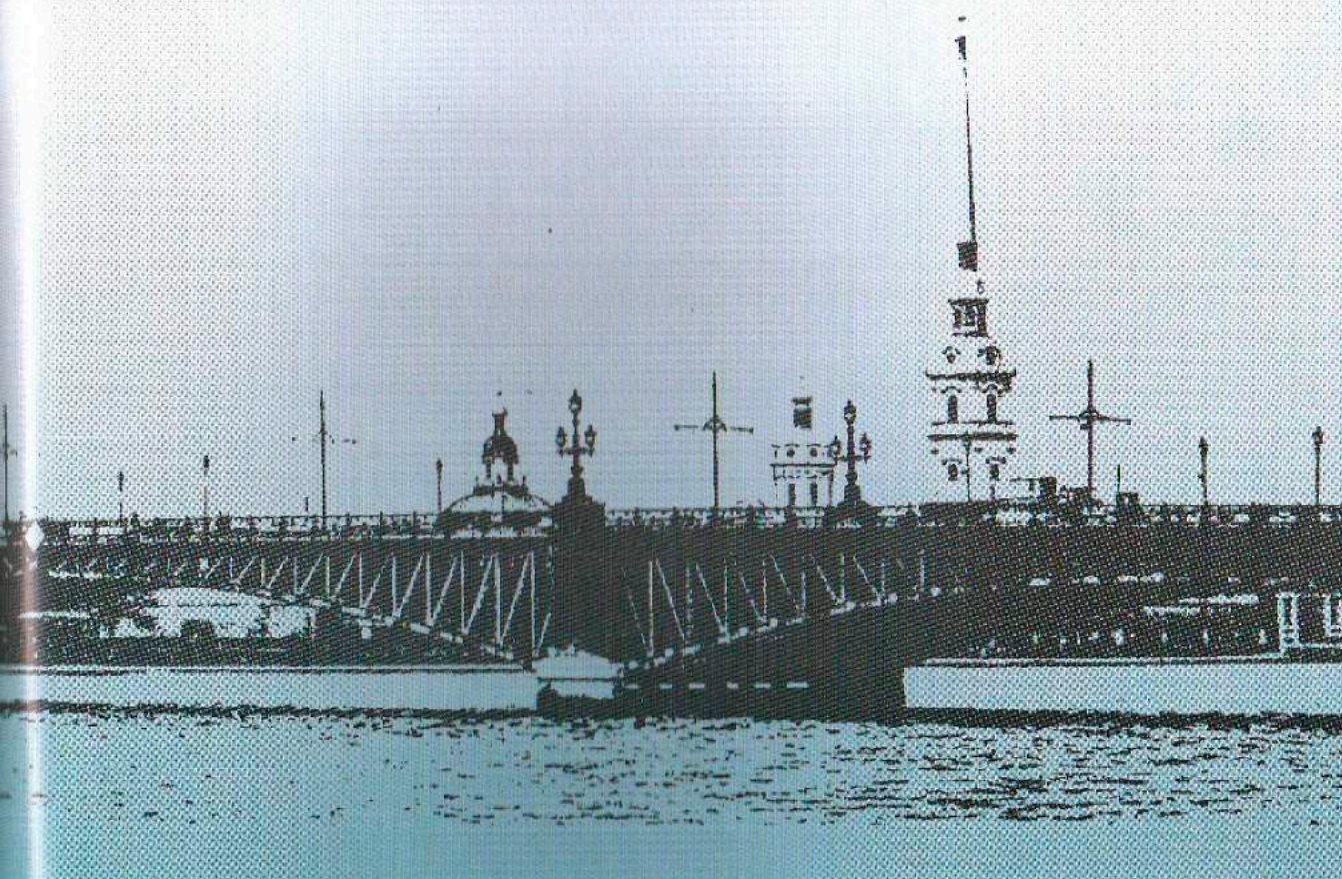


В. Колесников

Лоция Невской губы

под редакцией А. Лившица



В. Колесников

Лоция Невской губы

под редакцией А. Лившица

WWW.BOATDRIVE.RU

Санкт-Петербург, 2012

Владимир Колесников

Лоция Невской губы

под редакцией Александра Лившица

Серия «Boatdrive»

СПб, 2012 г., 88 стр. с илл.

Сдано в набор 28.05.2012. Подписано к печати 31.05.2012.

Бумага офсетная 60х90 1/16. Тираж 1000.

«В начале 1990-х годов я увлекся водным туризмом. В то время найти для личного пользования настоящую морскую карту, или любое другое навигационное пособие, было очень сложно, существовали они только под грифом «Для Служебного Пользования». Поэтому как руководство я использовал ксерокопии довольно низкого качества, самодельные схемы и кальки, а в основном, конечно, только личный опыт. Поделиться некоторыми результатами этого опыта я постарался на страницах этой книги».

Владимир Колесников



Колесников Владимир Александрович

Профессиональную деятельность начал в 1995 году после окончания Санкт-Петербургского мореходного училища РП, в должности матроса, а с 2000 года уже работал капитан-механиком на различных типах судов. Основной регион работы – река Нева и Невская губа. В настоящее время – капитан водолазного катера «Зенит».

Увлекается любительским судостроением и водным туризмом. На самодельном катере, обладающем небольшой осадкой, в течение многих лет ходил по малоизученным уголкам акватории Невской губы, что и позволило написать данную лоцию. Информация в ней представлена с позиции судоводителя-любителя, что отличает книгу от официальных руководств такого рода.

«Морская культура страны – не в количестве оружейных стволов или ракет морского базирования, не в размере торгового флота и не в числе кругосветных путешественников. Она определяется гостеприимством ее прибрежных и внутренних вод, уважительным и приятным отношением ко всем плавающим по морям, независимо от размеров их судов и толщины кошелька... Эту культуру должны бы хранить те, кто прокладывает и обставляет морские пути, издает карты и пособия, поддерживает свет маяков... Надеемся, что труд наш принесет пользу его читателям и они, в свою очередь, поделятся своим опытом и своими наблюдениями.»

Александр Лившиц



Лившиц Александр Иохимович

Родился в 1967 г. В 1984 г. поступил в Ленинградский кораблестроительный институт и тогда же начал заниматься парусным спортом в яхт-клубе ЛКИ. С 1990 г. капитан крейсерско-гоночной яхты «Эос». Яхтенный капитан. С 1990 по 1995 год работал в Ленинградском кораблестроительном институте. С июня 1995 года работает судоводителем в Гидрографической службе ЛенВМБ. Закончил Ломоносовский морской колледж ВМФ. Капитан малого плавания. В настоящее время — капитан малого гидрографического судна «Вайгач».

«Лоция Невской Губы». Эта книга - исключительно явление в области специальной морской литературы. На моей памяти это первый случай, когда в одной книге гармонично присутствуют:

- корректные и актуальные на момент выхода книги специальные описания лоции Невской Губы (местной лоции для яхтсменов и судоводителей маломерных судов не издавалась более 20 лет);
- крайне интересные исторические экскурсы, из которых, я уверен, многие узнают немало интересного о своей стране и местах, по которым плавают;
- и, главное, это очень легко читаемый стиль книги и подачи материала.

Наличие фотографий и схем, не только облегчает чтение или просто украшает текст, но и часто является единственно возможной формой передачи «неофициальных», но крайне нужных для безопасности плавания данных. Например, «народные» створы входных фарватеров фортов.

На катерах и яхтах с каждым годом начинает плавать все больше людей, не имеющих опыта и специальных знаний. Им тяжело работать с профессиональной литературой («Лоция», «Огни и знаки» и т.д. другие), а зачастую эту литературу непросто и приобрести. В этой же книге собрана информация интересная и нужная именно для маломерных судов.

Эта книга так же интересна, как особый проект, т.е. ее издание не является чем-то конечным, авторы приглашают всех желающих присоединиться к этому проекту (присылать информацию о глубинах, особенностях плавания в различных местах, фотографии навигационных объектов и пр. на сайт www.boatdrive.ru и тогда следующее издание станет более полным и интересным.

В результате, мы общими усилиями получим крайне нужную нам, интересную и при том высокопрофессиональную местную лоцию.

С уважением и пожеланием успехов авторам в их нелегком труде,

Рыбкин Геннадий.

*Яхтенный капитан, капитан яхты Северное Сияние,
чемпион и призер различных парусных соревнований,
член Президиума Санкт-Петербургского Парусного Союза,
член-корреспондент Петровской академии наук и искусств.*

ВВЕДЕНИЕ

Лоция Невской губы предназначена, в первую очередь, для яхтсменов и судоводителей маломерных судов, использующих Восточную часть Финского залива как основной район плавания. Сведения, представленные в ней, помимо официальной информации, содержат важные практические данные, накопленные авторами в ходе многолетнего опыта плавания в Невской губе. Лоция может служить как в качестве учебного пособия, так и в качестве руководства для плавания. Данная книга, безусловно, будет интересна и начинающим судоводителям и опытным яхтсменам.

В основу лоции положены: «Яхтенная лоция Невской губы», составленная К.В. Каракулиным, изданная в 1964 г., исправленная и дополненная яхтенным капитаном М.Л. Гиршовым в 1989 г., «Лоция Балтийского моря. Часть I» (адм. № 1202) 2007 г., «Огни и знаки Балтийского моря» (адм. № 2201) 2001 г., «Невская губа. Лоцийные сведения» В. Колесникова, 2009 г. и другие руководства и пособия для плавания, приведенные к современному уровню. Перечень официальных морских навигационных карт, руководств и пособий, охватывающих данный район, указан в приложении.

Лоция составлена двумя опытными судоводителями: капитан-механиком Владимиром Колесниковым и капитаном малого гидрографического судна «Вайгач» гидрографической службы ЛенВМБ Александром Лившицем.

При плавании в описываемом районе необходимо учитывать следующие обстоятельства. За последние годы произошли значительные изменения в навигационно-гидрографических характеристиках описываемых в лоции объектов, а также в их средствах навигационного оборудования (СНО). Часть этих изменений не отражена на картах или в руководствах для плавания или отражается с большим опозданием. Систематические промерные работы не проводились более 15 лет, а дноуглубительные работы, контрольные промеры и траления проводятся сейчас нерегулярно и, часто, без централизованного контроля. Развернутые в последние годы масштабные гидротехнические работы только усугубляют ситуацию. Производители этих работ, зачастую, пренебрегают многими требованиями. В результате, условия для мореплавания с каждым годом значительно и неоправданно ухудшаются.

Глубины на свалках грунта и в районах проведения гидротехнических работ могут существенно отличаться от показанных на картах. В районах, где проводятся или проводились такие работы, могут находиться сваи, трубопроводы и другие препятствия, представляющие опасность для плавания.

Изменения в навигационной обстановке могут своевременно не доводиться до судоводителей малых судов, поэтому вы можете столкнуться с тем, что вид навигационных знаков и характеристики огней отличаются от описанных в лоции и показанных на картах.

Вновь установленные стационарные знаки могут в течение длительного времени не вводиться в эксплуатацию. Такие знаки не являются штатными, они не описываются в руководствах для плавания и могут не показываться на навигационных картах.

При описании ряда объектов указывается, что они ограждаются по требованию. Это означает, что огни штатных стационарных СНО могут не гореть, а плавучие предостерегательные знаки (ППЗ) могут не выставляться на штатных местах.

Судоводителю не следует чрезмерно доверять положению ППЗ, так как они могут быть смещены со штатных мест под воздействием ветра, волнения, дрейфующего льда и навалов

судов. Особую опасность могут представлять полузатопленные буи, поврежденные при на-
валах судов, смещенные со штатных мест или дрейфующие.

Учитывая вышеизложенное, а также особенности судовождения на малых судах, струк-
тура навигационного описания в настоящей лоции несколько отличается от принятого
5 в официальных руководствах для плавания. В частности, сведения, представленные на
навигационных картах и изложенные в других пособиях (внешний вид СНО, направления
створов и фарватеров) дублируются в настоящей лоции.

Следует учитывать, что корректурные документы отражают изменения в навигационной
обстановке с некоторым опозданием, а большинство яхтсменов и судоводителей мало-
10 мерных судов не имеют возможности вести систематическую корректуру карт и пособий и
принимать по радио навигационные предупреждения. В связи с этим, составители обраща-
ют особое внимание:

- на необходимость строго следовать рекомендациям хорошей морской практики при
плавании в мелководных или малообследованных районах, а также в районах интенсивно-
15 го судоходства;

- на то, что полное изучение лоции района возможно только при сочетании изучения всех
доступных карт, руководств и пособий с систематическим обобщением опыта практических
плаваний и наблюдений за навигационной обстановкой; при этом вся информация, которой
руководствуется судоводитель, должна обновляться как можно чаще.

20 В текст лоции включены (курсивом) краткие исторические справки, касающиеся описы-
ваемых объектов и их названий.

Общий обзор

НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКИЙ ОЧЕРК

Общие сведения. Настоящая лоция содержит описание Невской губы – акватории вос-
точной части Финского залива, которая заключена между дельтой реки Нева, впадающей
5 в его вершину, и островом Котлин, лежащим в 13 милях от вершины залива. Остров Котлин
и связанные с ним объекты (естественные и искусственные острова, свайные, ряжевые и
каменные преграды, дамбы комплекса защитных сооружений) отделяют Невскую губу от
восточной части Финского залива. Длина Невской губы с востока на запад около 14 миль.
Ширина около 7 миль.

Навигационное описание Невской губы и острова Котлин помещено в 4 главах: 10

Глава 1 – Устье реки Нева (описывается с севера на юг)

Глава 2 – Северный берег Невской губы

Глава 3 – Южный берег Невской губы

Глава 4 – Восточная часть острова Котлин с подходами

Берега, острова и проливы, глубины, рельеф дна и грунт. Невская губа сформирова- 15
лась в результате развития дельты реки Нева. Берега и дно сложены из наносного грунта.
Глубины не превышают 6 м и плавание больших судов возможно только по фарватерам,
которые являются продолжением рукавов Невы. В восточной части губы расположены от-
мели, являющиеся продолжением крайних островов Невской дельты, и мели, представля-
ющие собой, как бы, острова, скрытые небольшим слоем воды. Острова сосредоточены 20
в устье Невы и в районе острова Котлин. В проливах между некоторыми островами про-
ходят судоходные фарватеры.

В настоящее время главным транзитным путем, соединяющим Неву с Финским заливом,
является Санкт-Петербургский Морской канал, идущий от острова Котлин в устье реки
Большая Нева. Он является продолжением Кронштадтского Корабельного фарватера, ко- 25
торый идет через судопропускное сооружение С-1 в южной дамбе и, в свою очередь, яв-
ляется продолжением Большого Корабельного фарватера, ведущего от острова Гогланд
(вблизи границы территориальных вод).

Северный Кронштадтский фарватер, ведущий через судопропускное сооружение С-2 в
северной дамбе (продолжение Западного Кронштадтского фарватера, обходящего остров 30
Котлин с W и N), соединяется с Морским каналом на акватории Невской губы.

Все остальные фарватеры и каналы (ведущие к рукавам дельты Невы или к гаваням на
северном и восточном берегах Невской Губы), по сути, ответвляются от Морского канала
или от фарватеров, ответвившихся от него ранее.

В настоящей лоции описаны все существующие на сегодняшний день фарватеры и раз- 35
нообразные местные проходы.

Земной магнетизм. Магнитная изученность района удовлетворительная. Магнитное
склонение на эпоху 2010 г. – 9° восточное. Среднее годовое изменение 0,1° к востоку. Рай-
онов магнитных аномалий не имеется.

Средства навигационного оборудования (СНО). Плавание в описываемом районе в любое время обеспечивается береговыми и плавучими СНО. Общее наблюдение за состоянием СНО осуществляет Гидрографическая служба Ленинградской Военно-морской базы (ГС ЛенВМБ) и ЗАО «Росморпорт», однако, в настоящее время происходит перераспределение зон ответственности этих организаций. В некоторых районах выставляется самодеятельное ограждение. ППЗ в зимнее время, в зависимости от ледовой обстановки, частично снимаются или заменяются сигарообразными зимними буями.

В настоящее время ограждение ряда фарватеров выставляется только по надобности или по требованию. Число штатных ППЗ сокращено, и многие навигационные опасности, лежащие в стороне от основных фарватеров, не ограждаются. Светящие знаки и буи могут не гореть (особенно в летнее время). Характеристики огней могут отличаться от штатных. Часть ППЗ может иметь поврежденную (нештатную) окраску, а топовые фигуры на буйках и вехах могут отсутствовать. ППЗ могут быть смещены со штатных мест под воздействием ветра, волнения, льда и других причин.

Наиболее полные сведения о береговых и плавучих СНО (кроме вех) приведены в руководстве «Огни и знаки Балтийского моря. Берега России, Эстонии, Латвии и Литвы» (адм. № 2201) 2009 года издания. Сведения об изменении средств навигационного оборудования публикуются в Извещениях Мореплавателям.

Режим плавания. В описываемом регионе имеются районы якорных стоянок, районы ожидания, районы с особым режимом плавания, а также многочисленные фарватеры и рекомендованные курсы. Подробные описания районов и фарватеров, а также общие указания для плавания приведены в сводном описании «Режим плавания судов в Балтийском море и Ладожском озере» (адм. № 4241) 2005 года издания.

Значительную часть описываемого района занимают акватория и прилегающие воды Морского торгового порта. Режим плавания в этих водах регламентируется Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах РФ и в, изданных в дополнение к ним, Обязательных постановлениях Федерального государственного учреждения «Администрация морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» (ФГУ АМП БПСРБ). Обязательные постановления распространяются на суда всех флагов и ведомств. Выдержки из них, с положениями, касающимися плавания маломерных судов, приведены в приложении к настоящей лоции.

Разграничительными линиями между зонами действия морских и речных правил плавания служат:

- на реке Большая Нева — нижняя кромка Благовещенского моста;
- на реке Малая Нева — нижняя кромка Тучкова моста;
- на реке Малая Невка — нижняя кромка Большого Петровского моста;
- на реках Средняя Невка и Большая Невка — меридиан западной оконечности Крестовского острова.

Порты и якорные места. В описываемом районе расположены порты Санкт-Петербург, Кронштадт, Ломоносов, ряд гаваней и якорных мест.

Временно, до принятия постановления о статусе военных портов, акватории Военного порта Ломоносов с причалами №№ 11-29, Заводской, Угольной, Военной, Лесной, Каботажной, Базы Литке гаваней Военного порта Кронштадт с причалами №№ 47А, 56, 57, 73, 84, 85, 94, 95, а также Большого и Восточного Кронштадтских рейдов числятся как акватория

Морского торгового порта, в отношении гражданского судоходства и пограничной комиссии отдельного контрольно-пропускного пункта (ОКПП) «Санкт-Петербург».

В некоторых гаванях на островах и берегах Невской губы расположены яхт-клубы и стоянки маломерных судов, описанные ниже в настоящей лоции. Имеется также ряд необорудованных гаваней и бухт, доступных для малых судов, которые могут служить убежищем при ветрах определенных направлений. Однако эти гавани, как правило, не оборудованы СНО и вход в них возможен при знании местных условий и благоприятной гидрометеорологической обстановке.

В Невской губе имеется несколько районов якорных стоянок, а также районы запрета для плавания.

Якорные места по всей Невской губе имеют песчаный, местами илистый грунт, обеспечивающий хорошие условия для якорной стоянки. Сведения о районах якорных стоянок приведены в Приложении 1 к обязательным постановлениям ФГУ АМП БПСРБ и в приложении к настоящей лоции.

Во всем описываемом районе запрещена постановка на якорь вне районов якорных стоянок. Так как яхты и малые суда часто не могут выполнить это требование, при выборе места постановки на якорь, следует обращать внимание на указанные на картах районы расположения подводных кабелей, трубопроводов и свалок грунта, а также учитывать вероятность наличия подводных препятствий и районов нечистого грунта, не указанных на морских навигационных картах.

ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ ОЧЕРК

Гидрометеорологические условия для плавания малых судов в Невской губе и в восточной части Финского залива в целом благоприятны

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА. Описываемый район расположен в умеренной климатической зоне, для которой характерны небольшие суточные и годовые колебания температуры воздуха, высокая влажность, значительная облачность и частые осадки. Климат Финского залива, глубоко вдающегося в сушу, более суров, чем климат открытого моря.

Близость берегов может существенно искажать классическую картину изменения погоды и ее признаков при прохождении атмосферных возмущений. При нахождении над районом стабильных воздушных масс, характер погоды практически полностью определяется местными атмосферными явлениями.

Температура и влажность воздуха. Наиболее холодными месяцами года являются январь и февраль, когда температура воздуха на побережье может достигать -40°C и ниже. Однако возможны оттепели, при которых температура повышается до $5-10^{\circ}\text{C}$.

Наиболее теплый месяц — июль, когда средняя месячная температура воздуха почти повсеместно $16-18^{\circ}\text{C}$. В отдельные дни температура воздуха может повышаться до $30-35^{\circ}\text{C}$, и выше.

Суточные колебания температуры обычно возрастают от зимы к лету и составляют соответственно $3-7^{\circ}\text{C}$ и $6-12^{\circ}\text{C}$.

Относительная влажность воздуха довольно значительная в течение всего года. Наибольшая влажность ($80-90\%$) отмечается, как правило, с августа по март-апрель, а наименьшая ($65-80\%$) — с мая по июль.

В течение суток наибольшие значения влажности наблюдаются перед восходом солнца, а наименьшие — во второй половине дня. Суточный ход относительной влажности лучше всего выражен весной и летом.

Ветры. В описываемом районе в течение почти всего года преобладают ветры от S, SW и W. Из ветров других направлений с сентября-октября по март-апрель часто отмечаются ветры от SE, а с мая по август увеличивается повторяемость ветров от N, NW и W.

Средняя месячная скорость ветра $3-8\text{ м/с}$, причем осенью и зимой она больше, чем весной и летом.

Летом хорошо выражен суточный ход скорости ветра. Как правило, наименьшая скорость ветра отмечается ночью и утром, а наибольшая после полудня.

Штили наблюдаются редко. В ясную, и, в целом, безветренную погоду, вблизи берега почти всегда имеются полосы местного ветра.

Повторяемость ветров со скоростью 15 м/с и более составляет, в навигационный период, около 10% .

В описываемом районе возможны сильные штормы и ураганы.

Направление штормовых ветров зависит от траектории циклонов. При прохождении циклонов севернее Финского залива отмечаются штормовые ветры от S и SW с последующим переходом к W и NW. При прохождении циклонов южнее Финского залива наблюдаются штормовые ветры от NE и E. Продолжительность штормов обычно сутки, но иногда, осенью, достигает 3 суток.

Летом в описываемом районе возможны шквалы, сопровождающиеся грозами.

Бризы наблюдаются преимущественно в теплое время года (с мая по август), но выражены довольно слабо, так как расстояние до противоположного берега залива невелико.

Туманы в описываемом районе явление нередкое.

Для лета и зимы характерны радиационные туманы, возникающие над сушей вследствие ее охлаждения. Обычно они образуются ночью или рано утром при ясном небе и слабом ветре. Наибольшего развития радиационные туманы достигают к восходу солнца, затем они ослабевают и к полудню исчезают. Однако зимой они могут удерживаться в течение суток. Радиационные туманы бывают поземные и приподнятые, или "висячие". Поземные туманы простираются над сушей на сравнительно небольшую высоту, а приподнятые располагаются на высоте $30-60\text{ м}$ от поверхности, нередко смыкаясь с облачным покровом.

Видимость. В течение всего года в описываемом районе преобладает видимость более 5 миль. Наилучшая видимость отмечается летом. Ухудшение видимости зимой вызвано, в основном, выпадением осадков, туманами, а также задымленностью и загазованностью воздуха промышленными выбросами.

Местные признаки погоды. Наиболее характерны следующие признаки изменения погоды.

1. Падение атмосферного давления на $3-4\text{ гПа}$ и более в течение 3 ч предвещает шторм.
2. Заметное движение перистых облаков от западной половины горизонта предвещает наступление ветреной дождливой погоды. Если вслед за этим небо покрывается пеленой перисто-слоистых облаков, вероятность ухудшения погоды увеличивается.
3. Появление зыби при слабом ветре является предвестником шторма. По мере его приближения зыбь усиливается.
4. Быстрое движение облаков при слабом ветре указывает на приближение шторма; направление усилившегося ветра совпадает с направлением движения облаков.
5. Появление летом на горизонте кучевых облаков в виде башен или наковален предвещает усиление ветра, грозу и шквал.
6. Усиление ветра от SE при быстром падении атмосферного давления указывает на приближение циклона.

Особые метеорологические явления. Грозы в описываемом районе отмечаются редко. Наиболее интенсивна грозовая деятельность в августе.

Летом грозы обычно сопровождаются ливнями и шквалами.

Рефракция и миражи в описываемом районе отмечаются довольно часто, особенно весной и осенью. При рефракции предметы видны с гораздо больших расстояний, чем в обычных условиях; берег кажется ближе, чем в действительности; предметы как бы увеличиваются, приподнимаются. При сильной рефракции создается впечатление, что воздух колеблется, из-за чего контуры предметов становятся нечеткими.

При миражах можно видеть предмет перевернутым или одновременно несколько изображений одного и того же предмета.

Полярные сияния иногда наблюдаются в районе Финского залива в ясные темные ночи. Во время полярных сияний увеличивается дальность видимости, резче выделяется линия горизонта. Обычно полярные сияния сопровождаются магнитными бурями и создают помехи для радиопеленгования и радиосвязи.

С мая по июль в описываемом районе наблюдаются белые ночи.

ГИДРОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА. Гидрологический режим Финского залива характеризуется хорошо развитыми ветровыми течениями, преобладанием волн высотой менее 2 м, относительно высокой температурой и малой соленостью воды. Одной из отличительных особенностей уровневого режима данного района являются сейшевые колебания уровня.

На гидрологический режим существенно влияют сооружения комплекса защиты от наводнений (дамба), которые физически отделяют Невскую губу от остальной части Финского залива. Закрытие и открытие судо- или водопропускных сооружений могут приводить к изменению гидрологических элементов. Однако эти изменения будут существенными только в непосредственной близости от дамбы.

Колебания уровня в описываемом районе определяются сочетанием сгонно-нагонных, сейшевых и сезонных колебаний.

Сгонно-нагонные колебания зависят от продолжительности, направления и скорости ветра, а также от характера береговой линии. Наиболее опасными в районе Финского залива являются ветры от W и SW. Ежегодно наблюдаются нагоны с повышением уровня до 1-1,5 м. Сгоны (понижения уровня) наблюдаются при продолжительных восточных ветрах. Максимальные падения уровня до 1,33 м наблюдаются один раз в 25 лет, до 0,9 м – ежегодно.

Сейшевые колебания уровня вызваны в основном резкими изменениями атмосферного давления. Величина сейшевых колебаний в прибрежной зоне достигает 1,5 м. Период сейш 23–26 ч.

Сезонные колебания уровня обусловлены гидрометеорологическими факторами (ветер, речной сток, изменения атмосферного давления). Обычные для Балтийского моря сезонные колебания с двумя минимумами и двумя максимумами, как правило, не заметны на фоне сезонных и годовых изменений в Ладожском озере, вызывающих изменения уровня воды и течений в реке Нева и в прилегающей части Финского залива.

При неблагоприятном сочетании нагонных, сейшевых, сезонных и других процессов в восточной части Финского залива, сущность которых окончательно не установлена, в устье реки Нева происходят (обычно осенью) аномальные повышения уровня воды – наводнения (подъем воды превышающий 1,6 м над средним многолетним уровнем (ординаром) по водомерному посту Горный институт). Катастрофическим считается подъем воды, превышающий отметку 2,9 м. Максимальное повышение уровня воды при наводнениях за все время наблюдений имело место 19 (7) ноября 1824 г. (4,1 м). Самое сильное за последние 100 лет наводнение произошло 23 сентября 1924 г., когда уровень воды превышал 3,69 м. Тот же комплекс причин вызывает аномальные понижения уровня воды. Самая низкая отметка уровня – 1,7 м была зафиксирована 21 (9) сентября 1883 г.

Колебания уровня в пределах понижения до 0,5 м и повышения до 1 м наблюдаются повседневно. Это необходимо учитывать, особенно при плавании с минимальным запасом воды под килем.

Течения в описываемом районе определяются сочетанием стока впадающих рек и ветровых течений.

В вершине Невской губы течение направлено на запад. Около острова Котлин оно разделяется на две ветви. Одна ветвь, более сильная, направляется на север между островом Котлин и мысом Лисий нос, где массы воды проходят через судо- и водопропускные сооружения дамбы. Другая ветвь идет на запад между островом Котлин и южным берегом Фин-

ского залива. Массы воды проходят в основном в судопропускное сооружение С-1 между островом и южным участком дамбы и, незначительно, через водопропускные сооружения в самой дамбе.

В устье реки Нева, при среднем уровне моря, скорость течения составляет 1,5–3 узла. При слабых восточных ветрах скорость течения в северной части Невской губы достигает 0,4 узла, а в Южной части – 0,2 узла. Свежие восточные ветры увеличивают скорость течения до 1,5 узлов, а при свежих западных ветрах течение почти прекращается. Скорость течения при подходе к водо- и судопропускным сооружениям, в непосредственной близости от дамбы, увеличивается, вследствие стеснения потока, а на участках между водопропускниками образуются застойные зоны. По мере удаления от дамбы скорости течений уменьшаются и выравниваются. Кроме того, на картину течений в Невской губе влияют многочисленные свайные, ряжевые и каменные преграды, а также надводные дамбы, за которыми имеются застойные районы и районы вихревых течений.

Волнение. В Невской губе, отделенной от Финского залива дамбой, вследствие малого разгона, высота волн редко превышает 1 м. Однако при штормовых ветрах любых направлений короткие и обрушивающиеся волны могут представлять опасность для малых судов. Вместе с тем, взаимодействие сильного ветра с течением и берегом может вызвать, в некоторых районах, сулои и толчею. Эти явления, негативно влияющие на управляемость малых судов, особенно парусных, чаще всего возникают в узостях, где наблюдается интенсивное движение судов, что увеличивает опасность столкновений (например, на Большом и Малом Кронштадтских рейдах).

Температура, соленость и плотность воды. Вода в описываемом районе практически пресная (соленость менее 1‰). Плотность ее в среднем составляет 1,0010–1,0020 т/м³. Средняя месячная температура в течение года колеблется от 0 до 18–20°C.

Гидробиологические сведения. Цветение моря обусловлено массовым скоплением в поверхностном слое воды (сильно опресненной) фито- и зоопланктонных организмов (преимущественно сине-зеленых водорослей). При цветении значительно уменьшается прозрачность воды и изменяется ее цвет; вода приобретает желтые, бурые, зеленые или красноватые оттенки. Цветение отмечается преимущественно весной и осенью. Наиболее интенсивно вода цветет на мелководных участках с вихревыми течениями и в застойных зонах. Цветение усиливается под влиянием загрязнения речного стока и вод залива органическими веществами.

Опасные морские животные в классическом понимании отсутствуют. Большую опасность могут представлять различные болезнетворные бактерии, находящиеся в сырой воде, что требует соблюдения элементарных гигиенических предосторожностей (мыть посуду заборной водой в районе, ограниченном дамбой, не рекомендуется).

ЛЕДОВЫЙ РЕЖИМ. Лед в описываемом районе образуется ежегодно, но сроки его появления и исчезновения, а также степень распространения зависят от суровости зимы.

Первое появление льда в Невской губе происходит в среднем в последней декаде ноября.

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Невская губа занимает часть вершины Финского залива восточнее острова Котлин (60°00' N, 29°45' E). С W Невская губа ограничена Ломоносовской отмелью, простирающейся к N от южного берега Финского залива в районе города Ломоносов, а с NW граница губы проходит по линии, соединяющей восточную оконечность острова Котлин с мысом Лисий Нос (60°01' N, 29°58' E). Протяженность Невской губы с востока на запад достигает 14 миль, ширина — около 7 миль.

