийскому морю и завершение всей двухгодичной экспедиции. Средства сплава: два одноместных морских пластиковых каяка, один морской двухместный пластиковый каяк, надувной катамаран сплавной четырехместный с транцем и лодочным подвесным мотором.

2.2. Варианты подъезда и отъезда

2.2.1 Способы заброски в начало маршрута

Заброска из Ульяновска в начало маршрута возможна на поезде до ЖД вокзала в Астрахани, либо на автотранспорте. Наша группа добиралась до места старта на арендованном автомобиле Lada «Largus». Путь длиной 1250 км преодолели за два дня с ночевкой в городе Камышин.

2.2.2. Варианты отъезда с маршрута

После окончания маршрута в городе Дербент в Ульяновск можно вернуться на поезде из Махачкалы. ЖД станция есть и в самом Дербенте. Обратное мы добирались также на арендованном микроавтобусе «Газель» со всем снаряжением. Путь длиной 1800 км преодолели за три дня с ночевкой в городах Элиста и Камышин.

2.3. Аварийные выходы с маршрута

1) На участке от Астрахани до населенных пунктов Мумра и Зюзино аварийные выходы возможны в любом месте в виду наличия автомобильных дорог и паромных переправ и населенных пунктов через 1,5-10 км друг от друга. Далее по маршруту аварийный выход возможен в н.п. Вышка. Протоки к Вышке могут быть обмелевшими или полностью заросшими камышом.

2) На участке от н.п. Вышка до Кизлярского залива (включая залив) выход возможен только через искусственные каналы в камышовых зарослях к грунтовым дорогам ведущей к автодороге Р-215 (Е-119), либо к городу. Лагань, Артезиан, Кочубей. Каналы могут быть полностью заросшими.

3) В северной части Кизлярского залива на отклонении 18 км на запад от линии движения расположен кордон «Морской» государственного природного заповедника «Дагестанский» (правый берег устья реки Кума).

3) На участке от Кизлярского залива до п. Сулак выход возможен из н.п. Брянск, Брянский рыбзавод, Новый Чечень, Суюткино, Новый Бахтемир, Новотеречное, Крайновка, Старотеречное.

4) На Аграханском полуострове между н.п. Старотеречное и Сулак (протяженность 100 км) населенных пунктов нет. Береговая линия представляет из себя преимущественно глубокую вязкую и непроходимую тину.

5) Участок от н.п. Сулак до г. Дербент густозаселен, на удалении до 10 км от берега проходит автодорога Р-217 (Е-119).

2.4. Запасные варианты маршрута

Запасной вариант тщательно прорабатывался для самого сложного участка маршрута начиная от устья Волги до мыса Брянская Коса в юго-восточной части Кизлярского залива. Это участок дельты Волги, переходящий в северный Каспий вдоль западных берегов. Прибрежная акватория занята широкой сплошной полосой камышовых зарослей на удалении до 20 км от берега. Ориентирование сильно затруднено, отсутствует возможности встать на берег для отдыха и ночлега. Характерны обширные мелководья, поросшие густой надводной и подводной растительностью. Согласно запасному варианту предполагалось прохождение по протокам от Волго-Каспийского морского судоходного канала к н.п. Вышка (место ночевки), далее к каналу Лаганский банк с ночевкой на отвалах канала, с последующим переходом на остров Морской Иван-Караул. Дальнейшее движение идентично основному маршруту со сдвигом на один день вперед. В процессе глубокой проработки и общения с местными жителями в Астрахани, сотрудниками Пограничного управления, ГИМС и Морского спасательного координационного центра окончательно стало ясно, что протоки в процессе регрессии уровня моря сильно обмелели, заросли камышом и водорослями. Пограничное управление нам разрешило двигаться исключительно по основному маршруту, то есть по Волго-Каспийскому морскому судоходному каналу, с последующим переходом к острову Морской Иван-Караул и далее вдоль коренного берега республики Калмыкия на юг к мысу Брянская коса.

2.5. Изменения маршрута и их причины.

Кардинальных изменений маршрута не потребовалось. Все отклонения по датам или местам ночевки были связаны по следующим, не зависящим от нас причинам:

1) организационными мероприятиями с МЧС, ГИМС (государственная инспекция маломерных судов), МСКЦ (Морской спасательно-координационный центр), СУДС (Система управления движением судов), ПУ ФСБ (пограничное управление);

2) штормовыми явлениями природы;

3) сгонными ветрами в северо-западной части Каспийского моря;

4) получением новых данных по маршруту от местных жителей и структур;

5) встреча с журналистами телевидения и съемка репортажа в Махачкале;

6) незапланированной экскурсией в горные районы Дагестана.

6) оперативными тактическими действиями.

– **20 июля.** Несколько часов было потрачено на посещение МСКЦ, Главного управления МЧС, телефонных переговоров с СУДС, встречу с инспектором ГИМС, как следствие не дошли до планируемого места ночевки около пгт. Красные Баррикады 9,5 км.

– **21 июля.** Наверстывание пути до пгт. Красные Баррикады, где прошла встреча с сотрудниками ГИМС для инструктажа. Далее прохождение участка от н.п. Ямное до н.п. Мумры по реке Бахтемир мимо н.п. Сергиевка и Трудфронт. Путь является судовым ходом и длиннее основного варианта по реке Ямная на 2 км. Данным запасным вариантом группа воспользовалась, чтобы забрать седьмого участника похода у н.п. Троицкий. К реке Ямная можно добраться только на пароме, что крайне неудобно и сложно реализовать, а вдоль реки Бахтемир проходит автодорога Р-215 из Астрахани в Дагестан.

– **25 июля.** Вынужденная дневка на острове Морской Иван-Караул. Из-за сгонного северо-западного ветра сильно упал уровень воды в мелководной части северного Каспия, что не позволило нам двигаться по маршруту.

– **30 июля.** Сильные шторм и встречный ветер вынудили нас «выброситься» на берег у н.п. Новотеречное, не дойдя до планируемого места ночевки 8,5 км.

– **03 августа.** Для встреч с представителями Федерации парусного спорта респ. Дагестан, Дагестанского отделения РГО, республиканского телевидения место ночевки сделали не на северной окраине Махачкалы, а на южной.

– **05 августа.** Организованная при взаимодействии Счетных палат Ульяновска и Дагестана экскурсия в горные районы Дагестана.

– **08 августа.** Сдвиг места ночевки на 4,5 км ближе к Дербенту ради торжественной встречи экспедиции 9 августа представителями местной администрации и телевидения.

2.6. График движения

Таблица 4. График движения, пройденные расстояния и препятствия

Дата	Дни пути	Участки перехода		Км	Способы передвижения	Препятствия
20.07	1	г. Астрахань, устье реки Кривая Болда (Стапель)	о. Ильинский	18,4	сплав	мосты, активное судоходство
21.07	2	о. Ильинский	н.п. Сергиевка	44,1	сплав	паромные переправы, активное судоходство, шторм
22.07	3	н.п. Сергиевка	Волго-Каспийский морской канал (96-й км, пр. 10-я рытая)	54	сплав	паромные переправы, активное судоходство, шторм
23.07	4	Волго-Каспийский морской канал (96-й км, пр. 10-я рытая)	Волго-Каспийский канал (134-й км)	37,9	сплав	активное судоходство, встречно-боковой ветер, шторм
24.07	5	Волго-Каспийский канал (134-й км)	о. Иван-Караул	26,6	сплав	мели, водоросли, шторм
25.07	6	Дневка	о. Иван-Караул	-	пешком	
26.07	7	о. Иван-Караул	о. Морская Чапура	45,6	сплав	мели, шторм, боковой ветер
27.07	8	о. Морская Чапура	Кизлярский залив	36,8	сплав	шторм, мели, встречно-боковой ветер
28.07	9	Кизлярский залив	м. Брянская коса (канал)	34,8	сплав	мели, шторм
29.07	10	м. Брянская коса (канал)	м. Суюткина коса	35	сплав	мели, встречно-боковой ветер, шторм
30.07	11	м. Суюткина коса	н.п. Новотеречное	24,9	сплав	шторм, мели, встречный ветер
31.07	12	н.п. Новотеречное	о. Чечень	39,7	сплав	мели, встречно-боковой ветер, шторм
01.08	13	о. Чечень	устье реки Терек	55,4	сплав	шторм, встречно-боковой ветер, мели,
02.08	14	устье реки Терек	устье реки Сулак	46	сплав	шторм, встречно-боковой ветер, мели
03.08	15	устье реки Сулак	г. Махачкала	39,1	сплав	шторм, встречно-боковой ветер
04.08	16	г. Махачкала	г. Каспийск	12,2	сплав	встречно-боковой ветер
05.08	17	Дневка. Экскурсия в горный Дагестан	Салтынская пещера, аул Гуниб, Сулакский каньон	-	авто	
06.08	18	г. Каспийск	г. Избербаш	42,5	сплав	шторм, встречно-боковой ветер
07.08	19	г. Избербаш	Новокаякент	22,8	сплав	шторм, встречно-боковой ветер
08.08	20	Новокаякент	им. Мичурина (Андреевка)	37,8	сплав	шторм, встречно-боковой ветер
09.08	21	им. Мичурина (Андреевка)	г. Дербент (Антистапель)	6,4	сплав	

Итого активным способом передвижения – **660 км.**

2.7. Техническое описание прохождения группой маршрута

18 июля в 9 часов утра выехали на автомобиле Lada Largus с Верхней Террасы Ульяновска. Забирали участников с Ленинского и Железнодорожного районов города (Фото 0). Ночевали в гостинице Камышина. 19 июля в 15 часов приехали на места смены этапов экспедиции – левый берег Волги выше устья реки Кривая Болда (Координаты: N46°23'58.0059" E48°02'22.7954"). Ездили в Пограничное управление Астраханской области и республики Калмыкия для решения вопросов по проведению экспедиции. Приезжало местное телевидения для съемок репортажа об экспедиции. Рядом стоит детская группа из Ханты-Мансийска.



Фото 0 – Выезд группы из Ульяновска

20.07.2021		День 1
г. Астрахань, устье реки Кривая Болда – остров Ильинский		
ясно, 38°C (54 °C), штиль	ясно, 40°C (46°C), 3 2м/с	ясно, 30°C (36°C), Ю 1мс
18,4 км		

С утра принимали снаряжение от предыдущего этапа, собирались. Ночью было жарко спать, с утра уже ярко солнце и пекло, на песок голыми ногами не наступить. Посетили построение воспитанников союза морских пехотинцев ХМАО. Проводили группу второго этапа домой (Фото 1). Встретились с представителем ГИМС г. Астрахани.



Фото 1 – Смена экипажей экспедиции в г. Астрахань (р. Волга)

В 11:30 встали на воду. Река широкая (Фото 2), присутствует хорошее течение 0,3 м/с, активное судоходство. Жара 45 градусов, к ней мы еще не привыкли. Пот заливает глаза, постоянно хочется пить.



Фото 2 – Характер реки Волга в месте старта

Шли за пределами судового хода. Прошли по рукаву Трусовский под Новым мостом слева от острова Городской. Перед вторым мостом (Старый мост) быстро пересекли фарватер к правому берегу под углом близким к прямому, как предписывают правила судоходства. Встали в 13:00 на обед в проливе Серебряная воложка перед мостом на острове Заячий (N46°19'33.9419" E47°58'23.7510"). Руководитель сходил в Морской спасательно-координационный центр (МСКЦ) для согласования действий экспедиции с ними. В 15:30 встали на маршрут. Через час хода руководителю поступил звонок от сотрудника ГИМС с требованием остановиться и явиться в Главное управление МЧС Астраханской области. В 17:00 он прибыл к нам на катере и забрал руководителя в ГУ к начальнику отдела по безопасности людей на водных объектах без объяснения причин. В 19:30 они вернулись на катере, руководитель на ходу пересел в катамаран.

В 20:00 зачалились в начале острова Ильинский на левом берегу Ильинской воложки (N46°15'40.6051" E47°56'06.1699"). Бесплезная поездка в МЧС явилась причиной отставания от графика на 9,5 км.

Препятствия за день: мосты, активное судоходство.

Пройдено за ходовой день 18,4 км.

21.07.2021	День 2	
остров Ильинский – Сергиевка		
ясно, 39°С (48 °С), ЮВ, 3 м/с	ясно, 39°С (43°С), ЮВ 4м/с	30°С (31°С), СЗ 1мс
44,1 км		

С утра ясно и безветренно (Фото 3). В 9 часов встали на воду. После н.п. Ильинка ушли вправо по реке Бахтемир. Река Бахтемир – самый правый рукав Волги. Скорость течения согласно картам Генштаба 0,3 м/с. По реке идет судовый ход.

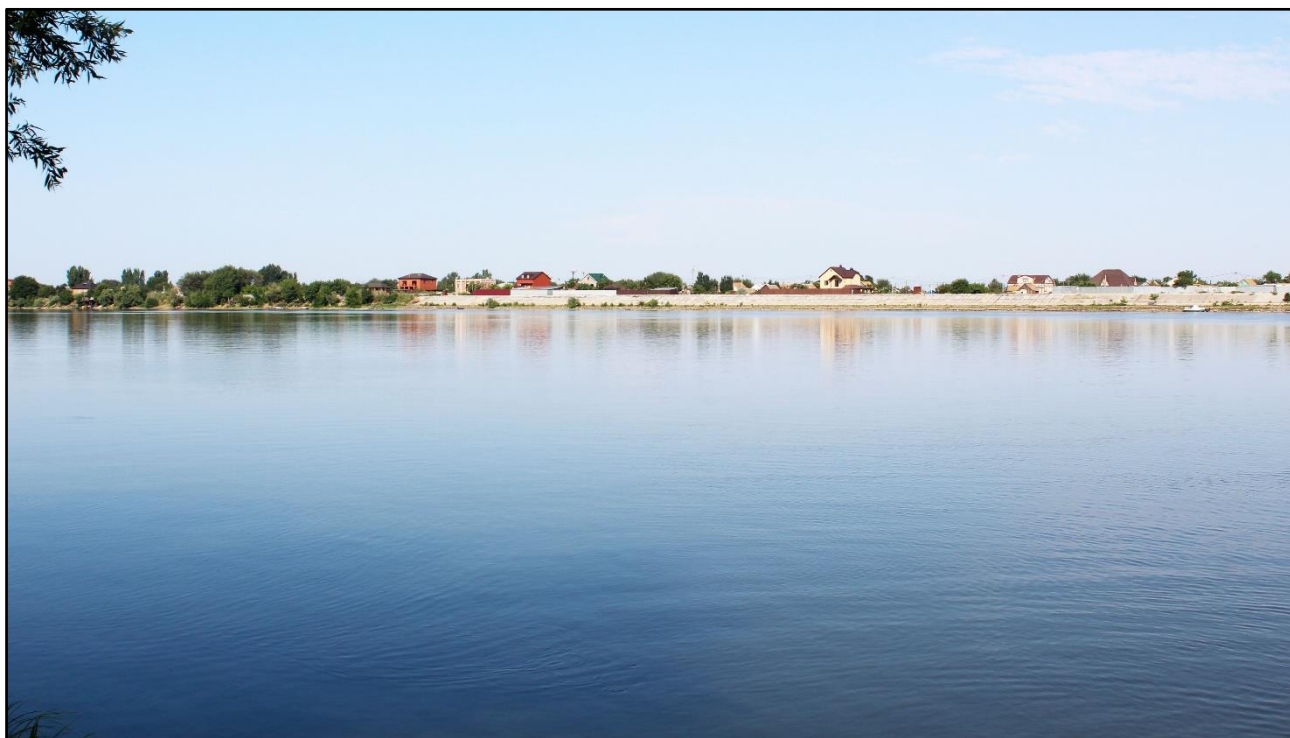


Фото 3 – Река Волга утром в месте ночевки 20 июля

У пгт. Красные Баррикады, на левом берегу, знак нулевого километра ВКМСК (Фото 4), именно здесь начинается отчет протяженности канала. Длина канала – 188 км.

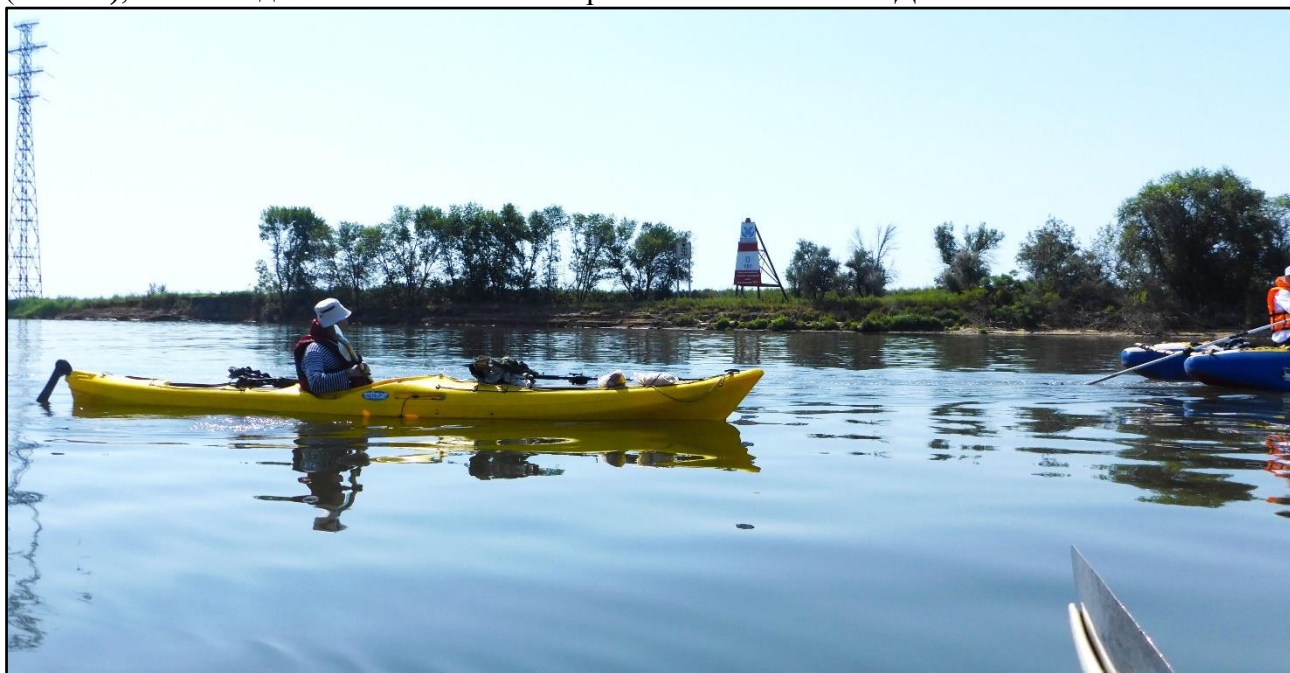


Фото 4 – Начало ВКМСК у села Красные баррикады

В 10.50 зачалились ниже пгт. Красные Баррикады (N46°11'27.9437" E47°51'14.3145") для встречи с ГИМС Икрянинского района. Инспекторы ГИМС провели нам инструктаж, дали дельные советы. Сделали обед. Друг Геннадия Лысиков Александр привез нам продуктов и якорь для катамарана. Этот якорь нам много раз пригождался потом, и мы с огромной благодарностью вспоминали Александра. В 14:00 встали на воду. После обеда все время шли при встречном ветре (Фото 5). Прошли мимо населенных пунктов Бахтемир, Икряное, Ямное, паромную переправу Маячное.