Дамбы комплекса защитных сооружений (КЗС) физически отделяют Невскую губу от Финского залива. Северная дамба проходит от берега в районе поселка Горская (севернее мыса Лисий Нос) в направлении WSW до северного берега острова Котлин. Южная защитная дамба проходит от южного берега острова Котлин (западнее гавани базы Литке) до северной бровки Кронштадтского Корабельного фарватера и от южной бровки этого фарватера на юг, до берега залива в районе поселка Бронка.

Берега Невской губы низкие и отмельные, поросшие лесом и кустарником. Вблизи берегов встречается большое количество подводных и надводных камней и затонувших судов. В вершину губы впадает река Нева, образующая в своем устье обширную дельту. На берегах реки Нева, на островах, лежащих в ее дельте, и на берегах Невской губы расположен город Санкт-Петербург. В устье основного рукава реки Нева, называемого рекой Большая Нева, и к S от него находится морской порт Санкт-Петербург.

На южном берегу Невской губы раскинулись города Ломоносов (Ораниенбаум) (в 13 милях от вершины губы) и Петродворец (Петергоф) (в 3,5 милях восточнее Ломоносова), а также несколько поселков, из которых наиболее близко к заливу расположен поселок Стрельна. Прибрежные города и поселки, в настоящее время, административно входят в состав Санкт-Петербурга.

У города Петродворец оборудована Петродворцовая гавань, а у города Ломоносов — Ломоносовская гавань. У поселков Стрельна и Мартышкино имеются гавани, доступные для малых судов.

На северном берегу Невской губы имеется несколько небольших дачных поселков (Лахта, Ольгино, Лисий Нос и пр.), административно входящих в состав Санкт-Петербурга. Около поселка Лахта оборудована Лахтинская гавань. В районе поселка Горская расположена гавань базы Горская.

Остров Котлин невысокий, его средняя и западная части покрыты растительностью. Западная оконечность острова представляет собой низкий каменистый мыс; в восточной части острова расположены город Кронштадт и порт Кронштадт. Остров Котлин окаймлен каменистой отмелью с глубинами менее 5 м, простирающейся на 2,5 мили к NE, более чем на 3 мили к W и примерно на 1 милю к S от него. На этой отмели находятся несколько искусственных островов — бывших фортов Кронштадтской крепости, подходы к которым описаны в настоящей лоции, свайно-ряжевые и каменные преграды, а также другие опасности.

Глубины в Невской губе от устья реки Нева до острова Котлин постепенно увеличиваются от 2 до 6 м. Грунт в губе — преимущественно мелкий песок, и только в западной, наиболее глубоководной ее части, встречаются ил и крупный песок.

По Невской губе проходит Санкт-Петербургский морской канал, ведущий к морскому торговому порту Санкт-Петербург. К гаваням и причалам, оборудованным у берегов губы,

ведут углубленные фарватеры и каналы. Для входа в Невскую губу и выхода из нее служат Кронштадтский Корабельный фарватер и Северный Кронштадтский фарватер.

Плавание по фарватерам и каналам обеспечивается стационарными и плавучими СНО. Кроме того, при плавании в Невской губе ориентирами могут служить трубы, мачты, здания и купола церквей, возвышающиеся в населенных пунктах.

Все, существующие на сегодняшний день, фарватеры описаны в настоящей лоции.

В настоящее время, в связи с развитием Большого порта Санкт-Петербург, на акватории Невской губы производятся масштабные гидротехнические работы. При этом некоторые старые фарватеры изменяют свои характеристики (длину, направление колен, гарантированную глубину и т.д.) или даже упраздняются. Все фарватеры и каналы, ведущие в рукава Невской дельты, к гаваням на берегах Невской губы, а также из Невской губы в Финский залив сейчас соединены (прямо или через Петровский канал) с Санкт-Петербургским морским каналом.

Историческая справка. Жаргонное название Невской губы — Маркизова лужа — возникло в первой половине 19-го века в среде офицеров Балтийского флота. Морской министр в 1811–1828 гг. — французский эмигрант Маркиз де Траверсе — отличался тем, что не выводил флот на маневры далее пределов Невской губы, за что последняя и получила такое прозвище. Название это бытует зачастую и поныне.

УСТЬЕ РЕКИ НЕВА

РЕКА НЕВА вытекает из Ладожского озера и впадает в Финский залив. Длина реки от Невских ворот (отметка 1 389,0 км – расстояние от Южного порта Москвы) до истока в районе острова Ореховый (отметка 1 315,0 км) составляет 74 км. Ширина реки изменяется от 1 235 м ниже города Шлиссельбург до 250 м у мыса Святки (1 343,8 км).

Историческая справка. По распространенному мнению название Нева происходит от финского слова означающего «болото, топь», а может и от другого слова, обозначающего «море». Возможно также происхождение от шведского слова Ню – «новая».

РУКАВА ДЕЛЬТЫ РЕКИ НЕВА. Река Нева впадает в вершину Невской губы несколькими рукавами. Наибольшими из них являются реки Большая Нева, Малая Нева и Большая Невка (рис.1).



Рис. 1. Рукава дельты реки Нева

Перед Петроградским островом ниже Литейного моста (у стоянки крейсера «Аврора») Нева разделяется на Большую Невку, отходящую вправо, и главный рукав – Большую Неву. Перед Каменным островом от Большой Невки влево отделяется Малая Невка, а перед Елагинным островом также влево – Средняя Невка. В устье Большая Невка сливается со Средней Невкой, а Малая Невка – с Малой Невой. Перед Васильевским островом от Большой Невы вправо отделяется Малая Нева, которая в устье сливается с Малой Невой.

Большая Невка отделяется вправо от реки Нева у Петроградского острова (1 381 км) и омывает с востока Петроградский остров, а с востока и севера – Аптекарский остров, отделенный от Петроградского рекой Карповкой (минимальная глубина на судовом ходу на этом участке – 4,9 м). После отделения Малой Невки (1 385 км), река омывает с севера Каменный остров (минимальная глубина 4,0 м), а после отделения Средней Невки (1 387 км) – также

с севера – Елагин остров (минимальная глубина около 2,5 м). Судовой ход на этом участке очень узкий, а прибрежные отмели покрыты водорослями. У западной оконечности Елагина острова (мыса Стрелка), Большая Невка сливается со Средней Невкой (1 390 км). Их общее русло впадает в Невскую губу между Крестовским островом и северным берегом губы.

Средняя Невка отделяется влево от реки Большая Невка перед Елагиным островом и протекает между этим островом и островами Каменным и Крестовским, разделенными рекой Крестовка. Минимальная глубина на судовом ходу около 4 м. У западной оконечности Елагина острова Средняя Невка сливается с Большой Невкой.

Малая Невка отделяется влево от реки Большая Невка перед Каменным островом и протекает между ним и Аптекарским островом и, далее, между Крестовским островом и островами Петроградским и Петровским, разделенными рекой Ждановка. Минимальная глубина на судовом ходу 3,8 м. У западной оконечности Петровского острова Малая Невка сливается с Малой Невой.

Река Малая Невка является спортивным заповедником. На ее берегах расположено несколько гребных и водноспортивных баз.

Малая Нева, являющаяся вторым по величине рукавом Невы, отделяется вправо от реки Большая Нева перед восточным мысом Васильевского острова – стрелкой. Ее судовой ход отделяется от основного напротив острова Заячий, на котором расположена Петропавловская крепость. Малая Нева протекает между островами Петроградским и Петровским, разделенными рекой Ждановка и островами Васильевским и Декабристов, разделенными рекой Смоленка. Минимальная глубина на судовом ходу 4 м. У западной оконечности Петровского острова Малая Нева сливается с Малой Невой. Их общее русло впадает в Невскую губу между Петровским островом и островом Декабристов.

Через Малую Неву перекинута мосты:

- Биржевой (Строителей), 1 383,7 км; высота взводного и спускового пролетов – 4,3 м на ширине 20 м, наведенного разводного – 6,3 м на ширине 17 м.
- Тучков, 1 384,7 км; высота взводного и спускового пролетов – 4,3 м на ширине 20 м, наведенного разводного – 6,3 м на ширине 17 м.

В 2 милях от устья реки расположен остров Серный, соединенный дамбой с левым берегом.

Большая Нева, являющаяся продолжением основного русла реки Нева, омывает с юга Петроградский и Васильевский острова и впадает в Невскую губу между Васильевским островом и островами Гутуевский, Канонерский и Белый.

Минимальная глубина на оси судового хода – 6 м. Вдоль левого берега Большой Невы расположены истоки и устья малых рек и каналов, которые разделяют этот район на большое количество островов.

Почти напротив ответвления Большой Невки, у Летнего сада, из Большой Невы вытекает река Фонтанка, а в 250 м ниже ее истока – Лебяжья канавка. Между ними располагается Летний Сад. Напротив острова Заячий располагается исток Зимней канавки, которая отделяет восточную часть Адмиралтейского острова (Остров Ночной). С запада Адмиралтейский остров ограничен Новоадмиралтейским каналом, впадающем в Большую Неву напротив памятника Крузенштерну у ВМУ им. Фрунзе. С южной стороны эти острова омываются рекой Мойкой, вытекающей из Фонтанки и впадающей в Большую Неву напротив Горного института, отделяя, таким образом, Новоадмиралтейский остров. Фонтанка впадает в Большую Неву в 1 миле от устья двумя рукавами (верхний из них в истоке перекрыт насыпью), между которыми расположен остров (фактически

полуостров) Галерный. Выше Фонтанки в Большую Неву впадает река Пряжка. Между устьями Пряжки и Мойки расположен Матисов остров. Несколько ниже устья Фонтанки из Большой Невы вытекает река Екатерингофка, отделяющая от материка острова Гутуевский, Вольный и другие, на которых расположены причалы и сооружения морского порта.

5 Через Большую Неву на южный берег материка перекинута мосты:

- Троицкий (Кировский), 1 382,5 км; высота взводного пролета – 6,73 м, спускового – 7,93 м на ширине 30 м.
- Дворцовый, 1 383,6 км; высота наведенного разводного пролета – 6,36 м на ширине 22 м.
- Благовещенский (Лейтенанта Шмидта, Николаевский), 1 384,8 км; высота взводного и спускового пролетов – 5,3 м на ширине 30 м, наведенного разводного – 6,1 м на ширине 30 м.

10 **ПОДХОДЫ К ДЕЛЬТЕ РЕКИ НЕВА.** Вершина Невской губы занята обширными мелями и отмелями. Между опасностями к устьям рукавов дельты реки Нева ведут Морской, Петровский и Корабельный каналы, доступные для больших судов. Елагинский фарватер, ведущий в устье Большой и Средней Невки доступен для малых судов. Галерный фарватер, который вел в устье Большой Невы, в настоящее время, упразднен. Глубины на каналах и на фарватерах подвержены изменениям; поддерживаются они дноуглубительными работами. В дельте реки Нева расположено много гаваней и бассейнов; берега островов частично укреплены набережными, здесь имеются причалы.

Приметные пункты. На подходе к дельте реки Нева наиболее приметны: телевизионная башня (59°59' N, 30°19' E); золоченый купол Исаакиевского собора (59°56' N, 30°19' E), видимый в ясную погоду с больших расстояний; золоченые шпили Адмиралтейства и Петропавловской крепости, находящиеся соответственно в 2 кбт и 1 миле к NNE от Исаакиевского собора; купол Владимирской церкви, стоящей в 6,5 кбт к W от шпиля Петропавловской крепости; купол Троицкого собора (59°55' N, 30°18' E), а также много других высоких зданий и церквей города.

25 **ПОДХОДЫ К УСТЬЯМ РЕК БОЛЬШАЯ, СРЕДНЯЯ, МАЛАЯ НЕВКИ И МАЛАЯ НЕВА.** Реки Большая и Средняя Невка у западной оконечности Елагина острова сливаются, образуя общее русло, к которому ведет Елагинский фарватер. Напротив устья располагаются районы свалки грунта на месте бывшей Собакиной отмели. Реки Малая Нева и Малая Невка сливаются к западу от Петровского острова в общее русло, к которому ведет Петровский канал. Елагинский фарватер выходит на Петровский канал, а он, в свою очередь, на Морской канал.

30 **Район свалки грунта №310** находится в устье Большой и Средней Невки. Северная часть района носит традиционное название Собакина отмель. В результате дноуглубительных, насыпных и намывных работ конфигурация берега и рельеф дна сейчас существенно отличаются от показанных на картах. Само название Собакина отмель (показанное на современных картах) является скорее данью традиции.

35 Первоначально район свалки грунта простирался от меридиана западной оконечности Крестовского острова до Лахтинского канала. В 2009 г. восточная граница района была передвинута на меридиан 30°12' E. По освобожденному от свалки грунта участку между Собакиной и Крестовской отмелями, по фактическим глубинам (без производства дноуглубительных работ) проложен Елагинский фарватер. При плавании в этом районе следует соблюдать особую осторожность и учитывать, что глубины подвержены значительным изменениям и отличаются от показанных на карте.

Елагинский фарватер, предназначенный для малых судов, ведет от Петровского канала в устье рек Большая и Средняя Невки.

Фарватер предназначен для маломерных, спортивных, прогулочных судов и яхт с осадкой до 2 м, длиной не более 27 м, шириной не более 5 м. Плавание по фарватеру осуществляется в период летней навигации, в светлое время суток. Парусные суда должны следовать по фарватеру с использованием механического двигателя. Скорость движения по фарватеру не более 6 узлов.

Елагинский фарватер состоит из трех колен и обставляется вехами (несветящими буями). Фарватер начинается от левой бровки Петровского канала между буями №№ 20 и 22, где выставляется веха «основной фарватер справа». Направление первого колена 354,9°-174,9°; второго – 40°-220°, третьего – 76,5°-256,5°. Третье колено заканчивается при пересечении с меридианом западной оконечности Крестовского острова. Латеральные вехи правой и левой стороны выставляются в местах поворота, в конечной точке фарватера и примерно посередине первого колена.

Далее, необставленный (неофициальный) фарватер ведет в устье реки Средняя Невка между Крестовским островом и западной оконечностью Елагина острова (мысом Стрелка). Стрелка облицована гранитом и приметна. Возле нее наблюдается наибольшая скорость течения на фарватере. На расстоянии от 1 до 3,5 кбт к W от оконечности Стрелки через фарватер проходят подводные кабели (постановка на якорь запрещена). Выше мыса Стрелка минимальная глубина на судовом ходу 2,6 м, минимальная ширина реки между изобатами 2 м 100 – 150 м (1987 г.).

От третьего колена Елагинского фарватера существует проход вдоль северного берега до входа в Лахтинскую гавань, где он сливается с Лахтинским каналом. Сведений по глубинам в проходе нет, но они составляют не менее 2-х метров. Проход не обставляется, следовать по нему рекомендуется параллельно берегу на расстоянии 30-50 м. В штилевую погоду для судов с осадкой менее 0,5 м возможен подход прямо к берегу в районе западнее пляжа. При подходе следует опасаться остатков железных свай, срезанных по уровню воды. На Крестовской отмели имеется несколько участков с глубинами до 8 м, оставленных работой земснарядов, частично их захватывает Елагинский фарватер и описываемый проход. Более точных сведений не имеется. В невысокую воду часть Крестовской отмели восточнее фарватера сохнет.

Историческая справка. Елагинский фарватер получил свое название, по-видимому, от Елагина острова, называвшегося так в честь его владельца – графа И.П. Елагина. После 1917 года Елагинские острова были переименованы в Кировские.

Опасности. Напротив западной оконечности Крестовского острова от правого берега общего русла рек Большая и Средняя Невка отходит подводное препятствие — труба, глубина над оконечностью которого (при среднем уровне моря) около 2 м. Вблизи оконечности трубы находится нештатный буй левой стороны.

В 1,2 кбт к W от Стрелки Елагина острова лежит банка с глубиной над ней 1,4 м (по данным промера 1987 г. – 1,7 м).

Каменистая банка, с глубиной над ней 1,4 м расположена напротив шлюза Елагинского пруда у правого берега реки Средняя Невка.

Банка с глубиной над ней 1,8 м расположена у правого берега реки Средняя Невка напротив гавани бывшего яхт-клуба Балтийского морского пароходства (БМП).

К западу от первого колена Елагинского фарватера и вдоль его кромки лежит подводное препятствие (труба). Его длина около 600 м, глубина над ним менее 1 м. Это препятствие показано на картах, но не ограждается.

Гавань яхт-клуба «Молния» расположена у правого берега реки Большая Невка в 1,5 кбт выше по течению Стрелки Елагина острова. В гавани имеется железобетонная стенка, длиной около 15 м, глубина возле которой составляет от 1,5 до 2 м. На стенке расположена грузовая стрела. Выше стенки располагается слип и боновая линия для швартовки судов.

Подходы к гавани не имеют навигационного оборудования, и входить в нее следует с осторожностью, при наличии опыта плавания. При входе в устье реки Большая Невка следует держаться ближе к Стрелке Елагина острова, а пройдя ее северный угол – выйти на середину русла, остерегаясь отмели отходящей от северного берега Елагина острова. Глубины в русле против гавани 2,5 – 3,3 м (1987 г.)

Гавань яхт-клуба (бывшего яхт-клуба БМП) расположена у левого берега реки Средняя Невка с северной стороны Крестовского острова. Гавань представляет собой небольшой ковш, ограниченный с западной стороны бетонной набережной. В ковше расположены боны для швартовки судов. Кроме того боны и дебаркадеры расположены вдоль левого берега реки Средняя Невка непосредственно ниже входа в ковш (причалы клубов «Нева» и «Невка»). В гавани имеется полноповоротный кран грузоподъемностью 5 т, установленный на стенке ковша.

Глубины в ковше гавани 2,3–3,3 м. Через русло реки напротив ковша и в 1 кбт ниже его по течению проходят подводные кабели. Постановка на якорь в этом районе запрещена. Для швартовки бонев и яхт в этом районе в дно реки вбиты кусты свай.

Пристань для пассажирских судов расположена у правого берега реки Средняя Невка в 300 м ниже по течению Второго Елагина моста. Пристань состоит из двух пирсов с бетонными стенками. Малый пирс длиной 32 м расположен выше по течению. Большой пирс длиной 45 м расположен в 45 м от малого. Глубина у стенок пирсов 1,4–2,2 м.

Выше пристани (до Второго Елагина моста) глубина на середине судового хода 4–5 м, минимальная ширина реки между изобатами 2 м – 100–110 м.

Гребной канал представляет собой искусственное сооружение, предназначенное для проведения спортивных соревнований. Он прорыт на северном берегу Крестовского острова вдоль левого берега реки Средняя Невка. Часть Крестовского острова, отделенная каналом и ковшом гавани бывшего яхт-клуба БМП называется полуостровом Безымянный. Ось канала расположена почти точно по параллели, длина составляет примерно 8,5 кбт, средняя ширина – 75 м. По данным официального промера 1987 г. глубина по оси канала 2,5–3 м. Однако и впоследствии в канале проводились дноуглубительные работы. Берега канала отмели, а северный берег подвержен осыпанию. Гребной канал отделяется от реки Средняя Невка двумя дамбами, отходящими от Крестовского острова и берегом острова Бычий, который располагается между дамбами примерно посередине Гребного канала. Между дамбами и островом Бычий имеются два прохода. Западный проход с глубинами 2–2,5 м непосредственно соединяет акваторию канала со Средней Невкой. Восточный проход образован протокой между островом Бычий и полуостровом Безымянный, называемой рекой Винновка. Дамба, ограждающая канал, сужает проход до 15 м. Между дамбой и островом Бычий построен мост, высота которого, при среднем уровне воды, составляет не более 1 м.

Гавань яхт-клуба ЛКИ расположена в русле реки Винновка от места ее впадения в Среднюю Невку до моста, соединяющего остров Бычий с Крестовским островом. Вход в гавань

сужен илистой отмелью, отходящей от северного берега острова Бычий. Боны для швартовки судов устанавливаются вдоль берега полуострова Безымянный. Глубины в западной части гавани (т.е. на входе в нее) достигают 3,5 м, а в восточной части уменьшаются до 1,5 м. При входе в гавань, следует держаться ближе к берегу Безымянного полуострова, остерегаясь расположенных вдоль него затопленных судов.

Гавань яхт-клуба «Нева» располагается в ковше, образовавшемся при перекрытии русла реки Винновка дамбой, ограждающей Гребной канал. Боны для швартовки судов располагаются вдоль берега полуострова Безымянный. Глубины в средней части гавани около 1,5 м. Причалы яхт-клуба «Нева» также расположены с северной стороны полуострова Безымянный у левого берега Средней Невки.

Крестовская отмель простирается на 1,5 мили к западу от Крестовского острова. Ее ширина 5–6 кбт. При низком уровне воды значительные части отмели сохнут. На отмели находятся несколько подводных препятствий, свившие на мель буй, затонувшие пни и деревья.

Петровский канал ведет из Невской губы в устье реки Малая Невка, впадающей в губу между Петровским островом (59°57,8' N, 30°15,0' E) и расположенным в 2,5 кбт к SW от него островом Декабристов. Нижняя часть острова Декабристов имеет наименование Вольного острова. Река Смоленка отделяет остров Декабристов от Васильевского острова.

С N Петровский канал ограничен Крестовской отмелью, а с SE – отмелью острова Декабристов. Канал состоит из двух колен и оборудован для плавания в любое время суток. Канал начинается от левой бровки Морского канала между буями №№ 34 и 36, где выставляется буй «основной фарватер справа» без номера. От первого колена канала у буя № 5 ответвляется подходной канал гавани Стрельна, у а буя № 7 – Корабельный канал; между буями №№ 9 и 11 ответвляется Подходной канал, ведущий в Пассажирский порт. От буя № 16 («основной фарватер слева») ответвляется Лахтинский канал, ведущий в Лахтинскую гавань. От буя № 15 также отходит необставляемый технологический фарватер, ведущий в зону строительства на намывных территориях (так называемый «Морской фасад»). Между буями №№ 20 и 22 к N ответвляется Елагинский фарватер, ведущий в устье рек Большая и Средняя Невка. В месте

перехода с первого на второе колено, у буйев №№ 21 и 22, ответвляется фарватер, ведущий в устье реки Малая Невка, впадающей в губу между Петровским и Крестовскими островами (рис.2).

Петровский канал ограждается светящимися буями. Плавание по нему обеспечивается створами маяков и светящих знаков. Фарватер, ведущий в устье реки Малая Невка, ограждается буями.

Первое колено Петровского канала на участке от Морского канала до буйев №№ 9 и 10 длиной 5,3 мили имеет ширину 140 м, наименьшая глубина 10,9 м

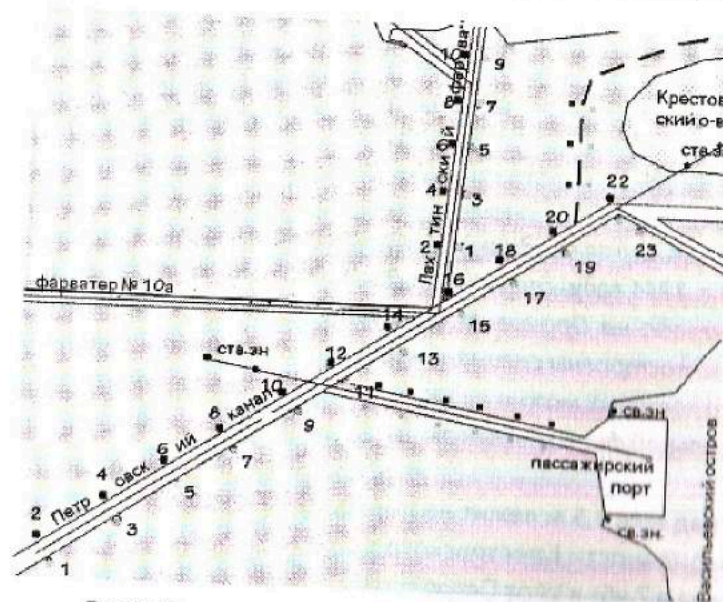


Рис.2. Северо-восточная часть Невской губы

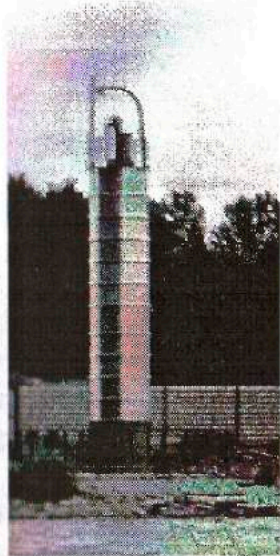


Рис. 3. Передний створный маяк Крестовского острова



Рис. 4. Передний светящийся знак Петровского канала

(2008 г.). До поворота на второе колено канал длиной 2,2 мили имеет ширину 80 м, протрален на 4 м (1989 г.)

Створ маяков Крестовского острова, установленных в юго-западной части Крестовского острова, ведет по первому колену Петровского канала.

Знаки створа – белые круглые башни с красной вертикальной полосой (рис. 3). Задний знак установлен в 2 кбт от переднего. Огни маяков Кр П 11М (резервные: передний – Кр Пр 2с 2М, задний – Кр Пр 3с 2М). Направление створа $245,5^\circ - 65,5^\circ$. Огни светят по направлению створа.

Створ светящихся знаков Петровского канала, установленных в южной части Невской губы, ведет по первому колену Петровского канала и является обратным створу маяков Крестовского острова.

Знаки створа – белые круглые башни с красной вертикальной полосой (рис. 4). Огни знаков Кр Изо 6с 8М. Огни светят по направлению створа.

Второе колено Петровского фарватера от поворота (буи №№ 21 и 22) до буй №№ 29 и 30, выставляемых напротив Рабочей гавани Центрального яхт клуба, длиной 1 миля имеет ширину 80 м, протралено на 4 м (1989 г.), ведет в устье реки Малая Нева. Направление оси канала $292^\circ - 112^\circ$ (до буй №№ 27 и 28). Между буйми №№ 27, 28 и 29, 30 могут выставляться две пары кромочных вех правой и левой стороны внутренних водных путей.

Основания разрушенных знаков Малоневского створа (который ранее вел по второму колену) находятся на отмели бывшего острова Трамбецкий в 3,4 кбт к Е от северной оконечности острова Декабристов лежат за правой бровкой канала в районе буй № 29. Высота бетонных оснований 0,5 м при нормальном уровне воды. Они могут служить ориентиром при следовании вблизи мели, глубина севернее линии знаков около 2 м. Вблизи основания заднего знака лежит металлическая конструкция, глубина над ней около 1 м.

Историческая справка. Знаки Малоневского створа были установлены в 1944 году, специально для судов, перевозящих войска из Ленинграда на Ораниенбаумский плацдарм. Также для этой цели были построены специальные причалы на фабрике «Канат», остатки которых можно видеть и сейчас – выше причалов судостроительной фирмы «Алмаз».

Затонувшее судно с глубиной над ним 1,5 м лежит на подходах к Петровскому каналу в 2,5 мили к W от юго-западной оконечности Крестовского острова.

Петровская отмель расположена в 7 кбт к W от Петровского острова, к северу от второго колена Петровского канала. Ширина отмели около 2 кбт, глубины над ней около 1,5 м.

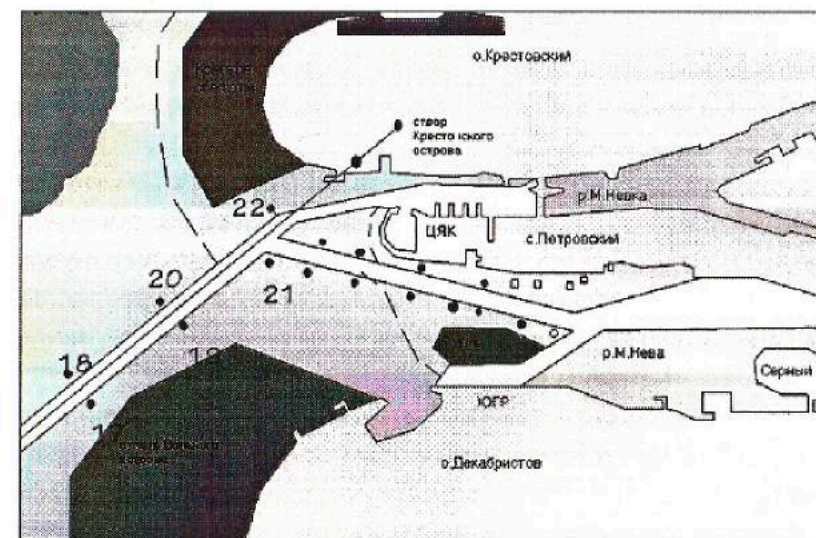


Рис. 5. Устья рек Малая Нева и Малая Невка

Историческая справка. Название Петровский остров (а от него отмель и канал) связано с тем, что в начале XVIII века остров был личной собственностью Петра I, который приказал построить на нем дворец и разбить парк.

Отмель острова Декабристов с минимальной глубиной около 1 м выступает на 0,5 мили к W и NW от одноименного острова. Восточная кромка отмели обозначена светящим буй восточным. На южной кромке отмели, ограждая проход между нею и островом Декабристов, могут выставляться 2 кромочных вехи правой стороны внутренних водных путей. Этот проход соединяется со вторым коленом Петровского канала в районе буй № 27. Глубины в проходе не менее 2,5 м.

Историческая справка. Остров Декабристов (прежнее название – Голодай, от фамилии врача Т. Голлидея, владевшего здесь участком земли) является, предположительно, местом захоронения декабристов, казненных в июле 1826 г.

Отмель острова Вольный (самого острова не существует) является зоной намыва новых территорий («Морской фасада»). Намываемые территории тянутся до северного мола Пассажирского порта. Отмель простирается на запад до юго-западной кромки Петровского канала. У берега находится пляж, глубины вдоль которого незначительны – от 0,5 до 1,5 м; впрочем, местами попадаются ямы с большей глубиной.

Историческая справка. Остров Вольный назван так по решению Ленгорисполкома 27 мая 1950 г. в противопоставление прежнему названию Пампун-сари, образованного от финского слова, означающего «дубинка, плеть».

Гавань и несколько причалов, расположены на северном берегу острова Декабристов, напротив знаков Малоневского створа, в бухточке, оставшейся от замытого пролива между островами Вольный и Декабристов. В северной части бухточки, под углом к руслу отходит

небольшая каменная гряда, хорошо заметная. За грядой расположены мостки рыбколхоза с глубиной возле них около 0,5 м. Южнее, в бухте расположен яхт-клуб «Ленинградец». Его гавань отделена от реки молом, внутри нее имеются плавучие пирсы. На входе в гавань глубина превышает 1,5 м.

5 **Причал Наличной улицы** расположен ниже гавани «Ленинградца», глубины возле него – более 3 м. Причалы берегового учебно-тренировочного центра «Морские системы» (БУТЦ) и ДОСААФ расположены западнее причала Наличной улицы; сведений о глубине нет. Стоянка катеров «Остров Вольный» не прикрыта ни от каких ветров, кроме южных, и имеет глубины возле берега около 1 м. Также стоянка имеет выдающийся далеко от берега пирс с глубиной 10 2 м вблизи оконечности. На оконечности пирса установлен нештатный светящийся знак в виде мачты с белым круговым постоянным огнем.

Выше гавани «Ленинградца» вдоль левого берега реки Малая Нева располагаются причалы *Василеостровского грузового района (ВОГР)*.

При следовании по Малой Неве и Петровскому каналу следует учитывать, что этот район является зоной интенсивного судоходства, помимо судов, следующих к причалам ВОГР, РЭБ (Ремонтно-эксплуатационной базы флота) или в Неву, здесь осуществляется регулярное движение быстроходных судов на подводных крыльях (СПК) на линии С.-Петербург – Петродворец. Маломерным судам надлежит следовать с осторожностью, по возможности за кромкой канала или вблизи нее. Глубины у внешней стороны кромок на всем протяжении 20 превышают 1 м.

При плавании в районе «Морского фасада» следует учитывать, что суда технического флота, выходя на Петровский канал, производят резкий поворот, иногда совершенно неожиданный.

25 **Правый берег реки Малая Нева** от второго колена Петровского канала до Тучкова моста занимают причальные стенки, принадлежащие различным организациям.