Фото 5 – Движение по реке Бахтемир

В селе Троицкий к нам присоединился седьмой участник, житель Астрахани Максим Иванов, его на машине привез друг. Чтобы забрать его нам пришлось воспользоваться запасным маршрутом по реке Бахтемир. Этот путь длиннее пути по протоке Ямная на 2 км, но к реке близко подходит автомобильная дорога. В 20:00 встали на ночевку (*Фото 6*) на левом берегу Бахтемира между н.п. Троицкое и н.п. Сергиевка (N45°58'26.7024" E47°38'03.6546").



Фото 6 – Стоянка на реке Бахтемир 21 июля

Препятствия за день: паромные переправы, активное судоходство, встречный ветер, шторм 1 балл.

Пройдено за ходовой день 44,1 км.

22.07.2021

День 3

Сергиевка – ВКМСК, 96-й км (10-я огневка)

ясно, 37°C (46 °C), ЮВ 3 м/с

ясно, 38°C (43°C), ЮВ 4м/с

пыльная буря, 27°C (30°C),
СЗ 5-11 м/с (14 м/с)

54 км

Ночью судоходство по реке более активное (Фото 7). Огромные танкеры, баржи гоняют вверх и вниз по реке.

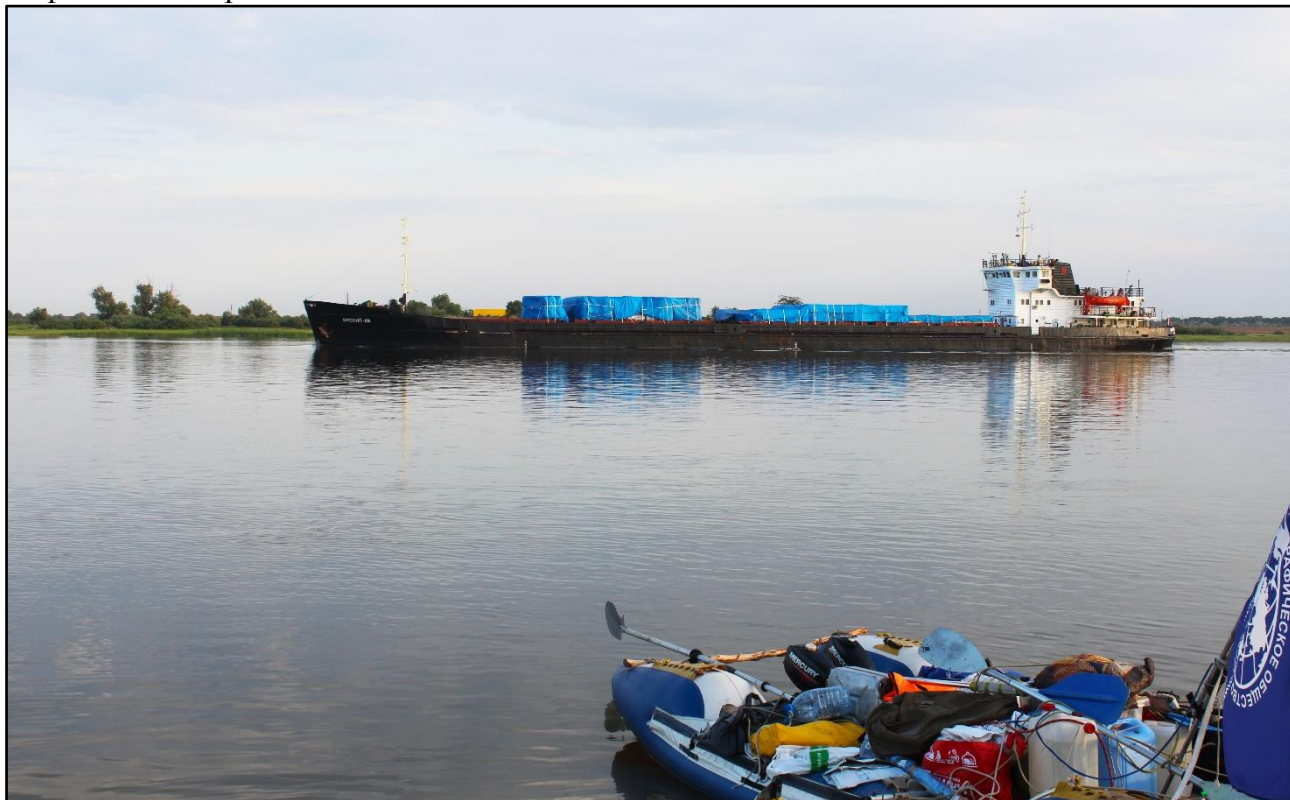


Фото 7 – Движение судов по ВКМСК

Встали на воду в 8:50. Течение в Бахтемире быстрое, река широкая. У н.п. Трудфронт паромная переправа (Фото 8). Встречный ветер, встречаем много судов, больших и малых. (Фото 9).



Фото 8 – Паромная переправа «Трудфронт»

У Ниновки недолгий отдых на берегу. У н.п. Федоровка с Бахтемира ушли на протоку Талыча. Бахтемир идет вправо, к морскому торговому порту Оля. По протоке вышли на реку Ямная.



Фото 9 – По реке Бахтемир

В н.п. Житное набрали у местного жителя питьевую воду. Зашли в протоку Бакланью на обед (N45°48'05.7244" E47°40'29.5814"). Протока живописная, метров пять в ширину, растут камыши и лотосы (Фото 10). В конце протоки АЗС.



Фото 10 – Протока Бакланья

Обедали с 13:00 до 15:00, в верх по течению протоки вышли на основное русло. МСКЦ прислал штормовое предупреждение. В виду встречного ветра и штормового предупреждения решили идти по узким протокам (высокий тростник по берегам защищал от ветра). В широком

Волго-Каспийском канале могли подняться высокие волны. На стрелке рек Старая Волга и Ба-кланья свернули с судового хода влево, на Старую Волгу.

После этого шли по Старой Волге, ерику Жеребачий (Фото 11). Прошли мимо дачи Сердюкова (по словам местных жителей) на острове Жеребачий. Затем протоке Зюдева и далее по протоке 10-я рытая вышли в Волго-Каспийский морской судоходный канал (ВКМСК). На всем этом участке длиной в 28 км от Мумры до канала возможно пристать к берегу лишь в 3-4 местах – одни заросли тростника и лотоса. В 20.30, наверстав отставание, уже в полутьме встали в планируемом месте ночевки на тони * «10-я огневка» **, это 96-й километр ВКМСК (N45°34'18.9217" E47°44'13.2770").

На этом месте стоит дом, сараи, столы, цистерна, различные механизмы, сети, растут тополя. Через 20 минут поднялся сильный северо-западный ветер, который немного стих в течении получаса. Очень много комаров. Стало прохладно. К утру ветер полностью стих.



Фото 11 – По ерику Жеребачему вдоль тростников

Препятствия за день: паромные переправы, активное судоходство, водоросли, встречный ветер, шторм 1 балл.

Пройдено за ходовой день 54 км.

23.07.2021		День 4
96-й км ВКМСК (10-я огневка) – 134-й км ВКМСК		
пасмурно, 33°C (37 °C), СЗ 4 м/с	ясно, 30°C (37°C), З 4 м/с	пыльная буря, 27°C (31°C), СЗ 6-12 мс
37,9 км		

Утром тихо и пасмурно. 25 градусов. К 9 часам начал подниматься юго-западный ветер. На катере подъехали сотрудники ПУ ФСБ с проверкой.

В 10.00 встали на воду. Шли вдоль левого берега вне судового хода (Фото 12).

* Тоня – участок на берегу реки, где ловят рыбу и живут рыбаки; удобное место на реке или на побережье озера.

** Огневка – пост на берегу, указывающий путь уходящим в море рыбакам



Фото 12 – Движение по ВКМСК

Через 4 км пристали к дебаркадеру для проверки нас пограничниками. После сразу пересекли канал к правому берегу чтобы уйти под высокие тростники от бокового западного ветра. Около 12 часов встали на отдых на песчаной отмели у 14-й жилки (Фото 13).



Фото 13 – Привал у 14-й жилки

Потом также двигались вдоль правого берега, который немного прикрывал нас от ветра (Фото 14).



Фото 14 – Движение по ВКМСК

В районе острова Искусственный хотели встать на обед на тоне (15-й пост рыбоохраны), но мужчина, который нас встретил нам не разрешил останавливаться в этом месте, хоть и прекрасно понимал, что мест для высадки на берег в окрестности нет. Почему он так поступил мы не определили. Через 2 километра нашли участок суши на небольшом песчаном мысе на правой стороне ВКМСК (N45°22'02.1346" E47°46'21.8586") перед 120-м километром (Фото 15) и в 14.30 встали на обед. В 15:40 ушли с обеда.



Фото 15 – Место обеда в ВКМСК

После обеда ветер стал сильнее, поднимал волны (Фото 16) и замедлил скорость нашего продвижения.



Фото 16 – Движение по ВКМСК

В 18:00 пересекли канал к левому берегу и встали на 134 км ВКМСК (N45°14'22.8150" E47°44'09.0214") не доходя до дебаркадера ПУ ФСБ около 1 км. Это место отвалов грунта при дноуглубительных работах (Фото 17). Работы проводились недавно, поэтому место не успело обрасти тростником. В низинах грунт тонул под весом человека, а из ямок просачивалась вода. Около 19 часов поднялся сильный северо-западный ветер, принес пыльную бурю. Ранее было предупреждение МСКЦ о возможном усилении СЗ ветра.



Фото 17 – Место ночевки в ВКМСК

Препятствия за день: активное судоходство, встречно-боковой ветер, шторм 1 балл. Пройдено за ходовое время **37,9** км.

24.07.2021

День 5

134-й км, ВКМСК – остров Морской Иван-Караул

ясно, 31°C (42 °C), СВ 4 м/с

ясно, 32°C (36°C), СЗ 4 м/с

ясно, 26°C (31°C), ЮВ 1 м/с

26,6 км

Ночью сильный ветер задул песок в палатки, засыпало вещи. Утром ветер стих, положили окуней и жерехов (*Фото 18*).



Фото 18 – Рыбалка в канале

Встали на воду в 9.05. В 9.40 отметились у пограничников, набрали 50 литров воды. В районе 137 км велись дноуглубительные работы (*Фото 19*). Специальные суда выбирают грунт со дна канала и при помощи плавучего пульпопровода перегоняют на берега, образуя отвалы. Вся эта система преграждает канал на половину.



Фото 19 – Суда, проводящие углубление канала

В 10.00 начали движение от протоки в ВКК (139-й км) в сторону острова Морской Иван-Караул. Длина открытого участка 19,5 км, остров, естественно не видно, пришлось ориентироваться по компасу. В протоке мелко для катамарана, но пройти можно. На участке около 1,5 км от канала периодически тянули и толкали катамаран, так как лопасти мотора задевали дно (*Фото 20*). Вода местами чуть выше щиколотки. Мы знали, что Северный Каспий мелководный, но не ожидали что настолько.



Фото 20 – Буксировка катамарана на мелководье

Ветер северо-западный. Примерно в середине пути снова небольшой участок отмели, опять тянули катамаран. Местами плотные заросли водорослей (*Фото 21*). Показалась часовня и башни на острове Морской Иван-Караул, стало проще держать курс.



Фото 21 – Водоросли на мелководье Каспийского моря

В 15 часов подошли к отмели Иван-Караул. Начался настолько мелкий участок, что не проходил даже каяк. Перекладывали вещи с катамарана в каяки и волочили их по тине. Волоком, в несколько ходок, прошли 2 км (Фото 22). Дно в ракушках, царапает ноги. Ближе к входу в канал острова дно вязкое в черной тине, проваливаешься по пояс. Перед входом в канал стоят заброшенные суда – теплоход и земснаряд (Фото 23).



Фото 22 – Волок судов к острову Морской Иван-Караул



Фото 23 – Зброшенныя суда у острова Морской Иван-Караул

В 16:00 зашли в канал на острове и встали около трех заброшенных кирпичных домов с мансардой (N45°10'17.9212" E47°28'16.6719") (Фото 24).



Фото 24 – Дома на острове

После ужина сходили на катамаране посмотреть действующую часовню Пророка Илии (см. раздел 2.9) и останки недостроенных сооружений на острове (Фото 25). Когда здесь было много людей и кипела работа. Здесь бытовки, генератор, спутниковая антенна, матрасы, одежда, обувь, бетономешалки, брошенные стройматериалы и многое другое.



Фото 25 – На острове Морской Иван-Караул

Участки суши на острове только вдоль искусственных каналов. Весь остров — это отмель со сплошными зарослями тростника. На суше растет лох. Около трех домов нашли яблоню. В комнате одного дома организована буддистская молельная комната — она самая чистая и ухоженная, в остальных комнатах царит беспорядок, валяются бутылки, коробки, одежда,

обувь. На кроватях лежат матрацы, одеяла, спальные мешки. На столах грязная посуда, остатки еды, заплесневелые буханки хлеба. Дома активно используются, видимо калмыцкими рыбаками. Третий дом был закрыт на замок. На острове недостроенная навигационная вышка, две части штатно установлены на фундамент, еще три части лежат на суше и одна стоит вертикально. С нее мы осуществляли свои звонки и наблюдали за состоянием моря. На недостроенную вышку кто-то ради шутки установил чучело человека в военной одежде – из далека очень похоже на часового.

Погода утром пасмурная, северо-западный ветер. Днем солнечно и жарко, северо-западный ветер. Вечером ясно, слабый ветер. Вода под вечер немного прибывала.

Препятствия: встречно-боковой ветер, мелководье, водоросли, шторм 1 балл.

Пройдено за ходовое время **37,9** км.

25.07.2021		День 6
остров Морской Иван-Караул (днёвка)		
ясно, 32°C (40 °C), С 2 м/с	ясно, 32°C (34°C), ЮВ 7-10 м/с	ясно, 24°C (27°C), СВ 2м/с
-		

С утра северный ветер. Вода упала ниже вечернего уровня. Исследовали протоку в восточном конце канала – прохода нет. Сидим и ждем воды, нагонного ветра.

Перед обедом сходили в северную часть острова посмотреть заброшенные теплоход и земснаряд*. Переплыли канал на катамаране, пролезли через высокие плотные тростниковые заросли к судам (*Фото 26*). На борт поднимались по упавшей стреле земснаряда.



Фото 26 – Заброшенные суда в северной части острова

Побродили по судам, восстановлению они не подлежат и значит, будут стоять здесь вечно. Что-то разграблено, что-то сгнило, нижние отсеки затоплены. Постарались и любители рушить то, что не охраняется. Судя по табличке, теплоход – это Икорный пункт «957-М» строительный №16, 1976 года постройки (*Фото 27*), а второй земснаряд (*Фото 28*) инв № 0009848. Теплоход около 40 метров в длину. Все это покрыто толстым белым налетом – результатом жизнедеятельности чаек и бакланов. На теплоходе нашли ароматизатор воздуха с маркировкой даты производства на баллоне 05.03.2010. На столах стоят кружки, тарелки, разбросаны подушки, матрацы, одеяла. Внутренняя обшивка теплохода везде содрана, как будто кто-то что-то искал.

* Земснаряд — судно технического флота, предназначенное для производства дноуглубительных работ и добычи нерудных строительных материалов.

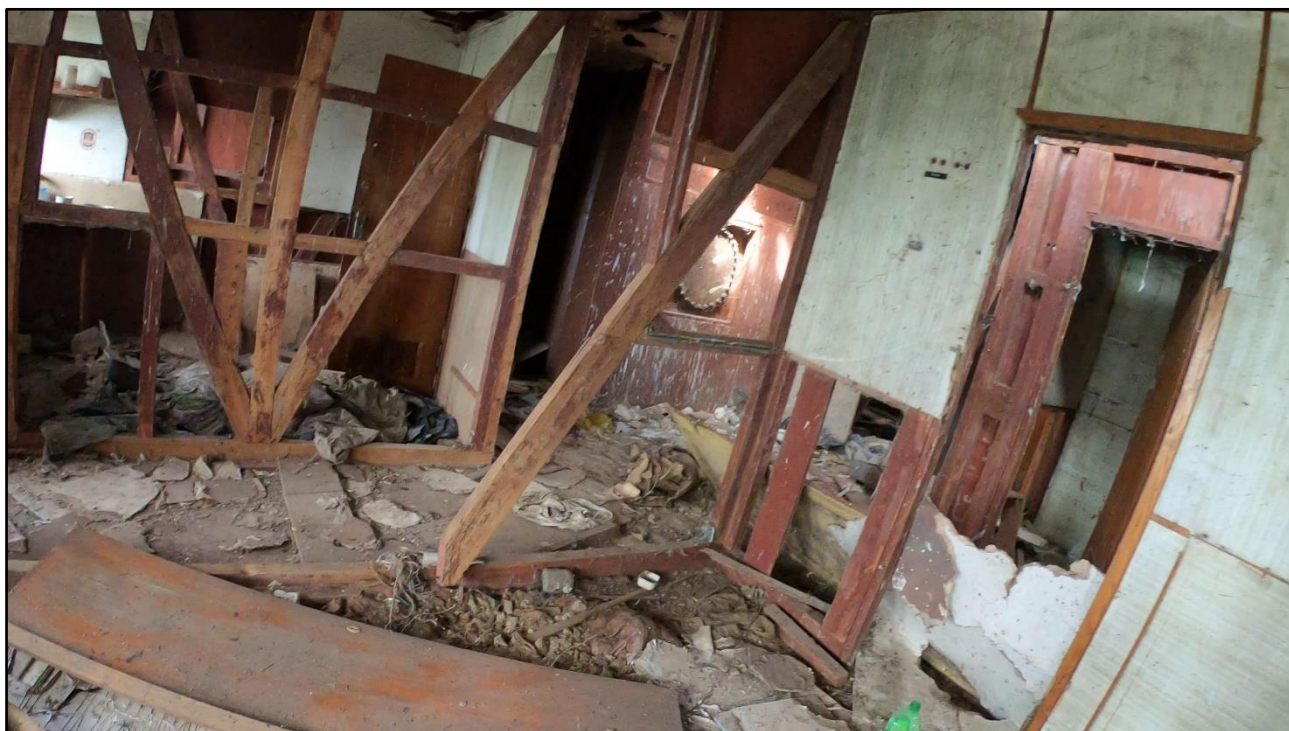


Фото 27 – Внутри заброшенного судна



Фото 28 – Механизмы земснаряда

Потом обедали, вода не поднималась. Решили в этот день уже никуда не идти. Занимались ревизией продуктов, сушкой вещей, починкой снаряжения.

Вечером ветер сменился на северо-восточный, восточный и вода начала прибывать. Узнав прогноз погоды решили встать в 5 утра и выдвигаться в сторону острова Морская Чапура, где по заверению инспектора ГИМС из Лагани должен быть небольшой участок суши на восточном берегу.

26.07.2021

День 7

остров Морской Иван-Караул – остров Морская Чапура

45,6 км

Утром сильный северный ветер. Это означало, что вода начнет уходить. В спешке собрали все вещи, вскипятили чай. В 6 утра уже встали на воду. После выхода из канала ушли вправо (на северо-восток) и начали тащить катамаран (*Фото 29*). В поисках глубины пришлось уйти намного севернее острова, левее колока*. Но рельеф дна горизонтальный – глубже не стало. Протащили около 1,5 км. Потом шли восточнее острова примерно в километре.