Рабочая гавань Центрального (Речного) яхт-клуба вдается в правый берег реки Малая Нева. Глубины в гавани не менее 3,5 м. У восточной стенки гавани расположен действующий слип ЛЭС (Ленинградской экспериментальной судовой верфи, (верфи ВЦСПС)). Гавань закрыта от всех ветров. В гавани имеется плавучая заправочная станция, а также подъемный 30 кран грузоподъемностью 8 т. От гавани до причальной стенки Судостроительной фирмы «Алмаз» глубина вдоль набережной ЛЭС около 1 м.

Банка с глубиной около 1 м лежит к W от входа в гавань.

Судостроительная фирма «Алмаз» имеет причальную стенку, тянущуюся до необорудованного берега фабрики «Канат». Глубины вдоль причала превышают 4 м. На акватории 35 завода имеются четыре пала, использующихся для швартовки плавучих доков. В верхней части акватории имеется швартовая бочка. Причал является режимной территорией завода.

Необорудованный берег тянется от стенки «Алмаза» до причала РЭБ. Глубины у берега незначительны, подход для судов с осадкой до 1 м возможен к расположенному у берега швартовому палу, при подходе следует учитывать наличие обратного течения у самого берега. При стоянке плавучего дока «Алмаза» на доковой яме, на пал заводится швартов с дока. 40 Течение в Малой Неве достаточно сильное, и при следовании сверху рекомендуется еще от причала РЭБ брать курс левее дока, дабы избежать навала на него.

Ниже причала РЭБ у берега забито несколько свай, к которым ошвартована плавучая мастерская, где можно по предварительной договоренности произвести ремонт.

Причальные стенки РЭБ и «Спецтранса» практически сливаются в одну и тянутся непрерывно до гавани «Спецтранса». Глубина возле причалов не менее 4 м. Плавучий док «Судозоологии» стационарно стоит на яме и ошвартован к бочкам, несколько выступающим в реку за габариты дока. Плавучий док «Спецтранса» также стоит на яме и ошвартован за три бетонных пала.

5 *Гавань «Спецтранса»* вдается в правый берег Малой Невы напротив палов дока, и при заходе в нее следует опасаться навала на эти палы. Через вход перекинут невысокий разводной мост. Глубины в гавани более 3 м. Выше гавани имеется причальная стенка с глубиной около 4 м, а напротив нее – рейд, обозначенный вехами специального назначения (также могут выставляться кромочные вехи правой стороны внутренних водных путей). Причалы 10 РЭБ и «Спецтранса» являются режимными охраняемыми территориями.

Исток реки Ждановка начинается сразу у Тучкова моста. На левом берегу Ждановки расположен стадион «Петровский». Во время проведения матчей район патрулируется катерами ГИМС. Плавание по реке Ждановка возможно для судов с осадкой до 1,5 м и неснижаемым надводным габаритом до 2,6 м. 15

Тучков мост имеет высоту разводного пролета 5,6 м, взводного и спускового – 4 м.

Историческая справка. Первый мост на этом месте был построен в 1758 году. Назван по имени строившего его инженера А.В.Тучкова, (по другой версии – по имени купца А.Тучкова, финансировавшего строительство). Впоследствии деревянный мост неоднократно перестраивался, а современный каменный был возведен в 1965 г. 20

Левый берег реки Малая Нева от Тучкова моста до второго колена Петровского канала частично занят причальными стенками различных организаций, а в некоторых местах к воде выходит необорудованный низменный берег.

Причалы у набережной Макарова тянутся вдоль левого берега реки Малая Нева от Тучкова моста до истока реки Смоленка, глубины вдоль причалов около 4 м, используются они 25 для стоянки пассажирских судов.

Исток реки Смоленка начинается сразу за пассажирскими причалами, при этом один из причалов находится у левого берега Смоленки. Глубины возле него не менее 2 м. Река Смоленка в удалении от истока крайне мелководна, русло захлавлено, и сквозной проход даже 30 небольших судов до устья крайне затруднителен.

Необорудованный левый берег тянется далее вниз до причала НИИ «Гидроприбор». У берега имеется недостроенная набережная, возле которой забито несколько свай. На сваях установлен действующий кран, по которому можно перебраться на берег. Глубина возле свай около 1,5 м. Также у этого берега, вблизи острова Серный, отстаиваются списанные суда, и производится их разборка на металл. 35

Рейд, обозначенный вехами спецназначения (также могут выставляться кромочные вехи левой стороны внутренних водных путей), находится у левого берега. На рейде имеются две швартовых бочки. Рейд является резервным и повседневно не используется.

Затонувшие суда числом 4 шт. лежат ниже рейда. Глубина над ними более 2 м.

Остров Серный лежит в русле Малой Невы ближе к левому берегу и соединен с ним мостом высотой около 2,5 м. Глубины в протоке не менее 1,5 м. Берега острова укреплены деревянными сваями. Подход наиболее удобен сверху, где имеется крошечный деревянный 40

причал, и почти не ощущается течение. Глубина здесь – около 1 м. Снизу подход может быть затруднен наличием подводных препятствий. Со стороны судового хода у самого берега могут находиться подводные камни. На острове организована стоянка маломерных судов «Остров Серный», причалы которой расположены в нижней части протоки с глубинами 1,5 м 5 возле них. В нижней части острова имеется слип.

Причальная стенка, занятая различными организациями, тянется от моста на остров Серный до второго колена Петровского канала. Верхнюю часть занимают причалы НИИ «Гидроприбор». Глубины возле них не менее 2,5 м.

Причал «Морского завода «Алмаз» имеет выступ («Зуб») для стыковки плавучего дока, а 10 ниже тянется вдоль левого берега реки до причальных стенок «Подводречстрой» и ВОГР, составляя с ними одно целое. Глубины возле «Зуба» не менее 4 м. За «Зубом» имеется канал недействующего наливного дока. Упомянутые причалы являются режимными охраняемыми территориями.

Хозяйственный причал вытянут параллельно причальной стенке «Подводречстрой». 15 Обычно у него базируются осушительные суда. Глубина – 4 м. Глубина у стенки «Подводречстрой» не менее 3 м.

Глубина у стенки ВОГР более 4 м. При плавании вдоль нее не следует забывать, что территория ВОГР является зоной таможенного контроля.

Фарватер Малой Невки ответвляется от Петровского канала в месте поворота на второе 20 колено (светящие буи №№ 21 и 22) и проходит к северу от Петровской отмели до Парадной гавани Центрального (Речного) яхт-клуба. Минимальная глубина на фарватере 3,2 м (промер 1987 г.) находится к Н от слипа яхт-клуба. Фарватер обставляется несветящими буями №№ 1, 2, 4 правой и левой сторон (ограждают первое колено фарватера общим направлением 90° – 270°) и бум отдельной опасности (в 1,5 кбт к W от Западной гавани Речного яхт-клуба), 25 стоящим над затонувшим судном (баржей). Указанное ограждение является штатным, но выставляется только по требованию, т.е., как правило, отсутствует. Тем не менее, плавание по фарватеру особой сложности не представляет – от точки поворота следует держать курс посередине устья реки.

Причал стадиона им. Кирова расположен на острове Крестовский немного выше точки 30 поворота. В настоящее время причал расширен для возможности подхода к нему судов типа «Невский». Район между причалом и вторым коленом Петровского канала с минимальной глубиной 4,6 м (2009 г.) ограждается нештатными светящими кардинальными буями и латеральным бум правой стороны.

Гавань спасательной станции Крестовского острова расположена у правого берега 35 реки Малая Невка в 2,4 кбт к Е от причала стадиона и представляет собой неглубокий ковш, вдающийся в пляж, окаймляющий южный берег Крестовского острова. В настоящее время в гавани расположена база Государственной Инспекции по маломерным судам (ГИМС), где у специального пирса маломерные суда могут проходить ежегодное техническое освидетельствование.

40 Выше спасательной станции правый берег реки Малая Невка до Большого Петровского моста почти на всем протяжении представляет собой пляж с небольшими глубинами возле него.

Полуразрушенный причал с глубинами вдоль него не менее 2 м, расположен у правого берега. Никаких препятствий возле него не имеется. Вблизи причала в 2009 г. организован

яхт-клуб «Крестовский» пирсы которого занимают примерно 1/3 ширины русла Малой Невки. Выше причала находится район, предназначенный для строительства плавучих причалов.

Большой Петровский мост неразводной, имеет высоту спускового и взводного пролетов 4,5 метра.

Историческая справка. Старый Большой Петровский мост, перестроенный в 2010 г., был 5 знаменит тем, что с него в декабре 1916 г. было сброшено в прорубь тело известного «святого черта» г. Е. Распутина–Новых. Современный мост сконструирован из ферм, использовавшихся для наведения временного моста Лейтенанта Шмидта.

Островок Безымянный, отмель и поросший тростником, расположен прямо под пролетами моста. Подход к нему возможен только выше моста через разделяющую остров по- 10 лама искусственную протоку, с глубиной в ней 1,5 м. При подъеме уровня воды островок затопляется.

Деревянный причал «НИИ Лесосплава» расположен вдоль левого берега реки Малая Не- 15 вка ниже Большого Петровского моста. Сведений о глубинах нет. Причал является охраняемой территорией. Часть причала используется для базирования плавсредств ГУП «Ленводхоз».

Причал Отделения вспомогательных судов (ОВС) ВМФ тянется вдоль левого берега реки Малая Невка от деревянного причала «НИИ Лесосплава» до устья канала, называемого реч- 20 кой Керосиновкой, и, частично, по берегу этого канала. Глубины возле причала не менее 3 м. При следовании вдоль причала необходимо обращать внимание на якорные цепи стоящих 20 возле него буксиров, так как при швартовке они отдают якоря в реке, и есть опасность за- деть цепь, проходя вблизи них. Причал является охраняемой территорией. В верхней ча- сти причала базируются яхты 81-го спортивного центра ВМФ (в прошлом – 55-го яхт-клуба ВМФ).

Речка Керосиновка – канал, вдающийся в левый берег между причалом ОВС ВМФ и тер- 25 риторией Центрального яхт-клуба, имеет глубину около 1,5 м. В глубине канала находится шлюпочная база.

Центральный (Речной) яхт-клуб занимает весь левый берег реки Малая Невка от речки Керосиновка до оконечности Петровского острова. Вдоль берега располагается Парадная 30 гавань – пять плавучих пирсов для яхт. Ниже последнего пирса находится плавучая запра- вочная станция. При следовании вдоль пирсов следует учитывать возможность отхода яхт, которые могут быть невидны из-за стоящих у пирсов других судов. Кроме того, на акватории реки Малая Невка проводятся гонки малых яхт. На западной оконечности острова Петров- 35 ский расположена Западная гавань яхт-клуба, окруженная молом с ризалитом на оконеч- ности и имеющая вход со стороны реки Малая Невка. Глубина в гавани – 3,5 м. Гавань укрыта 35 от ветров всех направлений. При следовании вблизи входа в гавань следует остерегаться выходящих из нее судов

Проход из Малой Невки в Малую Неву проходит между Петровским островом и Пе- 40 тровской отмелью западнее мола с ризалитом, и доступен для судов с осадкой до 2,5 м. Приблизительное направление фарватера 0° – 180°. Ориентиром может служить здание 40 спасательной станции на острове Вольный – следовать можно курсом на него до выхода на Петровский канал. При следовании в обратном направлении таким ориентиром может

служить маленькое серое здание (павильон-раздевалка), расположенное восточнее гавани спасательной станции.

Река Смоленка, отделяющая остров Декабристов от Васильевского острова впадает в Невскую губу между отмелями острова Декабристов и Галерной косы. Устье реки перекрыто баром с глубинами менее 1 м. Мористее расположен район переменных глубин, где в настоящее время ведутся интенсивные гидротехнические работы. Река доступна для плавания мелкосидящих катеров и плавсредств. В 2,5 кбт от устья через реку построен мост.

Пассажирский порт, расположенный на намывных территориях к W от Васильевского острова (также называемых «Морской фасад»), представляет собой прямоугольный бассейн размерами 700 на 850 метров. Северная, южная и восточная стенки порта являются местом стоянки крупных пассажирских судов. С западной стороны бассейн ограничен двумя молами (северным и южным) с проходом между ними шириной 150 м. Наименьшая глубина на акватории порта 10,6 м (2009 г.) Вход на акваторию порта маломерных судов, не имеющих специального разрешения, категорически запрещен.

Светящие знаки Пассажирского порта (Северный и Южный) установлены на западных оконечностях северного и южного молов Пассажирского порта.

Знаки – круглые башни (красная и зеленая соответственно) с белой горизонтальной полосой. Огни знаков Кр Пр(2) бс 5М и Зл Пр(2) бс 5М, соответственно.

Подходный канал длиной 1,3 мили и шириной 140 м ведет от Петровского канала к Пассажирскому порту. Фарватер начинается от правой бровки Петровского канала между буйми №№ 9 и 11, где выставляется светящий буй «основной фарватер справа». Наименьшая глубина в канале 10,9 м (2008 г.). Канал ограждается светящими буйми (3 пары; буй «основной фарватер справа» парный для буйа левой стороны № 1 – без номера).

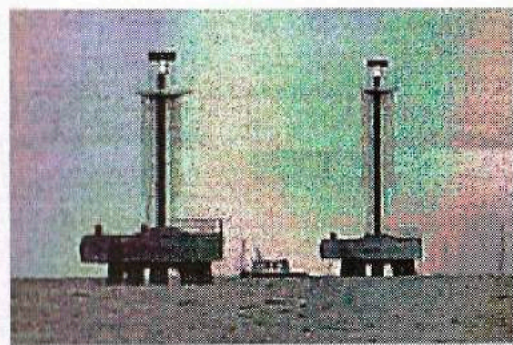


Рис. 6. Створ светящих знаков Подходного канала

Створ светящих знаков Подходного канала (рис.6), установленных на гидротехнических основаниях севернее первого колена Петровского канала, ведет по каналу Подходный.

Знаки створа – белые башни с красной вертикальной полосой. Огни знаков Зл Изо бс 3М (задний – 4М). Направление створа 101,2° – 281,2°. Огни светят по направлению створа.

Следует учитывать, что в соответствии с Обязательными постановлениями Администрации морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» (ФГУ «АМП «БПСРБ»), при следовании крупных

пассажирских судов по Подходному и Петровскому каналам до северной кромки Морского канала, движение прочих судов по упомянутым фарватерам запрещено.

ПОДХОДЫ К УСТЬЮ РЕКИ БОЛЬШАЯ НЕВА. В устье реки Большая Нева ведет Корабельный канал. Кроме того, Невскими воротами Большая Нева соединена с Морским каналом. Галерный фарватер, который долгие годы использовался малыми судами для этой цели, в настоящее время упразднен (рис. 7).

Отмель Галерной косы простирается на 0,8 кбт к W от Васильевского острова, охватывая его побережье на протяжении 1,5 миль и постепенно заостряясь по мере удаления от берега.

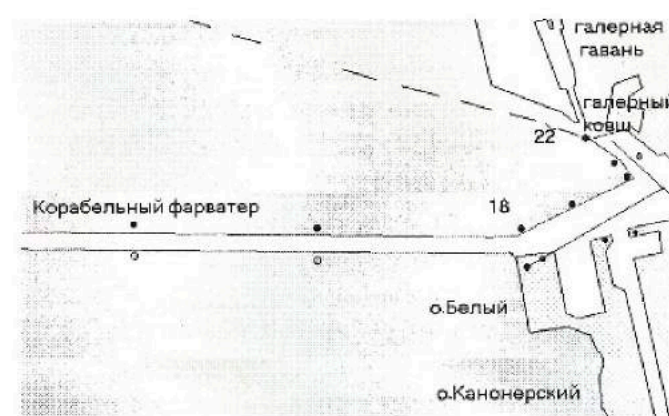


Рис. 7. Устье реки Большая Нева

Гребной порт или Галерная гавань впадает в юго-западный берег Васильевского острова с северной стороны устья реки Большая Нева. Он представляет собой большой искусственный прямоугольный бассейн, к которому с N примыкают два малых бассейна. Большой бассейн соединен с устьем реки Большая Нева узким каналом. Вход в канал с S обозначен двумя башенками (кроншпицами) со шпильми, стоящими на оконечностях стенок канала, кото-

рые являются хорошим ориентиром при входе. В одном из них расположена спасательная станция. Берега канала облицованы гранитом. Наименьшая глубина в канале – 2,1 м – у моста высотой около 3 м, который находится перед выходом из канала в гавань. Стенки гавани имеют набережные, у восточной стенки находятся плавучие пирсы. В глубине гавани есть два небольших бассейна, на берегах которых расположен водно-моторный клуб (ВМК) «Галерная гавань». Глубины посередине большого бассейна 3,3 м, однако у стенок бассейна глубины меньше.

Следовать в гавань от Корабельного канала наиболее удобно вдоль «красной» кромки Пассажирского бассейна до буйа № 22, и от него непосредственно в канал.

Историческая справка. Гавань была построена одновременно с основанием Санкт-Петербурга, изначально имела дерево-земляные берега и использовалась для базирования гребного флота и носила название «Гребной порт». В 1860-х берега гавани были облицованы гранитом. В дальнейшем гавань использовалась как база гидроавиации.

Галерный ковш расположен у юго-западного берега Васильевского острова за узким перешейком к E от канала, соединяющего Гребной порт с устьем реки Большая Нева. Он представляет собой бассейн, минимальные глубины в котором 2,5–3 м; южная часть ковша, углубленная до 7 м, является частью Пассажирского бассейна Морского порта. Весь ковш имеет среди местных водномоторников неофициальное название «Глаголь-гавань».

Гавань яхт-клуба 81 спортивного центра ВМФ (бывший 55-й яхт-клуб или яхт-клуб ЛенВМБ) занимает западный берег внутренней части Галерного ковша (иногда неправильно называемой Галерной гаванью). В настоящее время яхт-клуб освобождает акваторию гавани.

Внутренняя часть ковша защищена от ветра и волнения со всех сторон и является удобным местом стоянки. К бонам яхт-клуба могут подходить яхты с осадкой до 3 м. В средней части канала, соединяющего внутреннюю часть ковша с Пассажирским бассейном, и в северной части ковша глубины 4,3–6 м, однако имеются отдельные банки с глубинами около 3 м и менее (промер 1989 г.). При входе в ковш и гавань яхт-клуба следует придерживаться западного берега и идти в 30–40 м от него, опасаясь задеть за слип, отходящий от берега.

Синефлагская мель лежит посредине устья реки Большая Нева. Она вытянута с востока на запад на 1 милю и имеет ширину до 4 кбт.

Историческая справка. Отмель с Петровских времен ограждалась вехой с синим флагом, откуда и получила свое название.

5 **Мель Золотой остров** по своей конфигурации и размерам похожа на Синефлагскую и начинается в 2-3 кбт к W от нее.

Корабельный канал ведет из Невской губы в устье реки Большая Нева и к Невским воротам – северному входу в Морской порт. С N Корабельный канал ограничен Мелью Золотой остров и Синефлагской мелью, а с юга – Белой мелью, лежащей в 3 кбт к W от острова Белый (59°55' N, 30°13' E).

10 Длина Корабельного канала до Невских ворот 4 мили, ширина – 80 м. Канал протрелен на глубину 3,5 м (2001 г.) Начинается он от правой бровки Петровского канала между буями №№ 7 и 9, где выставляется светящийся буй «основной фарватер слева».

Корабельный канал ограждается светящимися буями. Плавание по нему обеспечивается 15 секторным огнем светящего знака Корабельного канала. 7 пар биев ограждают бровки канала, светящийся буй левой стороны № 20 ограждает восточную кромку Синефлагской мели, а светящийся буй левой стороны № 22 ограждает северо-западную границу Пассажирского бассейна.

20 **Светящийся знак Корабельного канала** установлен на западной оконечности Железной стенки острова Гутуевский. Башня знака является также башней АРЛП «Невские ворота».

Знак – красная круглая башня с белыми горизонтальными полосами. Огонь секторный Бл Кр Зл П 12М (днем 6М). Белый сектор 295,2° – 295,8° ведет по оси Корабельного канала.

30 **Остров Белый** в своей юго-восточной части соединен с Канонерским островом дамбой. Глубины вдоль западных берегов этих островов незначительны – 0,5-0,8 м. Наименьшие глубины – на Белой мели, далее они увеличиваются до 2 м.

Белая мель, лежащая в 3 кбт к W от острова Белый (59°55' N, 30°13' E), тянется на 1 милю к WNW от него. Северо-восточная кромка мели с глубиной 1,4 м находится довольно близко к бровке Корабельного канала (между буями №№ 11 и 13).

30 **Швартовая бочка** выставляется вблизи оси канала в 1,1 кбт к NE от северо-западной оконечности острова Белый.

Подводное препятствие (коллектор, а, точнее, северная точка района, в котором выходят 5 сточных труб) с глубиной над ним 1,8 м находится между правой бровкой Корабельного канала и островом Белый и ограждается светящим буем северным (59°55,02' N, 30°13,40' E).

35 **Створ светящихся знаков острова Белый**, установленных на северо-восточном берегу острова Белый, ведет по фарватеру в Новую Канонерскую гавань. Линия створа ограждает юго-восточную кромку Синефлагской мели и «соединяет» Корабельный канал с каналом Пассажирского бассейна.

40 Знаки створа – черные круглые колонны с красной вертикальной полосой. Огни Зл Пр 2,5с – передний, 4с – задний 2М. Направление створа 70,7° – 250,7°. Огни светят по направлению створа.

Подводное препятствие с глубиной над ним 3,2 м находится у входа в Новую Канонерскую гавань на неходовой части створа острова Белый и ограждается светящим буем отдельной опасности Канонерским № 19 (59°54,9' N, 30°13,7' E).

Пассажирский бассейн расположен у юго-западного берега Васильевского острова в 6 кбт к NNW от западной оконечности Железной стенки. В бассейне оборудован Пассажирский причал; глубины вдоль причала 7,3-9,7 м. От юго-восточной оконечности причала вдоль берега тянется отмель с глубинами менее 5 м. Бассейн соединен с фарватером реки Большая Нева каналом шириной 100 м. Пассажирский бассейн и канал, ведущий к нему, углублены до 9,5 м (1988 г.). Бассейн и канал ограждаются вехами и светящими буями: светящийся буй № 20 левой стороны выставляется у юго-восточной оконечности Синефлагской мели; светящие буи №№ 1, 3 левой стороны и №№ 4, 6 правой стороны ограждают попарно начальное и конечное сечения канала; светящийся буй № 22 левой стороны выставляется в северо-западном углу Пассажирского бассейна в 0,8 кбт от входа в канал Гребного порта.

При следовании вдоль Пассажирского причала следует учитывать, что у причала, так же, как и на акватории всего Пассажирского бассейна осуществляется движение и раскантовка 15 крупных пассажирских судов. Пассажирский причал является режимным охраняемым объектом. Выше него, находится место, где производится таможенный досмотр следующих за границу маломерных судов.

Маяк Пассажирского бассейна, установлен в районе причала № 2 Железной стенки.

20 Знак – оранжевый цилиндр с черной вертикальной полосой. Огонь секторный Бл Кр Зл П 10М. Белый сектор 311,1° – 314,5,8° ведет по каналу в Пассажирский бассейн

Весь описываемый район является зоной интенсивного судоходства, а акватория рек Большая Нева и Екатерингофка, Пассажирского бассейна, Морского канала, Новой Канонерской гавани являются внутренней акваторией порта и движение по ней судов, не имеющих специального разрешения, категорически запрещено. Маломерные суда могут швартоваться только в Галерном ковше, Галерной гавани и к причалу таможенного досмотра.

30 **Причальная стенка Балтийского завода** тянется от Пассажирского причала (причала таможи) до южной оконечности Васильевского острова и далее по правому берегу реки Большая Нева до набережной Лейтенанта Шмидта. Причал Балтийского завода является режимным охраняемым объектом. На стенках причала имеются два стапеля, у стенок осуществляется стоянка крупных ремонтируемых и достраиваемых судов.

Набережная Лейтенанта Шмидта тянется по правому берегу до одноименного моста и служит для стоянки судов. (Иногда в этом районе патрулируют катера ГИМС). Плавающий причал «Набережная Лейтенанта Шмидта» тянется параллельно набережной на значительное расстояние и используется для стоянки крупных судов. Причал является режимной охраняемой 35 территорией.

Благовещенский мост (мост Лейтенанта Шмидта) имеет высоту наведенного пролета 6,1 м, взводного и спускового пролетов 5,3 м.

Историческая справка. Чугунный арочный мост был сооружен в 1843—1850 годах по проекту инженера С.В. Кербедза. В сооружении моста участвовал американский инженер 40 Дж. Уистлер. В оформлении моста принимал участие архитектор А. П. Брюллов. Мост был перестроен в 2009 г., при этом его внешний вид с воды существенно изменился.

Английская набережная тянется по левому берегу реки Большая Нева до Ново-Адмиралтейского канала. У Английской набережной, параллельно ей, имеется плавучий причал Пассажирского терминала, используемый для стоянки крупных пассажирских судов. Причал является режимной охраняемой территорией.

Причальная стенка Адмиралтейского завода тянется от устья Ново-Адмиралтейского канала до устья реки Фонтанка, прерываясь устьями рек Мойка и Пряжка (Сально-Буянский канал), занимая берега островов Ново-Адмиралтейского, Матисова, Коломенского и Галерного. Причалы Адмиралтейского завода являются режимной охраняемой территорией.

Остров Галерный расположен между двумя рукавами устья реки Фонтанка.

Пирс острова Галерный выступает приблизительно на 20 м к W от юго-западной оконечности острова Галерный – правого берега устья реки Фонтанки.

Светящий знак Острова Галерный установлен на оконечности пирса острова Галерный.

Знак – черная круглая колонна с белой горизонтальной полосой. Огонь – Зл Пр 1,5с 1М.

Река Екатерингофка отделяет остров Гутуевский от острова Безымянный и материка.

Историческая справка. Екатерингофка получила название от выстроенного в 1771 году на ее левом берегу дворца, который был подарен Петром I своей жене Екатерине и назван вместе с придворной усадьбой Екатерингофом.

Железная стенка, или Таможенная набережная, тянется вдоль северного берега Гутуевского острова между рекой Екатерингофка и Невскими воротами. Длина причальной линии 1100 м.

Светящий знак Железной стенки-Восточный установлен на восточной оконечности Железной стенки.

Знак – черная круглая колонна с двумя белыми горизонтальными полосами. Огонь – Кр Пр 1,5с 2М.

Малый Гутуевский ковш находится у северо-восточного берега Гутуевского острова. Длина ковша 150 м, ширина 30 м, глубины в нем 1,9-3 м.

Вход в Малый Гутуевский ковш расположен в северной части реки Екатерингофка.

Историческая справка. Название Гутуевский остров происходит с середины 18-го века от фамилии купца Конона Гуттуева, который купил остров у прежнего владельца Новосельцева и построил на нем судовой флот.

Невские ворота – выход портовой части Морского канала в устье реки Большая Нева. Светящие знаки Невских ворот Восточный и Западный расположены соответственно на входных мысах острова Гутуевский и острова Канонерский.

Стенка Канонерского завода тянется от Невских ворот до входа в Новую Канонерскую гавань. Новая Канонерская гавань, расположенная между островом Канонерский и островом Белый относится к Морскому порту Санкт-Петербурга.

Причалы Морского порта Санкт-Петербург и Канонерского завода являются режимной охраняемой территорией.

Административно к Морскому порту относятся также остров Галерный, Железная стенка, Малый Гутуевский ковш и Пассажирский бассейн, которые описаны в этом разделе, так как географически связаны с устьем реки Большая Нева.

МОРСКОЙ ПОРТ Санкт-Петербург (Ленинград) находится в устье реки Большая Нева и у берегов островов, расположенных к S от него. В порт ведет Морской канал, имеющий два входа: западный – с Малого Кронштадтского рейда и северный – из устья реки Большая Нева через Невские ворота.

Акватория порта разделена молами и дамбами на несколько бассейнов и гаваней, стенки которых оборудованы для стоянки больших судов.

В порту имеются внутренние рейды, расположенные в устье реки Большая Нева против причалов № 2 – 4 и против Пассажирского причала, в Барочном бассейне, в Угольной гавани, а также рейд Лесного мола.

Движение по акватории порта и постановка судов на рейдах осуществляется с разрешения Службы управления движением судов (СУДС), подробное описание которой приведено в Обязательных постановлениях ФГУ «АМП «БПС СПб».

Граница порта приведена в Обязательных постановлениях ФГУ «АМП «БПС СПб».

Морской канал является основным водным путем для входа в Морской порт как со стороны устья реки Большая Нева, так и со стороны Малого Кронштадтского рейда. Длина канала около 15 миль, наименьшая ширина по дну 80 м. Наименьшая глубина в канале 11,8 м (1986 г.). По каналу ведет фарватер № 2. На канале периодически проводятся дноуглубительные работы в целях поддержания гарантированной глубины.

Канал состоит из трех частей: открытой, защищенной дамбами и портовой. Плавание по каналу возможно в любое время суток и обеспечивается створами маяков и светящих знаков, светящими и несветящими буями.

Морской канал условно разбит через каждые 100 м на отрезки, границы которых называются пикетами. Отсчет ведется от пикета № 0, находящегося на правом берегу реки Большая Нева около здания Горного института. Некоторые пикеты показаны на карте.

Открытая часть Морского канала начинается на Малом Кронштадтском рейде от светящих буйев № 23 и 24 (59°58' N, 29°48' E) правой и левой сторон и ведет до защищенной дамбами части Ленинградского морского канала (пикета № 114). Канал является продолжением Кронштадтского Корабельного фарватера, поэтому нумерация латеральных буйев начинается от Приемного буя. Длина открытой части канала 9,6 мили. От левой бровки канала между буями № 26 и 28 ответвляется Северный Кронштадтский фарватер, а между буями № 34 и 36 (где выставляется буй «основной фарватер справа») – Петровский канал. Открытую часть Морского канала пересекают Восточный фарватер Петродворцовой гавани и подходной канал гавани Стрельна.

Створ маяков Санкт-Петербургского Морского канала ведет по открытой части канала. Передний маяк (59°58' N, 29°46' E) установлен в северной части Ломоносовской отмели.

Маяк – серая восьмигранная бетонная башня с белой вертикальной полосой. Огонь – Бл Пр 1,5с 12 М.

Задний маяк установлен в 1,1 мили к WNW от переднего.

Маяк – серая восьмигранная бетонная башня с черными и белыми горизонтальными полосами. Огонь – Бл Дл Пр 6с 13 М.

Направление створа – 111,9° – 291,9°. Огни светят по направлению створа.

Следует учитывать, что вследствие наклона переднего маяка створа линия створа в районе к W от дамб не ведет точно по оси канала, а проходит ближе к северной его бровке, хотя и не заходит за нее.

Створ светящихся знаков Санкт-Петербургского Морского канала-Встречный является обратным створу маяков Морского канала и ведет по оси канала как по открытой, так и по защищенной дамбами его части. Передний светящийся знак (59°53,1' N, 30°11,2' E) установлен на западной оконечности Раздельной дамбы.

Знак – красный прямоугольный щит с черной вертикальной полосой, укрепленный на ажурном четырехгранном знаке. Огонь – Кр 3тм 3с 10 М.

Средний светящийся знак установлен в 1,8 кбт от переднего.

Знак – черный ажурный четырехгранный знак. Огонь – 3л 3тм 5с 3М.

Задний светящийся знак установлен на восточном углу Лесного мола.

Знак – металлическая труба, окрашенная красными и белыми горизонтальными полосами с оранжевой вертикальной полосой. Огонь – Кр 3тм 4с 10М.

Направление створа 292,1° – 112,1°. Все огни светят по направлению створа.

Светящиеся буи правой и левой стороны №№ 23–36 выставляются на бровках открытой части канала попарно. Буи №№ 23 и 24 выставляются при входе в канал с Малого Кронштадтского рейда, а буи №№ 29 и 30 – к S от банки Каменная.

Банка Каменная (59°56' N, 29°56' E) с наименьшей глубиной 2,6 м лежит непосредственно у северной бровки Морского канала. Банка ограждается несветящимися северным, восточным и западным буями.