Фото 29 – Проводка катамарана на мелководье у острова Морской Иван-Караул

В 9.00 прошли отмель и перекусили бутербродами с салом и сыром. Попили холодный чай с конфетами. Примерно в 10 часов северо-восточный ветер начал усиливаться (*Фото 30*). Начался шторм. Из-за малой глубины волны короткие и крутые, образуют толчею. Даже невысокие волны захлестывали каяк.



Фото 30 – Волнение моря

Боролись со штормом до 15:00, периодически держась за катамаран, дошли до прикрытия острова Морская Чапура. Но из-за сильного восточного ветра идти к восточному берегу (где должен быть участок суши) мы не решились. Ушли к западному берегу, так остров защищал нас от штормовых волн.

* Колок – поросшая камышом мель в море; пучок растущего из воды камыша.

В 15:20 нашли небольшой участок суши с севшими на мель небольшими кораблями (N44°51'33.5505" E47°18'10.3028"). Нам крупно повезло – мы увидели среди высоких тростниковых зарослей верхушку деревянного суденышка рыбаков. Судно было прибито к ракушечной отмели, не подлежало восстановлению, судя по следам жизни (посуда, бутылки с водой, остатки продуктов) использовалось рыбаками для ночевки. Рядом в глубине зарослей было другое судно, железное старое, сгнившее (*Фото 31*). Рядом с этим судном был небольшой участок наносов ракушечника, здесь мы смогли поставить все свои палатки. Ужин готовили на газовых горелках. С рубки судна сносно ловила сотовая связь (МТС). Позже увидели раму от тракторного железного прицепа. Как прицеп оказался на острове непонятно.



Фото 31 – Место ночевки 27 июля

Препятствия за день: мелководье, боковой ветер, шторм 2+ балла.
Пройдено за ходовое время **45,6 км**.

27.07.2021	День 8
остров Морская Чапура – Кизлярский залив	
36,8 км	

Ночью ветер не успокоился, периодически дул порывами. Прошел слабый короткий дождь. Планы выйти в пять утра не сбылись, вода сильно прибыла и практически доходила до наших палаток. К судам в тростниках выбирались по колено в воде.

Встали на воду около 8 часов. Прошли 9 км с западной стороны острова до его конца, остров с высокими зарослями тростника защищал нас от юго-восточного ветра. Так как обеда в этот день не будет, в конце острова сделали перекус на воде у тростниковых зарослей и начали пересекать пространство между островом и коренным берегом, по направлению к Даргинскому заливу. За пределами острова сильный ветер и шторм (*Фото 32*). Пока мы шли ветер менялся от юго-восточного до северного. Когда пересекли пролив и пошли по направлению к Даргинскому заливу ветер задул в спину. В начале Даргинского залива зашли в залив в тростниковых зарослях, чтобы отдохнуть от непрерывной борьбы со штормом на участке в 16 км. В зарослях не было ветра и волн. Не выходя из каяков перекусили хлебом и колбасой – возможности выйти на берег, естественно, не было. Глубина около метра, на дне вязкая черная вонючая тина.

Сотовая связь не ловила. Попытались связаться с инспекторами Дагестанского заповедника по спутниковой связи. По договоренности с руководством заповедника они готовы были

принять нас у себя на кордоне «Морской» в устье Кумы. Но до этого кордона идти 18 км по Даргинскому заливу. Один не брал трубку, с другим так и не получилось толком поговорить из-за плохого качества по спутниковой связи (у него на кордоне плохо ловила сотовая связь).



Фото 32 – Шторм 27 июля



Фото 33 – Убежище от шторма в заливе среди тростников

Решили идти до севшего на мель в 1995 году судна в Кизлярском заливе рядом с островом Морской Бирючок, до него 10 км. Около этого судна снова прошли мель. Штормит, зачалились к пробойне правого борта (Фото 34). Судно в ужасном состоянии, стоит на мели с креном на правый борт (N44°38'33.7653" E47°03'58.9244"). Металл сгнил так, что полы проваливались под весом человека (Фото 35). Каяки занесли на палубу, катамаран заякорили на оттяжках в пяти метрах от судна, чтобы его не било о борт. Заделали тентом дыру в левом

борту судна, ветер пронизывал насквозь. Ужин приготовили на газовых горелках. Удалось поставить три палатки. Это судно местные жители называют «корабль военного назначения». Когда-то оно было переоборудовано в гражданское судно. О «военном прошлом» говорит и звезда в носовой части корабля. Корабль стал нашим пристанищем среди болота, тростниковых зарослей и шторма. Ветер начал стихать. На спутниковый телефон нам дозвонились пограничники.

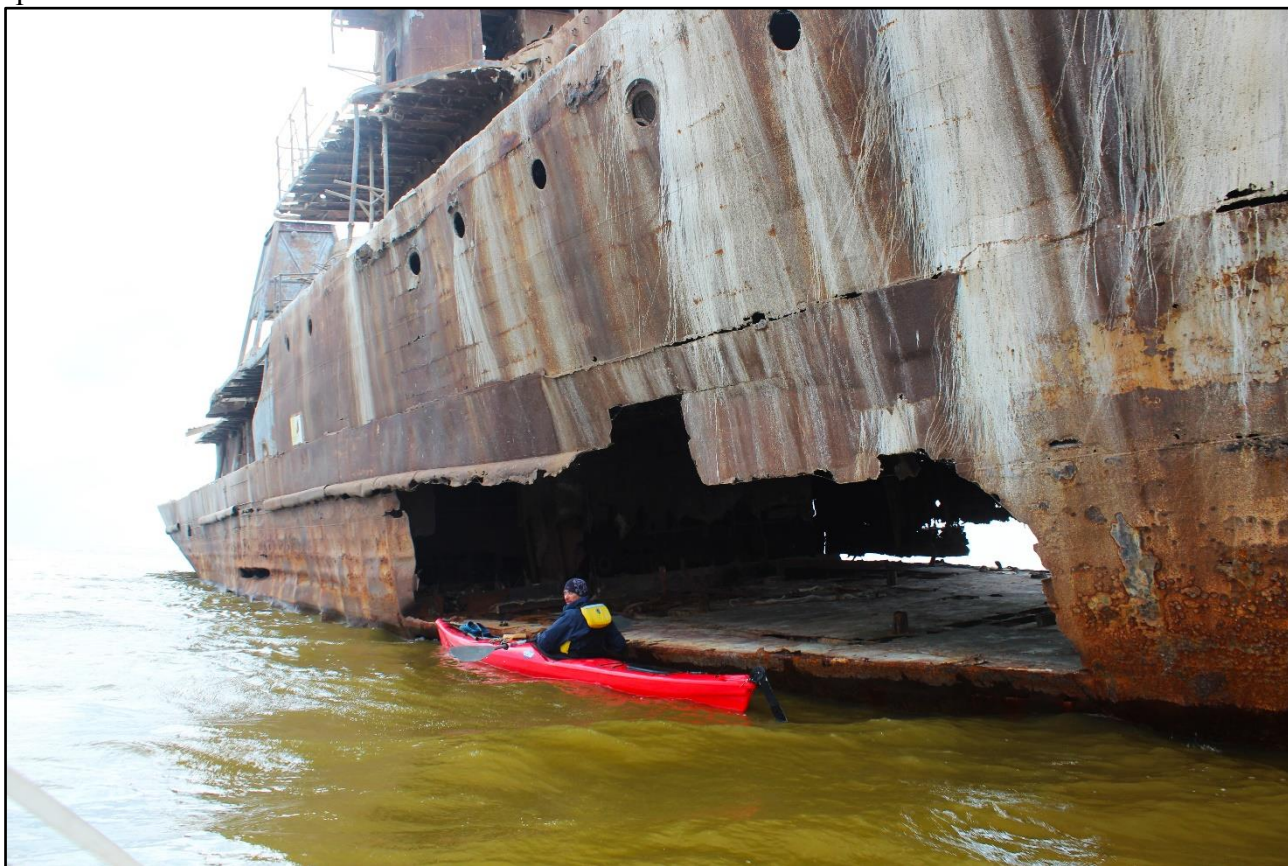


Фото 34 – Наше пристанище 27 июля



Фото 35 – Состояние судна изнутри

Препятствия за день: мелководье, встречно-боковой ветер, шторм 2 балла.
Пройдено за ходовое время **36,8** км.

28.07.2021

День 9

Кизлярский залив – мыс Брянская коса (канал)

пасмурно, 20°C (23 °C), 3 2 м/с

ясно, 22°C (28°C), 3 4 м/с

ясно, 20°C (22°C)

34,8 км

Ночью слышались разные жуткие звуки, было чувство что корабль разваливается. Встали в 5:20 Раньше вставать было опасно от того-что темно и опасно передвигаться по сгнившему кораблю.

За ночь вода сильно ушла, у корабля образовалась отмель (*Фото 36*). Вода сильно ушла. В 7:30 встали на воду. Шторма нет, слабый ветер. Около часа (3,5 км) тащили суда по мели курсом на остров Нордовый (*Фото 37, 38*). До него 20 км, ориентиров нет. Вскоре усилился ветер, поднимая волнение. На острове Нордовый планировали найти сушу и пообедать, но на подходах к нему снова островная отмель, делали перекус прямо на воде. Ветер стих.



Фото 36 – Отмель у корабля



Фото 37 – Волок катамарана



Фото 38 – Буксировка каяка-двойки

После перекуса ушли курсом на вход в канал к рыболовецкому колхозу «Волна Революции» (ориентир – вышка погрануправления), идти 11 км. Ветер, наконец, стих. У берега снова отмель. Долго искали вход в канал, пока из него не вышли два катера с рыбаками. У кромки тростника он совсем узкий и не заметен с воды. Рыбаки, выйдя из канала, двигались вплотную к кромке тростника, по их пути мы завели катамаран в канал. Канал местами уже длины весла, что нельзя грести в полную силу. Вода грязная, черного цвета, слева и справа высокий тростник (Фото 39).



Фото 39 – Заход в канал на Брянской косе

Около 16:00 встали у причалов рыбоприемного пункта «Волна Революции». У этого причала в 2018 году Максим Иванов был вынужден закончить свой поход по северному Каспию. В колонке набрали солоноватой воды с желтым оттенком. Максим, Аня и Макс уехали с Виталием (друг Максима) в Брянск для покупки бензина и арбуза. А мы перегнали суда на базу отдыха Виталия, поставили палатки (N44°22'10.2998" E47°00'06.4438"). Отдыхающие рыбаки из Чечни Муса и Иса приготовили нам уху и пожарили рыбу. Вечером общаемся с ними

и другими отдыхающими на кухне. Остальные рыбаки тоже из соседних кавказских республик, частые гости Виталия. Вода снова начала убывать.

Препятствия за день: мелководье, шторм 1 балл.

Пройдено за ходовое время **34,8** км.

29.07.2021

День 10

мыс Брянская коса (канал) – мыс Суюткина коса

ясно, 25°C (38 °C)

ясно, 31°C (32°C)

ясно, 29°C (30°C)

35 км

Поздний подъем, медленно собирались. С проверкой к нам пришел пограничник – их погранзастава в километре от сюда. Долго прощались с рыбаками, уговаривали еще остаться. На воду встали в 10:10. Вода ушла еще больше. Целый час выбирались из канала (*Фото 40*) и проходили береговую отмель. После выхода из канала снова пришлось волочить катамаран и каяки около 500 метров (*Фото 41*). Затем из-за мелководья все время шли в полтора километрах от берега. В воде плещутся косяки крупной рыбы, вода как будто кипит. Приходится обходить многометровые рыболовные сетки. Задул северо-западный ветер. Около села Новый Чечень встали на песчаной отмели на обед (N44°15'44.6291" E47°05'38.7253"), катамаран оставили, заякорив на бровке. До коренного берега больше километра отмели и осушки*, поэтому обед готовили прямо на отмели на газовых горелках (*Фото 42*), закрыв их от ветра. Вода прибывала пока мы обедали.

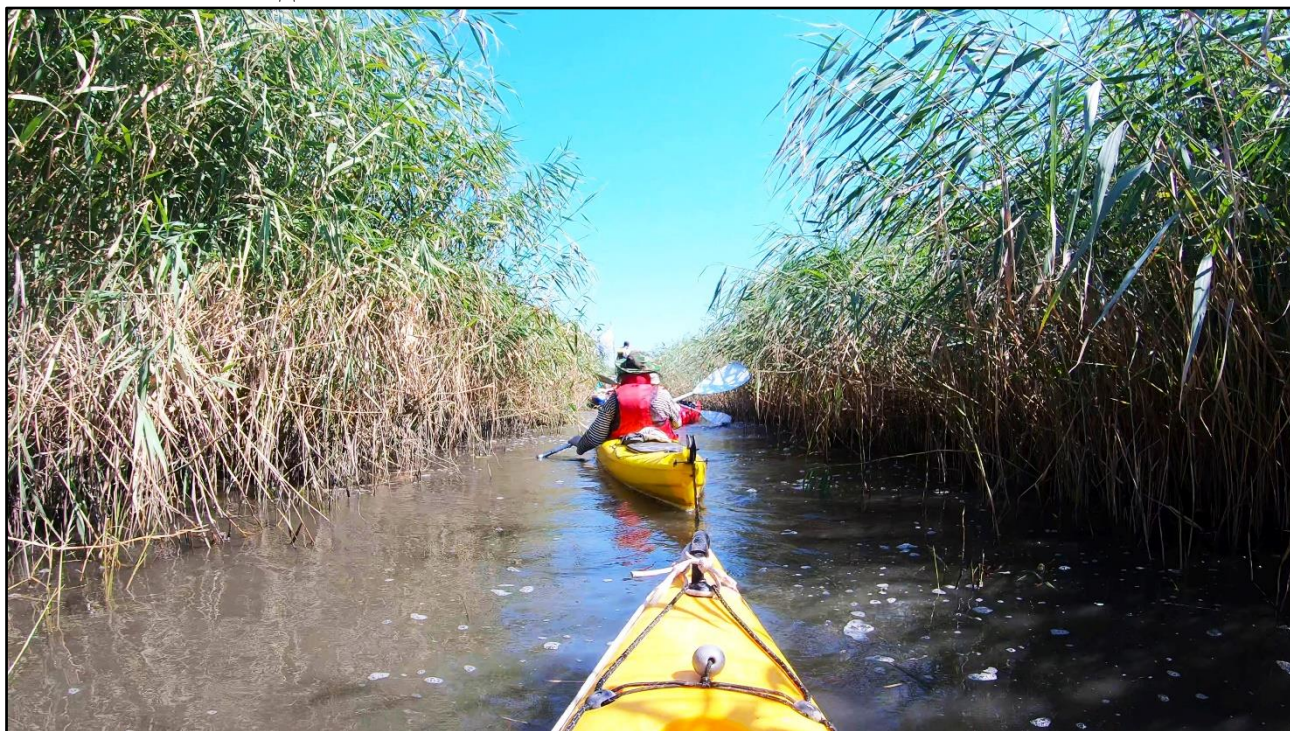


Фото 40 – Выход по каналу в море

* Осушка – обсыхающая при малой воде полоса морского дна, непосредственно примыкающая к морю.



Фото 41 – Волок судов у мыса Брянская коса



Фото 42 – Обед у села Новый Чечень

После обеда шли против ветра курсом на мыс Суюткина Коса. Высокие волны с пенными гребнями. Мыс низменный, обходили далеко от берега из-за протяженных отмелей. И только около 20:45 встали на стоянку около села Суюткино. Оставили суда в воде заякорив на бровке-отмели. Ночевали на широкой песчаной отмели – осушке (Фото 43) ($N44^{\circ}11'43.1761''$ $E47^{\circ}14'54.8541''$). Местные рыбаки ездят на мотоциклах с люлькой, сетки ставят на мелководье. Они их проверяют, передвигаясь пешком по дну и толкая впереди себя лодку. Весь день в воде много длинных сетей. Ловит МТС. Готовили на газовых горелках.



Фото 43 – Стоянка на осушке на мысе Суюткина коса

Препятствия за день: мелководье, встречно-боковой ветер, шторм 2 балла.
Пройдено за ходовое время 35 км.

30.07.2021		День 11
мыс Суюткина коса – Новотеречное		
ясно, 33°C (35 °C)	ясно, 32°C (36°C), СВ 8-12 м/с	ясно, 22°C (24°C)
24,9 км		

Подъем в 5:10. Ветер северо-восточный. С утра связи никакой нет.

Со спутника удалось недолго поговорить с МСКЦ, связь прервалась. Они перезвонили, по прогнозу штормового предупреждения нет.

В 8 часов встали на воду, взяли курс на остров Чечень. Через час задул восточный ветер, встречный для нас, вскоре он еще усилился. Катамараном зацепились за сети, распутались. Наша скорость сильно упала, а волны стали высокими (*Фото 44*). Понимая, что в такой ситуации мы не дойдем до острова, мы свернули к берегу, к н.п. Новотеречное. При таком курсе ветер был боковым и волны заливали суда.



Фото 44 – Движение в шторм 30 августа

Периодически держась за катамаран и восстанавливая силы, дотащились до берега. У берега винты мотора запутались в сетях, в шторм их тяжело заметить – срезали ножом веревки, доволокли катамаран по мелководью. В прибойных волнах перевернулся каяк-одиночка и благополучно выбрался на берег. В 14:00 выбросились на берег (N44°01'31.2092" E47°20'45.6612"). Это был самый сильный шторм за прошедшие дни похода – учитывая все события нам пришлось в этот день нелегко.



Фото 45 – Место стоянки и шторм у н.п. Новотеречное

Ожидали ослабления ветра, чтобы продвинуться дальше, но этого не случилось. В итоге вынужденно остались здесь на ночевку. Два раза подходил местный житель и звал к себе в гостевой дом – отказались. Боясь конфликта с местными жителями за поврежденные нами сети вызвали наряд пограничников. Приехали быстро, к счастью их вмешательства не потребовалось.

Пограничникам отдали устройства на подзарядку. Поздно вечером ветер сменился на юго-восточный и немного ослабел. Местный житель привез нам арбуз, готовили на горелках, защищая их от ветра.

Весь день солнечно.

Препятствия за день: мелководье, встречно-боковой ветер, шторм 3 балла.

Пройдено за ходовое время **24,9** км.

31.07.2021

День 12

Новотеречное – остров Чечень

ясно, 27°C (45 °C)

ясно, 34°C (41°C)

ясно, 23°C (28°C)

39,7 км

Подъем в 5:30. Несильный юго-восточный ветер. Ясно, выпала роса. Вставали на воду в 8:30, но выяснилось, что у катамарана во время шторма срезало три болта крепления поперечных стрингеров к продольным. Ремонт занял целый час, пришлось разгружать кат и стягивать раму. Взяли курс на северную оконечность острова Чечень (25 км, ориентир левее маяка).

В 14:30 встали на обед на острове (N43°59'35.0093" E47°38'38.9737"). Из-за береговой отмели заякорили катамаран в метрах ста от берега (Фото 46). На острове песчаные бугры.



Фото 46 – Привал на обед у острова Чечень

В 16:30 продолжили движение. В 20:00 встали на стоянку в северо-восточной части острова Чечень (N43°59'33.2948" E47°49'23.8731"). По острову ездят рыбаки на мотоциклах с люльками. Фактически Чечень перестал являться островом вследствие регрессии* Каспийского моря и пересыхания пролива Чеченский проход. Указанных на картах плавней, проток, проливов между островами архипелага Чечень (о-ва Прыгунки, Пичужонок, Яичный, Базар) уже не существует.

Весь день ясно, солнечно. Ветер юго-восточный или восточный, в лицо. Около острова Чечень много байд с рыбаками, одеты как боевики. Почти все подплывают, интересуются и предлагают помощь. Участки мелей стали менее протяженными.

Препятствия за день: мелководье, встречно-боковой ветер, шторм 1-2 балла.

Пройдено за ходовое время 39,7 км.

01.08.2021

День 13

остров Чечень – устье реки Терек

ясно, 29°C (53 °C)

ясно, 29°C (42°C)

ясно, 29°C (30°C)

55,4 км

Подъем в 5:15. Слабый ЮВ ветер. На воду встали 7:30. Пошли вдоль о-ва Чечень, затем

вдоль Аграханского полуострова на ЮЗ. Пролива между островом Чечень и Аграханским полуостровом не увидели, полностью обмелел и зарос. Это подтверждает правильность нашего выбора пути в обход острова Чечень. К нам с интересом подходили рыбаки на больших катерах с двумя мощными моторами, развивающими бешеную скорость. В воде видели вспоротые туши осетров.

Ветер усилился. В 12:30 хотели встать на обед, но не удалось зачалиться. При выходе на берег провалились по пояс – оказалось, что это не твердый песок или глина, а вязкая тина без твердого дна. Якорь в таком болоте не удерживал катамаран, а западный ветер прибивал его и каяки к берегу, который мог буквально засосать их. Срочно отчалили от берега, что было не так просто в условиях прибойной волны и вязкого дна. Ушли подальше от берега – там высота волн и их крутизна меньше и перекусили хлебом и салом. Вода у берега из-за прибойной волны сильно грязная, темно-серого цвета.

Ветер вскоре еще усилился, вызывая серьезный шторм. В виду невозможности пристать к берегу нам так и пришлось идти до подходящего места. Такое место предполагалось только в устье Терека.

Шли до 18:30 не останавливаясь. Встали в двух км севернее устья Терека – здесь был песчаный берег, бровки отмели вдоль берега защищали от прибойной волны (N43°36'02.4318" E47°34'31.0965").

Вода из Терека плотного цементного цвета. На участке от Чечени очень много рыбы, она выпрыгивает из воды, перелетает через каяки, бьется о деку (Фото 47). Ближе к устью Терека ее ловят огромными сетями десятки рыбаков.



Фото 47 – Выпрыгивающие рыбы

Погода за день солнечная. Ночью выли шакалы.

Препятствия за день: рыболовные сети, мелководье, встречно-боковой ветер, шторм 2-3 балла.

Пройдено за ходовое время 55,4 км.

02.08.2021		День 14	
устье реки Терек – устье реки Сулак			
ясно, 32°C (52 °C)	ясно, 29°C (37°C)		ясно, 27°C (31°C)
46 км			

Подъем в 4:30 утра. Ранний подъем был обусловлен не отставанием от графика, а тем что Максим Иванов сегодня заканчивал свой поход и нам нужно было успеть в Сулак, откуда его заберут друзья. Ночью выпала сильная роса. На воду встали в 6:40.

Ветер Ю-В, шторм, солнечно. Шли без остановки на отдых. В районе погранзаставы у канала вышли на берег на 25 минут перекусить (N43°24'44.0768" E47°29'26.9470").

У бухты Сулак вышли посмотреть песчаную косу между морем и бухтой (*Фото 48*). Песок на столько горячий, что обжигает ступни. Бухта Сулак – это залив, отделенной от моря длинной песчаной косой шириной около 100 метров и соединенной одной узкой протокой.



Фото 48 – Пески у бухты Сулак

Через 5 км при движении вдоль берега в прибойной волне перевернулись два каяка – одиночка и двойка (N43°22'00.4126" E47°30'54.5651"). Вытащили суда на берег (*Фото 49*), вылили воду и пошли дальше.



Фото 49 – Спасательные работы

В 16:45 зашли в реку Сулак и встали на ее левом берегу чуть ниже погранзаставы (*Фото 50*). Течение в реке сильное, в месте впадения в море образуются валы. Вода в реке пресная, серого цвета.

Максим закончил свой поход, мы попрощались с ним, и он уехал в Сулак с пограничниками. В Сулаке его ждала машина в Астрахань. Мы перешли южнее устья Сулак на 1,5 км, где меньше людей и мусора, и встали на ночевку (N43°14'46.0905" E47°32'24.1607").



Фото 50 – В устье реки Сулак

Препятствия за день: мелководье, встречно-боковой ветер, шторм 2 балла.
Пройдено за ходовое время **46** км.

03.08.2021		День 15	
устье реки Сулак – г. Махачкала			
ясно, 33°C (34 °C)	ясно, 31°C (58°C)		ясно, 28°C (35°C)
39,1 км			

Подъем в 6 утра. Обильная роса. С утра солнечно, слабый южный ветер. С места ночевки хорошо видно Махачкалу и предгорье (Фото 51). По наличию большого количества мусора и следам машин на берегах ощущается близость цивилизации.



Фото 51 – Махачкала и горы на заднем плане с места ночевки 2 августа

Встали на воду в 9 часов. В этот день мы торопились встретить в Махачкале Павлова Владимира Ивановича, координатора от РГО, он сменял на маршруте Иванова Максима. Шли вдоль берега мимо баз отдыха, пляжей с отдыхающими, и замками (Фото 52).



Фото 52 – Пригороды Махачкалы

Юго-восточный ветер в районе 12 часов усилился, до Махачкалы шли при шторме 2 балла (Фото 53). В 14:10 встали на городском пляже ($N42^{\circ}59'20.9003''$ $E47^{\circ}30'35.6403''$), при зачаливании в прибойной волне сломалось весло на каяке-двойке. Встретили Владимира Ивановича и сходили в столовую пообедать.



Фото 53 – Шторм на подходах к Махачкале

После обеда шли мимо многочисленных пляжей с отдыхающими до южной окраины Махачкалы, где нас ждал директор Федерации парусного спорта Республики Дагестан Омаров Мухтар Исаакович.

В 19 часов дошли до Детской юношеской спортивной школы по водным видам "Каспий", где нас встретили коллеги из Димитровграда (они как раз отдыхали в Дагестане) и сотрудники федерации во главе с директором Мухтаром Исааковичем. Сфотографировались с ними, ученики парусной школы помогли нам перетащить вещи и суда на территорию базы (N42°56'27.7278" E47°35'09.6853").

На базе есть место для размещения палаток, приготовления еды, кухня, дрова, электричество, туалет и душевые.

Препятствия за день: встречно-боковой ветер, шторм балла.

Пройдено за ходовое время **39,1 км**.

04.08.2021		День 16	
г. Махачкала – г. Каспийск			
ясно, 35°C (45 °C)	ясно, 31°C (58°C)		ясно, 30°C (39°C)
12,2 км			
Утром часть команды ушла посмотреть город, приобрести продукты и болты для ремонта катамарана. Вернулись в лагерь в 14:10 к обеду. После обеда приехало телевидение, взяли интервью, провели съемку репортажа. После ремонта катамарана и переноса всего снаряжения и судов к воде, в 17:30 встали на воду, ученики и работники школы «Каспий» нас провожали.			



Фото 54 – Плѣжи Махачкалы

Обошли Цех №8 (см. раздел 2.9) и в 19:40 встали на стоянку у пляжа Турали на южной окраине Каспийска (N42°52'25.0622" E47°41'07.7997"). Световой день сильно сократился и уже темнело.

Ветер юго-свочточный, весь день жарко. На пляже Турали сотни машин, подъезжают прямо к воде. От них нас отделял ручей. В другом месте мы встать на ночевку не могли, так как раннее на берегу находятся войсковые части, а если пройти дальше, то не сможет подъехать экскурсионный микроавтобус. Всю ночь гремела музыка и ветром приносило невыносимый запах с очистных сооружений. Запах был настолько сильный, что не давал нормально спать ночью.



Фото 55 – Бывший цех №8 завода «Дагдизель»



Фото 56 – Место стоянки в Каспийске

Ночью поднялся шквал северо-восточного ветра, который нас всех поднял, кренил и ломая палатки. Пришлось растягивать веревки палаток. Зато ветер принёс свежий воздух с противоположного от очистных сооружений направления. Закончился шквал через 1-1,5 часа

Препятствия за день: встречно-боковой ветер.

Пройдено за ходовое время 12,2 км.

05.08.2021

День 17

Дневка. Экскурсия в горный Дагестан

ясно, 33°C (36 °C)

ясно, 35°C (41°C)

ясно, 30°C (38°C)

-

Подъем в 5:30. В 7:30 должна приехать машина, которая повезет нас и димитровградцев в Гуниб. В лагере остаются двое участников. Экскурсия была незапланированной и организована накануне при взаимодействии Счетных палат Ульяновской области и Дагестана. отказываться от возможности посетить бесплатно горный Дагестан было бы глупо.

Машина приехала в 7:40. Заехали в Избербаш и забрали коллег из Димитровграда. По дороге в Гуниб три раза останавливались, один раз купить тандыр и сыр, два раза пофотографировать. Места очень красивые и непривычные нашему взгляду. Заехали в Салтын, осмотрели Салтынскую теснину (*Фото 57*) и пещеру. Из-за отсутствия дождей водопад увидеть не удалось. Проехали вдоль Гергебильского водохранилища на реке Каракойсу. Затем в Верхнем Гунибе осмотрели беседку Шамиля*. В Гунибе ** посетили Стеллу с журавлями, откуда видно окрестности аула и реку Каракойсу (*Фото 58*). На обед зашли в кафе «ADAD», где полтора часа ждали пока нам принесут блюда. Начался несильный дождь. Поехали по другой дороге вдоль Аварского Косу и Ирганайского водохранилища до Чиркейского водохранилища (*Фото 59*). Затем в н.п. Дубки, где посетили смотровую площадку над Сулакским каньоном (*Фото 60*). По дороге домой сфотографировались всей группой на фоне бархана Сарыкум***. Туда заезжать уже не было ни сил, ни времени.



Фото 57 – Салтынская теснина

* Беседка Шамиля – место сдачи имама Шамиля князю Барятинскому в Кавказской войне, 25 августа 1859 года.

** Гуниб расположен на Гунибском плато, в 172 км к юго-западу от Махачкалы, на высоте около 1500 м.

*** Сарыкум или Сары-Кум (кум. Сари хум, что означает «Желтый песок») – является самым большим песчаным барханом в Евразии, расположен в Кумторкалинском районе в Дагестане, в Сарыкумских барханах. Сарыкумская дюна очень старая. Имея длину приблизительно 3 километра и площадь 1175 га, высота самой высокой вершины может варьироваться от 213 метров до 262 метров.



Фото 58 – Горы в окрестностях аула Гуниб



Фото 59 – Чиркейское водохранилище

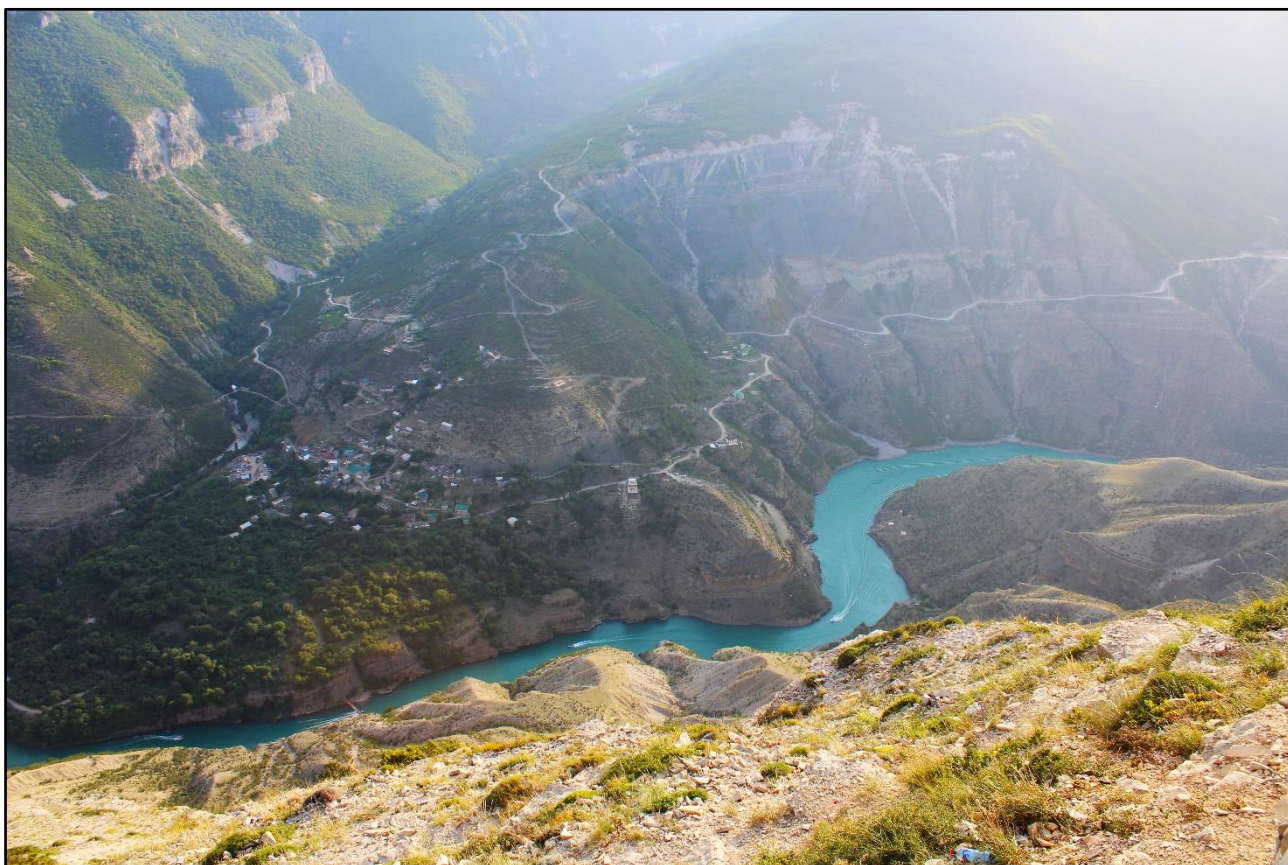


Фото 60 – Сулакский каньон

В лагерь добрались только в 21:30.

06.08.2021		День 18	
г. Каспийск – г. Избербаш			
ясно, 30°С (56°С)	ясно, 30°С (48°С)		ясно, 27°С (37°С)
42,5 км			

Встали на воду в 8:00. Обогнули мыс Турали с маяком. Море приобрело приятные яркие краски (Фото 61), волны стали длиннее. У баз отдыха в районе Зеленоморска вышли на берег отдохнуть (N42°46'38.4913" E47°42'57.5681"). Очень жарко.



Фото 61 – Движение по Каспийскому морю 6 августа

После баз отдыха в н.п. Чайка резко меняется рельеф береговой линии – песчаные пляжи меняются огромными каменными глыбами (Фото 62). В некоторых местах проходили между ними и берегом. Много купающихся взрослых и детей.

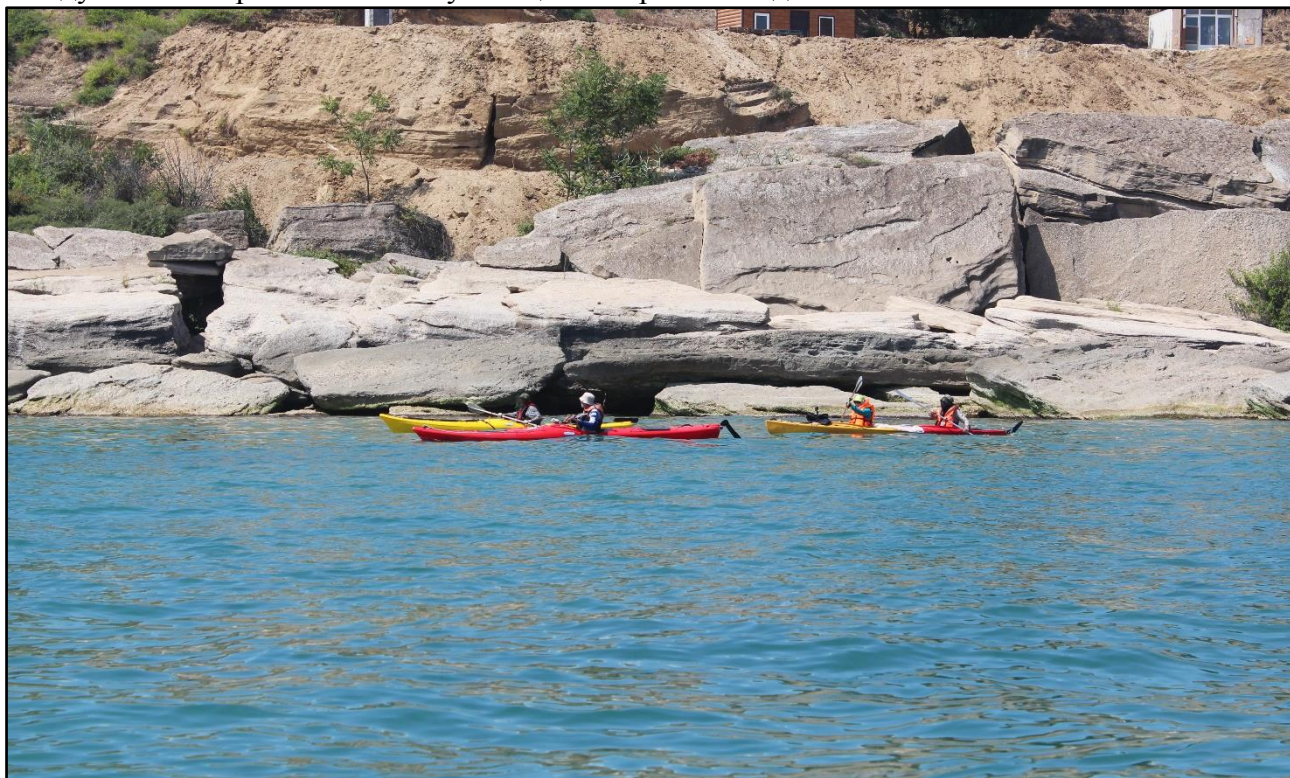


Фото 62 – Каменные глыбы на берегу Каспийского моря

Обед делали в небольшом заливе за камнями возле строящейся базы отдыха (Фото 63) ($N42^{\circ}40'55.3482''$ $E47^{\circ}43'46.7269''$).