Пикет № 236 (59°56,3' N, 29°55,3' E), расположенный в 3 кбт к W от банки Каменная, показан на навигационных картах, так как в его районе суда, следующие в Морской порт, переходят со створа Маяков Морского канала на Створ светящихся знаков Морского канала-Встречный и докладывают о своих действиях СУДС.

Знак установлен на банке Каменная в 150 м к E от точки с минимальной глубиной.

Знак – металлический столб с рымами в нижней части, установленный на четырехгранном бетонном основании, окрашен черными и красными горизонтальными полосами (как вежа отдельной опасности).

В 7,5 кбт к E от банки Каменная лежит затонувшее судно, с глубиной над ним 2,6 м.

Район лова рыбы № 321 расположен к N от банки Каменная. Плавание судов, не производящих лов рыбы, в указанном районе не рекомендуется.

Фарватеры для малых судов протралены жестким тралом вдоль северной и южной бровок открытой части Морского канала. Фарватер, ведущий вдоль южной бровки, протрален на глубины 3-3,6 м и предназначен для судов, следующих в Морской порт; фарватер, проходящий вдоль северной бровки, протрален на глубины 2,7-3,4 м и предназначен для судов, следующих из Морского порта; ширина каждого из фарватеров – 200 м. В 2011 г. протраленные районы вдоль бровок Морского канала удалены с навигационных карт.

Углубленный район (ранее предназначавшийся для стоянки танкера-накопителя и перегрузки нефтепродуктов с речных танкеров) расположен к северу от Морского канала между светящимися буями №№ 26 и 28, непосредственно к W от места ответвления Северного Кронштадтского фарватера. Район протрален на 11 м (2001 г.). В районе могут выставляться рейдовые швартовые бочки.

Районы якорной стоянки №№ 1А и 1Б предназначены для судов типа «река-море» и расположены, соответственно, к северу и югу от Морского канала между пикетами № 190 (светящиеся буи №№ 33, 34) и № 230 (светящиеся буи №№ 29, 30). Районы имеют форму неправильных четырехугольников. Южная граница северного района (№1А) проходит вдоль левой бровки канала от светящегося буя № 32 левой стороны до светящегося буя специального назначения, выставленного на бровке канала. Северная граница южного района (№1Б) проходит вдоль правой бровки канала между светящимися буями № 29 и № 30 левой стороны. Углы и середины границ районов ограждаются светящимися буями специального назначения. Районы протралены на 3,5 м (2004 г.).

Часть Морского канала, защищенная дамбами, является продолжением открытой части канала. Протяженность этого участка канала около 2,5 мили. Дамбы здесь насыпные; значительная часть их разрушена, местами они поросли кустарником и деревьями. Фактически, дамбы превратились в цепочку небольших островков. От дамб в канал на расстоянии до 50 м выступают отмели. Северная дамба на всем протяжении прямолинейна и несколько длиннее южной. Южная дамба в западной части имеет изгиб к югу и образует ковш, средняя длина которого 450 м, ширина 130 м.



Рис. 8. Светящийся знак
Южной дамбы
(Путиловской)

Ковш Морского канала образованный Южной дамбой канала у ее оконечности, представляет собой отдельный остров серповидной формы, от восточной оконечности которого тянется подводная часть дамбы. Остров имеет железный причал с внутренней стороны, доступный для судов с осадкой до 2 м. К берегам ковша возможен подход судов с осадкой до 1 м. Наиболее удобна стоянка с внешней (южной) стороны острова, так как с внутренней разводится очень крупная волна проходящими судами. Кроме того, ковш канала является резервным рейдовым местом. Глубина этого рейда около 7 м, однако, при прохождении по каналу крупных судов, уровень воды у берега может резко и значительно понижаться.

Историческая справка. Среди местных водномоторников ковш получил название просто «Коса». Также бытует название «Путиловская дамба», в честь крупного промышленника Путилова, являвшегося одним из подрядчиков при строительстве Морского канала в 1880-х годах. Руководил строительством инженер С.В. Кербедз. В годы Великой Отечественной войны на стенке канала располагалась батарея зенитных орудий, остатки которой сохранились и поныне.

Оконечность Северной дамбы Морского канала, также сохранившаяся на этом участке, имеет разрушенный причал с внешней стороны. Подход к ней также наиболее удобен с северной стороны ввиду лучше сохранившейся гранитной облицовки и отсутствия разводящей волной проходящими судами.

Высокая железная свая забита в грунт севернее Северной дамбы.

Район, лежащий к северу от Северной дамбы и к югу от Корабельного фарватера, является зоной рыбного промысла, при следовании в районе надлежит учитывать возможность наличия выставленных рыболовных сетей.

На западных оконечностях северной и южной защитных дамб Морского канала установлены светящиеся знаки.

Светящийся знак Северной дамбы установлен на оконечности северной защитной дамбы Морского канала.

Знак – красная круглая башня с белой горизонтальной полосой, установленная на красном основании. Огонь – Кр Пр 1,5с 3М.

Светящийся знак Южной дамбы (рис.8) установлен на оконечности южной защитной дамбы Морского канала.

Знак – зеленая круглая башня с белой горизонтальной полосой, установленная на зеленом основании. Огонь – Зл Пр 1,5с 3М.

Портовая часть Морского канала начинается у восточной оконечности защитных дамб, так называемых Золотых ворот, и заканчивается у Невских ворот, которые находятся между северо-восточной оконечностью острова Канонерский и северо-западной оконечностью острова Гутуевский. Проход через портовую часть Морского канала судам, не имеющим специального разрешения, запрещен.

Проход через дамбы в районе Золотых ворот возможен как через южную, так и через северную бровки. От южного прохода начинается фарватер, ведущий в яхт-клуб «Балтиец» с глубинами около 2 м, идущий через Южную Лахтинскую отмель.

Западный берег острова Канонерский отмел, окаймлен Канонерской отмелью и мало пригоден для подхода.

На участке от причала №33 до Невских ворот Морской канал протрален на глубину 10 м и ширину 70 м (1988 г.). Канал защищен с северо-запада Северной дамбой, соединенной с островом Канонерский, а с юго-востока – Угольным молом, Раздельной и Южной дамбами и островом Гутуевский. Южная часть этого участка канала ограждается светящими буями (№№ 38, 40, 42 – левой стороны и №11 – западным у оконечности Раздельной дамбы).

Нефтяная гавань расположена к SW от западной части Угольного мола с южной стороны от портовой части Морского канала. В гавани находятся причалы нефтяного терминала (ПНТ). Два причала образуют Нефтяной пирс. Подходы к пирсу протралены на 11,2 м (2004 г.) и ограждаются светящими буями правой и левой стороны.

Светящийся знак Нефтяного пирса установлен на оконечности Нефтяного пирса.

Знак – зеленая круглая металлическая башня с двумя белыми горизонтальными полосами. Огонь – Зл Пр 1,5с 1М.

Светящийся знак Нефтяной-Восточный установлен на западной оконечности эстакады у оконечности мола, отделяющего Нефтяную гавань от Морского канала.

Знак – красная круглая металлическая башня с двумя белыми горизонтальными полосами. Огонь – Кр Пр 1,5с 2М.

Нефтяная пристань расположена у оконечности Угольного мола на южной стороне портовой части Морского канала.

Гавани и бассейны Морского порта от Угольной гавани до Екатерингофского бассейна не описываются в настоящей лоции, так как плавание малых судов в этом районе возможно

только с разрешения морской администрации порта. Однако эта информация опубликована на интернет-портале boatdrive.ru. Там же будут оперативно публиковаться изменения в настоящую лоцию.

Гутуевский ковш находится у северо-западного берега острова Гутуевский. В районе Невских ворот он соединяется с Морским каналом. Глубины в северной и западной частях Гутуевского ковша 7–10 м. К восточной стенке ковша швартуются только малые суда и катера. Гутуевский ковш является местом для разворота судов.

Светящийся знак Невских ворот-Западный установлен на северо-восточной оконечности Канонерского острова.

Знак – красная круглая колонна с двумя белыми горизонтальными полосами. Огонь – Кр Пр 3с 2М.

Светящийся знак Невских ворот-Восточный установлен на западной оконечности Железной стенки.

Знак – черная круглая колонна с двумя белыми горизонтальными полосами. Огонь – Бл Пр 1,5с 2М.

Новая Канонерская гавань расположена между островом Белый и северо-западной частью Канонерского острова. Средняя часть гавани протралена на 8 м (1996 г.). От острова Белый выступает отмель с глубинами менее 5 м, которая с Е ограждается светящими буями правой стороны (№№ 1к, 3к и 5к). В гавани у берега Канонерского острова находятся причалы и доки Канонерского судоремонтного завода.

Историческая справка. Канонерский остров в 18-м веке находился в ведении Адмиралтейств-коллегии и назывался Батарейным, затем Канонирским, а затем Канонерским, так как был морским учебным артиллерийским полигоном.

В Новую Канонерскую гавань с N между Канонерским островом и островом Белый от устья реки Большая Нева ведет фарватер шириной 80 м, протраленный на глубину 8 м (1996 г.).

Створ светящихся знаков острова Белый, установленных на северо-восточном берегу острова Белый, ведет по фарватеру в Новую Канонерскую гавань. Линия створа ограждает юго-восточную кромку Синевлагской мели и «соединяет» Корабельный канал с каналом Пассажирского бассейна.

Знаки створа – черные круглые колонны с красной вертикальной полосой. Огни Зл Пр 2,5с – передний, 4с – задний 2М. Направление створа 70,7° – 250,7°. Огни светят по направлению створа.

Подводное препятствие с глубиной над ним 3,2 м находится у входа в Новую Канонерскую гавань на неходовой части створа острова Белый и ограждается светящим буюм отдельной опасности Канонерским №19 (59°54,9' N, 30°13,7' E).

СЕВЕРНЫЙ БЕРЕГ НЕВСКОЙ ГУБЫ

Северный берег Невской губы от устья реки Большая Невка до мыса Лисий нос тянется на 8 миль к WNW. В 1,3 мили к NW от западной оконечности Крестовского острова находится мелководное озеро Лахтинский разлив, вход в которое прегражден дамбой (имеется узкий проход под шоссейным и железнодорожным мостами). Восточнее озера Лахтинский разлив берег низкий, насыпной, местами укрепленный каменной отсыпкой. В нескольких местах у берега находятся кусты металлических свай.

На всем протяжении северный берег Невской губы отмель. Во многих местах вдоль берега в пределах изобаты 2 м лежат крупные подводные и надводные камни.

Грунт вблизи берега – мелкий песок, а вдали от него – мелкий песок с илом.

Лахтинская гавань оборудована у северного берега Невской губы вблизи поселка Лахта в 1,1 мили к NW от Крестовского острова. Наименьшая глубина в гавани 4 м. В гавани имеются причалы.

У западной стенки Лахтинской гавани оборудованы два причала для гидроперегрузчиков длиной по 40 м, глубина возле них – 2,2 м. В тихую погоду возможен подход между причалами прямо к песчаному берегу судам с осадкой до 1 м. Севернее находится ковш рыбколхоза, сведений о глубинах в нем нет. За рыбколхозом в глубину гавани вдается мол клуба "Лахта" (в прошлом – яхт-клуб «Маяк»), глубины возле него до 1,5 м. В настоящее время на территории складов песка, расположенных на берегу, предполагается развертывание большого строительства, и причалы гидроперегрузчиков по прямому назначению не используются.

Восточная стенка гавани земляная, усиленная камнем и, местами, сваями. Возле стенки лежит полузатонувший железобетонный корпус плавмастерской с глубиной возле него 2 м.

У оконечности корпуса, обращенной к выходу из гавани, имеется подводная россыпь камней с глубиной над ней менее 1 м. К N от корпуса плавмастерской имеется пирс магазина

по продаже катеров.

Протока в озеро Лахтинский разлив (рис. 9), именуемая речкой Бобылкой, начинается за молом яхт-клуба и доступна для судов с осадкой не более 0,5 м. и высотой не более 1,5 м (высота ограничена Лахтинскими мостами). Направление течения в протоке регулируется уровнем воды в заливе. Вход в протоку лежит ближе к восточному берегу; бетонная плита слева и деревянная свая справа указывают его габарит. От сваи надлежит следовать к северному берегу и далее вдоль него до места расширения

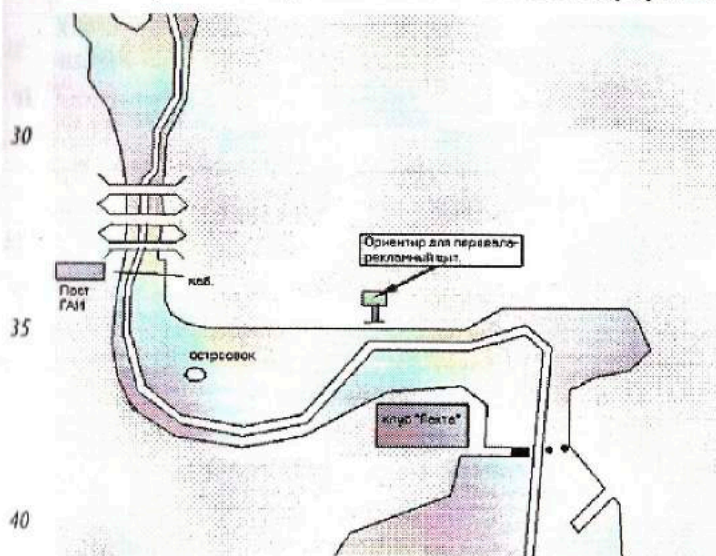


Рис. 9. Заход в озеро Лахтинский разлив

протоки, затем резко перейти к южному берегу и следовать вдоль него до мостов. Мосты следует проходить посередине, а пройдя третий (последний) очень резко взять вправо и следовать вплотную к берегу (на расстоянии 1-1,5 м) и далее по правому рукаву в тростниках прямо в озеро.

Лахтинский канал, ведущий в Лахтинскую гавань между районами свалки грунта №№ 310 и 311 (Собакиной и Северной Лахтинской отмелями), ответвляется от Петровского канала у светящего буя № 16 «основной фарватер справа». Канал состоит из двух колен, ширина канала 60 м, наименьшая глубина в нем 4 м. Плавание по первому колену фарватера обеспечивается створом светящих знаков. Канал ограждается светящими буями и буями.

Первое колено Лахтинского канала длиной 1,4 мили ограждается 5-ю парами штатных буйев №№ 1-10. Буи №№ 3, 4, 7, 8 и 9 – светящие, №№ 1, 2, 5, 6 и 10 – несветящие. У буйев №№ 9 и 10, при повороте на второе колено, от левой бровки ответвляется фарватер, ведущий в гавань Гидромеханизации (яхтенный порт «Геркулес»).

При плавании по первому колену канала следует учитывать, что оно проходит между районами свалки грунта, поэтому глубины на бровках могут отличаться от показанных на карте. К S от буйев №№ 7 и 8 бровки канала образованы подводными валами, с глубинами над ними 1,5 м и менее.

Лахтинский створ светящих знаков, установленных на северном берегу Лахтинской гавани, ведет по первому колену Лахтинского канала.

Передний знак (59°59,2' N, 30°11,3' E) установлен на берегу, насыпанном на северной части Собакиной отмели, – красный щит в виде трапеции с черной вертикальной полосой, укрепленный на черной металлической трубе. Огонь – Кр Ч 2М (резервный – Кр Пр 3с 2М). Задний знак установлен в 1,6 кбт от переднего – красный прямоугольный щит с черной вертикальной полосой, укрепленный на черной металлической трубе. Огонь – Кр 3тм 3.5с 2М (резервный – Кр Пр 4с 2М). Направление створа 194,8° – 14,8°. Огни светят по направлению створа. Следует учитывать, что знаки створа плохо видны на фоне современной городской застройки.

Лахтинский № 9 светящий буй правой стороны (59°58,9' N, 30°11,2' E) выставляется на правой бровке Лахтинского канала при повороте на второе колено.

Второе колено Лахтинского канала, ведущее в Лахтинскую гавань, не обставляется. Для входа в гавань следует от светящего буя Лахтинского № 9 повернуть влево и лечь на курс 357°.

Район свалки грунта № 311 простирается на 1,3 мили к S от северного берега Невской губы к W от Лахтинской гавани. Северную часть района занимает Северная Лахтинская отмель. Рельеф дна в районе (на отмели) очень неровный и может отличаться от показанного на карте. По впадинам рельефа проходит фарватер, ведущий в гавань Гидромеханизации.

Затонувшие суда лежат на Северной Лахтинской отмели. Одно судно, с глубиной над ним 0,2 м лежит в 7 кбт к W от места установки светящего буя № 8 Лахтинского канала (59°58,5' N, 30°11,0' E), а в 9,5 кбт к SW от этого судна находится другое, с глубиной над ним 1,5 м.

От Северной Лахтинской отмели до района строительства «Морского фасада» тянется цепочка вбитых в грунт свай для швартовки рефулерных понтонов. Большая часть свай, в настоящее время, демонтирована.

Гавань Гидромеханизации (яхтенный порт Геркулес) расположена в 5 кбт к W от Лахтинской гавани. С W и SW гавань ограничена дугообразным каменным молом. Восточнее

ковша расположен бетонный причал длиной около 30 м. Глубины вдоль причала превышают 2 м. К гавани ведет несколько фарватеров (а, точнее, рекомендованных курсов), проложенных администрацией порта по фактическим глубинам. Северный из фарватеров начинается от левой бровки Лахтинского канала в районе бுவ №№ 9 и 10. Фарватер не имеет четко выраженных бровок и, в прошлом, ограждался тремя парами бுவ правой и левой стороны. Плавание по нему обеспечивалось створом знаков. Все ограждение канала нештатное и на картах не показывается. Направление на вход в гавань от буй № 10 – 282°.

Северный берег Невской губы от Лахтинской гавани тянется общим направлением на запад до мыса Лисий Нос. От поселка Ольгино до острова Верперлуда прибрежные отмели густо заросли тростником. Берег представляет собой песчаный пляж, за которым тянется сосновый лес. Строений на берегу встречается немного.

Приметными на этом берегу являются радиомачта в поселке Ольгино и трубы электростанции к востоку от поселка Лисий Нос.

Берег невысок, отмел и вблизи него встречается большое количество подводных и надводных камней. Изобата 1 м тянется вдоль берега на расстоянии 500-700 м. Отдельные подводные камни встречаются в ее пределах, о камнях на больших глубинах сведений нет. При следовании в данном районе надлежит учитывать наличие иногда большого количества выставленных рыболовных сетей и заколов, которые могут простирались до северной кромки фарватера № 10а.

«Гром-камень» – крупный приметный валун, лежащий на пляже вблизи поселка Лахта. От него на расстояние до 100 метров тянется подводная каменная гряда. Изобата 1 м отступает в этом месте от берега на 1000-1200 метров.

Историческая справка. По местной легенде – это вторая половина пьедестала «Медного всадника», которую до места не донесли и бросили здесь. Известно, что настоящий «Гром-камень» также был доставлен из Лахты. Упомянутая каменная гряда – не что иное, как остатки причала, построенного специально для перегрузки «Гром-камня» на плашкоуты.

Радиомачта в поселке Ольгино является хорошим ориентиром и видна в ясную погоду из любой части Невской губы. В ночное время мачта приметна благодаря зажигающимся на ней красным заградительным авиационным огням.

Район № 70, запретный для плавания, расположен в 2,6 мили к W от Лахтинской гавани. Район простирается на 1 милю к S; его ширина с востока на запад около 0,5 мили. В этом районе расположены 6 канализационных труб с расстоянием между ними 10 м. Рассеиватели трубопроводов возвышаются над грунтом на 2 м. Просека на берегу проходит в створе трассы труб и служит ориентиром для определения их положения. Иногда вблизи оконечности этих труб устанавливается буй специального назначения в виде желтой бочки.

Дымовые трубы ТЭЦ, расположенные в глубине берега, являются хорошими ориентиром. Створ двух труб ведет в юго-юго-восточном направлении прямо на западную оконечность закрытой части Санкт-Петербургского морского канала.

Проход Верпелова начинается среди зарослей тростника восточнее острова Верперлуда, ведет в пролив между островом и берегом и подходит к берегу северо-западнее острова. На всем протяжении проход окружен зарослями тростника, и только оконечность его имеет

два небольших канала, вдающихся в берег и использующихся для стоянки небольших местных лодок. Глубина в проходе около 1 м, но с каждым годом проход мелеет. Со стороны залива проход малоприметен, тем более, что расположенный точно напротив входа небольшой островок тростника делает его совсем незаметным.

Остров Верперлуда (рис. 10) – низкий и каменистый, поросший лесом и кустарником лежит в 3 кбт от северного берега Невской губы и в 1,7 мили к SE от мыса Лисий Нос. У берегов

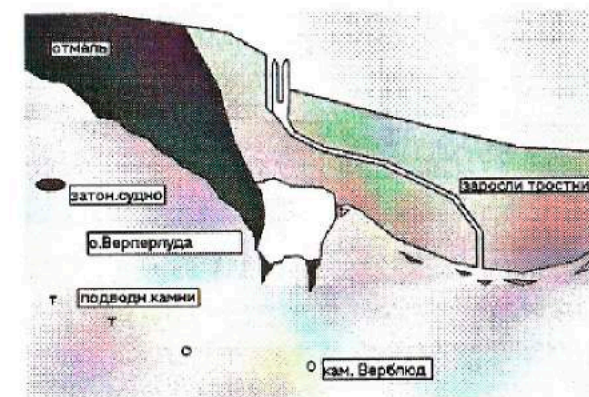


Рис. 10. Район острова Верперлуда

растет камыш. В расстоянии до 2 кбт к E, SE и SW и до 6 кбт к W от острова находится множество надводных, осыхающих и подводных камней.

Остров хорошо приметен при наблюдении с E и W, с южных же направлений он как бы сливается с берегом, особенно на большом расстоянии. Подход к острову возможен для судов с осадкой не более 0,5 м в тихую погоду с S или SE направлений (однако при этом даже маленькие лодки садятся на мель, не доходя до берега). При подходе следует опасаться

подводных камней, лежащих не только на отмели, но и на гораздо больших глубинах к югу от острова. Там же имеется несколько крупных надводных камней, один из которых имеет название «Верблюд» – очевидно, за двугорбую вершину. При подъеме воды часть острова затопляется, а надводные камни скрываются. В 150-180 м к SW от «Верблюда» лежат подводные камни с небольшой глубиной над ним.

Территория острова входит в состав заказника «Северное побережье Невской губы».

Историческая справка. Название острова дошло до нас со времен шведского владычества, и, в буквальном переводе со шведского, обозначает «Гусиный луг».

Отмель западнее острова Верперлуда обширна и усеяна большим количеством камней. Протяженность отмели на W не менее 0,5 мили, плавание по ней маломерных судов практически невозможно. Западнее отмели возможно наличие выставленных рыболовных сетей и заколов.

Западнее острова Верперлуда заросли тростника вдоль берега исчезают, небольшой песчаный пляж тянется почти до мыса Лисий Нос. Берег в этом месте отмелый, на нем приметно здание спасательной станции.

Затонувшее судно лежит в 7,5 кбт к SW от острова Верперлуда, на отмели почти напротив спасательной станции, надводная часть судна срезана, глубина возле него около 1 м (рис. 11).



Рис. 11. Остров Верперлуда. На переднем плане – обломки затонувшего судна

Мыс Лисий Нос (60°01' N, 29°58' E), северный входной мыс Невской губы, невысокий и лесистый. К SW от мыса на расстояние 570 м тянется мол, средняя часть которого разрушена. Вблизи оконечности мола лежит множество камней – остатков разрушенных волноломов.

Гавань Лисий Нос была расположена у оконечности мола. В настоящее время гавань разрушена. С восточной стороны имеется много подводных камней и несколько ряжей. Наиболее чистым от камней является сектор от SW до S, в котором возможно подойти к гавани малым ходом. К сохранившейся дамбе несколько лет назад можно было подойти на судне с осадкой не более 1,5 м. Суда с большей осадкой могут становиться на якорь в 3–5 кбт от дамбы. Якорная стоянка защищена от ветров от NE до NW, грунт держит плохо.

С юго-восточной стороны полуразрушенного мола тянется мелководный фарватер до гавани рыбколхоза, находящейся непосредственно к E от мыса Лисий Нос. В этой гавани расположен пост Рыбнадзора.

Историческая справка. Гавань строилась в период Крымской войны в 1854–55 гг. для базирования канонерских лодок, осуществлявших охрану ряжевых преград на северном фарватере. Впоследствии использовалась для швартовки судов, осуществлявших регулярное сообщение между Лисьим Носом и Кронштадтом. У основания дамбы гавани некогда располагалась железнодорожная станция «Лисий Нос».

Фарватер Санкт-Петербург – Кронштадт (фарватер № 10а), также назывался Рекомендованным курсом, ведущим от Петровского канала), проходящий вдоль северного берега Невской губы, на расстоянии 1,5–2 мили от него, соединяет начальные точки Лахтинского канала (буй № 16 Петровского канала) и фарватера Пассажирской гавани Кронштадта (упраздненный буй Ленинградской пристани). Общая длина фарватера 11 миль, направление 276,4° – 96,4°, ширина широкой части фарватера – 2 кбт. Восточный участок фарватера – 4 кбт от светящего буя № 16 сужен до 0,43 кбт. Наименьшая глубина на фарватере 2,9 м. Фарватер обставляется светящими буями по требованию.

Светящий буй правой стороны (бывший Петровский буй старого колена Петровского фарватера) должен выставляться в 0,2 кбт к S от оси в месте сужения фарватера (59°57,6' N, 30°09,6' E). Этот буй является штатным и неизменно наносится на все карты, однако в течение многих лет (не менее 25) ни разу не выставлялся.

Ось широкой части фарватера между Петровским буюм и Северным Кронштадтским фарватером отмечена 3-мя светящими осевыми буями (нумерация буюв от Санкт-Петербурга). В районе буя № 1 фарватер соединяется с фарватером № 10б, ведущим от левой бровки Петровского канала, в том месте, где от правой бровки ответвляется Корабельный канал.

Глава 3

ЮЖНЫЙ БЕРЕГ НЕВСКОЙ ГУБЫ

Южный берег Невской губы от Морского порта до города Ломоносов тянется на 13 миль к W. От Морского порта до поселка Стрельна берег низкий, а далее на запад он постепенно повышается, местами спускается уступами к морю и почти на всем протяжении порос лесом.

Приметными на этом берегу являются собор в городе Петродворец, красно-белая башня поста радиолокационного центра управления движением судов (РЦ УДС) восточнее поселка Мартышкино и две высокие трубы, стоящие рядом в восточной части города Ломоносов, по которым можно опознать район плавания.

Южный берег Невской губы отмельный. Около него много подводных и надводных камней и каменистых банок; камни и банки с глубинами менее 2 м местами простираются от берега на расстояние до 1,5 мили.

При плавании вдоль берега надлежит соблюдать осторожность.

Район, заключенный между Южной дамбой Санкт-Петербургского морского канала и южным берегом Невской губы, мелководен и плохо обследован. Фарватеры, проходящие в этом районе, проложены самостоятельно, по фактическим глубинам.

Река Красненькая впадает в Невскую Губу к югу от Нефтяной гавани. Устье ее достаточно широко и доступно для судов с осадкой до 2 м. Вблизи правого берега устья имеется несколько свай, к которым возможен подход. К SW от устья р. Красненькая лежит затонувшее судно с частями корпуса над водой.

Дудергофский канал, соединяющий с Невской губой реку Дудергофка, впадает в губу к S от устья реки Красненькая и доступен для судов с осадкой не менее 2 м. В устье канала заходит ответвление фарватера, ведущего в яхт-клуб «Балтиец». К некоторым участкам берегов могут подходить суда с осадкой до 1 м. Выше устья от левого берега в направлении на W ответвляется Матисов канал, глубины в котором не менее 2 м. Через 600 м канал разделяется на два параллельных тупиковых рукава, идущих точно на S. Здесь находилась гавань яхт-клуба «Балтиец» до переселения, ныне же несколько судов по-прежнему отстояиваются в Матисовом канале.

Историческая справка. В 1860 году на юго-западной окраине столицы, в устье речки Со- сновка была построена небольшая гавань, получившая название Матисов канал. Некоторые источники относят возникновение названия к имени мельника Матиса, дом и мельница которого располагались на одноименном острове в устье Большой Невы. Скорее всего, это легенда, а название гавани возникло от имени тогдашнего владельца усадьбы Демидовых, на территории которой расположился канал – Е.А. Матисена. Первоначально, Матисов канал шел точно в меридиональном направлении, сейчас от него остался один из параллельных тупиков. Устье канала было засыпано в 1984 г. В следующем году через намытую территорию был прорыт новый канал к новому устью реки Дудергофки (Дудергофскому каналу). В настоящее время на берегах канала строится новый квартал «Балтийская жемчужина».

На правом берегу Дудергофского канала раскинулся Южно-приморский парк. Местами к берегу возможен подход судов с осадкой до 1 м. Вблизи устья правый берег сильно заболочен и местами затопляется.

Гавань яхт-клуба «Балтиец» (рис. 12) расположена в искусственной гавани западнее устья Дудергофского канала. С N и W гавань защищена молом; вход в гавань находится с восточной стороны. Наименьшая глубина в гавани – 3 м (2007 г.); в ней находится 5 пирсов для швартовки маломерных судов. Также в гавани имеется плавучая заправочная станция для катеров. Восточнее гавани, вблизи входа, имеется слип. На оконечностях входных молов гавани установлены светящиеся знаки, окрашенные в белый цвет. Огни знаков – постоянные, зеленого и красного цвета. При подходе к гавани, эти знаки образуют щелевой створ с трубой завода ЛЭМЗ. К входу в гавань ведет канал длиной около 300 м (направление канала $42,5^\circ - 222,5^\circ$). Бровки канала обозначаются вехами, на входе выставляется приемный буй. Все ограждение является самодеятельным (неофициальным) и может отсутствовать. При отсутствии плавучего ограждения, в гавань можно следовать, используя створные знаки, расположенные на пирсе в глубине гавани.