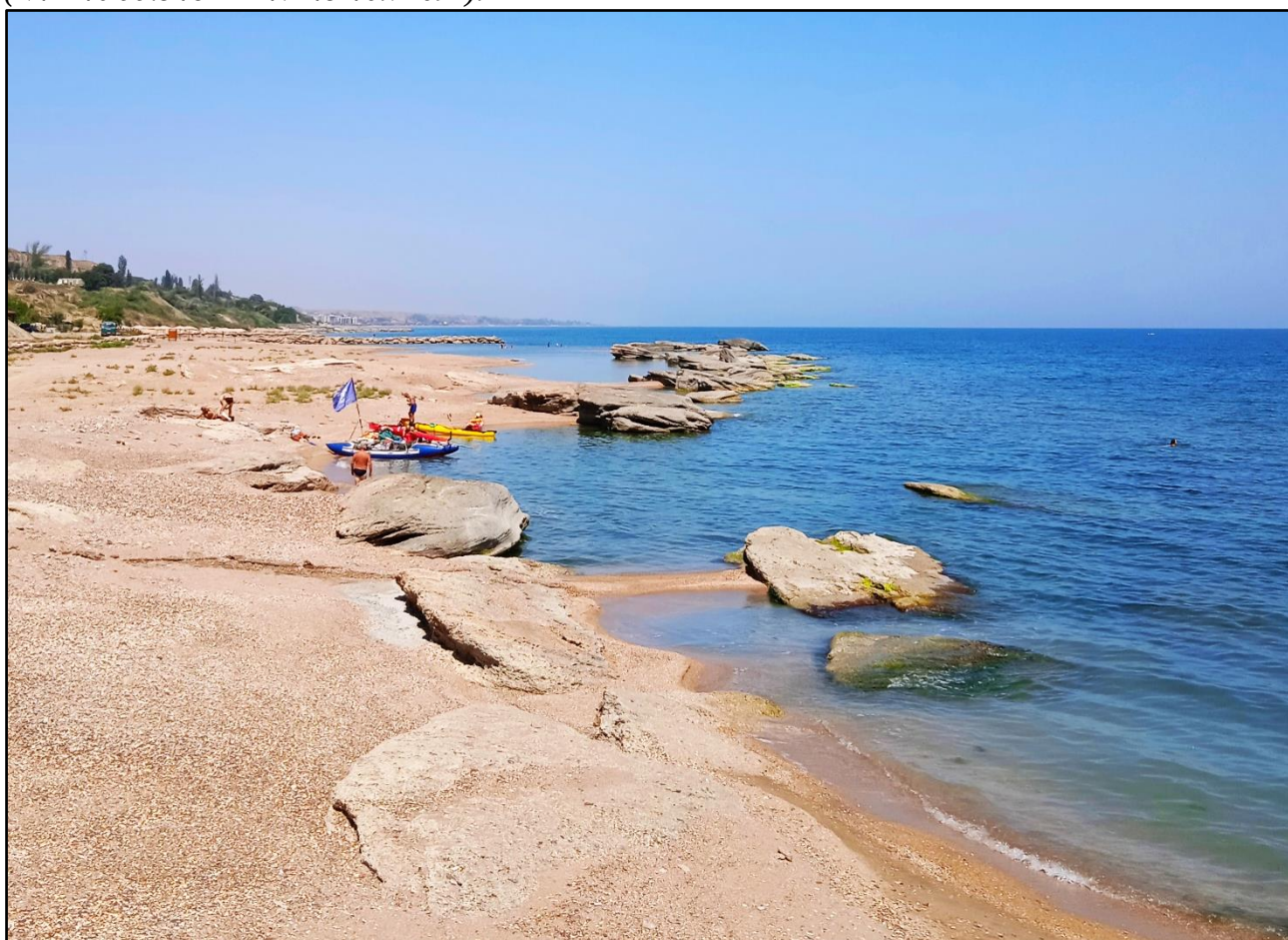


Фото 63 – Место обеда 6 августа

После обеда встречный юго-восточный ветер (Фото 64). Сделали отдых у устья реки Колича на мысе Буйнак (N42°36'28.8452" E47°48'43.6935"). Рядом база отдыха «Солнечный берег». На склоне мыса Буйнак большая надпись камнями «Солнечный берег». В 100 метрах от устья реки Колича на пустыре одиноко стоит мечеть.

В Избербаше шли между высокой каменной грядой и берегом (Фото 65). Гряда защищала от надоевших ветра и волн. Очень много отдыхающих. Опасно катались водные мотоциклы (Фото 66) и катера с «бубликами», «бананами». Во-первых, приближались очень близко, во-вторых поднимали крутые высокие волны.



Фото 64 – Движение группы у мыса Буйнак

В 18:50 встали на южной окраине Избербаша в небольшом заливе среди камней у недостроенного многоэтажного здания (N42°34'26.2682" E47°53'31.3450"). Вечером объявили штормовое предупреждение на 7 августа: с 10 часов утра юго-восточный ветер до 17 метров в секунду.

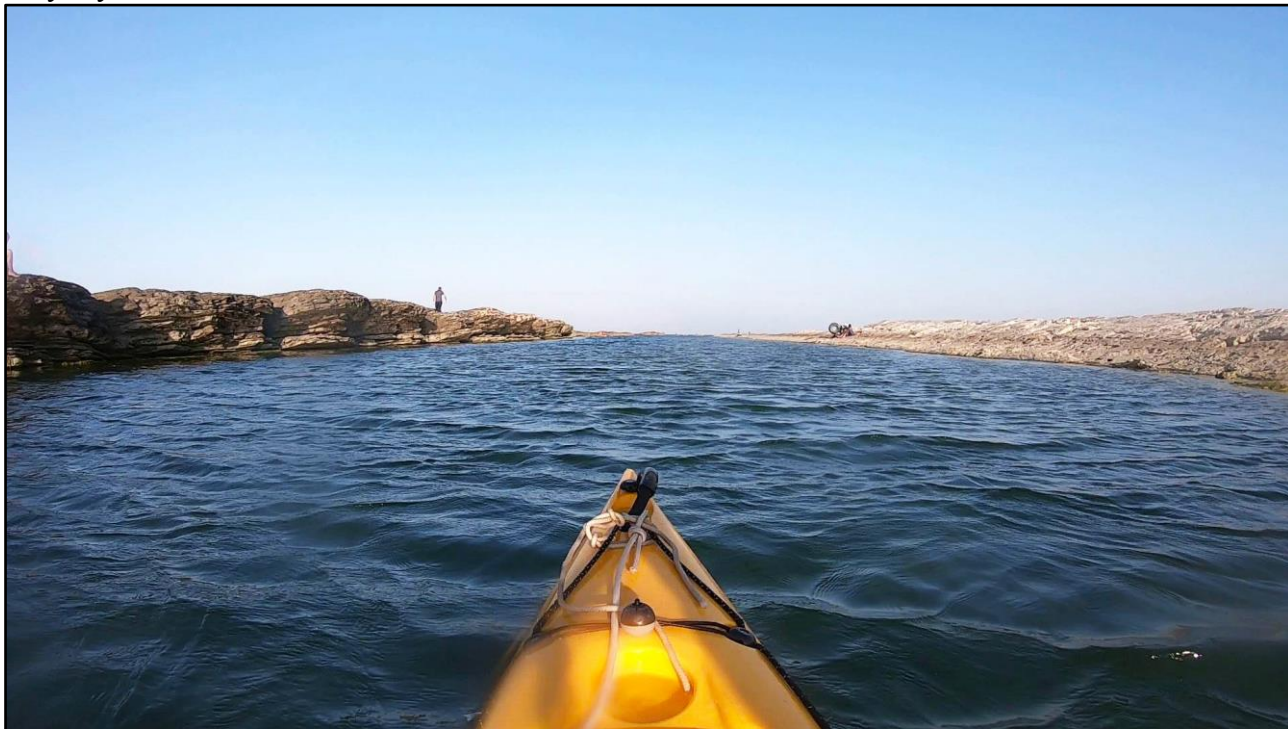


Фото 65 – Каменные гряды в Избербаше



Фото 66 – Местные джигиты на водных мотоциклах

Препятствия: катера, водные мотоциклы, встречно-боковой ветер, шторм 2 балла.
Пройдено за ходовое время **42,5 км.**

07.08.2021		День 19
г. Избербаш – Новокаякент		
ясно, 31°С (54 °С), ЮВ, 4-10 м/с	ясно, 31°С (46°С), ЮВ, 5-12 м/с	ясно, 30°С (36°С), Ю-В, 6-11 м/с
22,8 км		

Встали на воду в 8:15. Недалеко от Избербаша прошли мимо останков металлических конструкций (*Фото 67*) – при шторме несущие серьезную опасность. Представляют из себя забор из металлических труб или отдельно стоящие сваи (*Фото 68*).



Фото 67 – Останки металлических конструкций в воде



Фото 68 – Прохождение вдоль металлических свай

Через два часа встали отдохнуть на берег в районе «Райского пляжа». При подходе уже на берегу мощной прибойной волной (Фото 69) положило на борт каяк-двойку.



Фото 69 – Зачаливание в мощной прибойной волне

Немного отдохнули от шторма и двинулись дальше. В 12:30 встали на обед в н.п. Инчхе (N42°27'48.5918" E47°57'03.0710"). Шторм с сильной прибойной волной (Фото 70). В этот раз зачалились без переворотов. Первый зачалившийся экипаж принимал остальные суда. После обеда ждали, когда море успокоится хоть немного, но этого не произошло. В 15:45 продолжили движение. Ветер еще более усилился, волны около двух метров.

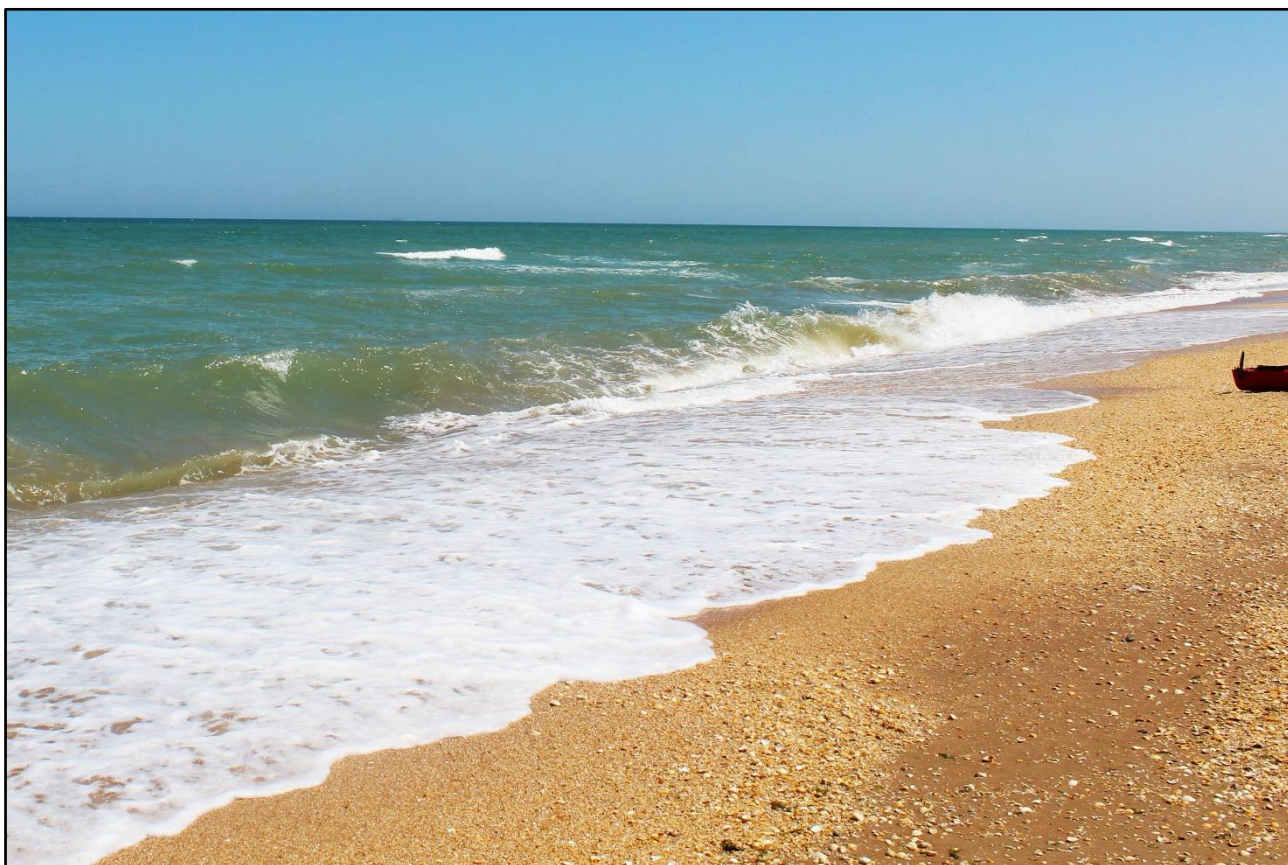


Фото 70 – Прибойные волны

В 19:00 с огромным трудом зачалились на пляже в н.п. Новокаякент у баз отдыха (N42°23'51.8827" E48°00'26.4434"). Сначала зачалился катамаран и помог нам при чалке в прибойной волне. Далее мы всегда при шторме применяли такую тактику. Каяк-единичка перевернулся в прибойной волне. На берегу много отдыхающих.

Ветер юго-восточный. Полностью стих только ночью. Шторм был самым сильным за всю экспедицию. Высота волн временами превышала два метра, иногда в волне не было видно даже катамарана.

Препятствия за день: металлоконструкции в воде, катера, водные мотоциклы, встречно-боковой ветер, шторм 3-4 балла.

Пройдено за ходовое время **22,8 км**.

08.08.2021		День 20
Новокаякент – имени Мичурина		
ясно, 35°C (47 °C), С-З 5-10 м/с	ясно, 36°C (42°C), СВ 4-11 м/с	ясно, 30°C (37°C), штиль
37,8 км		

Подъем в 5:20. Пока слабый северо-западный ветер. Встали на воду в 7:30. Ветер меняет направление от северо-восточного до восточного, началось сильное волнение.

На обед зачалились в 12:00 перед н.п. имени Мичурина (N42°11'52.9655" E48°12'02.7744"). Серьезная прибойная волна. На суше невыносимо жарко от палящего солнца и раскаленного песка.

В 13:45 встали на воду. Море немного стихло (*Фото 71*).



Фото 71 – 8 августа

В 15:30 пройдя 5 километров после Андреевки (начало дачных участков Дербента) встали на стоянку (N42°07'52.8664" E48°14'49.7122"). Ветер сменился на СЗ. Ветер стал дуть в спину, можно было дойти до Дербента. Но 9 августа запланирована была встреча с телевидением и администрацией Дербента. Они хотели заснять нас, когда мы будем подходить по воде к городу. Остаток дня сушили, приводили себя и вещи в порядок, готовились к окончанию похода.

Препятствия за день: встречно-боковой ветер, шторм 2-3 балла.

Пройдено за ходовое время **37,8 км**.

09.08.2021		День 21
имени Мичурина – г. Дербент		
ясно, 33°C (54 °C), С 2 м/с	ясно, 32°C (48°C), СВ 1 м/с	ясно, 29°C (35°C), Ю 1 м/с
6,4 км		

Встали на воду в 9:40. До места, где нас будут встречать пресса и администрация Дербента, то есть финиша 6,5 км. На море полный штиль (Фото 72). В первый раз за всю экспедицию. Прошли каменистые отмели, обогнули косу со строящимся памятником в виде рыбы. Подошли к городу и еще стояли на воде минут 15, пока соберутся встречающие и будут готовы снимать. В 11 часов зачалились на пляже «Бриз» (Фото 73) (N42°05'38.0918" E48°17'26.0057"). Закончился поход, закончилась двухгодичная экспедиция.



Фото 72 – Долгожданный штиль



Фото 73 – Последние метры пути

Нас встретила группа в составе заместителя главы города Дербента Гаджимамина Рамалданова, капитана морского порта Махачкалы Мирземета Герейханова, представителя Дагестанского отделения РГО Амиля Саркарова и многих других лиц. Сняли репортаж про экспедицию, провели интервью, пообщались немного. Замглавы Гаджиамин Рамалданов пригласил нас в кафе и обещал свозить на экскурсию в древнюю часть города.



Фото 74 – Финиш экспедиции в Дербенте

После их убытия разбирали катамаран, сушили вещи, погрузили на «Газель».

В 16 часов нас до отвала накормили в кафе на набережной. В 17 часов на микроавтобусе забрали на обзорную экскурсию по городу. Смотрели крепость Нарын-Кала, Джума-мечеть, городские ворота и старую часть города за стеной.

Пройдено за ходовое время **6,4** км.

Препятствия: каменистые отмели.

10 – 13 августа

10 августа в 7:45 выехали в сторону Элисты. Ехали мимо Махачкалы, Кизляра. На ночевку заехали в гостевой дом «На Илишкина».

11 августа руководитель Союза журналистов Республики Калмыкия Санал Тимофеевич Шавалиев организовал нам экскурсию по Элисте. Затем нас накормили в кафе. После снова была съемка и общение с местным телевидением. По дороге в Камышин у нас сломался микроавтобус – начал перегреваться двигатель. Поздно ночью мы доехали в Камышин.

12 августа до обеда машина провела на станции технического обслуживания. Только после обеда удалось выехать в сторону Ульяновска. Вскоре она снова сломалась, теряла обороты и глохла. В Ульяновск мы добрались только под утро 13 августа.

2.8. Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте

– Несомненно самую большую опасность несут в себе штормы. Они сопровождаются высокими (короткими или длинными) волнами с пенными гребнями и часто сильным ветром. Практически невозможно проводить страховку и спасательные работы. Также опасно движение судна по высокому попутному волнению. Особенно «неприятными» были штормы в северном Каспии, с короткими крутыми волнами, а иногда с толчейей.

– Причаливание и отчаливание в прибойной волне и высадка на берег. Высока вероятность серьезного повреждения судна, травмирования участника, потеря снаряжения.

– Отраженные и стоячие волны на мелководье, при волнорезах и молах. Возможна потеря управляемости и самопроизвольный неуправляемый разворот судна лагом к волне.

– Нахождение при сильном и ураганном ветре на открытой воде вдали от коренного берега опасно неконтролируемым сносом далеко в море.

– Такие явления природы как высокая температура и постоянная солнечная активность, опасны солнечными ожогами и тепловыми ударами. Температура в дни нашего нахождения достигала градусов, под солнцем до и ни разу не было дождя.

– На маршруте столкнулись с таким явлением как топкие берега и дно. При осмотре берега он выглядел твердым и обычным, а при выходе на него провалились в вязкий грунт, не доставая дна. На мелководье при тростниках в северном Каспии дно местами также представляет из себя глубокую густую тину.

– Довольно серьезную угрозу несли скоростные катера и водные мотоциклы аттракционов на общественных пляжах и при базах отдыха. Водители пренебрегали всеми мерами безопасности, выписывали с бешеной скоростью крутые виражи, не обращая внимания ни на нас, ни на купающихся.

2.9. Перечень наиболее интересных природных, исторических и других объектов на маршруте

Дельта реки Волга

Дельта Волги – это регион, где великая русская река впадает в Каспийское море. Каспий представляет собой крупнейший на Земле замкнутый водоем, не связанный в современную геологическую эпоху с океаном. Важнейшие особенности Каспийского моря – это быстрые и значительные колебания его уровня и сопутствующие им изменения площади и объема вод.

Дельта Волги – самая большая речная дельта в Европе и восьмая в мире. Она сформировалась на Прикаспийской низменности – в одном из самых низинных районов Земли (до 27 м ниже уровня Мирового океана). Дельта Волги характеризуется исключительно низкими градиентами берегового и подводного склонов (менее 5 см/км), не имеющими аналогов среди крупных рек земного шара. Следствием этого является исключительно сложная гидрографическая сеть дельты Волги, а также наличие обширного мелководного устьевоего взморья (авандельта) с глубинами до 1,5-2,5 м, выдвинутого в сторону моря на 35-50 км. Начинается в месте отделения от русла Волги рукава Бузан (в 46 км севернее Астрахани) и насчитывает до 500 рукавов, протоков и мелких речек. Основные рукава – Бузан, Бахтемир, Камызяк, Старая Волга, Болда, Ахтуба, Кигач (из них главный и судоходный рукав Бахтемир). Они образуют системы более мелких водотоков, составляющих основу русловой сети.