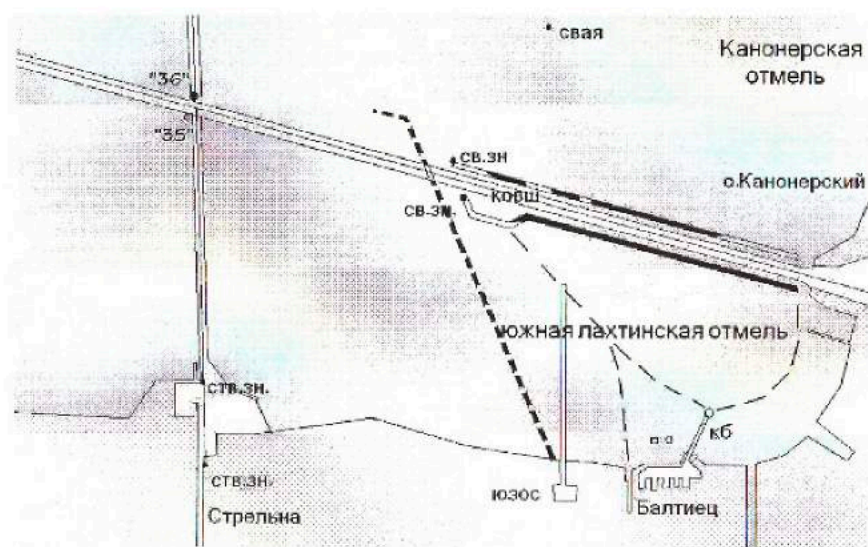
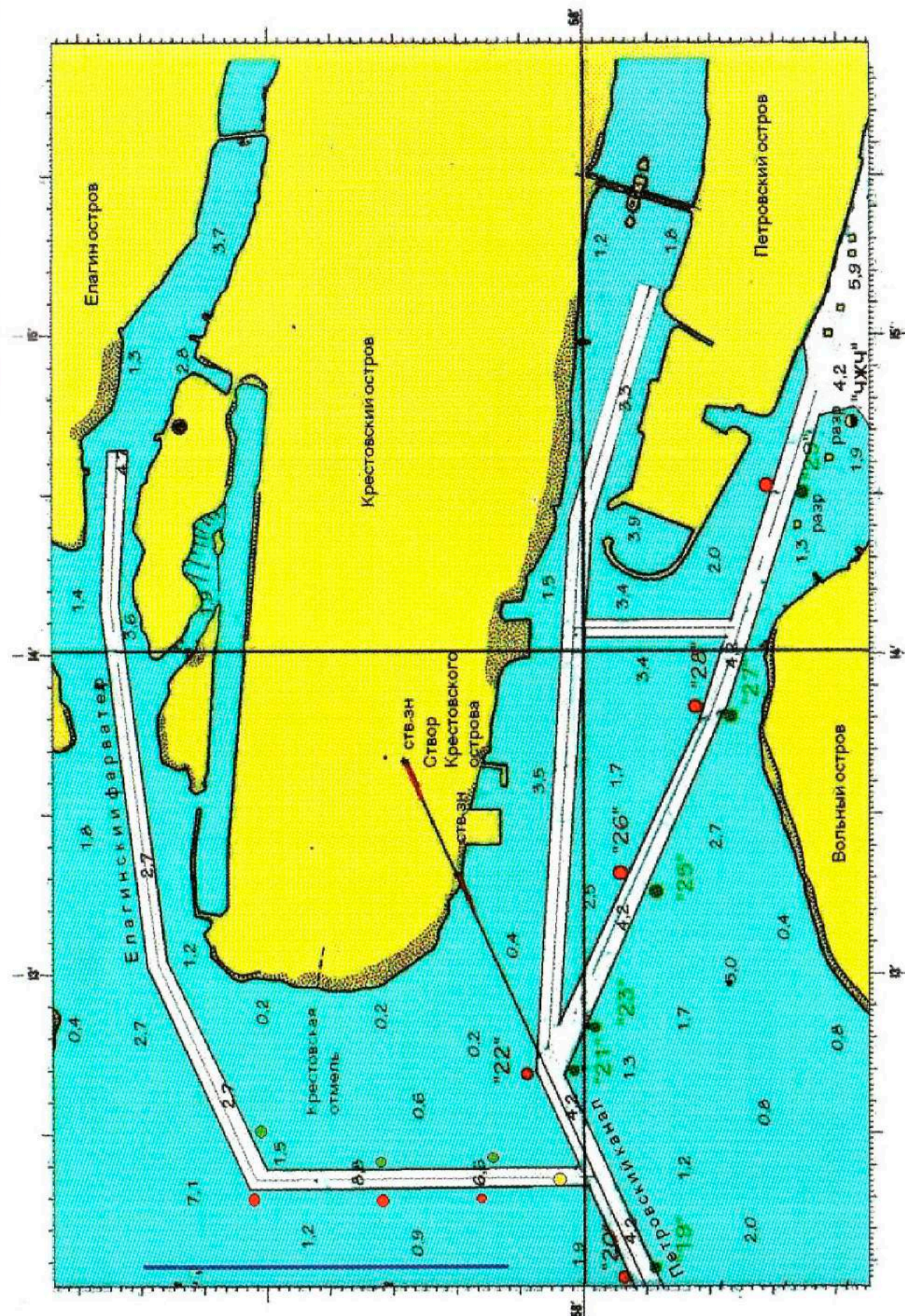


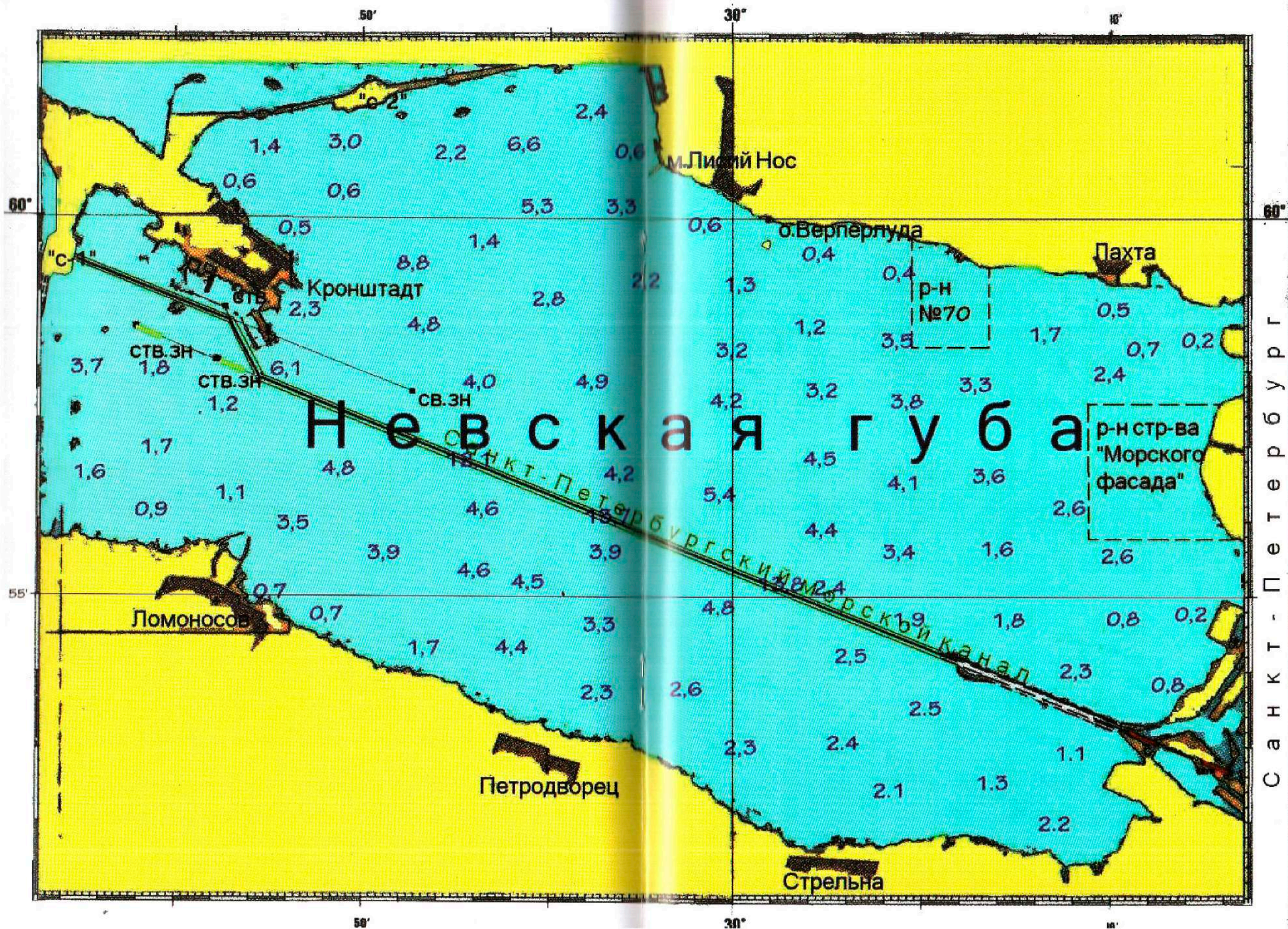
Рис. 12. Юго-восточная часть района

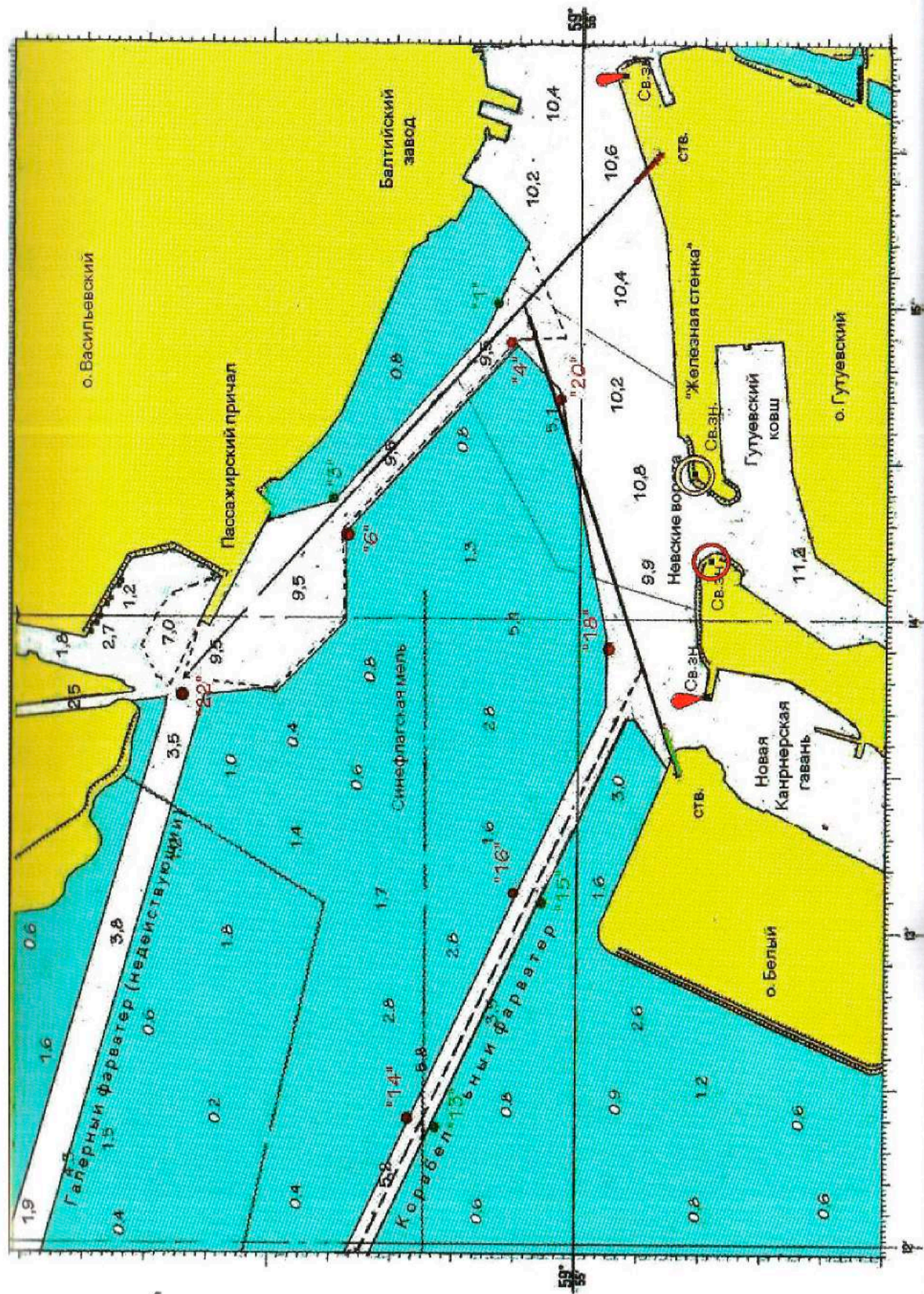
К приемному бую ведет несколько рекомендованных курсов, проложенных по фактическим глубинам. В связи с заносимостью района, направление рекомендованных курсов и глубины на них подвержены изменениям. Восточные курсы ведут от входа в Нефтяную гавань, вдоль берега до устья Дудергофского канала и, далее, на W к приемному бую. Западные курсы ведут от светящего знака Южной дамбы Морского канала, с наружной стороны дамб, к приемному бую. Рекомендованные курсы не обставляются. Их положение и глубины следует уточнять у администрации клуба.

Гавань клуба «Балтийский берег» расположена непосредственно к западу от гавани «Балтийца» и представляет собой вдающийся в сушу канал. Гавань доступна для судов с осадкой до 1,5 м. В период навигации подходной канал обставляется вехами.

Гавань Юго-западных очистных сооружений расположена к западу от гавани «Балтийского берега» и представляет собой ковш со шпунтовой южной стенкой, соединенный с Невской губой каналом. Гавань закрыта от всех ветров. В гавань от приглубого участка







Южной Лахтинской отмели ведет фарватер, обставляемый плавучими предостерегательными знаками. Фарватер и гавань доступны для судов с осадкой 1 м. Гавань является базой плавсредств предприятия «Водоканал».

Светящий знак Водоканала установлен в глубине гавани и служит ориентиром при подходе к ней.

Знак – красная круглая башня с белой горизонтальной полосой. Огонь – Кр Изо 4с 3М. Светит 334° – 34°.

Район свалки грунта №312 простирается на 2,5 мили к W между южным берегом Невской губы и южной дамбы Морского канала. Восточную часть района занимает Южная Лахтинская отмель. Глубины на отмели около 1 м, но в средней и северной частях встречаются ямы неутонченной конфигурации с глубинами до 8 м.

При следовании к приемному бую гавани «Балтийца», суда с осадкой до 1 м от ковша Морского канала могут держать курс прямо на устье Дудергофского канала или на западную группу строений квартала «Балтийская жемчужина». При следовании из центральной части Невской губы хорошим ориентиром также могут являться две заводские трубы в глубине материка, наблюдаемые восточнее «Балтийца».

Две железобетонные опоры находятся в 250 м к N от мола «Балтийца». В районе опор перпендикулярно берегу проходит подводная труба водозабора с незначительной глубиной над ней. Когда-то эти опоры являлись причалом-эстакадой завода ЛЭМЗ, расположенного к S от гавани за яхт-клубом «Балтиец».

Затонувшее судно лежит вблизи линии тростников между гаванями «Балтийского берега» и Юго-Западных очистных сооружений (ЮЗОС).

Подводные трубопроводы с глубиной над ними около 0,5 м отходят перпендикулярно берегу западнее гавани очистных сооружений и постепенно уходят на большую глубину.

От гавани Юго-Западных очистных сооружений до гавани поселка Стрельна берег зарос тростником; изобата 1 м тянется параллельно берегу на расстоянии примерно около 0,5 мили. Сведений о наличии опасностей в этом район нет. При плавании следует опасаться рыболовных сетей и заколов, которые могут выставляться вплоть до южной кромки Морского канала.

Поселок Стрельна расположен на южном берегу Невской губы возле устья реки Стрелка, где оборудовано несколько гаваней, в 3 милях к SW от западной оконечности Южной дамбы Морского канала в поселке Стрельна. В поселке наиболее приметен Константиновский дворец (Дворец Конгрессов), по которому можно опознать район плавания.

Непосредственно к W от устья реки Стрелка от берега выступает дамба. У левого берега реки оборудован слип и имеется место для стоянки катеров и яхт (оставшееся от яхт-клуба Кировского завода, в прошлом занимавшего все гавани); в 200 м от устья через реку перекинут мост, выше которого оборудована стоянка для катеров.

К SE от основания дамбы расположена защищенная волноломом гавань, предназначенная для малых судов. Глубины в гавани 3,6–4 м. В гавани оборудован причал длиной 288 м для судов с осадкой до 2,5 м. В гавани выставляется 5 буйев левой стороны (№№ 10 – 18), ограждающих отмель, выступающую к югу от волнолома.

Примерно в 50 м к N от основания дамбы сделан проход и к W от нее оборудована гавань защищенная молом, отходящим от берега и соединяющимся с дамбой. Гавань и проход в нее протралены на 3,3 м (2010 г.). Гавань является местом базирования катеров Федеральной службы охраны.

Подходной канал ведет к гаваням поселка Стрельна. Канал протрален на 2,8 м (2004г.); его ширина – 80 м. По каналу ведет фарватер №12. Канал начинается от правой бровки Петровского канала восточнее буя №5, где выставляется светящийся буй «основной фарватер слева». Плавание по каналу обеспечивается створом светящихся знаков и четырьмя парами светящихся латеральных буйев.

В связи с соседством Дворца Конгрессов, вход в гавани и подход к причалам возможен только с разрешения и, при определенных обстоятельствах, может быть абсолютно воспрещен, как и плавание по Подходному каналу.

Створ светящихся знаков Стрельна ведет по Подходному каналу к гаваням поселка Стрельна. Передний знак установлен на коротком молу в северной части дамбы, задний – на правом берегу реки Стрелка.

Знаки створа – белые щиты с красной вертикальной полосой, укрепленные на ажурных металлических башнях. Огни – 3л 3тм 3с 5М. Направление створа $6,6^\circ - 186,6^\circ$. Огни светят по направлению створа.

Светящийся знак Входной дамбы установлен на западной оконечности северного волнолома гавани поселка Стрельна.

Знак – красная металлическая колонна с двумя белыми горизонтальными полосами и площадкой. Огонь – Кр Изо 2с 3М.

Светящийся знак Западного мола установлен на южной части дамбы гавани поселка Стрельна.

Знак – зеленая металлическая колонна с двумя белыми горизонтальными полосами и площадкой. Огонь – 3л Изо 2с 3М.

Светящийся знак Причальный установлен на углу причала на правом берегу реки Стрелка.

Знак – зеленая металлическая колонна с площадкой. Огонь – 3л Изо 2с 3М.

Гавань рыбколхоза им. Ленина, предназначенная для рыболовных судов, оборудована в 8,5 кбт к W от устья реки Стрелка. Гавань защищена двумя молами, глубина в гавани и на подходном канале, ведущем в нее, – 2,5 м. В глубине гавани имеются причалы и створ подходных знаков (неофициальный) – две темные круглые колонны.

От поселка Стрельна берег тянется в общем направлении на W до Петродворцовой гавани. Прибрежные отмели частично заросли тростником, местами видны пляжи. При подходе к Петродворцу приметны красно-белая башня РЦ УДС в 1,4 мили западнее города Петродворец и собор, находящийся в городе.

«Императорский причал» – каменная коса, далеко вдающаяся в Невскую губу в 1,2 мили к E от Петродворцовой гавани. Глубина возле двойной оконечности около 1,5 м. Подход возможен только при отсутствии волнения. Когда-то коса являлась причалом для базирования судов Придворного ведомства – яхт «Штандарт» и «Полярная звезда».

Петродворцовая гавань оборудована у города Петродворец в 4,5 мили к WNW от поселка Стрельна. Гавань защищена с W и N Г-образным молом, с E – коротким молом. Глубины вдоль внутренней стороны северной стенки Г-образного мола 1,8 – 4 м, а с внешней стороны 2,4 – 3,8 м. Глубины в средней части гавани 2,4 – 3,8 м, грунт – ил; наиболее мелководна юго-западная часть гавани.

Гавань доступна для малых судов. Наиболее удобным местом для стоянки является ее северная часть. К гавани ведут фарватеры Восточный и Северный. Внутри гавани, во время

летней навигации, швартуются рейсовые суда на подводных крыльях. Вход в Петродворцовую гавань маломерных судов возможен только по предварительной договоренности.

Восточный фарватер, ведущий в Петродворцовую гавань, ответвляется от Морского канала в 2,6 мили к WNW от западной оконечности Северной дамбы канала (у пикета №180 – между буями №№33 и 35). В то же время, светящийся буй осевой, выставляется на оси фарватера к N от левой бровки Морского канала и за правой бровкой Петровского канала между буями №№3 и 5. Поэтому, можно сказать, что Восточный фарватер ответвляется от Петровского канала.

Длина фарватера от канала до гавани – 3,3 мили (от осевого буя – 4,1 мили), он протрален на глубину 2,6 м (1968 г.). Вблизи фарватера лежат опасности; к E от него, в 1,5 мили от гавани находится каменистая необставленная банка с глубиной над ней 1,6 м. Вместе с тем, фарватер не имеет четко выраженных бровок и его ширина достигает 200 м. Плавание по фарватеру обеспечивается створом светящихся знаков и возможно в любое время суток. Фарватер ограждается светящими и несветящими буями. В 1,6 мили от входа в гавань выставляются светящие буи №№1 и 2. Далее фарватер обставляется двумя парами несветящих буйев (№№3, 4, 5 и 6). В 100 м к E от входа в гавань выставляется несветящийся буй северный, ограждающий береговую отмель.

Петродворцовый-Восточный створ светящихся знаков ведет в гавань по Восточному фарватеру. Передний знак ($59^\circ53,5' N, 29^\circ55,0' E$) установлен на оконечности Г-образного мола с северной стороны входа в гавань. Задний знак установлен на берегу в 3,4 кбт от переднего.

Передний знак (официально он называется Петродворцовый передний) имеет вид ходовой рубки корабля, на передней части его окрашены белые и красные вертикальные полосы. Огонь Бл Ч 5М. Задний знак – белый прямоугольный щит с черной вертикальной полосой, укрепленный на красной ажурной четырехгранной башне. Огонь Бл 3тм 3с 5М, светит по направлению створа. Направление створа $60,2^\circ - 240,2^\circ$.

Северный фарватер, ведущий в Петродворцовую гавань, ответвляется от Морского канала в 2,6 мили к N от входа в гавань (у пикета №236). Фарватер протрален на глубину 2,4 м (1968 г.). Плавание по фарватеру обеспечивается створом светящихся знаков. Фарватер ограждается 3-мя парами несветящих буйев по требованию.

Петродворцовый створ светящихся знаков ведет в Петродворцовую гавань по Северному фарватеру. Передний знак створа является передним знаком створа Петродворцовый-Восточный. Задний знак створа (Петродворцовый маяк) установлен в 2,5 кбт от переднего знака вблизи дворца Монплеизир.

Знак – белая многогранная башня, передняя грань которой и фонарное сооружение красные. Огонь Бл Изо 3с 5М, светит по направлению створа. Направление створа $2,1^\circ - 182,1^\circ$. Огонь на заднем створном знаке горит по требованию.

Район якорной стоянки №1 расположен в бывшем опасном от мин районе, в 4 кбт к NNE от Петродворцовой гавани (между Восточным и Северным фарватерами). Наименьшая глубина в районе 2,6 м, грунт – ил, песок. Якорная стоянка предназначена для судов гражданских ведомств. Район открыт для всех ветров, кроме южных. Это единственный район якорной стоянки в Невской губе, где можно становится на якорь без разрешения военных или гражданских диспетчерских служб.

Затонувшее судно с глубиной над ним 2,5 м лежит к N от Петродворцовой гавани между Восточным и Северным фарватерами.

Водно-моторный клуб № 1 расположен в небольшой гавани, находящейся примерно в 5 кбт к W от Петродворцовой. Гавань клуба имеет три небольших внутренних ковша, и доступна для судов с осадкой до 1 м.

Западнее Петродворцовой гавани берег тянется в общем направлении на W. Вблизи берега разбросано большое количество подводных и надводных камней. К берегу можно подходить на 7 – 8 кбт., однако в период лова рыбы здесь выставляются рыбацкие сети и заколы.

Непосредственно вблизи приметной башни РЦ УДС имеется Г-образный пирс, являющийся охраняемой территорией.

Гавань для малых судов (яхт-клуб «Нептун») расположена в районе поселка Мартышкино, примерно в 3,7 мили к WNW от Петродворцовой гавани. По подходному фарватеру ведет створ знаков установленных в гавани (ограждение самодеятельное).

Знаки – белые прямоугольные щиты с черной вертикальной полосой

Историческая справка. Название Мартышкино происходит от слова «мартышка, мартыш, мартын» – общего русского народного наименования некоторых видов водоплавающих птиц – рыболов, чайка, крачка – обилие которых наблюдается на побережье в районе поселка во время перелетов.

Ломоносовская гавань оборудована у города Ломоносов в 4,6 мили к WNW от Петродворцовой гавани. Берег в районе гавани представляет собой узкую низкую полосу суши, за которой в глубь материка местность резко повышается.

На подходе к гавани наиболее приметны расположенные в городе Ломоносов: белый собор, возвышающийся в северной части города; бело-голубое здание Кательной Горки, имеющее вид часовни; Большой дворец, окрашенный в желтый цвет, а также две трубы, стоящие в восточной части города.

Ломоносовская гавань защищена западным и восточным молами. Собственно Ломоносовская гавань (неофициальное название – Военная гавань) оборудована между молами. Вблизи основания восточного мола с восточной его стороны находятся Новая и Пассажирская гавани.

Ломоносовская гавань (Военная) окружена причалами, оборудованными с внутренней стороны молов и у берега (так называемая, Южная стенка). Ширина входа в гавань между оконечностями молов 160 м, глубины во входе 6–8 м. Глубины в средней части гавани 6–9 м, а у ее стенок они уменьшаются до 4 м. Вблизи оконечности восточного мола оборудована Пассажирская пристань, имеющая причалы для паромов, который, в прошлом, курсировал между Ломоносовской гаванью и портом Кронштадт. Юго-западная часть Ломоносовской гавани (иногда называемая Транзитной гаванью) отделена от остальной акватории отходящим от берега коротким молом. Здесь располагаются причалы коммерческого порта. Между коротким молом и Южной стенкой расположен вход в Шлюпочный канал, который протекает на 4 кбт к SSW. Глубины в этом канале 4,3–5,4 м, а у стенок 2,7–4,3 м. Вдоль берегов канала расположены причалы. Границей канала является железнодорожный мост, выше которого в канал впадает несудоходный ручей.

Вход в гавань без разрешения оперативного дежурного ЛенВМБ запрещен, но маломерные суда с осадкой менее 1 м могут кратковременно подходить к внешней стенке восточного мола гавани.

Ломоносовский канал ведет в Ломоносовскую гавань с Малого Кронштадтского рейда (от бровки Кронштадтского корабельного фарватера между бумом № 21 и бумом № 23 Морского канала). Длина канала 2,1 мили. Канал протрален на глубину 6 м и ширину 70 м (1970 г.). По каналу ведет фарватер № 7. Плавание по нему обеспечивается створом светящихся знаков. Канал ограждается 5-ю парами бумов правой и левой стороны (№№ 1 – 10).

Ломоносовский створ светящихся знаков ведет по Ломоносовскому каналу в эту гавань. Передний знак установлен в средней части восточного мола Ломоносовской гавани, а задний – на берегу за молом Новой гавани в 2,8 кбт от переднего.

Передний знак – красный прямоугольный щит с белой вертикальной полосой, укрепленный на белой круглой башне. Задний знак – красный щит в виде трапеции с белой вертикальной полосой, укрепленный на столбе. Огни знаков Кр П 3М (резервные: передний – Кр Ч 3М, задний – Кр Изо 4с 3М). Направление створа 5,9° – 185,9°. Огни светят по направлению створа.

Светящийся знак Ломоносовского канала (59°58,3' N, 29°47,5' E) установлен на балконе бывшего заднего маяка створа Кронштадтских маяков.

Знак – серая восьмигранная башня. Огонь Зл П 4М светит в секторе 183° – 188° по направлению канала.

Светящийся знак Ломоносовский-Входной установлен на оконечности западного мола Ломоносовской гавани.

Знак – зеленая круглая башня. Огонь Зл Пр 3с 2М.

Пост рейдовой службы размещался в здании с башней на оконечности восточного мола Ломоносовской гавани. В настоящее время пост не обслуживается личным составом, однако на оконечностях молов установлены камеры видеонаблюдения, контролирующие вход судов в гавань.

Новая гавань расположена в 1,5 кбт к SSW от основания восточного мола Ломоносовской гавани. Новая гавань с NE защищена коротким молом. Вход в гавань сужен до 35 м каменной дамбой, отходящей от восточного берега и защищающей гавань с N. От оконечности дамбы на 50 м к S (внутри гавани) отходит осыхающая каменная коса. Глубины во входе в гавань 4,4–4,9 м, а у ее стенок 0,4–4,7 м. В западной части гавани базируются суда и плавсредства Отдельного дивизиона аварийно-спасательных судов (ОДАСС). Швартовка к этим причалам без разрешения дежурного по дивизиону запрещена.

Пассажирская гавань (иногда неправильно называемая Сидоровским каналом или Сидоровским ковшом) расположена юго-западнее Новой гавани; берега в районе гавани укреплены. Глубины в гавани 4–4,8 м. У юго-восточной стенки гавани глубины 1,7–4,6 м, у северо-западной стенки 0,4–4,2 м. В гавани до сих пор базируются рыболовные суда, хотя причалы и сооружения бывшего рыбколхоза принадлежат различным организациям. В северо-западной части гавани находятся судоремонтные мастерские, имеющие судоподъемный слип.

Ковш расположен при входе в Пассажирскую гавань с юго-восточной стороны. Набережная ковша имеет укрепленные откосы, снижающие высоту причальной стенки. Причалы вдоль стенок ковша и мола, ограждающего с востока Новую гавань, принадлежат Ремонтно-

восстановительной базе гидрографической службы ЛенВМБ (образуют, так называемую, гавань базы СНО). В период навигации в рабочие дни у причалов проводятся работы с ППЗ.

Юго-восточная часть Пассажирской гавани является, своего рода, свободной гаванью, куда малые суда могут подходить и стоять без разрешения.

5 Сидоровский канал ведет в Новую и Пассажирскую гавани от Морского канала. По Сидоровскому каналу ведет фарватер №8. Длина фарватера от Санкт-Петербургского морского канала до входа в гавань 2,5 мили. Ширина канала 20 м, он протрален на глубину 3,7 м (1984 г.). Плавание по каналу обеспечивается створом светящихся знаков. В начале канала на 10 оси створа выставляется светящийся буй осевой. Канал ограждается 4-мя парами несветящихся буйев (№№ 1 – 8). Несветящийся буй №9 правой стороны выставляется внутри гавани у оконечности осыхающей каменной косы.

Створ светящихся знаков Сидоровского канала ведет по Сидоровскому каналу в Новую и Пассажирскую гавани. Передний знак установлен на молу, ограждающем Новую гавань с восточной стороны, а задний знак – на восточном берегу Пассажирской гавани в 1 кбт от 15 переднего.

Передний знак – белый щит в виде ромба с черной вертикальной полосой, укрепленный на белой круглой башне. Задний знак – белый прямоугольный щит с черной вертикальной полосой, укрепленный на ажурной четырехгранной башне. Огни знаков Зл Зтм Зс 5М. Направление створа 25,5° – 205,5°. Огни светят по направлению створа.

20 Светящийся буй Сидоровского канала осевой (59°56,1' N, 29°46,8' E) выставляется на оси канала в 9 кбт к NNE от оконечности мола Новой гавани.

Светящийся знак Сидоровского канала установлен на оконечности дамбы Новой гавани.

Знак имеет вид зеленого буя с надстройкой. Огонь Зл Ч 1М.

Историческая справка. Сидоровский канал назван по имени купца Сидорова, построившего в этом месте пристань для пароходного паромного сообщения.

К Е от Новой и Пассажирской гаваней находится мелководная бухта (иногда называемая База Когана), ограниченная с восточной стороны полуразрушенным молотом, на голове которого находится круглое здание. В бухту ведет заброшенный канал, который начинается от буя №8 Сидоровского канала. Глубины в канале 2,5–3 м, его примерное направление 30 325°–145°. Грунт в канале и средней части бухты – мелкий песок. На южном отмеле берегу производились работы по намыву и подсыпке территории.

Историческая справка. Старое название Ломоносова – Ораниенбаум (от нем. «Апельсиновое дерево») сохранилось в названии вокзала, а также музея-заповедника. Ораниенбаум 35 являлся имением «Герцога земель Ижорских» светлейшего князя Меншикова, затем – резиденцией императора Петра Третьего. Западнее мола Военной гавани находился канал, который вел к Меншиковскому дворцу, а сейчас превратился в несколько заросших прудов.

Глава 4

ВОСТОЧНАЯ ЧАСТЬ ОСТРОВА КОТЛИН С ПОДХОДАМИ

Остров Котлин расположен в 13 милях к W от вершины Невской губы. Остров невысокий, вытянут в направлении ESE – WNW. Длина острова 6 миль, максимальная ширина 1 миля. Средняя и западная части острова покрыты растительностью. Западная оконечность острова 5 представляет собой низкий каменистый мыс. В восточной части острова расположены город Кронштадт и порт Кронштадт. Новые кварталы города занимают южный берег средней части острова. Дамбы комплекса защитных сооружений соединяют остров с южным и северным берегами Невской губы.

К Е от острова Котлин расположен Восточный Кронштадтский рейд, к S от гаваней порта Кронштадт – Малый Кронштадтский рейд и на 1,7 мили к W от меридиана острова Кроншлот (59°59' N, 29°45' E) простирается Большой Кронштадтский рейд. Через судопропускное сооружение С-1, Большой Кронштадтский и Малый Кронштадтский рейды к Морскому каналу 10 ведет Кронштадтский Корабельный фарватер (ККФ). С северо-восточной стороны острова через судопропускное сооружение С-2 проходит Северный Кронштадтский фарватер, который 15 также ведет к Морскому каналу.