В силу понижения уровня Каспийского моря площадь дельты за последние 130 лет выросла в девять раз. Сложность строения крупных систем определена сочетанием процессов дробления и слияния водотоков. Количество водотоков увеличивается в направлении от верхней к нижней части дельты. В верхней части преобладают крупные водотоки. Небольшие водные объекты здесь относительно редки; протоки и ерики отмирают. Количество мелких водотоков увеличиваются по направлению к морскому краю дельты.

Гидрографическая сеть дельты Волги самая сложная по строению среди рек мира. К морскому краю дельты подходит около 900 водотоков. Именно эта запутанная сеть водотоков и водоемов вместе с сопутствующей богатой растительностью придает ландшафту дельты Волги большое своеобразие и превращает дельту в оазис на фоне сопредельных однообразных плоских полупустынь и пустынь, практически лишенных водных объектов и растительности. Уникальная флора и фауна дельты (осетровые, лотос, фламинго, стерхи, пеликаны) с 1919 года находятся под охраной государства, как Астраханский заповедник (выдвинут Россией на включение в список Всемирного наследия). В 1976 году включена в перечень водно-болотных угодий международного значения, подпадающих под действие Рамсарской конвенции.



Фото 75 – Лотосы в ерике Жеребьячий

Волго-Каспийский морской судоходный канал

ВКМСК – канал, соединяющий глубоководный участок реки Бахтемир (главный рукав в дельте Волги) и глубоководную часть Каспийского моря через мелководную часть дельты Волги. Позволяет морским судам заходить в порты Оля (протока Бахтемир) и Астрахань (река Волга). В 1874 году рукав Бахтемир был утверждён как наиболее приемлемый для морского судоходства. Этот год считается годом рождения ВКК. В этом же году началось строительство канала, первый этап которого длился 17 лет. Длина канала – 188 км. Счет километров на канале ведется от н.п. Красные Баррикады в сторону моря. Сегодня габариты канала обеспечивают безопасное движение судов с осадкой 4,5 метра до Астрахани и 4,7 метра до порта Оля. Из-за наносов Волги глубины поддерживаются ежегодными дноуглубительными работами.



Фото 76 – Движение группы по Волго-Каспийскому каналу

Остров Морской Иван-Караул

Находится остров в республике Калмыкия в северо-западной части Каспийского моря. Остров-отмель Морской Иван-Караул стал известен благодаря Кирсану Николаевичу Илюмжинову, возглавлявшего республику Калмыкия с 1993 года по 2010 год и особенно, со скандалами, расследованиями и арестами Владимира Болдырева, президента компании «Калмнефть». Владимир Болдырев начал реализацию проекта «Беловодье» на Каспии. Проект устойчивого развития «Беловодье», построенный на концепции экологически безопасного освоения углеводородных ресурсов на мелководном шельфе путем создания искусственных островов и превращения их в оазисы высокотехнологичной инфраструктуры; предусматривал постройку искусственного острова, на котором будет производиться добыча нефти, а вокруг – туристического, телекоммуникационного, рыбозаводного и прочих комплексов. Строительство было начато на отмели Иван-Караул, однако было приостановлено, а сама компания «Калмнефть» оказалась в долгах.

Со слов самого Болдырева: *«специалисты, которые серьезно познакомились с «Системой Болдырева», назвали этот проект «метабизнесом XXI столетия, чрезвычайно полезным для общества и планеты в целом». Специальным распоряжением Российской Академии наук его внедрению на Каспии был придан статус научно-практического эксперимента. Центром работ стал остров Иван Караул, где в начале «нулевых» я стал создавать технополис, надеясь в ближайшие же годы превратить его в подлинный центр развития современных технологий, сделать наглядным пособием ноосферной цивилизации. Увы, завершить работы не удалось. Причина банальная: мои идеи не вписались в российский менталитет».*

На острове было начато строительство системы каналов (Фото 77), различных строений, установлена часовня и многое другое.

Другой скандал связан с незаконным оборотом черной икры, якобы основное место промысла находилось на острове Иван-Караул,



Фото 77 – Северная часть острова Морской Иван-Караул со спутника

Часовня Пророка Илии на острове Иван-Караул. В начале 2000 года в 25 километрах от г. Лагань Республики Калмыкия в Каспийском море на необитаемом искусственном острове Иван-Караул по инициативе генерального директора ОАО «Калмнефть» Болдырева В.С. началось строительство православной часовни. В октябре этого же года было освящено основание часовни, через месяц освящен купольный крест. Строительство было завершено в начале 2001 года.



Фото 78 – Часовня Пророка Илии на острове Морской Иван-Караул

Особенностью конструкции часовни является фундамент высотой 2,5 метра на случай подтопления от нагонных вод с моря. С восточной стороны часовни установлен 4-х метровый полый крест, который освещается изнутри. Благодаря большим размерам креста и высокому его расположению над уровнем моря, крест в ночное время виден далеко в море и является своеобразным маяком. 22 мая 2001 года часовня была освящена в честь ветхозаветного пророка Илии. С этого времени в часовне в навигационный период регулярно совершаются молебны с чтением акафиста пророку Илие и панихиды. Сама часовня открыта круглый год. Помолиться сюда приезжают рыбаки, служащие рыбоохранных организаций, а также гости города Лагань.

«Корабль военного назначения»

В 1995 году шторм сорвал с якорной стоянки и посадил на мель в Кизлярском заливе судно, которое было переоборудовано из военного корабля в судно гражданского применения. Местные жители называют его «корабль военного назначения». Судно облюбовали бакланы и чайки.

Этот полусгнивший, разваливающийся корабль, стал нам пристанищем 27 июля. Другого места для ночевки в этих местах нет – твердую землю берега отделяет от моря широкая полоса зарослей тростника.

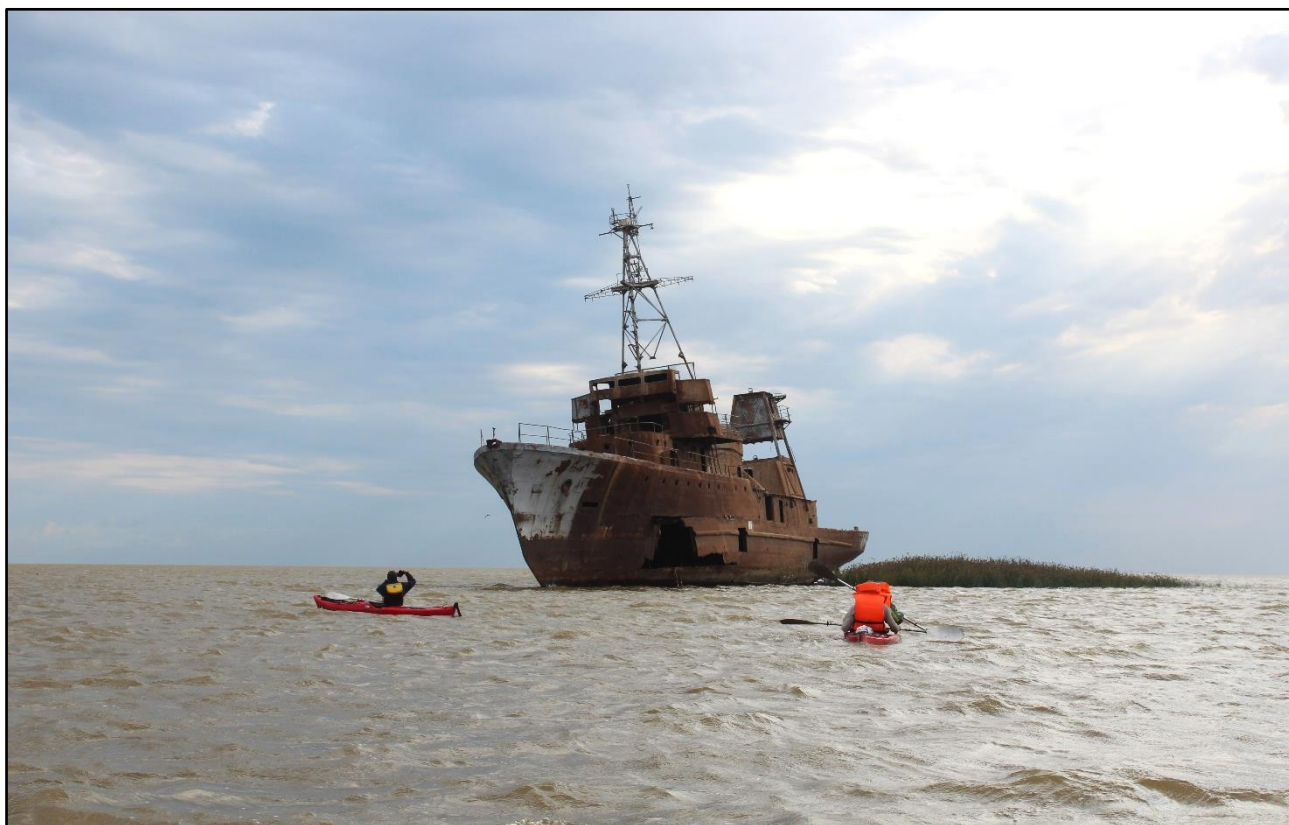


Фото 77 – Корабль, потерпевший крушение, в Кизлярском заливе

Остров Чечень

Чечёнь – остров в северо-западной части Каспийского моря, самый крупный из островов архипелага Чечень, отделён проливом Чеченский Проход и тремя мелкими островами – Базар, Пичужонок и Яичный от Аграханского полуострова.

В западной части острова расположен населённый пункт Остров Чечень. На острове с 1863 года действует Чеченский маяк.

Береговая линия острова изменчива вследствие колебаний уровня моря, наносов Терека, течений, передвижения дюн и проч. Длина до 15 км, ширина до 10 км. Площадь около 55 кв. км. От берегов в воду уходят заросшие тростником песчаные косы. Остров пустынен, много водоплавающей птицы.

В 1918 г. англичане разместили здесь самолёты морской авиации для налётов на Астрахань и бомбардировок Волжской флотилии, базировавшейся там. В годы Гражданской войны, будучи важным опорным пунктом нефтеналивного судоходства, переходил из рук в руки, пока в апреле 1920 года силами Волжско-Каспийской военной флотилии не был закреплён окончательно за РСФСР. В советские времена на территории острова находился рыболовецкий колхоз «Память Чапаева».

С 1965 года на острове находилась испытательная база экранопланов.

В западной оконечности острова Чечень, на берегу Аграханского залива, расположено село Остров Чечень. Официальной датой основания населённого пункта считается 1830 год. С середины XIX века остров становится местом ссылки приговорённых к каторге. А через некоторое время в селе образуют лепрозорий. Присмотр за больными был поручен старообрядцам. К началу XX века село представляло собой довольно богатый населённый пункт, население которого занималось ловлей и торговлей рыбой, в основном осетровых видов. В 1914 году село состояло из 126 дворов, в нём располагались сельское правление, школа и церковь. К 1929 году село являлось административным центром Чеченьского сельского совета Махачкалинского района и состояло из 378 хозяйств. С приходом советской власти в селе организуют рыболовецкий колхоз «Память Чапаева». Через не долгое время он вырвался в передовые хозяйства района и долгое время носил звание колхоза-миллионера. До 90-х годов на острове действуют больница и роддом, детский сад и школа, магазин и своя пекарня, метеостанция и электростанция.

С развалом СССР село начало постепенно приходить в упадок. Это было в первую очередь связано с истощением рыбных запасов на Каспии, что привело к массовому оттоку населения с острова. Также этому способствовала не обустроенность быта островитян. На острове отсутствуют свет и газ. Вода в основном используется артезианская, имеющая солоноватый вкус из-за близости моря. С развалом Союза прекратилось также регулярное транспортное сообщение с материком. По результатам переписи 2010 года в селе проживали 214 человек.

Цех №8 (форт «Тамара»)

Самое невероятное здание советского авангарда расположено в Каспийском море, в двух километра от берега. В 1930-е, возле Каспийска, начали стройку секретного машиностроительного завода № 182 (ныне завод «Дагдизель»), который должен был выпускать подводное оружие и дизельные двигатели для судов и техники. Один из гигантских пристрелочных (испытательных) цехов, предложено было впервые в отечественной истории расположить прямо в море.

Техническое решение здания не имело аналогов. На берегу, в вырытом котловане на брусчатом настиле в опалубке, был залит массив цеха, «понтон», который затем был выведен в море и установлен на заранее подготовленное основание – искусственный остров, который был дополнительно углублен на дне моря (высота подводной «постели» цеха – 19 метров) и разравнивался водолазами несколько месяцев.

Стройка шла с невероятными сложностями и запаздыванием – начиная с того, что гигантский котлован начинали рыть всего 35 человек с двумя лошадьми и трактором, и заканчивая тем, что работать вслепую в мутной воде было невозможно. Тем не менее в 1939 году цех-гигант площадью 5185 метров был достроен. Помимо промышленных помещений, он вмещал кабинеты, гостиницу, кафе, библиотеку (все с паркетными полами), спортивный зал в подвале и 42-метровую башню с лифтом и четырьмя смотровыми площадками.

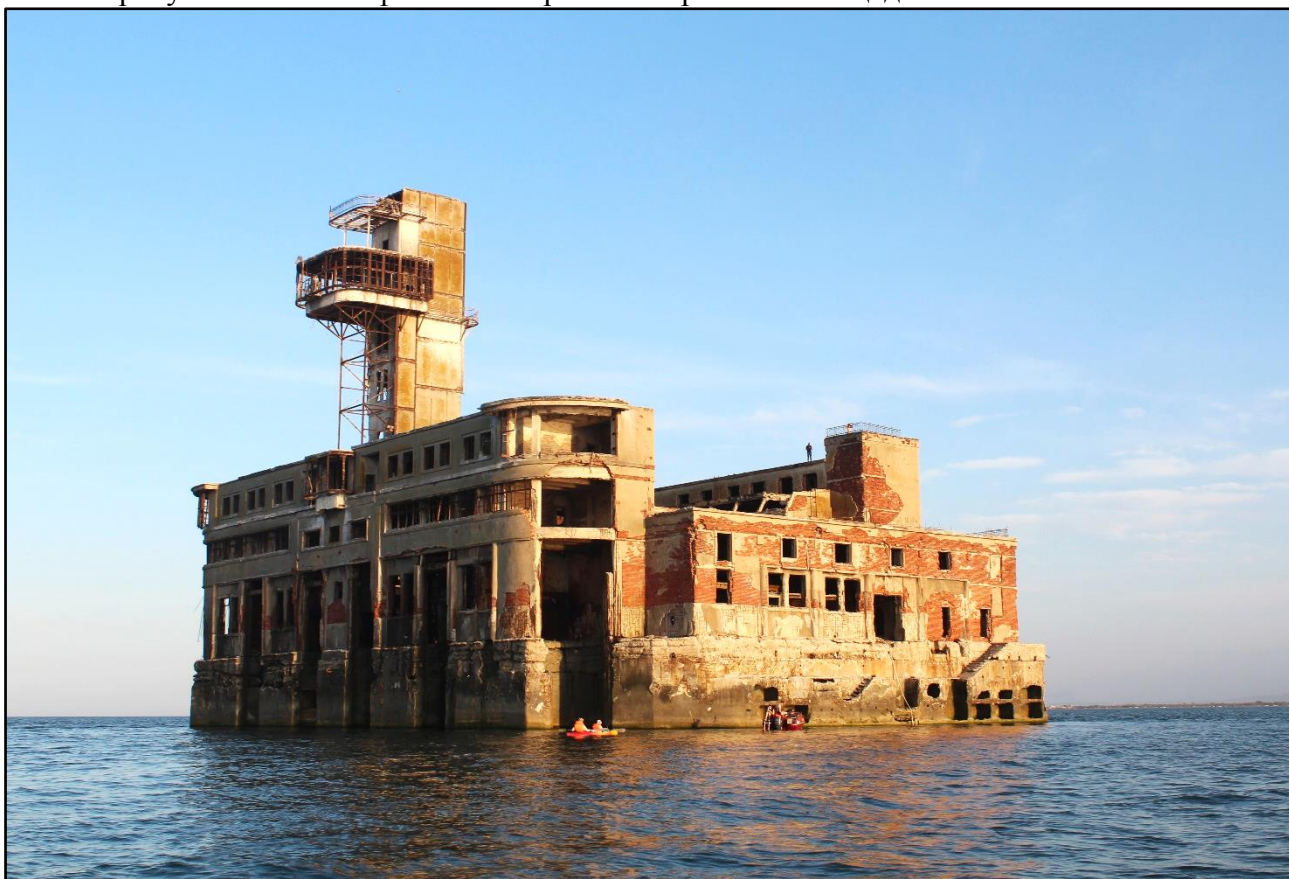


Фото 78 – Цех №8 завода «Дагдизель»

Эффектный силуэт цеха с высокой башней и мощным выступом смотровой площадки стал символом города и помещен на герб Каспийска. Детально продуманные фасады с закругленными выступами, «капитанскими мостиками», вертикальными ленточными окнами позволяют говорить о том, что авторы были хорошо знакомы с европейским ар-деко. С 1966 года

цех перестал отвечать требованиям к испытаниям торпед новых поколений и был заброшен; уже столько лет служит памятником советской гигантомании.

Город Дербент

Дербѐнт (от перс. دربند Дарбанд – «Закрытые (связанные) врата», азерб. Dərbənd, Dəmir Qapı – «железные врата», дарг. Чяли, лезг. Къевар, Цал, рут. Дербенд, таб. Цали, Дере-бент) – город на юге России в Республике Дагестан, расположен на отрогах Табасаранских гор Большого Кавказа, на побережье Каспийского моря.

Дербент – самый южный город Российской Федерации. Расположен на западном побережье Каспийского моря, на реке Суходол, к северу от устья реки Рубас, там, где горы Большого Кавказа ближе всего подходят к Каспийскому морю, оставляя лишь узкую трёхкилометровую полосу равнины. Замыкая её, город образовывал так называемый Дербентский или Каспийский проход. Роль Дербента и Дербентского прохода в древности была велика, он был расположен в одном из самых стратегически важных и топографически удобном месте знаменитого Прикаспийского пути, связывающего Восточную Европу и Переднюю Азию.

В 2003 году ЮНЕСКО признало Всемирным наследием человечества старую часть Дербента с традиционной застройкой, особо выделив следующие памятники:

Дербентская стена – двойная стена времён Сасанидов, перекрывающая Каспийские ворота. Стена на протяжении 15 веков использовалась в оборонительных целях персами, арабами и монголами (ильханы, Тимуриды). Представляет собой единственный сохранившийся памятник древнеперсидского фортификационного зодчества.



Фото 79 – Вид на Дербент от крепости Нарын-Кала

Длина стены составляет 3600 метров. Южная и северная стены идут параллельно друг другу на расстоянии 300 – 400 метров. Горная часть стены (Даг-бары) уходит на 40 км в сторону Кавказского хребта. Это некогда грандиозное сооружение сохранилось лишь фрагментарно. Морская часть стены заходит на 500 метров в море, запирая вход в гавань. Наиболее древняя часть города заключена между этими двумя стенами. Южная стена, как более поздняя, была по большей степени снесена в XIX веке, в то время как северная в значительной степени сохраняет первозданный вид.

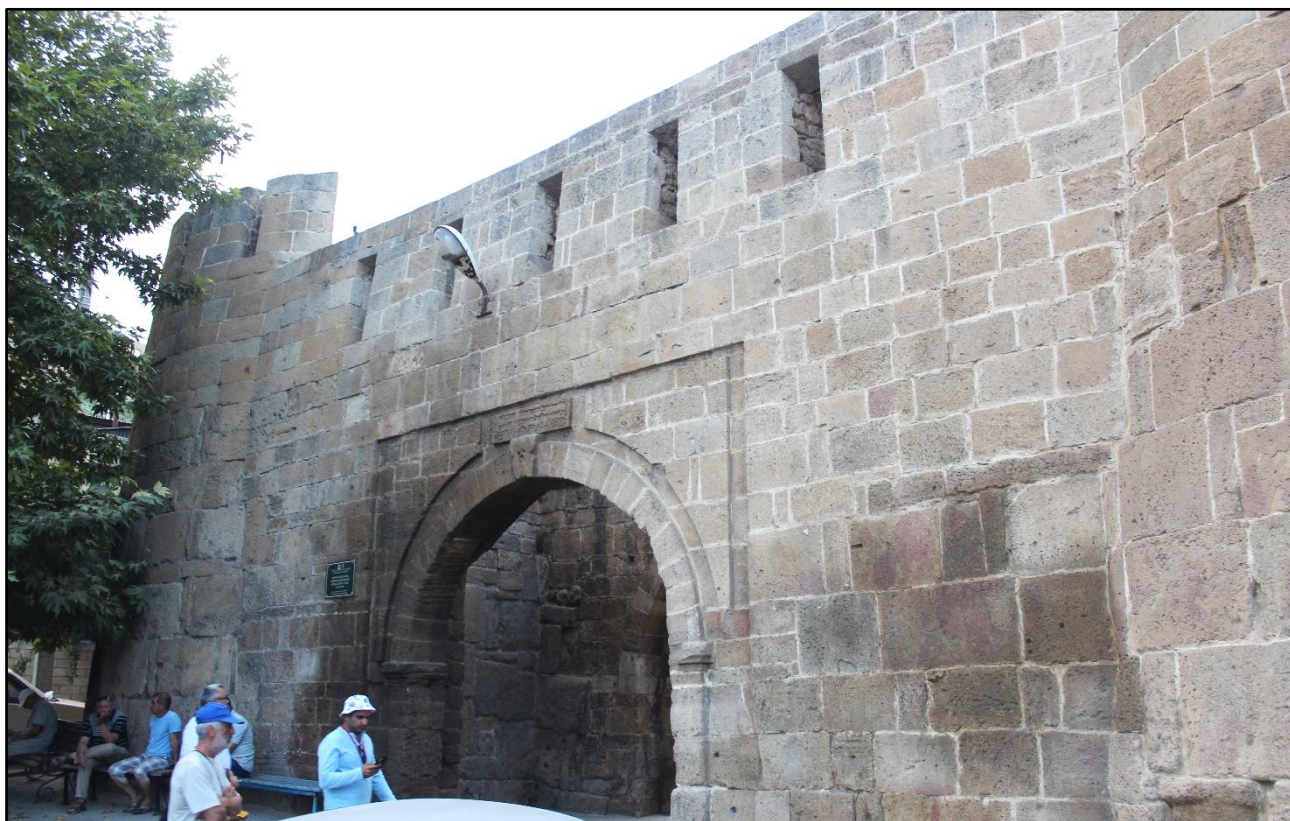


Фото 80 – Ворота Баят-Капы Дербентской южной крепостной стены

Нарын-Кала – древняя доарабская цитадель, находящаяся в Кавказской Албании, часть Дербентской крепости, соединённая с Каспийским морем двойными стенами, призванными перекрывать так называемые Каспийские ворота в Персидскую державу.



Фото 81 – Крепость Нарын-Кала

Цитадель неправильной формы занимает площадь 4,5 га и возвышается над Дербентом с горы. Один из переводов название Нарын-кала со среднеперсидского языка на русский язык – «Солнечная крепость». По другим данным, имя Нарын она получила в честь дочери персидского шаха, что означает «нежная», «красивая». Внутри сохранились бани, система водоснабжения крепости из керамических труб, резервуары для воды на случай осады и руины древних зданий. К их числу принадлежит крестово-купольная церковь V века, позднее перестроенная под храм огнепоклонников и мечеть. Шахский дворец дошёл до нашего времени в развалинах.

Мечеть Джума – древнейшая мечеть в России и на территории СНГ. Это храм, захваченный арабами и переделанный в мечеть. Храм был создан задолго до появления арабов в Дербенте. Поэтому эта мечеть имеет вход с юга, а не с севера, как должно быть у мечетей. Об этом впервые написал Амри Шихсаидов в книге «Дагестанские святыни». Сегодня комплекс Джума-мечети состоит из главной мечети, медресе и жилых помещений для духовенства. На момент строительства мечети (733-734 гг.) она была самым крупным зданием в городе. Размеры мечети составляют: 68 м – с запада на восток, и 28 м – с юга на север. Высота купола равна 17 м.

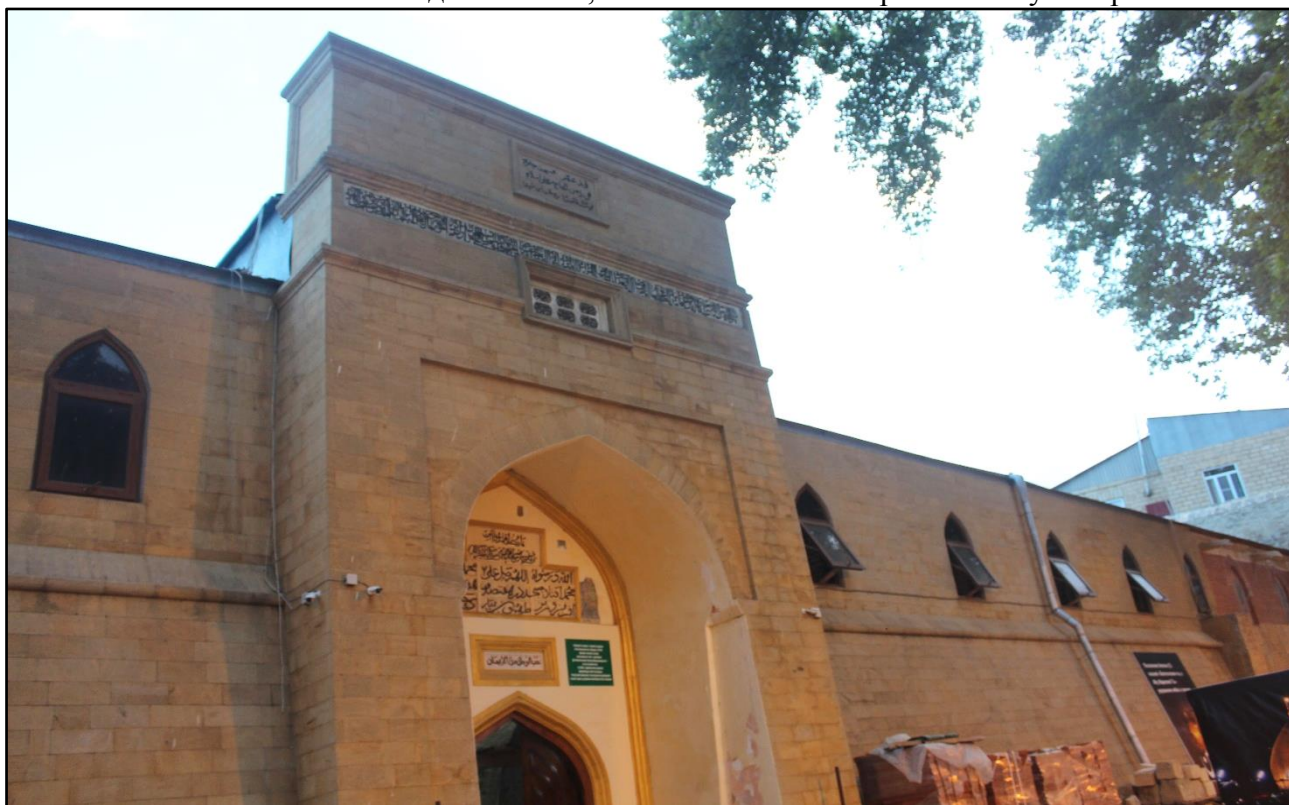


Фото 82 – Джума-мечеть в Дербенте

Двор мечети имеет размеры 55 на 45 метров. Украшают двор мечети четыре старых платана, по которым Джума-мечеть можно узнать из любой точки Дербента. В 2012 годы платаны Джума-мечети были признаны памятниками живой природы всероссийского значения и взяты под охрану Совета по сохранению природного наследия нации в Совете Федерации Федерального Собрания РФ.



Фото 83 – Платан во дворе Джума мечети

2.10. Дополнительные сведения о походе

2.10.1. Каспийское море, этимология, физико-географические характеристики

Кáспийское море – современное русское название, вместо др.-русс. Хвалисьское море (Лаврентьевская летопись) – новое, книжное – выводится из лат. Caspium Mare, или Caspium pelagus, и др.-греч. Κασπία θάλασσα (Kaspía thálassa), Κάσπιον πέλαγος (Káspion pélagos; Страбон и др.), и, по одной из гипотез, получило своё название по древним племенам каспиев, живших в 1-м тыс. до н. э. на юго-западном побережье этого моря. В различные периоды истории Каспийское море имело около 70 наименований у разных племён и народов:

Гирканское (Джурджанское) море – по др.-греч. названию города Горгана и провинции Гиркания;

Хвалынское море или Хвалиское море – древнерусское название, происходящее от названия государства Хорезм (по др. версии, от народа хвалисов, обитавшего в северном Прикаспии);

Хазарское море – название в арабском (Бахр-аль-хазар), персидском (Дарья-е хезар), турецком, азербайджанском, крымско-татарском (Хазар деньизи), туркменском (Hazar deňizi), кумыкском (Хазар денгиз) языках;

Абескунское море – по названию острова и города, которые существовали в дельте реки Куры, до их затопления морем в XIV веке.

Сарайское море;

Дербентское море – по названию города Дербента в Дагестане;

Сихай и другие названия. В Азербайджане и Иране Каспийское море и сегодня называют Хазарским или Мазендеранским (по названию народа, населяющего одноимённую прибрежную провинцию Ирана).

Каспийское море представляет собой самое большое в мире бессточное озеро, названное морем из-за больших размеров и гидрометеорологических характеристик, присущих морским бассейнам. Протяженность моря по меридиану составляет около 1200 км, средняя и наибольшая ширина – порядка 300 и 550 км соответственно. По физико-географическим и морфологическим особенностям Каспийское море подразделяют на три больших района: северный, средний и южный. Из этих частей наиболее мелководным является Северный Каспий, средняя его глубина – около 5-6 м, а наибольшая – 15-20 м. Тогда как максимальные глубины Среднего и Южного Каспия составляют 788 и 1025 м соответственно. Условная граница северной и южной проходит по острову Чечень, средней и южной части по острову Жилой. Рельеф северной части осложнен наличием банок, островов, бороздин, берега довольно сильно изрезаны. В дельте Волги береговая линия усложнена множеством островов и банок, часто меняющих свое положение. Средняя часть имеет относительно ровную береговую линию.

Каспийское море относится к морям с бурным волнением. Развитию волн большой высоты способствуют сильные штормовые ветры северных и южных направлений и большая меридиональная протяженность водоема. На Каспийском море штормовые ветры северных, а также южных направлений, обладают большим разгоном и генерируют в глубоководных частях моря волны больших размеров. Особенно интенсивны штормовые процессы осенью и зимой в Северном Каспии, на котором в связи с мелководностью, волнение полностью развивается уже при ветрах 15-20 м/с.

Сгон и нагон воды под влиянием ветров в северной части моря довольно значительны. Обычно сгон воды наблюдается при ветрах от северо-западного до западного в западной части района и при ветрах от восточного до северо-восточного в восточной. Ветры противоположных направлений вызывают нагон воды. Колебания уровня обычно составляют при нагоне 35-60 см, при сгоне 40-70 см. Однако наблюдались случаи, когда при нагоне уровень повышался на 2,4 м, а при сгоне понижался на 2,6 м относительно среднего уровня. В средней и южной частях моря сгонно-нагонные колебания уровня меньше.

Течения зависят главным образом от ветров, но есть и течения, обусловленные стоком вод из реки Волга и общей циркуляцией воды в Каспийском море. Для северной части моря характерно преобладание восточных и юго-восточных ветров большую часть года. В средней части господствуют ветра северо-западного и юго-восточного направлений.

2.10.2. Характеристика средств передвижения

Морской каяк (туристический) Otium 2

Производитель: Winner Kayak, КНР.

Каяк предназначен для длительных морских путешествий и многодневных походов по широким пресноводным водоемам без участков со слишком бурной водой. Является одно-местной моделью с посадкой «сит ин». Имеет увеличенный объем корпуса при малой ширине, и прекрасные скоростные характеристики. Обеспечивает отличную всхожесть на волну и малую заливаемость палубы. Изготовлен из высокопрочного многослойного HDPE полиэтилена, обеспечивает большую прочность, жесткость и износостойкость. Оборудован подъемным алюминиевым рулём с педальным управлением.

- Длина 5,11 м
- Ширина наибольшая 0,59 м
- Высота наибольшая 0,41 м
- Вес 31,5 кг
- Грузоподъемность: 147 кг.

Производитель: Winner Kayak, КНР

Морской каяк (туристический) Spasio KS-16

Производитель: Winner Kayak, КНР.

Каяк предназначен для длительных путешествий по морским акваториям, рекам и обладает большой вместительностью. Является трехместной моделью с посадкой «сит ин». Имеет увеличенный объем корпуса при малой ширине, и прекрасные скоростные характеристики. Обеспечивает отличную всхожесть на волну и малую заливаемость палубы. Изготовлен из HDPE полиэтилена, обеспечивает большую прочность, жесткость и износостойкость. Оборудован подъемным алюминиевым рулём с педальным управлением.

- Длина 5,5 м
- Ширина наибольшая 0,72 м
- Высота наибольшая 0,37 м
- Вес 40 кг
- Грузоподъемность: 322 кг.

Катамаран 4-хместный «Сварог»

Производитель: Судоверфь «Корвет», г. Казань, Россия.

Катамаран "Сварог" предназначен для туристских, туристско-спортивных походов, путешествий и экспедиций до 6 к.с. включительно, а также для соревнований (ралли) в условиях экстремально бурной воды.

- Длина 5 м
- Коэффициент полноты - 0,8
- Диаметр гондолы 0,68 м
- Водоизмещение около 2 т
- Номинальная грузоподъемность – 400 кг
- Максимальная грузоподъемность (для простых походов) до 1000 кг
- Количество надувных секций 4 шт
- Вес 38,5 кг
- Конструкция гондолы двухслойная
- Пассажировместимость (номинальное) - 4 человека.

Доработан транцем под два подвесных мотора и выносным рулем.

2.10.3. Другая характерная для данного вида маршрута полезная информация

Контакты поисково-спасательных служб:

Главное управление МЧС России по Астраханской области, г. Астрахань, ул. Волжская, д.11, тел. 8(8512) 44-12-06, 8(8512) 44-12-14; 8(8512) 46-99-12 (старший оперативный дежурный), mchs@astrakhan.ru.

Главное управление МЧС России по Республике Калмыкия, респ. Калмыкия, г. Элиста, ул. Ленина, д.349, тел. 8(847) 226-24-43, 8(847)226-78-08 (старший оперативный дежурный), gu_mchs@mail.ru.

Центр ГИМС МЧС России по Республике Калмыкия, Республика Калмыкия, г. Элиста, ул. Чкалова, д. 21а, тел. 8 (847) 224-46-35, gimsrk.08@mail.ru.

Главное управление МЧС России по Республике Дагестан, респ. Дагестан, г. Махачкала, ул. М. Ярагского 124 "а", 8(8722) 67-32-42 (оперативный дежурный), 8(8722) 51-70-94 (Отдел безопасности людей на водных объектах), knmmchs05@yandex.ru, mchspord@ya.ru.

Дагестанский поисково-спасательный отряд МЧС, Республика Дагестан, г. Махачкала, мкр. Караман-5, База МЧС, 8(8722)51-68-61, emcomdagestan@yandex.ru.

Морской спасательно-координационный центр ФГБУ «Администрация Морских Портов Каспийского моря», г. Астрахань, ул. Капитана Краснова, д.31, 8(8512) 58-48-08, odmrcc@ampastra.ru, 8(8512) 58-59-81 (Начальник МСКЦ), +7 908 6111 769 (Дежурный).

Система управления движением судов (СУДС):

г. Астрахань, ул. Капитана Краснова, д.31, тел. 8 (8512) 58-65-17

Росморпорт:

тел. 8 (8512) 58-64-59 (Администрация), тел. 8 (8512) 58-41-26 (Дежурный),

Контакты Пограничных управлений ФСБ РФ:

Пограничное управление ФСБ РФ по Республике Калмыкия и Астраханской области, Астраханская область, г. Астрахань, ул. Чехова, д. 13, 8(8512) 55-98-34, 8(8512) 55-98-24, 8(8512) 55-99-23, pu.kalm.astrakhanobl@fsb.ru.

Пограничное управление ФСБ РФ по Республике Дагестан, респ. Дагестан, г. Каспийск, ул. Пограничная, д. 1, 8(8722) 98-86-08, 8(8722) 98-86-00, pu.dagestan@fsb.ru.

Государственный природный заповедник «Дагестанский»,

Респ. Дагестан, г. Махачкала, ул. Гагарина,120, 8(8722) 62-85-07, www.dagzapoved.ru, info@dagzapoved.ru, dagzapoved@mail.ru.

Девятибалльная шкала волнения моря

Оценка волнения моря производится по 9-балльной шкале, разработанной Всемирной Метеорологической организацией (англ. World Meteorological Organization).

Таблица 5 – Девятибалльная шкала волнений моря

Волнение в баллах	Термин	Английский эквивалент	Высота волны в метрах
0	Совершенно спокойное море	calm-glassy	0
1	Спокойное море	calm-rippled	0-0,1
2	Слабое волнение	smooth-wavelet	0,1-0,5
3	Легкое волнение	slight	0,5-1,25
4	Умеренное волнение	moderate	1,25-2,50
5	Неспокойное море	rough	2,5-4,0
6	Крупное волнение	very rough	4-6
7	Сильное волнение	high	6-9
8	Жестокое волнение	very high	9-14
9	Исключительное волнение	phenomenal	>14

Выписка из «Обязательных постановлений в морском порту Астрахань»

7. Судоходство в морском порту осуществляется в гидрометеорологических условиях, связанных с изменением глубин вследствие сезонно-паводковых явлений и объема сбросов

воды с гидроузлов; ветрами восточных направлений со скоростью 20 метров в секунду и выше; пыльными бурями, способствующими ухудшению видимости...

20. ВКМСК проходит по рукаву Бахтемир.

Исчисление километража ВКМСК ведется от знака "0 км" (46°12,6' северной широты, 47°52,8' восточной долготы) (поселок Красные Баррикады).

29. От обязательной лоцманской проводки судов освобождаются:

суда длиной менее 20 метров;

32. Суда, следующие по основному судовому ходу (фарватеру), пользуются преимущественным правом движения.

Суда, идущие из дополнительных судовых ходов (фарватеров), должны уступать дорогу судам, следующим по основному судовому ходу (фарватеру).

50. Плавание судов длиной менее 20 метров на акватории морского порта осуществляется вне судовых ходов (фарватеров). В случае, когда по условиям пути такое невозможно, они могут идти по судовому ходу (фарватеру) вдоль правой стороны по ходу в пределах до 10 метров от буев, ограничивающих ширину судового хода (фарватера).