На подходах к острову Котлин приметны: Морской собор, возвышающийся в средней части города Кронштадт; несколько труб, стоящих на южном берегу острова Котлин (в верхней части одной из труб имеется площадка) и две высокие трубы, стоящие рядом в средней 20 части острова.

Остров Котлин окаймлен каменистой мелководной отмелью, простирающейся на 2,5 мили к NE, более чем на 3 мили к W и примерно на 1 милю к S от средней и западной частей острова. К NE и S от острова Котлин расположены искусственные островки – бывшие форты Кронштадтской крепости. Между северными фортами и параллельно им тянется несколько рядов ряжевых, каменных и свайных преград. Между южным берегом Невской губы 25 и островом Котлин, западнее южных островков, имеются четыре линии ряжевых преград.

Подходы к острову Котлин, рейды и гавани порта Кронштадт, а также база Горская и комплекс Бронка расположены в Кронштадтской крепостной зоне, границы которой показаны на картах. Плавание в районе крепостной зоны порта Кронштадт определяется специальными 30 правилами.

ПОРТ КРОНШТАДТ, являющийся военным портом, оборудован у южного берега острова Котлин. В порту имеются гавани: Пассажирская, Заводская, Угольная (с восточной стороны острова Котлин), Военная, Лесная, Средняя, Купеческая, Каботажная, базы Литке (с южной стороны острова).

Гражданским судам, не имеющим особого разрешения, вход в Военную, Лесную, Среднюю и Купеческую гавани запрещен. Эти гавани ограничены с юга дамбой (стенкой) в которой 35 имеется несколько ворот. Некоторые из ворот перекрыты сетевыми и боновыми заграждениями, а через Лесные и Купеческие ворота осуществляется вход и выход судов из гаваней с разрешения оперативного дежурного бригады кораблей охраны водного района (ОД ОВР) 40

Кронштадтский девиационный полигон расположен в районе Большого Кронштадтского и Малого Кронштадтского рейдов.

Величины истинных пеленгов на трубу с белой полосой в верхней части обозначены цифрами на внешних сторонах стенок Купеческой, Средней и Военной гаваней.

Сигнальные станции находятся на западной стороне Купеческих ворот, а также на восточной стороне Лесных ворот порта Кронштадт. Станции представляют собой одноэтажные здания с башенками и сигнальными мачтами. В настоящее время рейдовые посты не обслуживаются личным составом.

Ломоносовская отмель простирается непосредственно к W от Ломоносовской гавани и Ломоносовского канала на 3,5 мили к N, т.е. до Большого Кронштадтского рейда. Глубины на большей части отмели не превышают 2 м. Суда с осадкой до 0,5 м могут следовать вдоль линии тростников, которыми густо зарос южный берег на всем протяжении до дамбы, на расстоянии 100–150 м от них. Через отмель, в течение уже нескольких лет, ведется строительство подводных трубопроводов и причалов, что затрудняет судоходство в этом районе. Сваи, используемые при этом строительстве, выступают из воды на 1,5 – 2 м.

На отмели расположены пять искусственных островков – бывшие форты Кронштадтской крепости. Западнее островков расположены ряжевые преграды, пересекающих отмель с севера на юг, а также несколько поперечных участков преград, отдельные ряжи и сваи. В 3,5 милях к W от Ломоносовской гавани через отмель проходит южный участок защитных сооружений (дамба). К Е от Форта № 1 Южный имеется каменная гряда с глубинами над ней около 1,5 м. При следовании по Ломоносовской отмели следует учитывать опасность, которую могут представлять выставляемые рыболовные сети и заколы.

Ряжевая преграда с глубиной над ней около 2 м пересекает отмель восточнее дамбы и Бронка канала и западнее фортов № 1 и 2 и тянется до форта «Павел I».

Четыре южных форта (номерных) вытянулись цепочкой параллельно дамбе до южной границы Большого Кронштадтского рейда. Еще три форта (именных) расположены севернее ККФ, отделяя от него гавань базы Литке (рис. 13, 14).

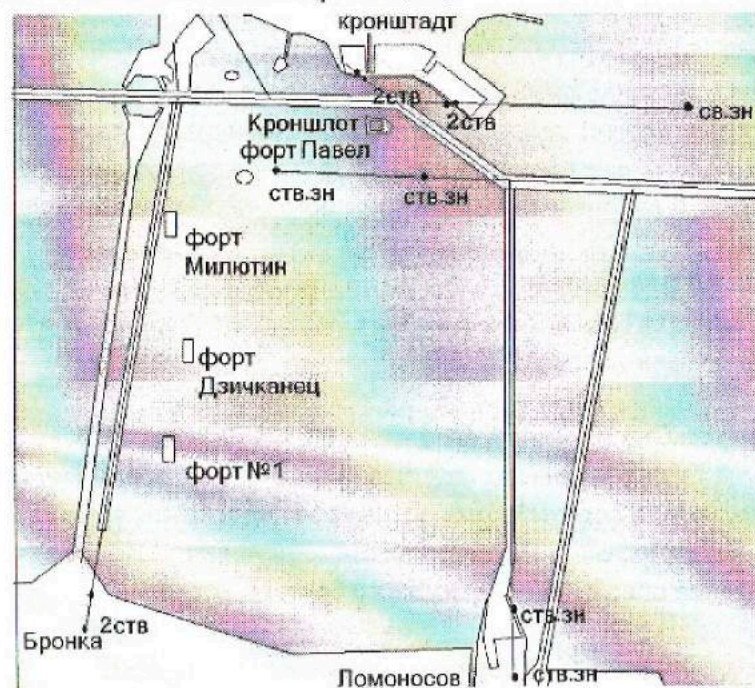


Рис. 13. Схема юго-западной части района

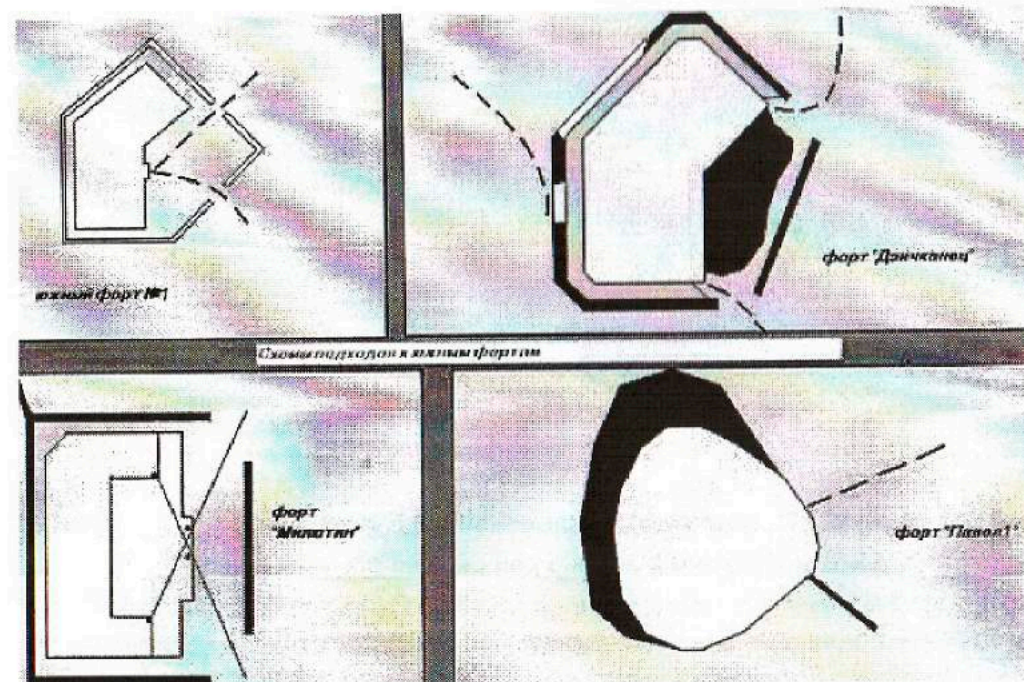


Рис. 14. Подходы к южным фортам

Форт № 1 Южный расположен в 1 миле от берега и в 7 кбт восточнее дамбы. Он находится ближе всего к берегу; подход к нему для судов с осадкой до 1,2 м наиболее удобен со стороны Бронка канала, впрочем, сведений о препятствиях ни с какой стороны нет. Гавань форта доступна для судов с осадкой до 1,2 м и имеет два входа – с северо-восточной и с юго-восточной сторон (рис. 15). Мол, окружающий форт, полностью сохранился и никаких сложностей при заходе в гавань не встречается. Стоянка удобна у сохранившегося каменного причала. Для судов с небольшой осадкой возможен подход к замытым песком каналам, образованным берегом острова и молом, а также к оконечностям молдов, где сохранились швартовные кольца и замурованные стволы чугунных пушек, удобные для швартовки.

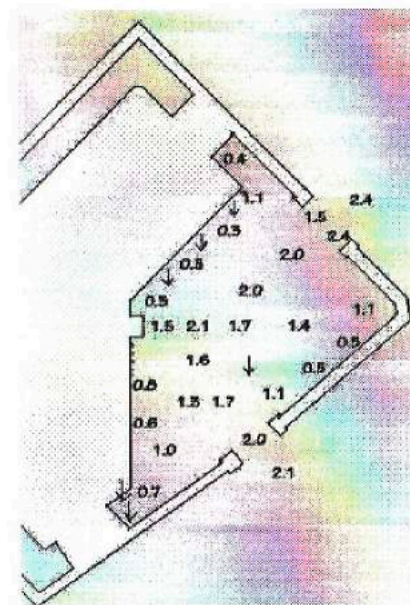


Рис. 15. Глубины в гавани форта № 1 Южный

Историческая справка. История создания форта и технология его строительства, ничем не отличаются от истории прочих фортов постройки периода 1855–68 годов. Достаточно небольшой по размерам, значительно уступающий аналогичным по конструкции северным фортам, первый форт, судя по его положению, должен был перекрывать огнем своих орудий южную часть ряжевой преграды, построенной впереди линии фортов в 1856 году на восточной стороне Лондонской отмели. Сам остров, как и окружающий его мол, образующий гавань, сохранились очень неплохо. Гавань весьма удобна для стоянки (рис. 16), песком замыта часть канала, образованного внешним молом и берегом, но глубины в самой гавани составляют не менее 1,5 м.



Рис. 16. Гавань южного форта № 1

Форт № 2 Южный («Дзичканец»), расположен в 3,5 кбт к N от форта № 1. Гавань форта почти совсем замыта песком и доступна для судов с осадкой менее 0,5 м. Для судов с осадкой до 1 м возможен подход к южной или северной оконечности острова без захода в гавань. С южной стороны подход наиболее удобен к сохранившемуся участку набережной. В гавани наиболее глубокий участок тянется вдоль полуразрушенного мола (рис. 17). Также возможен подход судов с осадкой до 1,2 м к внешней стороне кольцевого мола с W. Мол частично разрушен, но стоянка возможна у его сохранившихся участков. При подходе следует остерегаться отвалившихся от разрушенного мола камней. Канал между молом и островом неглубок, и местами позволяет перейти его вброд. В целом же, выбор места стоянки целиком зависит от погодных условий – хорошо закрытой гавани форт не имеет.

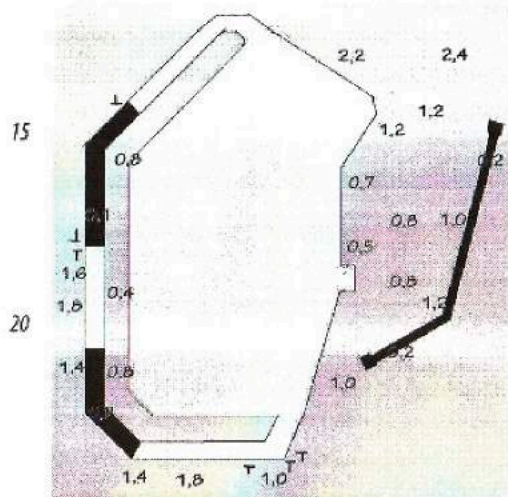


Рис. 17. Глубины у форта № 2 «Дзичканец»

Историческая справка. Форт «Дзичканец» (или морская южная батарея № 2), строился в середине 50-х годов 19-го века, одновременно с фортом № 1 южный, и с номерными фортами на северном фарватере. Назван в честь одного из строителей Кронштадтской крепости, генерал-майора И.Г. Дзичканца. Судя по расположению форта, одной из задач его было прикрытие с фланга мощного форта «№ 3», а также прикрытие огнем орудий обширной Лондонской отмели и ряжевых преград на ней. Небольшой по размерам (любой из северных фортов больше его раза в два), форт имел открыто расположенные орудия, что, хоть и снижало живучесть батареи, но зато увеличивало сектор обстрела. Сейчас гавань форта замыта песком, и подойти к нему можно лишь с внешней стороны мола (рис. 18), либо на очень небольшом катере.

Форт № 3 Южный («Милютин») находится в 8 кбт к NNW от форта «Дзичканец». Вход в гавань форта доступен для судов с осадкой до 2 м с юго-восточной и северо-восточной



Рис. 18. Мол форта «Дзичканец»

сторон. С северо-восточной стороны в гавань ведет створ самодельных знаков (две полосы краской на швартовых пушках и одна – на углу каземата). Стоянка удобна у идеально сохранившегося каменного причала. От северо-западной оконечности форта в северном направлении, пересекая под острым углом канал Бронка, до южной кромки ККФ тянется подводная каменная преграда с глубиной над ней 1,5 м прозванная «Милютинской дамбой». Вблизи форта глубина над ней уменьшается до 1,2 м.

Историческая справка. Этот, совершенно оригинальный по конструкции, островной форт был возведен на южной кромке Большого Кронштадтского рейда в 1865-79 годах и являлся первым башенным фортом в Кронштадтской крепости. При постройке он ещё не носил нынешнего названия, а именовался просто «Южная батарея № 3», впоследствии «Башенная». А именоваться форту «Граф Милютин» повелел лично император Александр Второй в 1880 году, в признание особых заслуг генерал-адъютанта Дмитрия Алексеевича Милютина, в бытность которого военным министром этот форт был построен.

Форт «Император Павел I» (первоначально назывался «Рисбанк», а среди местных водомоторников прозываемый «Ломаный») находится в 6 кбт к NNE от форта «Милютин». Форт, в отличие от большинства других, не имеет гавани и окружающего мола. Подход к форту возможен для судов с осадкой до 1 м и наиболее удобен с восточной или южной сторон. Вблизи северного и западного берегов острова встречаются подводные камни и обломки взорванного здания форта. От юго-восточной части форта отходит разрушенный каменный мол, частично видимый над водой.

Историческая справка. Когда-то «Павел I» был наиболее крупным фортом Кронштадтской крепости. Строился в 1830-40-х годах на месте существовавшего ранее деревоземляного форта «Рисбанк», по технологии, схожей с технологией постройки форта «Александр» – на образованном ряжами и сваями острове возводился фундамент и кирпичное трехэтажное здание, облицованное гранитом. В плане форт представлял собой неправильный пятиугольник с закругленными углами. С восточной стороны форта находился пирс для подходящих судов. Кольцевого мола и внутренней гавани, как на фортах более поздней постройки, «Павел» не имел. 19 июля 1923 года форт был разрушен почти до основания взрывом располагавшегося на нем склада морских мин.

Бронка канал ведет через Ломоносовскую отмель от южного берега Финского залива к Большому Кронштадтскому рейду между южными фортами и южной дамбой. Ширина канала 80 м; протраленная глубина в нем 4,5 м (1985 г.). Плавание по каналу обеспечивается створом светящихся знаков. По штату канал ограждается светящими буйами правой и левой стороны. Светящийся буй № 1 правой стороны, выставляемый на юго-западной границе Большого Кронштадтского рейда является входным буюм канала. Далее канал ограждается тремя парами буюв (№№ 1А, 2, 3, 4, 9, 10) и двумя непарными буйами левой стороны (№№ 6 и 8). Ковш канала (расширение между буйами №№ 6 и 8) и его южная оконечность ограждаются светящими буйами специального назначения. В настоящее время все ППЗ на канале выставляются только по требованию (по надобности).

Бронка створ светящихся знаков (59°56' N, 29°4Г' E), установленных на южном берегу Финского залива, ведет по Бронка каналу.

Знаки – белые прямоугольные щиты с черной вертикальной полосой, установленные на ажурных четырехгранных башнях. Огни знаков Кр 3тм 2,5с 5М. Направление створа 11,3° – 191,3°. Огни светят по направлению створа, зажигаются по требованию

На берегу западнее знаков створа хорошо приметна башня антенны РЦ УДС, окрашенная красными и белыми горизонтальными полосами.

В районе берега, примыкающем к южной защитной дамбе, начато строительство причалов нового грузового терминала. Восточнее района строительства расположена стоянка маломерных судов, соединенная с Невской губой мелководным каналом (Ольгин канал).

Южная дамба комплекса защитных сооружений пересекает Ломоносовскую отмель от южного берега Невской губы в районе поселка Бронка (Малая Ижора) до Кронштадтского Корабельного фарватера. Дамба имеет два водопропускных сооружения. Южнее северного водопропускного сооружения (ближнего к Кронштадту) забито несколько свай с глубиной возле них более 2 м. Между сваями и дамбой глубины составляют менее 0,5 м.

Судопропускное сооружение С-1, через которое следуют суда, идущие Кронштадтским корабельным фарватером, имеет ширину прохода 200 м. На оконечностях внешнего и внутреннего молов, окружающих сооружение с северной и с южной стороны расположены светящиеся знаки.

Знаки – круглые башни с белой горизонтальной полосой, зеленые на южных молах и красные на северных. Огни Зл Пр (2) 5с 5М на южных молах и Кр Пр (2) 5с 5М – на северных.

К югу от С-1 имеется причал, являющийся охраняемой территорией. Согласно Обязательным постановлениям ФГУ «АМП «БПС СПб», расхождение и обгон всех типов судов в пределах сооружения С-1 запрещены.

КРОНШТАДТСКИЙ КОРАБЕЛЬНЫЙ ФАРВАТЕР ведет от осевого буя (60°01,50' N 29°29,83' E) до Морского канала. Кронштадтский Корабельный фарватер (ККФ) является частью фарватера № 2, объединяющего ККФ и Морской канал. В настоящее время, название ККФ относится только к участку от Приемного буя ККФ до пересечения створов Большого Кронштадтского рейда (БКР) и Средней гавани. Длина этого фарватера 7,6 мили, ширина – 150 м, наименьшая глубина – 14 м (2008 г.) Участок между ККФ и Морским каналом длиной 2,2 мили, шириной 100 м и с объявленной осадкой 11 м собственного имени не имеет.

Фарватер ограждается светящими буйами. Плавание по фарватеру обеспечивается створами маяков и светящихся знаков и возможно в любое время суток. Опасности, расположенные вблизи фарватера, ограждаются буйами.

Участок ККФ от сооружения С-1 до створа БКР ограждается только двумя латеральными светящими буйами №№ 11 и 12.

К С от ККФ располагается Большой Кронштадтский рейд, в пределах которого находится район якорной стоянки № 3. Южная граница рейда ограждается восточным и 4-мя северными несветящими буйами.

Упраздненный створ Кронштадтских маяков, передний маяк которого установлен на южной оконечности острова Кроншлот, а задний – на восточной стенке Военной гавани порта Кронштадт, не используется, так как ведет по проходу, перекрытому при строительстве южной дамбы. Маяки створа приметны с моря, а передний маяк является памятником архитектуры.



Рис. 19. Задний светящийся знак Средней гавани

Створ светящихся знаков Средней гавани, передний и средний знаки которого установлены на западной и восточной стенке Военной гавани, а задний (рис. 19) – на акватории Невской губы в 1,4 мили восточнее острова Котлин, ведет по фарватеру от Приемного буя ККФ до Переходного створа.

Знаки – белые щиты с красной вертикальной полосой, укрепленные на башнях. Огни – Кр Ч 8М (задний – 10М) Направление створа 288,7° – 108,7°. Огни светят по направлению створа.

Створ светящихся знаков Большого Кронштадтского рейда, передний знак которого установлен на оконечности мола Каботажной гавани, а задний – на восточной стенке Купеческой гавани порта Кронштадт, по фарватеру не ведет, но отмечает ось отрезка старого фарватера, ведущего через Большой Кронштадтский рейд к подходному каналу базы Литке. Суда, следующие в гавань базы Литке и из нее, используют этот участок для разворота.

Передний знак – белый щит в виде трапеции с черной вертикальной полосой, укрепленный на ажурной четырехгранной башне. Огонь – Кр Пр 2,5 6М.

Задний знак – красный щит в виде трапеции с черной вертикальной полосой, укрепленный на ажурной четырехгранной башне. Огонь – Кр Ч 6М.

Направление створа 271,2° – 91,2°. Огни светят по направлению створа.

Участок фарватера, пролегающий между южной стенкой гаваней порта Кронштадт и Ломоносовской отмелью, ограждается светящими буйами только правой стороны (№№ 11А – 21), при этом буй № 15, установленный в месте поворота на Переходной створ, имеет характеристику огня – Зл Ч.

Светящийся знак Кроншлотский-Северный установлен на северной оконечности острова Кроншлот.

Знак – красный цилиндр на основании. Огонь – Бл Пр 4с 1М.

Переходный створ светящихся знаков, установленных на южной стенке Купеческой гавани (передний – на форту (батарея) «Меньшиков»), ведет по фарватеру через Малый Кронштадтский рейд от створа Средней гавани до Морского канала.

Знаки – красные щиты в виде трапеции с черной вертикальной полосой, укрепленные на красных пирамидах. Огни – Кр Изо 2с 3М. Направление створа 135,1° – 315,1°. Огни светят по направлению створа.



Рис. 20. Военный угол

Светящийся знак Военного угла № 1 ($59^{\circ}58,2'N$ $29^{\circ}47,2'E$) установлен на южном углу стенки Военной гавани (рис. 20).

Знак – красное ажурное круглое сооружение. Огонь – Бл Изо 4с 3М, светит $38^{\circ} - 130^{\circ}$.

Гавань базы Литке расположена в средней части южного берега острова Котлин в мелководном заливе, находящемся между дамбами, соединяющими форты «Константин» и «Петр I» с островом Котлин. В северо-западной части гавани базы Литке расположены причалы контейнерного комплекса «Моби Дик». Все причалы гавани, за исключением южной части западной стенки являются зоной таможенного контроля.

На подходе к причалам приметна красно-белая башня РЦ УДС. К причалам от ККФ с S ведет канал шириной 75 м. Наименьшая глубина в канале и в бассейне у причалов – 10 м (2004 г.). Канал обставляется светящими латеральными буями (бассейн у причалов – только буями правой стороны). Южная часть канала пересекает ККФ и выходит на большой Кронштадтский рейд. Участок подходного канала между ККФ и отрезком старого фарватера огораживается двумя парами светящих латеральных буйев. Восточнее этого участка могут выступать буй специального назначения и швартовые бочки.

Глубины в средней части гавани от 2 до 0,7 м. Грунт – ил, глина, крупный песок. В гавани находятся большое количество банок, подводных и надводных камней, участки ряжевых преград. Плавание вне фарватеров и углубленных участков опасно.

В прошлом в гавань с SSE, между фортами «Петр I» и «Александр I» вел упраздненный створ светящих знаков Литке-Восточный. Остатки знаков находятся на северо-западном берегу гавани. Направление этого створа было $165,7^{\circ} - 345,7^{\circ}$. Глубины на створе допускали плавание судов с осадкой до 2 м.

При плавании в этом районе надлежит учитывать, что следующие в гавань крупные суда осуществляют резкий (и иногда неожиданный) поворот с ККФ на подходной фарватер.

Форт «Великий князь Константин» («Рошаль») представляет собой искусственный островок на ряжевом основании с полуразрушенными фортификационными сооружениями. Форт соединен дамбой с южным берегом острова Котлин. Западный берег форта и соединительная дамба сейчас встроены в северную часть дамбы защитных сооружений и составляют с ней единый объект. На южном крыле форта установлена геодезическая пирамида.

С восточной стороны форта имеется гавань, огражденная двумя молами и волноломом. Гавань форта (рис. 21) имеет хороший причал, к которому возможен подход судов с осадкой



Рис. 21. Гавань форта «Константин»

не менее 3 м. Внутри гавани имеются несколько плавучих пирсов для стоянки маломерных судов.

На форту «Константин» располагаются контрольно-пропускной пункт пограничных войск, контролирующий, в основном, движение спортивных и прогулочных судов. Суда, следующие Кронштадтским корабельным фарватером должны связаться с КПП на УКВ, канал 9-й, позывной «Гранит» и сообщить о своих намерениях. При отсутствии радиосвязи, связаться с КПП можно по телефону (812) 439-54-38.

Историческая справка. Форт «Константин», носивший в советское время имя революционера Рошалья, расположен на северной стороне Кронштадтского Корабельного фарватера. Такое положение ставило значение форта во все время его существования на главенствующее место, так как именно с этой точки единственный глубоководный фарватер, ведущий к столице Российской империи, мог простреливаться огнем орудий на значительное расстояние. Соответственно, форт все время находился в высокой степени боевой готовности и своевременно модернизировался с применением новейших технологий. Это позволяет сегодня ознакомиться с различными (в том числе и экспериментальными) образцами отечественной фортификации за более чем столетний период.

Форт «Император Петр I» («Цитадель») представляет собой одноэтажный крепостной каземат, построенный на искусственном островке, на ряжевом основании. Над северо-западным крылом каземата выстроено здание. Островок соединен дамбой с южным берегом острова Котлин. В 50 м от форта в дамбе имеется мелководный проход, перекрытый низким мостом. К W и E от форта располагаются участки ряжевых преград. С восточной стороны островка оборудована гавань, защищенная с SE и SW Г-образным молотом, а с NE – коротким молотом. Вход в гавань, шириной 20 м, располагается с северо-восточной стороны. Глубины в Восточной части гавани 2,6 м, а в западной – около 1 м. Входить в гавань и швартоваться к ее стенкам категорически запрещено. Подходы к гавани от Кронштадтского Корабельного фарватера ограждаются нештатными латеральными буями и вехами, по требованию.

Форт «Император Александр I» («Чумной») (рис. 22), расположенный к юго-западу от форта «Петр I» в южной части гавани базы Литке, представляет собой овальный трехэтажный крепостной каземат, построенный на искусственном островке, на свайном основании.

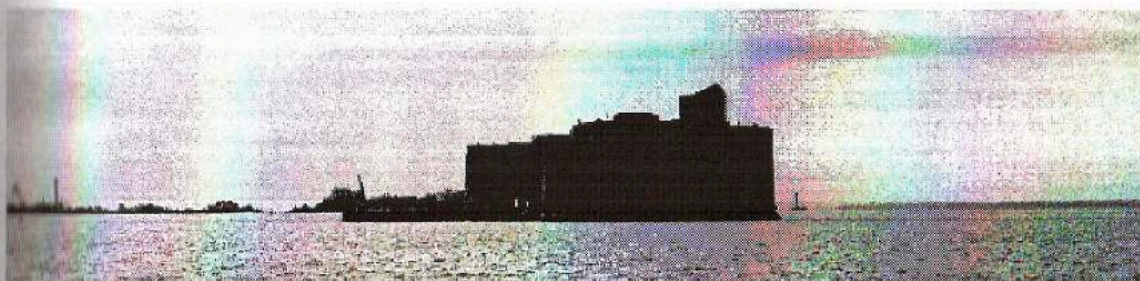


Рис. 22. Форт «Император Александр I»

Он весьма выделяется своим характерным внешним видом. Также как форты «Император Павел I» и «Кроншлот», не имеет кругового мола. С северной стороны форта располагается пирс. Подход к нему возможен судам с осадкой до 2 м. Опасности, в виде остатков ряжевых преград, надводных и подводных камней, располагаются на расстоянии не более 45 м от берега вокруг форта, кроме северной стороны, где непосредственно к пирсу примыкает свободный от опасностей рейд с глубинами 5–7 м. От форта в северо-западном направлении отходит короткая ряжевая преграда с глубиной над ней 1,5 м.

Историческая справка. Форт этот, пожалуй, наиболее интересный с точки зрения архитектуры, строился в период 1838–45 годов под руководством инженера Вейде. Характерная форма «разрезанного боба» должна была обеспечить большую сопротивляемость стен ядрам кораблей вероятного противника. На форте неоднократно бывал император Николай Первый, давая личные указания к улучшению обороноспособности. К концу 19-го века форт использовался как склад, а в 1894 году на нем разместилась лаборатория по выработке противочумной вакцины – «Комочум». Именно в это время форт получил свое второе название – «Чумной».

Восточнее гавани базы Литке, между дамбой форта «Петр I» и разрушенным молом Каботажной гавани, находится мелководный район, изобилующий опасностями.

Каботажная гавань ограждена с N, W и S разрушенной подводной каменной дамбой. При понижении уровня воды южная часть дамбы сохнет. С E гавань ограничена молом Купеческой гавани. В южной части дамбы имеются ворота, соединяющие гавань с Большим Кронштадтским рейдом. Ширина ворот Каботажной гавани 200 м. С западной стороны ворота ограничены основанием переднего створного знака Большого Кронштадтского рейда, установленным на дамбе. Участок дамбы с восточной стороны ворот, отходящий от южной стенки Кронштадтских гаваней, длиной 55 м, находится под водой и никак не обозначен. Наименьшая глубина над этим участком дамбы при среднем уровне воды – 0,5 м.

Глубины в западной части гавани не превышают 5 м, а вдоль дамбы лежат затонувшие суда, отдельные подводные камни и банки. В восточной части гавани глубины 7–8 м, однако в северной части находятся многочисленные подводные препятствия. Суда могут швартоваться к причалу, расположенному в головной части мола Купеческой гавани. Длина причала 200 м, глубины непосредственно вдоль стенки составляют 1,3–2,7 м, а далее резко увеличиваются до 5–6 м.

Форт «Кроншлот» расположен южнее ККФ, к E от форта «Павел I» напротив ворот Каботажной гавани. Форт имеет внутреннюю гавань, доступную для судов с осадкой до 2,5 м.

Вход в гавань расположен в северной стенке форта со стороны ККФ. В западной части гавани форта расположены полуразрушенные причальные стенки и лежат отдельные подводные камни. Вход в гавань форта запрещен – он по-прежнему находится на балансе ВМФ.

Историческая справка. Первый «Кроншлот» («Коронный замок») был построен на этом месте (в восточной части современного острова) зимой 1704 года по личному указу Петра Первого и под руководством А.Д.Меньшикова. Форт представлял собой круглую мазанковую башню. Вооружение его составили 16 пушек. Именно для коменданта Кроншлота был издан знаменитый приказ Петра Первого: «...содержать сию цитадель ... аще что случится ... хотя до последнего человека...» Современный вид «Кроншлот» приобрел в 1853 году, когда был заново построен в камне, от старого форта сохранилось только название. Западную часть форта, где поверх старых казематов выстроено крытое здание, иногда называют Николаевской батареей или, даже, фортом «Николай».

Купеческая гавань с западной стороны ограждена каменным молом, а с южной – общей каменной стенкой Кронштадтских гаваней. Между стенкой и молом расположены Западные ворота Купеческой гавани, соединяющие ее с Каботажной гаванью. Эти ворота перекрыты разводным сетевым заграждением. В южной стенке гавани имеется проход, соединяющий гавань с Малым Кронштадтским рейдом – Купеческие ворота, называемые также южными воротами Купеческой гавани. С восточной стороны гавань ограничена западной дамбой канала Петровского дока. Вдоль западной, северной и восточной стенок гавани расположены причалы и пирсы, предназначенные для стоянки кораблей и судов Ленинградской военно-морской базы. В северной части гавани имеется узкий проход глубиной 2,5 м, ведущий в Итальянский пруд – закрытый бассейн, ранее служивший для стоянки катеров, а ныне занятый фонтаном. Через проход переброшен мост.

Канал соединяет акваторию Кронштадтских гаваней с Петровским доком. Ширина канала 30 м, наименьшая глубина 6 м. Перед воротами Петровского дока через канал переброшен поворотно-разводной мост. Канал ограждается двумя дамбами, которые выступают на 470 м от берега и отделяют Купеческую гавань от Средней. Дамбы с обеих сторон имеют каменные набережные с укрепленными откосами и оборудованы для стоянки кораблей и судов. Головы дамб имеют вид каменных ризалитов. Между ними и южной стенкой гаваней находится проход, соединяющий Купеческую и Среднюю гавани.

В 120 м восточнее Купеческих ворот на южной стенке гавани имеется выступ в сторону Малого Кронштадтского рейда – полубастион Купеческой гавани. На нем находятся развалины казематированной батареи «Князь Меньшиков», от которой сохранился только первый этаж. На картах и в лоциях это место иногда называется форт «Меньшиков».

Пост рейдовой службы размещается в кремовом здании с башней с западной стороны Купеческих ворот. На вышке поста могут подниматься сигналы, регулирующие движение кораблей, судов и плавсредств через ворота Купеческой гавани. В настоящее время пост не функционирует.

Вход (выход) в гавань разрешается через Западные ворота Купеческой гавани подводным лодкам, катерам и шлюпкам по особому указанию оперативного дежурного старшего морского начальника Санкт-Петербурга.

Средняя гавань ограничена с западной стороны дамбой канала Петровского дока, с южной стороны – стенкой Кронштадтских гаваней, с северной стороны – Арсенальной набережной Кронштадта и с восточной стороны – доком Кронштадтского Морского завода, который выступает на 250 м от берега. Западная и восточная стенки гавани оборудованы причалами, предназначенными для стоянки кораблей и судов Ленинградской военно-морской базы. На Арсенальной набережной находятся Пассажирская пристань, ранее предназначавшаяся для судов регулярных линий Кронштадт-Ломоносов и Кронштадт-Санкт-Петербург, а также причал Отдельного дивизиона аварийно-спасательных судов.

Напротив Средней гавани в южной стенке имеются двое ворот. Средние ворота шириной 20 м расположены напротив Пассажирской пристани, а Сквозные ворота шириной 15 м – в 180 м к Е от них, напротив выступа Арсенальной набережной – места швартовки несамоходных и технических плавсредств. Средние и Сквозные ворота перекрыты разводным сетевым заграждением, и проход через них запрещен.

Лесная гавань ограничена с NE и E причальной стенкой Кронштадтского Морского завода. Посередине северо-восточной стенки гавани расположен вход в Шлюпочный канал, перекрываемый батопортом. В восточной части гавани находится выступ, образованный причалами участка гидрографической службы. К SW от выступа отходит мол, разделяющий Лесную и Военную гавани. Западная стенка гавани, образованная наружной стенкой сухого дока, разрушена. Средняя часть гавани протралена на глубину 10 м (1980г.), а участок, прилегающий к восточной стенке, – на 8 м. Глубины вдоль остальных стенок гавани от 4,2 м до 10,8 м. В средней части гавани выставлено несколько рейдовых бочек.

Напротив Лесной гавани в южной стенке имеются двое ворот.

Лесные ворота, шириной 100 м, расположены почти точно напротив дока, разделяющего Среднюю и Лесную гавани. Эти ворота являются основным входом в гавани Кронштадта. Вход и выход через них разрешается всем кораблям и судам (после согласования с ОД ОВР).

При выходе через Лесные ворота всем судам запрещается пересекать курс или выходить на фарватер впереди по носу судов, следующих Кронштадтским Корабельным фарватером.

Светящийся знак Лесных ворот установлен на южной стенке Средней гавани с западной стороны Лесных ворот.

Знак – красная ажурная четырехгранная пирамида. Огонь – Сн Пр Зс 0,4М.

Пост рейдовой службы размещается в здании с башней с восточной стороны Лесных ворот. На вышке поста иногда поднимаются сигналы, регулирующие движение кораблей, судов и плавсредств через Лесные ворота.

В 180 м к Е от Лесных ворот, отделенные треугольным выступом южной стенки, располагаются Почтовые ворота шириной 25 м. Эти ворота перекрыты разводным сетевым заграждением, и проход через них запрещен.

Военная гавань размером 800 м на 430 м расположена на юго-восточной стороне острова Котлин. От расположенной к NE Угольной гавани, Военная гавань отделена сравнительно широким выступом суши, от южного угла которого к SW отходит узкая дамба, соединяющаяся с южной стенкой Кронштадтских гаваней. В месте соединения располагается выступ бастионного очертания – Военный угол. Глубины в средней части гавани изменяются от 6 до 15 м. Вдоль стенок гавани находится несколько отмелей, а также большое количество затонувших и заброшенных судов и других объектов. В юго-восточной

части гавани находится большое количество подводных препятствий. Здесь же выставлено несколько рейдовых бочек, ограничивающих район размагничивания судов. В юго-западной стенке гавани имеются двое ворот, перекрытых разводным сетевым заграждением; проход через них запрещен.

Районы №№ 69а и 69б запретные для плавания расположены на Малом Кронштадском рейде к северу (№ 69б) и к югу (№ 69а) от ККФ (Переходного створа). Район № 69а со стороны ККФ ограждает светящими буями специального назначения по требованию. Внутри района, также по требованию, выставляются несветящие буи специального назначения.

Отмель острова Котлин – подводное продолжение внешней юго-восточной стенки Военной гавани. Глубины на отмели не менее 3,5 м и только местами у берега менее 2 м. Отмель ограждается южным несветящим буюм и восточной вехой.

Угольная гавань, образованная береговой линией и стенкой мола Военного угла доступна для судов с осадкой до 4 м и находится к NE от Военной гавани. У стенки мола Военного угла лежит несколько полузатонувших судов. С восточной стороны гавань ограждается каменистой косой с глубинами менее 1 м. С внутренней стороны гавани коса ограждается кардинальными вехами. Гавань находится на территории Кронштадтского Морского завода и является режимным охраняемым объектом.

Заводская гавань расположена с восточной стороны острова Котлин к N от Угольной гавани. Глубины в Заводской гавани 2–5 м. От юго-западной стороны гавани в направлении каменистой банки, находящейся в 1,3 кбт к S от основания южного мола Пассажирской гавани, выступают отмели с глубинами менее 2 м. От южного входного угла гавани отходит разрушенный подводный мол. У оконечности его над водой выступают остатки старого водозабора.

Пристань (яхт-клуб) сооружена у западной стороны Заводской гавани. Глубины у стенки пристани не менее 2 м. К пристани вдоль северного берега гавани ведет углубленный фарватер.

Заводской створ светящихся знаков, установленных на западном берегу Заводской гавани, ведет в эту гавань.

Знаки – красные щиты в виде трапеции с белой вертикальной полосой. Огни – Кр П 1М. Направление створа 124,9° – 304,9°. Огни светят по направлению створа; горят по требованию.

Каменная гряда выступает над водой на траверзе Ленинградской (Санкт-Петербургской, Летней) пристани южнее линии створа Заводской гавани.

Затонувшее судно с глубиной над ним около 1 м лежит к юго-востоку от входа в Заводскую гавань. Судно ограждается, по требованию, несветящим буюм отдельной опасности.

Пассажирская гавань, образованная северным Г-образным и южным молами, выступающими к SE от берега, оборудована у восточной оконечности острова Котлин. К внутренней стенке южного мола, называемой Ленинградской (Санкт-Петербургской, а также Летней) пристанью, могут подходить пассажирские суда, а к внутреннем стенке северного мола – грузовые суда. Глубины в гавани 3,5–5,7 м.

К гавани ведет фарватер, углубленный до 4,4 м; фарватер оборудован створом светящихся знаков Ленинградской пристани и ограждается, по требованию, светящим буюм и несветящими буями (№№ 1–4, причем буй № 4 осевой выставляется между линиями створов Ленинградской пристани и Заводского; остальные буи – латеральные).



Рис. 23. Створ знаков Ленинградской (Летней) пристани

Южнее линии створа от берега отходит разрушенный подводный мол, оконечность которого видна над водой. Севернее линии створа и параллельно существующей пристани, от берега отходит полуразрушенный мол старой пристани, к которому возможен подход судов с осадкой до 1 м. Лучше всего сохранилась оконечность мола, в виде отдельной железобетонной опоры.

Створ светящихся знаков Ленинградской (Санкт-Петербургской) пристани (рис. 23), установленных на берегу Пассажирской гавани, ведет по углубленному фарватеру в эту гавань.

Знаки створа – белые круглые башни с черной вертикальной полосой. Огни – 3л П 3М. Направление створа $130,3^\circ - 310,3^\circ$. Знаки светят по направлению створа по требованию.

Светящийся буй Ленинградской пристани осевой выставляется, по требованию, в 3,5 кбт к SE от основания северного Г-образного мола.

Гавань Кронштадтского яхт-клуба расположена непосредственно к NW от Ленинградской пристани. Глубины возле ее стенок колеблются от 0,5 м до 1 м. Стоянка закрыта от всех ветров, кроме восточных и северо-восточных. При подходе к гавани имеется подводная россыпь камней, на которую указывает самодельный створ – полоса зеленой краски на стенке гавани, и такая же полоса на углу стоящего на берегу сарая.

Шлюпочная гавань ВМФ, образованная железобетонным Г-образным молом солидных размеров, расположена на NW от яхт-клуба вдоль берега.

Между яхт-клубом и Шлюпочной гаванью расположен Кронштадтский городской пляж. От северо-западной части пляжа, параллельно молу шлюпочной гавани, тянется разрушенный подводный мол, части которого видны над поверхностью при невысоком уровне воды.

Водозабор в виде цилиндрического здания (официально именуемый КРИП – Кронштадтский ирригационный пункт) расположен в 3 кбт к E от Пассажирской гавани. Подход к нему запрещен, о чем гласят надписи на стенах сооружения. От сооружения КРИП в сторону восточной оконечности острова Котлин тянутся подводные трубы с глубиной около 2 м над ними.

Здание бывшего порохового склада расположено к N от Пассажирской гавани в 2 кбт от берега. Подход к полуразрушенному причалу здания (рис. 24) возможен для судов с осадкой до 0,5 м; при подходе следует опасаться обломков разрушенного пирса. Вблизи здания разбросано несколько подводных камней с глубиной над ними 0,6 м и более.

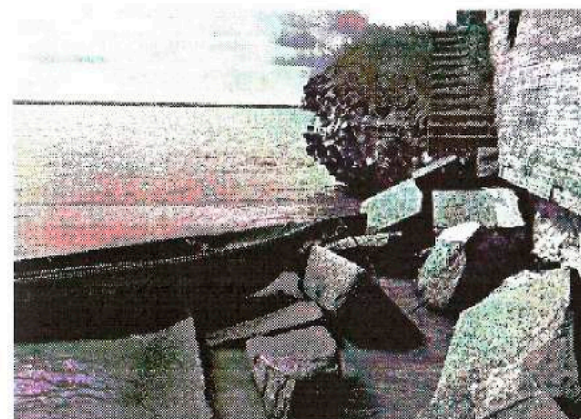


Рис. 24. Причал порохового склада

Историческая справка. Пороховой склад был построен в 1861 году для хранения боезапаса крепости. К концу 19-го века склад потерял свою функцию, и какое-то время использовался в качестве тюрьмы Морского ведомства. В настоящее время заброшен и доступен для посещения.

Северный берег острова Котлин от мел, вблизи него разбросано большое количество подводных и надводных камней, часть прибрежной отмели заросла тростником.

Сведений о подходе к острову с северной стороны нет. Существует стоянка катеров Кронштадтского воено-охотничьего общества между городским пляжем и трассой Северной дамбы, однако сведений об условиях захода не имеется. Небольшие группы подводных и надводных камней расположены в пределах 5 кбт к N от восточной оконечности острова (к NW от порохового склада).

СЕВЕРНЫЙ КРОНШТАДТСКИЙ ФАРВАТЕР проходит восточнее острова Котлин и ведет от **Морского канала** (где у пикета № 260 на левой бровке выставляется светящийся буй № 18 «основной фарватер справа») до светящегося буя Санкт-Петербургский приемный № 2, выставляемого к N от северной дамбы ($60^\circ 05,2' N, 29^\circ 48,2' E$), пересекая простирающуюся к ENE от острова Котлин отмель, свайные, ряжевые, каменные преграды, и проходит через судоропускное сооружение С-2 Комплекса защитных сооружений. В районе судопропускного сооружения С-2 фарватер проходит под подъемным мостом. Высота судоходного пролета моста в наведенном состоянии 16 м, а в поднятом состоянии – 25 м. Ширина Северного Кронштадтского фарватера составляет 110 м; наименьшая глубина на фарватере 6,8 м (2009 г.). При плавании по фарватеру ориентиром может служить собор в городе Петродворец, находящийся точно на продолжении оси канала. Фарватер ограждается светящимися буйми.

За бровками фарватера лежат многочисленные опасности. При плавании к N от светящихся буйев № 13 и 14 надлежит следовать строго по фарватеру.

От точки $60^\circ 01,3' N, 29^\circ 50,3' E$, находящейся на Северном Кронштадтском фарватере прорыт подходной канал, который ведет на W к водопропускному сооружению В-3. Канал протрален на глубину 4 м (1985 г.) и заканчивается западнее форта № 3 Северного на траверзе ликвидированного ныне моста. Ориентиром при плавании по каналу может служить створ фортов № 4 и № 5.

Знак Северный 4-й установлен на форту № 4 Северном в 2,6 мили к NNE от восточной оконечности острова Котлин.

Знак – красный квадратный щит на ажурной четырехгранной усеченной пирамиде.

Затонувшее судно с глубиной над ним около 0,5 м лежит к S от упраздненного моста за южной кромкой подходного канала к В-3.

Гавань базы Горская вдается в берег непосредственно к S от северной защитной дамбы. У северной и восточной стенок гавани имеются причалы с глубинами возле них более 4 м.

В настоящее время причалы практически не эксплуатируются. В юго-восточном углу гавани имеется проход во внутренние бассейны – их два, разделенных небольшой дамбой. У восточной стенки второго (южного) бассейна имеется недействующий слип. Данных о глубинах нет, но суда с осадкой до 1 м могут свободно подходить к берегу практически в любом месте. Гавань была построена в 1980-е годы. В ней производилась сборка водопропускных сооружений дамбы, которые затем целиком буксировались к месту установки. В настоящее время берега южных бассейнов, которые так и не были достроены, являются заброшенной территорией. Невдалеке от гавани на обочине старой технологической дороги, ведущей на дамбу, имеется автозаправочная станция, где можно пополнить запасы топлива.

Базы Горская канал был прорыт для обеспечения работ по строительству дамбы защитных сооружений и ведет от Северного Кронштадтского фарватера (отвечается от левой бровки севернее светящего буя № 8) до базы Горская ($60^{\circ}02,5'N$, $29^{\circ}59,0'E$).

Канал состоит из трех колен. Ширина канала 80 м; протраленная глубина в канале 4 м (1985 г.).

Канал ограждается светящими буями; плавание по первому и третьему коленам фарватера обеспечивается створами светящих знаков.

Створ светящих знаков 7-го Северного форта ($60^{\circ}01,9'N$, $29^{\circ}55,2'E$), установленных на форту № 7 Северном, ведет по первому колену канала.

Знаки створа: передний – белый щит в виде трапеции с черной вертикальной полосой, укрепленный на коричневом знаке; задний – красный прямоугольный щит с белой вертикальной полосой, укрепленный на белой трубе. Огни – Кр П 2М (передний) и 3М (задний). Направление створа $257,9^{\circ} - 77,9^{\circ}$. Огни светят по направлению створа, горят по требованию.

Створ светящих знаков Горская ($60^{\circ}02,1'N$, $29^{\circ}58,0'E$), установленных на северном берегу Невской губы, ведет по третьему колену канала.

Знаки створа – белые прямоугольные щиты с черной вертикальной полосой, укрепленные на белом металлическом знаке (передний) и на знаке на крыше здания в гавани Горская (задний). Огни – Кр П 2М. Направление створа $253,3^{\circ} - 73,3^{\circ}$. Огни светят по направлению створа, горят по требованию.

Ряжевая преграда с глубиной над ней около 2,5 м тянется от мыса Лисий Нос до восточной оконечности острова Котлин. Проход в ней с глубиной более 4 м находится в месте пересечения с СКФ (обозначен светящими буями №№ 11 и 12). Ряжевая преграда строилась со льда зимой 1854-55 годов для затруднения прохода кораблей вероятного противника через эту часть залива.

Северная дамба Комплекса защитных сооружений тянется от поселка Горская до острова Котлин. Дамба имеет четыре водопропускных сооружения. Между поднятыми затворами этих сооружений и поверхностью воды существует небольшой зазор, которым пользуются владельцы небольших моторных лодок для прохода на другую сторону дамбы.

Судопропускное сооружение С-2 оборудовано в районе подъемного моста северной дамбы. Оконечности молвов, окружающих сооружение, обставлены светящими знаками аналогично сооружению С-1, но это ограждение пока не является штатным.

Ближе к острову Котлин часть водного пространства в углу, образованном дамбой и островом обмелела и сильно заболочена, частью засыпается, частью поросла тростником. Вдоль остальной части дамбы глубины не менее 1,8 м. Сведений о возможности подхода

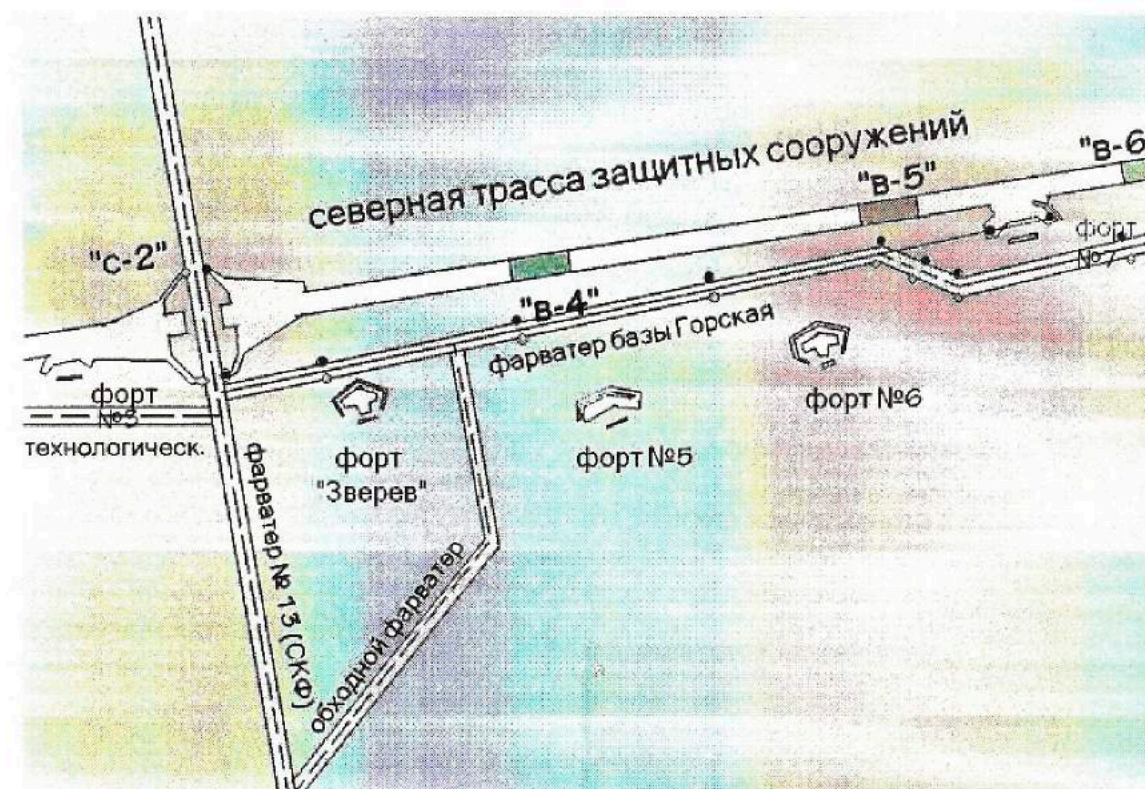


Рис. 25. Северные форты

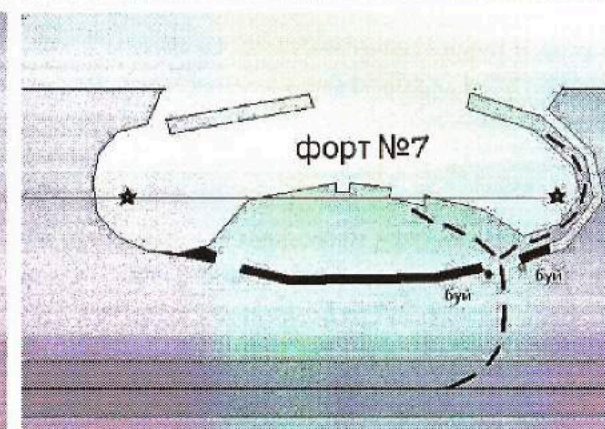
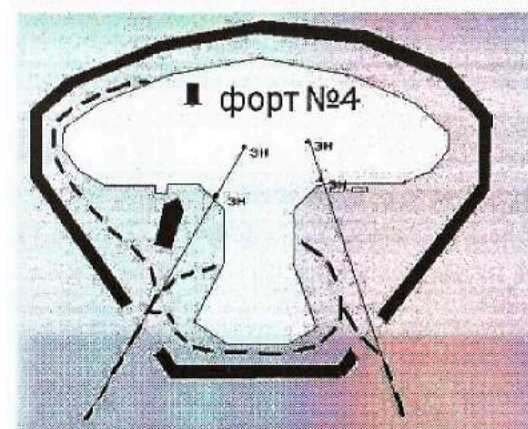
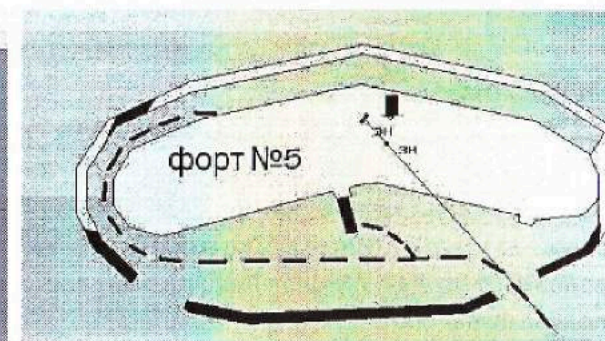


Рис. 26. Подходы к северным фортам



Рис. 27. Причал форта №3

непосредственно к самой дамбе нет. В тихую погоду небольшие лодки могут подходить к дамбе на всем ее протяжении. Также район С-2 является излюбленным местом патрулирования катерами ГИМС.

Вдоль дамбы цепочкой вытянулись пять искусственных островов – северных фортов (рис. 25, 26) еще два находятся с северной стороны дамбы.

Форт №3 Северный расположен непосредственно к W от С-2 и вплотную примыкает к защитной дамбе. Вход в га-

вань возможен с юго-восточной стороны для судов с осадкой менее 1,5 м. Ни о каких под-
ходных местных знаках информации нет. При заходе судну рекомендуется следовать парал-
лельно линии берега восточной части форта между полуразрушенными молами, частично
выступающими из воды. Стоянка наиболее удобна у старого каменного причала (рис. 27).
В погожие дни здесь много отдыхающих. Сам форт сильно разрушен строительной техни-
кой при прокладке дамбы, а также очень сильно загажен посетителями. На его территории
расположилась стихийная автостоянка и пляж, а также довольно часто проводятся съемки
кинофильмов и телепередач.

Форт №4 Северный («Зверев») расположен в 1 кбт к Е от начала канала базы Горская у
Северного Кронштадтского фарватера. На форту установлен навигационный знак Северный
4-й в самой высокой своей части, ныне полуразрушенный. Форт имеет в плане форму буквы
«Т», в обе части его гавани возможен подход соответственно с юго-запада и юго-востока. Га-
вани доступны для судов с осадкой до 2,5 м.

Через юго-западный проход ведет створ самодельных знаков – белая полоса на черном
фоне. Передний знак нарисован на бетонной тумбе, стоящей почти у уреза воды, задний – на
стене каземата в глубине форта (рис. 28). Все части мола вокруг форта полностью скрыты под
водой. При входе в эту часть гавани следует остерегаться обломков затонувшего судна вблизи
полуразрушенного причала, а также учитывать возможность зацепа якоря за эти обломки. Че-
рез юго-восточный проход также ведет створ знаков – нарисованная белой краской полоса на
стене, и такая же полоса на набережной. Створ этот весьма неприметен. Юго-восточная часть
гавани более удобна для стоянки, и закрыта от ветров преобладающих направлений. Вход в
гавань симметричен входу в юго-западную часть, но пользоваться им ввиду вышеуказанной
причины следует при хорошем знании местных условий. Переход из одной части гавани в
другую возможен в обход южной оконечности форта, при этом следовать надлежит настоль-
ко близко к берегу, насколько это возможно и безопасно. Стоянка с северной стороны также
возможна, обходить форт можно с любой стороны, не выходя из гавани настолько близко к
берегу, насколько это возможно и безопасно (рис. 29).

Историческая справка. Назван форт в честь одного из строителей – инженер-генерал-
майора К.Я. Зверева. Изначально имел наименование «Батарея №10», впоследствии –
«Морская северная батарея №4 «Зверев». Строительство велось по уже отработанной
в то время технологии – зимой на льду залива сооружали деревянные срубы – ряжи – за-

полняемые изнутри камнем. По мере таяния льда, ряжи опускались на грунт, образуя со-
бой остров. Промежутки между ними заполнялись камнем, и усиливались сваями. Выбор
места постройки был не случайным – будущий форт находился на восточной кромке
Северного фарватера, т.е. в случае попытки прорыва неприятельского флота основная
нагрузка в обороне ложилась именно на него.

В отличие от своих более старых номерных собратьев, форт имел отличающуюся конфи-
гурацию и большую площадь поверхности. Форма в виде буквы «Т» позволяла установить
орудия таким образом, чтобы вести не только фронтальный, но и фланговый огонь.

В конце 1970-х годов форт подвергся грандиозному техногенному разрушению. Значитель-
ная часть помещений была уничтожена сильнейшим термическим воздействием, в ре-
зультате которого кирпич стен превратился в стекло, и потоки этой раскаленной
лавы текли по коридорам и казематам, а затем застыли разными причудливыми обра-
зованиями.



Рис. 28. Самодельные знаки створа форта №4 «Зверев»

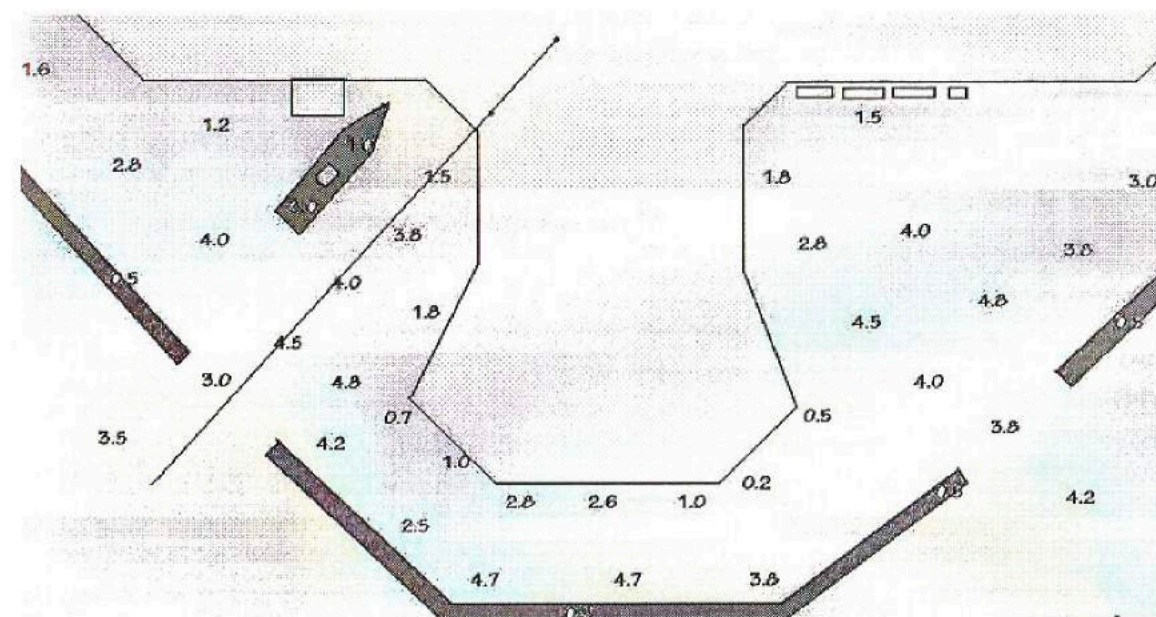


Рис. 29. Глубины в гавани форта №4 «Зверев»

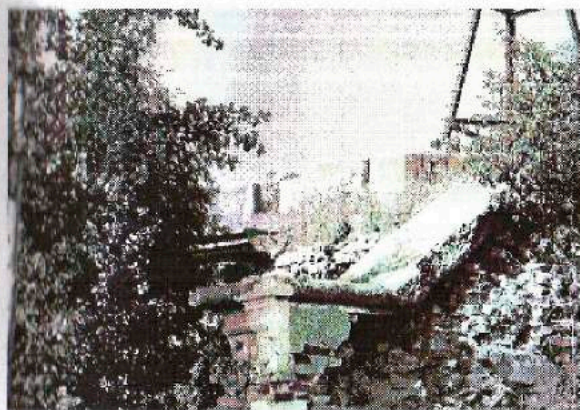


Рис. 30. Створ форта № 5

Форт № 5 Северный находится в 3 кбт к Е от форта «Зверев». Подход к нему возможен с юго-восточной и юго-западной сторон между подводными молами. Юго-восточный вход обозначен самодельным створом: одна полоса белой краской на углу каземата немного правее середины острова обозначает передний знак, две полосы в верхней части – задний (рис. 30). Вблизи заднего знака, несколько правее линии створа, имеется металлическая вышка упраздненного навигационного знака, являющаяся удобным ориентиром при

опознавании малоприметного в зарослях створа с дальнего расстояния. При заходе необходимо переднюю полосу удерживать между (под) задними. Гавань доступна для судов с осадкой до 2 м, подход к берегу возможен при осадке не более 1 м. Наиболее удобно подходить к разрушенному каменному пирсу в средней части гавани, при следовании же по гавани следует остерегаться подводной части пирса. Несколько большие глубины имеются с северной стороны форта, пройти туда возможно, если, не выходя из гавани, обогнуть остров с запада и следовать между берегом и надводной частью мола. Место является хорошим укрытием от ветров южного сектора. С восточной стороны такой обход невозможен. По мере следования по образованному северным берегом и молотом каналу, глубины уменьшаются, и в середине канала, в районе приметного на берегу ДОТа составляют около одного метра (рис. 31). Вблизи мола, на расстоянии до 5 м имеется каменная отсыпка с небольшой глубиной над ней.