51. Суда длиной менее 20 метров могут пересекать судовый ход (фарватер) под углом, близким к прямому.

Пересечение пути проходящих судов судами менее 20 метров осуществляется за кормой.

52. Судам длиной менее 20 метров при плавании на акватории морского порта не допускается:

- создавать помехи движению и стоянке судов;
- швартоваться, останавливаться, становиться на якорь у объектов инфраструктуры морского порта (за исключением судов портового флота);
- пересекать судовый ход (фарватер) при видимости менее полумили.

2.10.4. Стоимость проживания, питания, снаряжения, средств передвижения

Все расходы по проезду, питанию, предоставлением судов, страховке участников взял на себя организатор экспедиции «Россия с Севера на Юг» – Ульяновское областное отделение Русского географического общества.

2.11. Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута

При планировании экспедиции мы не нашли ни единого источника, говорящего о том, что кто-либо в туристических или познавательных целях путешествовал по подобному маршруту. По Волге от верховья (либо от других мест) и до конца (до села Вышки), ходили многие.

В сезонах 1997, 1998 и 1999 годов за три этапа группа из Тольятти под руководством Шестерина Николая прошла на байдарках от Волговерховья до устья в Никитинском банке. В июле 2014 года каякер, географ и действительный член Королевского географического общества Британии Марк Калч (Mark Kalch) в рамках третьего этапа своей экспедиции под названием «Семь рек, семь континентов» прошел 3530 км по Волге от истоков до села Вышки. Житель Чувашии Роман Андреев в 2019 году в одиночку за 4 месяца прошел от Чебоксар до села Вышки. Также в 2019 году французский экстремал Адриан Клемансо спустился на байдарке вниз по Волге, пройдя 3600 км от села Волговерховье за 80 дней добрался до Астрахани. НО, НИКТО из них даже не пытался пройти южнее широты Вышки, то есть выйти в Каспийское море. Фотографий этих мест нет даже в Викимапии и Google Earth.

В Астрахани, в месте старта, рядом с нами стояла группа из курсантов РОО «Союз морских пехотинцев ХМАО-Югра, воспитанников морских и ВПК России» из Ханты-Мансийска. Они в рамках дальнего шлюпочного похода «Дорогами Александра Невского» планировали пройти от Волгограда до Каспия на гребных ялах в сопровождении катера. Но дальше Астрахани их не пустили пограничники, некоторым участникам не было и 10 лет.

Единственный, кто пытался пройти северный Каспий от Волги до Махачкалы был житель Астрахани Максим Иванов. Но Максим Иванов ходил участок по иному, кардинально отличающемуся маршруту (от села Вышки вдоль берега). В 2015 году он с другом Евгением Дегтеревым прошел на двухместном каяке от села Вышки до Лаганского банка. В 2016 году

он предпринял попытку пройти северный Каспий, но была уже осень – маршрут вынужденно завершил в районе Лаганского банка. В 2019 году он в одиночку на каяке прошел от села Вышки до Брянской косы, где был снят с маршрута пограничниками Дагестана.

С этим человеком мы познакомились накануне и, по его желанию (и к нашей радости), включили в состав экспедиции. Он стал для группы тем участником, который знал многие нюансы этого участка. Благодаря его знаниям и опыту хождения мы были готовы к многим явлениям и событиям на маршруте.

Но если все-таки найдется тот человек (или несколько) готовый повторить такой или подобный маршрут настоятельно рекомендуем ознакомиться с данным отчетом и учитывать характерные особенности дельты Волги и северного Каспия.

Дельта Волги характеризуется исключительно низкими значениями берегового и подводного склонов (менее 5 см/км), не имеющими аналогов среди крупных рек земного шара. Следствием этого является исключительно сложная гидрографическая сеть дельты Волги, а также наличие обширного мелководного устьевого взморья глубинами до 1,5–2,5 м, выдвинутого в сторону моря на 35–50 км.

Каспийское море имеет свои характерные особенности, которые необходимо учитывать при выборе рекомендованных путей и плавания по ним. Основными факторами, создающими специфические условия плавания в Каспийском море, являются: изменение уровня моря, мелководность многих районов, сгоны и нагоны воды во время сильных ветров.

Северная часть Каспийского моря является наиболее мелководной частью Каспийского моря и по своим глубинам резко отличается от средней и южной частей. Район малых глубин простирается далеко в море, поэтому плавание здесь совершается главным образом вне видимости берегов, что в значительной степени ограничивает возможность определения места по береговым ориентирам. Наносы реки Волга заметно изменяют глубины, особенно в прибрежных районах, и способствуют образованию новых мелей и банок. При сильных сгонно-нагонных ветрах от западного до северо-западного направлений, может наблюдаться сгон уровня воды до 2 метров. Плавая здесь, необходимо все время иметь данные об ожидаемой погоде, о штормах и об уровне воды.

Почти на всем протяжении берега от Брянской косы до острова Чечень при малейшем колебании уровня моря у берега образуется осушка шириной до нескольких километров, поэтому береговую линию на некоторых участках установить невозможно и на картах ее следует считать нанесенной приближенно. Берега низкие и пологие, местами на них встречаются песчаные бугры. Вдоль береговой линии тянутся густые заросли камыша.

Средняя часть Каспийского моря глубоководная. На этом участке имеются опасности в виде каменных гряд, камней и банок. Берег реки изрезан мало, и естественных укрытий здесь нет. Глубоководная часть моря, расположенная у этого берега, способствует развитию сильного волнения при штормовых ветрах.

Все эти аспекты нами были изучены и были готовы к этому. Были готовы к ночевкам на воде и отсутствию возможности выходить на берег для отдыха, приема пищи и пр. Несколько дней мы провели без полноценного обеда, обходясь перекусом бутербродами прямо на воде. Но все же мы не ожидали что северный Каспий настолько мелководен и нам придется волочить суда на удалении 30 километров от берега. Мы в полной мере ощутили, что такое сгонно-нагонные явления и буквально стали бурлаками. Были готовы к штормам на море, но не думали, что ветер и шторм будут сопровождать нас каждый день. Волнения моря согласно 9-балльной шкале Всемирной Метеорологической организации доходили до четырех баллов. Непрерывная борьба со штормом в течение нескольких часов сильно изматывала и нас и суда, на катамаране отрывались крепления рамы, у каякеров ломались весла. При этом в течении всего дня находились под палящим южным солнцем.

Несмотря на то, что Регламент... не содержит методики категорирования водных походов по открытым водным пространствам, оценка сложности похода проводилась методом сравнения с прохождением порогов. Но порог – препятствие локальное, поэтому его прохождение сильно проще. Порог можно осмотреть, страховать его прохождение, отдыхать и обдумывать дальнейшее движение, остановившись в улове. В крайнем случае, порог можно обнести. Прохождение порога занимает по времени несколько минут и несколько километров, а штормы, встречные ветра, приливы могут продолжаться сутками и сотнями километров. На

открытых водных пространствах нет возможности страховать с берега, а находящиеся на воде суда находятся в одинаковых условиях и вынуждены бороться за выживание. Шторм нельзя разведать и обнести по берегу.

Нам повезло: нам ни разу не пришлось ночевать на катамаране и каяках. Нашелся небольшой участок суши даже там, где говорили, что точно его нет. Также удалось переночевать на гнилом севшем на мель судне, хотя нам утверждали, что это невозможно. Многие удивлялись или усмехались над нашими планами, наверное, считали сумасшедшими. К счастью, и несколько переворотов в прибойной волне, не принесли нам ни единой царапины. Нас пугали и страшными браконьерами, и недружелюбной обстановкой в республике Дагестан, а как следствие, и рыбаки и местные жители всегда шли нам на помощь.

При прохождении маршрута следовали рекомендациям МКК, использовали опыт и тактику прохождения, уже отработанные на предыдущих шести этапах экспедиции сезонов 2019 и 2021 годов. Катамаран с мотором использовался для страховки каяков, для размещения основного объема груза, для ротации (отдыха) гребцов каяков, для демонстрации флага РГО. Связка катамаран с мотором и гребные каяки оказалась удачная, она позволила пройти столь необычный маршрут этого этапа, да и всей экспедиции. Мы оснастили катамаран якорем, он оказался действительно незаменимым элементом в процессе его эксплуатации. Якорь применялся во время перекусов и отдыха на воде, для зачаливания судов на мелководных участках на большом удалении от лагеря, для закрепления катамарана в условиях прибойной волны, когда нет возможности вытащить его на берег. Каяки были стандартной комплектации, запасные весла располагались на катамаране. Движение в штормовую погоду обусловлено неукоснительным выполнением целей экспедиции, осуществлялось только при допустимом уровне риска и понимании возможностей, состояния группы, характеристик используемых судов.

Большинство участников участвовали в экспедиции сезона 2019 года и были готовы к такому продолжительному и напряженному походу. Группа имела спортивную страховку от несчастных случаев на все дни похода и дни проезда. Поход был зарегистрирован в МЧС. Проведена встреча с начальником Управления по безопасности людей на водных объектах, пройдены инструктажи от инспекторов ГИМС Астрахани и Астраханской области, получены рекомендации от инспектора ГИМС г. Лагань республики Калмыкия.

Маршрут проходил по пограничной зоне. Нами были получены разрешение на нахождение в пограничной зоне, маршрут движения был согласован с пограничными управлениями Астраханской области, республик Калмыкия и Дагестана. Наше движение контролировалось пограничными управлениями, Морским координационно-спасательным центром АМП Каспийского моря, МЧС. Движение на акватории морского порта Астрахани также согласовывалось с системой управления движения судов (СУДС). При начале и окончания движения, а также каждые 4 часа (по возможности) совершали доклад по телефону дежурным сотрудникам пограничного управления (ПУ), МЧС, СУДС, ГИМС. Вообще, организация этого этапа была связана с бумажной и организационной волокитой, десятками переписок, встреч, сотнями звонков, подключением административных ресурсов. Реальную помощь на маршруте оказывали не конкретно высокие начальники, а обычные сотрудники на местах, пограничники обеспечивали водой, продуктами, зарядкой электронной аппаратуры и пр. Инспектора ГИМС, (в отличие от начальства МЧС, которое создавало препоны) давали дельные советы по прохождению отдельных участков, подвезли бензин к реке.

На участке от 136-го километра ВКМСК до мыса Брянская коса за 5 дней мы не встретили ни одного человека. При сгонных ветрах в эту зону не пройдет ни один катер, так что помощи здесь ожидать не стоит. Дежурным сотрудникам МЧС, ПУ, МСКЦ, ГИМС были переданы номера телефонов участников, номер спутникового телефона. УКВ радиостанция была включена на 16 канал (156,8 МГц), на которых работают службы спасения и ПУ.

Прохождение по территории Государственного природного заповедника «Дагестанский», нахождение в этой зоне было согласовано с администрацией заповедника. От сотрудников заповедника тоже была получена полезная информация по северному Каспию. Имелись телефонные номера инспекторов и координаты кордонов на случай необходимости.

Несмотря на напряженный график мы смогли позволить себе посещение экскурсий (в горный Дагестан Махачкалу, Дербент), которые не были запланированы, встречи с представителями телевидения, администрации, региональных отделений РГО. Потерянное время на

эти мероприятия и вынужденную дневку на острове Морской Иван-Караул мы компенсировали увеличением длительности дневных переходов.

Маршрут от Астрахани до Дербента это завершающий этап экспедиции «Россия с Севера на Юг». Если бы прохождение этого участка не было целью экспедиции, то мы бы точно не стали идти по этому маршруту. Здесь нет ни красивых гор, ни сосновых лесов, ни зеленых холмов – есть только сплошные заросли высокого тростника, гниющая тина, полчища кровососущих насекомых вечером, невыносимая жара днем и постоянная борьба с ветром. К прохождению на гребных судах рекомендуем исключительно участок к югу от Махачкалы. Здесь море действительно похоже на море – голубое, красивое, глубокое, с песочными пляжами, живописными горами, горячими источниками.

Благодарности

Участники экспедиции выражают благодарность за помощь на маршруте:

- 1) Жителю пгт. Красные Баррикады Икрянинского района Астраханской области **Лысикову Александру Михайловичу**;
- 2) Старшему государственному инспектору ГИМС Икрянинского района Астраханской области **Ткачеву Игорю Александровичу**;
- 3) Настоятелю Храма Николая Чудотворца в селе Брянск Кизлярского района Республики Дагестан иерею Виталию (**Капаеву Виталию Валентиновичу**);
- 4) Директору РОО «Федерация парусного спорта Республики Дагестан», директору Детской юношеской спортивной школы по водным видам спорта "Каспий" **Омарову Мухтару Исааковичу**.

Благодарность коллективу Морского координационно-спасательного центра Администрации морских портов Каспийского моря



Ульяновское
областное
отделение

Начальнику
Астраханского МСКЦ
Завьялову В. Г.

Уважаемый Владимир Гаврилович!

В Вашем лице хотелось бы выразить глубокую признательность и благодарность Вам лично и Вашему коллективу за поддержку и грамотное, профессиональное сопровождение последнего этапа водной гребной экспедиции "Россия - с севера на юг" на участке Каспийского моря от г. Астрахани до г. Дербента.

Данный участок как для нас так и для прохождения был достаточно сложный и таил в себе много неожиданностей.

Но он был успешно пройден нами на экспедиционных судах (морские каяки 3шт. в сопровождении спортивного надувного катамарана, оснащённого легкими подвесными моторами).

От первых телефонных контактов, непосредственных консультаций во время посещения руководителем группы и на протяжении всего пути мы чувствовали неформальную поддержку и озабоченность нашим продвижением по нелегкому маршруту со стороны личного состава и Вас лично.

Самое главное мы, Ульяновские путешественники ощущали уверенность, что при экстренных неординарных ситуациях мы получим необходимую и своевременную помощь, чего бы это не стоило.

Эта уверенность помогла нам преодолеть все трудности маршрута. Поэтому мы считаем Вас как бы косвенными участниками экспедиции Ульяновского отделения Русского географического общества, пройденного на гребных судах.

Думаем, что такое путешествие проведено впервые (если не считать периоды вынужденной затишья).

Ещё раз спасибо Вам.

С огромным уважением к Вашему труду и участию.

От лица всех участников Руководитель экспедиции В. И. Павлов.

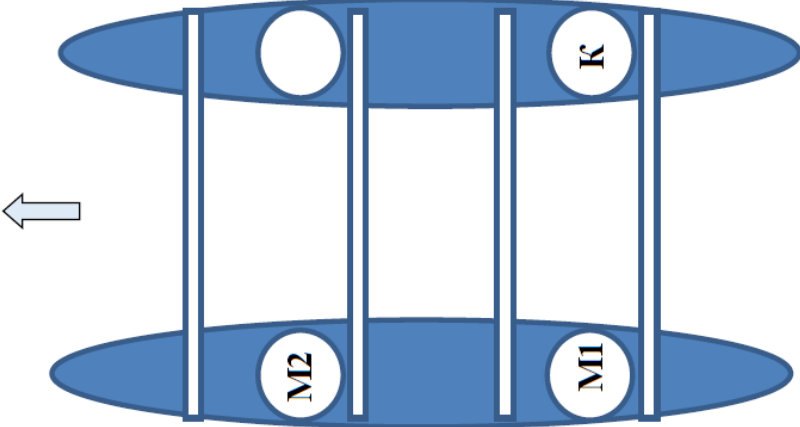
3. Список использованных материалов и ресурсов

1. Гидрометеорология и гидрохимия морей. Том 6. Каспийское море; Вып. 1: Гидрометеорологические условия. – СПб: Гидрометеиздат, 1992. – 359 с.
2. Каспийское море. Гидрология и гидрохимия (под редакцией С.Р. Байдина, А.Н. Косарева). - М.: Наука. 1986. – 261 с.
3. Лоция Каспийского моря. Управление навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации.
4. Водный баланс и колебания уровня Каспийского моря. Моделирование и прогноз (под редакцией Е.С. Нестерова). – М.: Триада лтд, 2016. – 378 с.
5. Зонн И.С. Каспийская энциклопедия.
6. Состояние природной среды мелководной части Северного Каспия / Отв. ред. д.б.н. А.А. Курапов, к.б.н. Н.В. Попова. – Астрахань 2015, - 118 с.
7. Номинация «ДЕЛЬТА ВОЛГИ» (Российская Федерация). Для включения в список всемирного культурного и природного наследия ЮНЕСКО. Подготовлено: Фондом «Охрана природного наследия» Астраханским государственным природным биосферным заповедником Институтом географии РАН МГУ им. М.В. Ломоносова РНИИ культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачева, 2008.
8. Каспийский морской научно-исследовательский центр. www.caspianmonitoring.ru/.
9. Викимапия. <http://wikimapia.org/>.
10. Википедия. <https://ru.wikipedia.org/>.
11. Нижняя Волга. Дальнобойный байдарочный: Балаково - Каспийское море. https://www.marshruty.ru/travel/nizhnyaya_volga_1999/.
12. Путешествие на каяке. <http://astrgo.ru/puteshestvie-na-kayake/>.
13. На каяке по Волге за 71 день. <https://www.rgo.ru/ru/article/na-kayake-po-volge-za-71-den>.
14. Сплывающий по Волге на байдарке экстремал добрался до Астрахани. <https://iz.ru/943568/2019-11-15/splavliaiushchiisia-po-volge-na-baidarke-ekstremal-dobralisia-do-astrakhani>
15. Французу, переплывшему всю Волгу, сломали стереотипы о России. dvor.media/frantsuzu-perepluvshemu-vsyu-volgu-slomali-stereotipy-o-rossii/.
16. Чебоксарец доплыл до моря на байдарке: «Под конец шел «на характере». <https://pg21.ru/news/60329/>.
17. Арестован президент "Калмнефти", <https://scandaly.ru/2004/12/21/arestovan-prezident-kalmnefti/>.
18. Острова везения? Почему бы нет! <https://nvdaily.ru/info/1224.html>.
19. Приказ ФСБ Российской Федерации от 7 августа 2017 года N 454 «Об утверждении Правил пограничного режима» (с изменениями на 19 июня 2018 года).
20. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 22 марта 2012 года N 74 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Астрахань (с изменениями на 22 ноября 2016 года).
21. Государственный природный заповедник «Дагестанский». <http://dagzapoved.ru/>.
22. Архив Погоды. <http://pogodaiklimat.ru/>.
23. Алексеев А.А. Пособие по составлению отчетов о туристских походах, путешествиях, спортивных турах.
24. Методика категорирования водных туристских маршрутов (утверждено Президиумом ФСТР 19 апреля 2018 г.).
25. Регламент по спортивному туризму. Туристско-спортивные мероприятия, связанные с прохождением туристских маршрутов. М, 2008.

Приложение 1 Обзорная карта похода



Приложение 2
Схема распределения участников по средствам сплава

Катамаран «Сварог», 4-хместный (с мотором)	Каяк морской двухместный	Каяк морской одноместный	Каяк морской одноместный
 К – Пригула В.В. М1 – Герасимов Г.П. (Сотников А.В., Павлов В.И.) М2 – Нефедова Т.Н. (Семагина А.Н.)	 К – Князькин С.И. М – Семагина А.Н. (Нефедова Т.Н.)	 Сотников А.В. (Герасимов Г.П.)	 Иванов М.В. (Пригула В.В., Герасимов Г.П.)

* Примечание:
М - матрос
К - капитан
** Предусмотрена периодическая замена гребцов каяков и катамарана