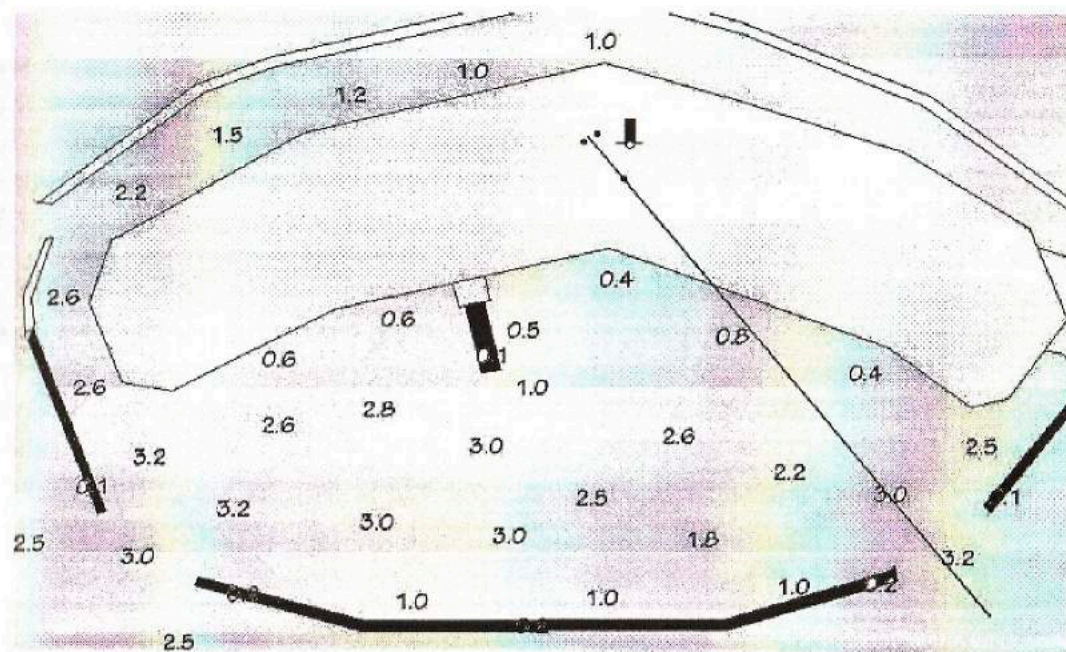


Рис. 31. Глубины в гавани северного форта № 5

Историческая справка. Северный форт № 5 расположен к востоку от Северного Кронштадтского фарватера, так же, как и прочие форты, на образованном ряжами искусственном островке. Решение о строительстве форта было принято в период Крымской кампании 1853-55 годов, когда английская эскадра блокировала с моря Кронштадт. Строительство велось «с величайшим поспешанием» зимой 1855-56 годов. Форт имел четыре каземата на два орудия каждый, земляной вал, и был окружен каменным молотом, образующим гавань на южной стороне острова. Кирпичные казематы, как и часть мола, сохранились и поныне.



Рис. 32. Причал форта № 6

Форт № 6 Северный находится в 3 кбт к ENE от форта № 5 и южнее южной кромки канала базы Горская. Форт является базой НИИ «Гидроприбор» и охраняется сторожем. Вход в гавань форта с юго-восточной стороны обозначен двумя несветящими буями – красным и зеленым. В южной части форта оборудован причал (рис. 32), с глубиной возле него около 2 м.

Историческая справка. Форт начал строиться одновременно с аналогичным по конструкции фортом «Зверев» в 1857 году для усиления уже существовавшей линии из пяти фортов, перекрывающей огнем своих орудий пространство залива между Лисьим Носом и островом Котлин. Изначально форт получил наименование «Батарея № 11». А впоследствии был переименован в «Морскую северную батарею № 6». В отличие от номерных северных батарей более ранней постройки, форт имел большую площадь, более качественную архитектурную отделку и дополнительные помещения для размещения личного состава. Впоследствии форт неоднократно перевооружался, а остров расширился.

Форт № 7 Северный находится западнее первого (считая от Горской) водопропускного сооружения и соединен с дамбой насыпью. Вход в гавань форта возможен для судов с осадкой до 2 м со стороны канала базы Горская. Подходить рекомендуется с юго-восточной стороны. Следует помнить, что седьмой форт, как, впрочем, и все остальные форты, окружен полуразрушенной, частично подводной каменной преградой – по сути, молотом. При заходе в гавань надводный мол остается справа а подводный – слева, при этом следовать надлежит параллельно берегу восточной стенки форта. Вход обозначен двумя небольшими буями. В гавани имеются два небольших причала – один старый каменный, другой – современная шпунтовая стенка. На форту имеется охраняемая стоянка для катеров, расположенная в канале, образованном восточным берегом острова и защитным молотом (рис. 33). На восточной и западной оконечностях форта расположены светящие знаки створа Горская.

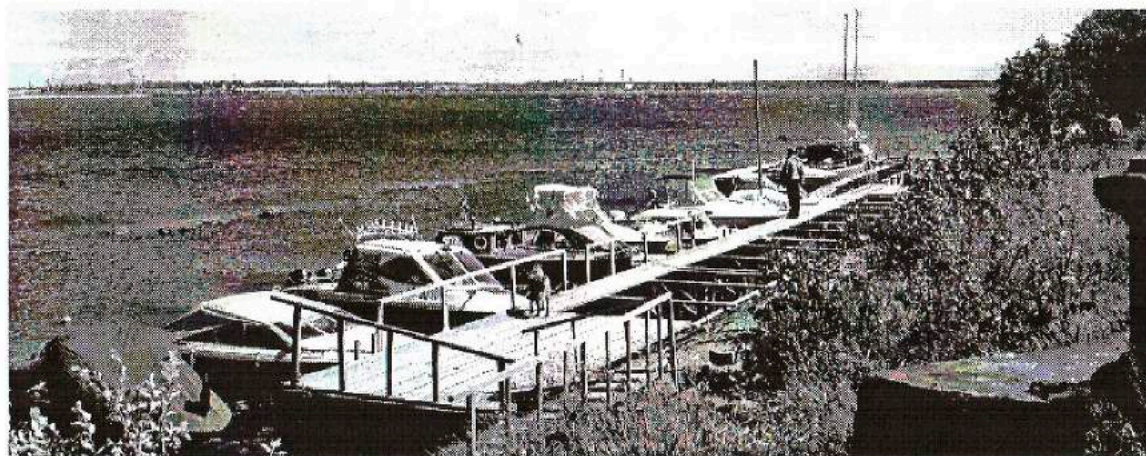


Рис. 33. Стоянка катеров северного форта № 7

Историческая справка: Форт начали строить зимой 1855-56 годов по аналогии с другими номерными фортами Северного фарватера.

От гавани Горская до мыса Лисий Нос насыпной, почти совершенно лишенный растительности, берег тянется на S.

Вдоль мола, ограждающего внутренние бассейны базы Горская на расстоянии до 1000 м лежит большое количество подводных и надводных камней; сведений о глубинах в этом районе нет. В небольшую гавань, расположенную южнее гавани базы Горская, от участка с большими глубинами ведет обмелевший необставляемый фарватер с очень небольшой глубиной над кромками, заметными при низком уровне воды. Глубина на фарватере около 1 м.

Непосредственно к N от мыса Лисий Нос в берег вдается мелководная безымянная бухта, частично заросшая тростником и доступная для судов с осадкой до 0,5 м. Вблизи входа в бухту встречаются подводные камни, а напротив входа лежит маленький безымянный островок.

На этом навигационное описание окончено. Приведенные здесь сведения по информированности авторов соответствуют фактическому состоянию местности на начало навигации 2012 года. Информацию о несоответствии описания фактическому состоянию, а также отзывы и пожелания, просьба оставлять на сайтах www.boatdrive.ru или www.boat.ucoz.ru или отправлять на электронный адрес kolesnikov_77@inbox.ru.

Оперативное информирование об изменении сведений, приведенных в настоящей лоции, планируется осуществлять на сайте www.boatdrive.ru.

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЙ АДМИНИСТРАЦИИ МОРСКОГО ПОРТА «БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Обязательные постановления Федерального государственного учреждения «Администрация морского порта «Большой порт Санкт-Петербург»» (далее – ФГУ «АМП «БПСБ»») по морскому порту «Большой порт Санкт-Петербург» (далее – «Обязательные постановления») изданы в соответствии с Постановлением Совета Министров Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 и во исполнение ст. 5 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998 года, № 155-ФЗ в дополнение к «Общим правилам плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» (далее – «Общие правила») и отражают специфику морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» (далее – порт).

1.2. Требования настоящих «Обязательных постановлений» распространяются: на все российские и иностранные суда, находящиеся на акватории порта вне зависимости от их ведомственной принадлежности и форм собственности; а также на юридических и физических лиц, осуществляющих свою деятельность на акватории и территории порта.

1.5. Акватория портовой части СПб МК от Золотых ворот до Невских ворот, с примыкающими гаванями и рейдами, а также устьевой участок реки Большая Нева, от нижней кромки Благовещенского моста до прямой линии, соединяющей передний створный знак створа острова Белый с восточным входным мысом Галерной гавани (Ш=59°55'43",0 сев. и Д=30°13'46",0 вост.) и акватория реки Малая Нева, от Тучкова моста до меридиана западной оконечности острова Петровский, является внутренней акваторией порта.

2.6. Плавание маломерных, спортивных и прогулочных судов

2.6.1 Общие положения

2.6.1.1. Под маломерным судном следует понимать самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн с главным двигателем мощностью менее 55 кВт (75 л.с.) или с подвесными моторами независимо от мощности, парусное несамоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, а также иное несамоходное судно (гребную лодку грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарку грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов).

2.6.1.2. Под спортивными судами следует понимать суда, спроектированные, построенные или переоборудованные преимущественно или исключительно для занятий спортом, соревнований, тренировок, дальних спортивных плаваний, занятий другими водными техническими видами спорта.

2.6.1.3. Плавание в зоне действия «Обязательных постановлений» разрешается маломерным, спортивным и прогулочным судам, зарегистрированным установленным порядком, находящимся под управлением лиц, имеющих соответствующие дипломы, квалификационные свидетельства или удостоверения на право управления данным судном, выданные уполномоченными на то организациями.

2.6.1.4. Государственную регистрацию маломерных судов, находящихся в составе портового и технического флота морского порта «Большой порт Санкт-Петербург», а также маломерных прогулочных судов пассажировместимостью более 12 человек, принадлежащих юридическим и физическим лицам, независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости, осуществляет капитан морского порта «Большой порт Санкт-Петербург», а технический надзор за этими судами осуществляет Российский морской регистр судоходства.

2.6.1.5. Государственную регистрацию маломерных и прогулочных судов пассажировместимостью не более 12 человек, принадлежащих юридическим и физическим лицам, а также технический контроль за этими судами осуществляет Государственная инспекция по маломерным судам Российской Федерации Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий.

2.6.1.6. Государственную регистрацию спортивных судов, использующихся для спортивных и учебно-тренировочных целей, независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости, а также технический надзор за этими судами осуществляют местные органы Федерального агентства по физической культуре, спорту и туризму.

2.6.1.7. Маломерные суда, спортивные моторные суда с главным двигателем мощностью менее 55 кВт (75 л.с.), парусные и гребные спортивные суда валовой вместимостью менее 80 должны иметь следующие судовые документы: судовой билет, свидетельство о годности судна к плаванию, судовую роль.

2.6.1.8. Маломерные и спортивные суда должны иметь официальные регистрационные знаки, которые содержат название и номер (на борту или на парусе), порт регистрации судна. Регистрационные знаки наносятся на видном месте на внешней и внутренней стороне борта.

2.6.1.9. Плавание маломерных судов по акватории порта, расположенной в Невской губе, разрешается при скорости ветра не более 15 м/сек и видимости не менее 5 кабельтовых, а спортивных судов в соответствии с присвоенной категорией.

2.6.1.10. Ответственность за соответствие категории спортивного судна или мореходного состояния маломерного судна фактическим метеоусловиям, а также за укомплектованность экипажей судов несет судовладелец, выпустивший судно из места базирования.

2.6.1.11. Маломерные и спортивные суда, осуществляющие плавание по акватории порта, должны нести постоянную радиовахту на 9 или 12 канале УКВ.

2.6.1.12. Маломерные моторные и спортивные парусные и моторные суда, осуществляющие плавание по акватории порта, должны иметь на борту откорректированные морские навигационные карты на район плавания, прокладочный инструмент, магнитный компас, лот (эхолот).

2.6.1.13. Запрещается хранение на территории и акватории порта маломерных плавсредств, принадлежащих юридическим и физическим лицам, без письменного разрешения капитана порта.

2.6.2. Правила плавания

2.6.2.1. Маломерные и спортивные суда для выхода в Невскую губу и возвращения к месту постоянного базирования используют:

- из реки Большая Нева – Галерный фарватер или Корабельный канал;
- из реки Средняя Нева, Большая Нева, Малая Нева и Малая Нева – Петровский канал.

2.6.2.2. Маломерные и спортивные суда, следующие за пределы Невской губы, осадка которых не позволяет им использовать Корабельный и Петровский каналы, могут, соблюдая

требования статьи 2.2.20 настоящих «Обязательных постановлений», проходить портовой частью СПб МК.

2.6.2.3. Маломерные и спортивные суда, следуя вдоль причалов порта, должны держаться на безопасном расстоянии от них и иметь скорость, исключающую волнение.

2.6.2.4. Парусным и гребным судам плавание по внутренней акватории порта разрешается только на буксире.

2.6.2.5. Маломерные и спортивные суда, намеревающиеся выйти за пределы Невской губы или возвращающиеся с моря, могут осуществлять плавание по открытой части СПб МК за пределами его глубоководной части вдоль бровок, соблюдая свою осадку. При этом, вдоль южной бровки СПб МК должны следовать суда в морской порт «Большой порт Санкт-Петербург», а вдоль северной бровки суда, идущие из морского порта «Большой порт Санкт-Петербург».

2.6.2.6. При плавании по акватории порта маломерным и спортивным судам запрещается:

- пересекать курсы впереди по носу и маневрировать в непосредственной близости от находящихся на ходу транспортных судов, земснарядов, плавучих кранов;
- подходить к иностранным судам, стоящим на рейде или у причалов в порту, без разрешения пограничной и таможенной служб;
- подходить к причалам порта без согласования с диспетчером-оператором причала и без разрешения ИГПК;
- плавание в районах якорных мест, создающее помехи транспортным судам; швартовка к плавучим и стационарным средствам навигационного оборудования и постановка на якорь вблизи от них;
- постановка на якорь на фарватерах и каналах и вблизи от них.

2.6.2.7. Маломерные, спортивные и прогулочные суда не должны иметь на борту большее количество пассажиров, чем это предусмотрено судовыми документами.

2.6.2.8. Доставка людей на суда, стоящие на рейде, производится рейдовыми и служебно-разъездными катерами.

2.6.2.9. Спуск на воду и плавание по акватории порта плавсредств судов допускается только с разрешения Отдельного отряда пограничного контроля (далее – ООПК) и ЦП ИГПК, за исключением случаев оказания помощи людям, терпящим бедствие на воде.

2.6.2.10. Маломерные и спортивные суда, осуществляющие плавание по акватории порта, по требованию ИГПК обязаны остановить движение, лечь в дрейф и предъявить, при необходимости, к проверке судовые документы, судоводительские сертификаты, техническое состояние плавсредства и его укомплектованность экипажем.

2.6.4. Организация выхода из Санкт-Петербурга маломерных и спортивных судов.

2.6.4.1. Заявка на оформление отхода маломерных и спортивных судов подается морским агентом или администрацией яхтклуба по месту стоянки судна, в письменном виде в ЦП ИГПК (факс 327-41-95) с 08.00 до 12.00 суток, предшествующих дню отхода.

2.6.1.2. В заявке указываются:

- название судна и флаг;
- регистрационный номер ГИМС или речного или морского регистра судоходства (для судов Российской Федерации);
- номер на парусе;
- тип судна, длина и цвет;
- порт приписки (место постоянного базирования);

- маршрут следования, время и цель перехода;
- дата и время отхода.

К заявке прилагается судовая роль.

2.6.1.3. Заявка должна быть подписана морским агентом или руководителем яхтклуба, подписи должны быть заверены печатью. В заявке должен быть указан юридический адрес и телефон заявителя.

2.6.1.4. При прохождении пограничного контроля и таможенного досмотра капитан маломерного или спортивного судна, следующего за пределы Невской губы без выхода за границу территориального моря Российской Федерации, должен представить:

- судовой билет или свидетельство о праве плавания под флагом;
- свидетельство о годности судна к плаванию;
- судовую роль в 2-х экземплярах;
- документы, удостоверяющие личность членов экипажа и пассажиров.

2.6.1.5. При прохождении пограничного контроля и таможенного досмотра капитан маломерного или парусного судна, следующего за пределы территориального моря Российской Федерации, должен представить:

- судовой билет или свидетельство о праве плавания под флагом;
- свидетельство о годности судна к плаванию;
- судовую роль в 3-х экземплярах;
- документы, удостоверяющие личность членов экипажа и пассажиров.

2.6.1.6. С подходом маломерного или спортивного судна к буям № 23 и № 24 СПб МК капитан судна должен доложить об этом ПРДС и получить от него разрешение на следование к ОПК «Кронштадт».

2.6.1.7. После прохождения пограничного контроля и таможенного досмотра маломерное или спортивное судно следует по назначению, получив предварительно разрешение ПРДС на эти действия.

4.9. Пользование средствами радио и проводной связи в порту

4.9.1. Ведение радиопереговоров, не связанных с обеспечением безопасности мореплавания, на каналах: 9, 12, 13, 16, 30, 67 и 73 УКВ радиостанций запрещается. Суда, находящиеся у причалов порта и на рейдах, обязаны постоянно нести радиовахту на УКВ, каналах: 16 и 9, канале 70 (ЦИВ).

4.9.2. Каналы радиосвязи, позывные подразделений и служб порта приведены в таблице:

Адресат	Позывной	Канал вызова	Рабочий канал	Резервный канал
ГГИ — Начальник смены ЦП ИГПК	Петербург радио — 5	9	9	67
МСКЦ «СПб»	Петербург СКЦ	16, 70 (ЦИВ)	71	24, 26, 27
ПРДС	Петербург радио — 17	9	9	67
РЦ УДС	Петербург радио — 9	12, 9, 16	12, 73	13, 67, 30
Диспетчер-координатор лоцманской службы	Петербург радио — 21	67	67	9
Лоцманское судно	Петербург — лоцман	9, 16	9	67
Лоцман-координатор АНО «ОМЛ СПб»	Петербург радио-11	9, 67	67	20

Адресат	Позывной	Канал вызова	Рабочий канал	Резервный канал
Диспетчер ЗАО «Портовый флот»	Петербург радио — 6	14	14	
ОД ОВР	Загар	11		

Выдержки из приложения № 1 ОП ФГУ «АМП БП СПб»

Районы якорных стоянок в Невской губе:

РАЙОН ЯКОРНОЙ СТОЯНКИ № 1 ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш = 59°53',77 сев.	Д = 29°55',07 вост.
Ш = 59°54',46	Д = 29°55',15
Ш = 59°54',16	Д = 29°57',02
Ш = 59°53',80	Д = 29°55',87

Примечание. Якорная стоянка предназначена для судов гражданских ведомств РФ. Наименьшая глубина 2,6 м, грунт — ил, песок.

РАЙОН ЯКОРНОЙ СТОЯНКИ № 1А ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш = 59°55',88 сев.	Д = 29°58',15 вост.
Ш = 59°57',07	Д = 29°57',54
Ш = 59°56',73	Д = 30°00',20
Ш = 59°55',65	Д = 29°59',30

Примечание. Якорная стоянка предназначена для судов типа «река-море», идущих из порта (порядок использования района определяется начальником смены ИГПК), рассчитана на 17 судов длиной до 150 м, и предназначена преимущественно для выходящих из порта судов. Наименьшая глубина 3,5 м, грунт — ил, песок, галька.

РАЙОН ЯКОРНОЙ СТОЯНКИ № 1Б ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

Ш = 59°54',67 сев.	Д = 29°57',12 вост.
Ш = 59°55',97	Д = 29°55',97
Ш = 59°55',55	Д = 29°58',12
Ш = 59°54',66	Д = 29°57',73

Примечание. Якорная стоянка предназначена для судов типа «река-море», идущих в порт (порядок использования района определяется начальником смены ИГПК), рассчитана на 11 судов длиной до 150 м и предназначена преимущественно для входящих в порт судов. Наименьшая глубина 3,5 м, грунт — ил, песок, галька.

На Восточном Кронштадтском рейде:

РАЙОН ЯКОРНОЙ СТОЯНКИ № 2 ограничен прямыми линиями, соединяющими точки

с координатами:

Ш = 59°58',00 сев. Д = 29°47',61 вост.

Ш = 59°58',22 Д = 29 48,00

Ш = 59°58',07 Д = 29 48,10

Ш = 59°57',98 Д = 29 47,70

Примечание. Якорная стоянка предназначена для кораблей и судов обеспечения ВМФ РФ, судов гражданских ведомств РФ. Наименьшая глубина 4,7 м, грунт — мелкий песок, ил.

На Большом Кронштадтском рейде:

РАЙОН ЯКОРНОЙ СТОЯНКИ № 3 ограничен прямыми линиями, соединяющими точки

с координатами:

Ш = 59°59',10 сев. Д = 29°42',13 вост.

Ш = 59°59',03 Д = 29 42,57

Ш = 59°59',01 Д = 29 44,12

Ш = 59°58',85 Д = 29 44,50

Ш = 59°58',73 Д = 29 42,70

Ш = 59°58',75 Д = 29 41,87

Примечание. Якорная стоянка предназначена для любых судов. Наименьшая глубина 6 м, грунт — глина, ил.

Перечень морских навигационных карт и пособий, охватывающих район Невской губы

Для использования в навигационных целях пригодны карты и пособия выпущенные не ранее года, указанного в перечне

Адмиралтейский номер	Название	Масштаб 1:	Год издания
Морские навигационные карты			
23000	От Ленинграда до маяка Шепелевский	100 000	2007
25000	От Ленинграда до Зеленогорска	50 000	2008
25002-INT1262	От Ленинграда до Кронштадта А. Петродворцовая гавань	25 000 10 000	2006
25003	От мыса Лисий Нос до Зеленогорска А. Зеленогорская гавань	25 000 10 000	1995
25007	Остров Котлин с подходами	25 000	2005
27045	От Канонерского острова до Дворцового моста	5 000	2010
27046	От моста Лейтенанта Шмидта до Литейного моста	5 000	2010
27047-INT1263	Морской порт Ленинград	10 000	2009
27048	Ломоносовская гавань	2 500	2009

Адмиралтейский номер	Название	Масштаб 1:	Год издания
27050	Гавань Стрельна с подходами А. Гавань Стрельна	12 500 3 000	2010
28001	Восточный участок северной трассы защитных сооружений	10 000	2004
28002	Западный участок северной трассы защитных сооружений	10 000	1999
28004	Большой Кронштадтский рейд	5 000	2010
28005	Малый Кронштадтский рейд	5 000	2010
28006	От Ломоносовской гавани до Кронштадта	12 500	2010
28030	Дельта реки Нева	12 500	2005
Руководства и пособия для плавания			
1202	Лоция Балтийского моря. Часть I		2007
2201	Огни и знаки Балтийского моря		2009
4241	Режим плавания судов в Балтийском море и Ладожском озере (сводное описание)		2005

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

А

Адмиралтейский, остров.....	17
Адмиралтейского завода, причалы.....	32
«Алмаз» завода, причалы.....	22, 24, 26
Английская, набережная.....	32
Аптекарский, остров.....	16, 17
Арсенальная, набережная.....	62

Б

«Балтиец», яхт-клуб.....	43, 44, 45
«Балтийский берег» клуба, гавань.....	44, 45
Балтийского завода, причалы.....	31
Барочный, бассейн.....	33
Безымянный, полуостров.....	20, 21
остров.....	32
островок.....	27
Белая, мель.....	30
Белый, остров.....	17, 30, 31, 32, 37, 73
Белый острова, створ светящих знаков.....	30, 37
Биржевой (Строителей), мост.....	17
Благовещенский (Лейтенанта Шмидта), мост.....	8, 18, 31, 73
БМП, яхт-клуб.....	19
Бобылка, речка.....	38
Большая Нева, река.....	8, 14, 16, 17, 18, 28, 29, 31, 32, 33, 37, 73, 74
Большая Невка, река.....	8, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 38, 74
Большого Кронштадтского рейда, створ светящих знаков.....	57
Большой Кронштадтский, рейд.....	8, 13, 51, 52, 56, 57, 58, 60, 78
Большой Петровский, мост.....	8, 27
Бронка, канал.....	52, 53, 55, 56
(Малая Ижора) поселок.....	14, 51, 56
створ светящих знаков.....	56
Бычий, остров.....	20, 21

В

Василеостровского грузового района (ВОГР), причалы.....	24, 26
Васильевский, остров.....	16, 17, 21, 28, 29, 31
Верпелова, проход.....	40
Верперлуда, остров.....	40, 41
Винновка, река.....	20, 21
ВМФ спортивного центра № 81, гавань.....	27
ВМФ, яхт-клуб.....	29
Водомоторный № 1, клуб.....	48
Водозабор.....	64
Водоканала, светящий знак.....	45

Военная, гавань (порт Кронштадт).....	8, 51, 52, 57, 58, 62, 63
гавань (Ломоносовская гавань).....	48
Военного угла № 1, светящий знак.....	58
Вольный, остров.....	18, 21, 23, 28
Вольного острова, отмель.....	23
Восточный Кронштадтский, рейд.....	8, 51, 78
Восточный, фарватер (Петродворцовая гавань).....	33, 46, 47, 48
Второй Елагин мост.....	20
Входной дамбы, светящий знак (гавань Стрельна).....	46

Г

Галерная, гавань.....	29, 31, 73
Галерной косы, отмель.....	28, 29
Галерный, ковш.....	29, 31
остров.....	18, 32
фарватер.....	18, 29, 74
Галерный острова, пирс.....	32
светящий знак.....	32, 33
«Геркулес», яхтенный порт.....	39
Гидромеханизации, гавань.....	39
Горская, база, гавань.....	12, 14, 51, 65, 66, 72
Горская базы, канал.....	66, 68, 71
створ светящих знаков.....	66
Гребной, канал.....	20, 21
порт.....	29, 31
Гром-камень.....	40
Гутуевский, ковш.....	37
остров.....	17, 18, 30, 32, 36, 37

Д

Дворцовый, мост.....	18
Декабристов, остров.....	17, 21, 22, 23, 28
Декабристов острова, отмель.....	21, 23
«Дзичканец», форт.....	52, 54
Дудергофка, река.....	43
Дудергофский, канал.....	27, 43, 44, 45

Е

Екатерингофка, река.....	16, 18, 31, 32
Екатерингофский, бассейн.....	36
Елагин, остров.....	16, 17, 19
Елагинский, фарватер.....	16, 17, 18, 19, 20, 21

Ж

Ждановка, река.....	17, 25
Железная, стенка.....	30, 31, 32, 33, 37
Железной стенки-Восточный, светящий знак.....	32

З

Заводская, гавань	8, 51, 63
Заводской, створ светящих знаков	63
Западная, гавань (Речной яхт-клуб)	26, 27
Западного мола, светящий знак (гавань Стрельна)	46
створ светящих знаков	
Заячий, остров	17
«Зверев», форт	
Зимняя канавка, река	17
Золотой Остров, мель	30
Золотые, ворота	36, 73

И

«Императорский», причал	46
«Император Александр I», форт	58, 59
«Император Павел I», форт	52, 55, 60
«Император Петр I» («Цитадель»), форт	58, 59, 60
Итальянский, пруд	61

К

Каботажная, гавань	8, 51, 57, 60
Каменная, банка	34
Каменный, остров	16
Канонерская, отмель	36
Канонерский, остров	17, 30, 32, 36, 37
Канонерского завода, причалы	32, 33, 37
Карповка, река	16
Керосиновка, речка	27
Когана, база	50
Коломенский, остров	32
«Константин» («Рошаль»), форт	58, 59
Корабельного канала, светящий знак	30
Корабельный, канал	18, 21, 28, 29, 30, 36, 37, 42, 74
Котлин, остров	7, 12, 14, 51, 57, 58, 62, 63, 65, 66
Котлина острова, отмель	63
Красненькая, река	43
Крестовская, отмель	18, 19, 21
Крестовский, остров	8, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 26, 38
«Крестовский», яхт-клуб	27
Крестовского острова, створ маяков	22
Кроншлот, остров (форт)	51, 57, 60
Кроншлотский-северный, светящий знак	57
Кронштадт, город	8, 14, 51, 62
порт	8, 48, 51, 52, 56, 57
Кронштадтский, девиационный полигон	51
яхт-клуб	64

Кронштадтский Корабельный, фарватер	14, 15, 33, 49, 51, 52, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62
Кронштадтский Морской завод, причалы	62
Кронштадтских маяков, створ	57
Купеческая, гавань	51, 52, 57, 60, 61
Купеческие, ворота	51, 52, 61

Л

Ладожское, озеро	12, 16
Лахта, поселок	14, 38, 40
«Лахта» («Маяк»), клуб	38
Лахтинская, гавань	12, 14, 19, 21, 38, 39, 40
Лахтинские, мосты	38
Лахтинский, канал	18, 19, 21, 39, 40, 42
створ светящих знаков	39
Лахтинский Разлив, озеро	38
Лебяжья канавка, река	17
Лейтенанта Шмидта (Благовещенский), мост	8, 18, 31, 73
набережная	31
Ленинград (Санкт-Петербург), город	8, 14
«Ленинградец», яхт-клуб	24
Ленинградская (Санкт-Петербургская, Летняя), пристань	63
Летняя (Санкт-Петербургская, Ленинградская), пристань	63
Ленинградской пристани, створ светящих знаков	63, 64
Лесная, гавань	8, 51, 62
Лесной, мол	34
Лесного мола, рейд	33
Лесные, ворота	51, 52, 62
Лесных ворот, светящий знак	62
Лисий Нос, гавань	42, 62
поселок	14, 40
мыс	12, 14, 38, 40, 41, 42, 66, 72
Литейный, мост	16
Литке базы, гавань	8, 14, 51, 52, 57, 58, 59, 60
Литке-Восточный, створ светящих знаков	58
ЛКИ, яхт-клуб	20
Ломоносов (Ораниенбаум), город	8, 14, 43, 48, 62
Ломоносовская, гавань	14, 48, 49, 52
отмель	14, 33, 52, 56
Ломоносовский, канал	49, 52
створ светящих знаков	49
Ломоносовский-Входной, светящий знак	49
Ломоносовского канала, светящий знак	49
ЛЭС, набережная	24

М

Макарова Набережной, причал	25
-----------------------------------	----

Малая Нева, река.....	8, 16, 17, 22, 24, 25, 26, 73
Малая Невка, река	8, 16, 17, 21, 26, 27, 74
Малой Невки, фарватер.....	21, 26
Малоневский, створ знаков	22, 23
Малый Гутуевский, ковш.....	30, 31, 32, 33
Малый Кронштадтский, рейд.....	13, 33, 34, 49, 51, 57, 61
Мартышкино, поселок.....	14, 43, 48
Матисов, канал	43
остров.....	18, 32
«Меньшиков», батарея (форт).....	57, 61
«Милютин», форт	54, 55
«Моби-Дик», причалы контейнерного комплекса	58
Мойка, река.....	17, 18, 32
«Молния», яхт-клуб	20
Морского канала, ковш	35, 45
«Морской фасад», район строительства	21, 23, 24, 28, 39

Н

Наличной улицы, причал.....	24
Нева, река	7, 13, 14, 16, 18, 24
«Нева», яхт-клуб	20, 21
«Невка», яхт-клуб.....	20
Невская, губа	7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 22, 28, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 51, 56, 57, 66, 74, 77
Невские, ворота	28, 30, 32, 33, 36, 37, 73
Невских ворот-Восточный, светящий знак.....	32, 37
Невских ворот-Западный, светящий знак.....	32, 37
«Нептун», яхт-клуб (поселок Мартышкино).....	48
Нефтяная, гавань	36, 43
пристань.....	36
Нефтяной, пирс	36
Нефтяной-Восточный, светящий знак	36
Нефтяного пирса, светящий знак.....	36
НИИ «Гидроприбор», причал	25, 26
НИИ Лесосплава, причал	27
Новая, гавань (Ломоносовская гавань).....	48, 49, 50
Новая Канонерская, гавань	30, 31, 32, 37
Новоадмиралтейский, канал.....	17, 32
остров	32

О

ОВС ВМФ, причал.....	27
«Остров Вольный», стоянка катеров.....	24
Ольгин, канал.....	56
Ольгино, поселок	14, 40
Ореховый, остров	16

П

Парадная, гавань (Речной яхт-клуб)	26, 27
Пассажирская, гавань (порт Кронштадт)	42, 51, 63, 64
гавань (порт Ломоносов)	48, 49, 50
пристань (порт Кронштадт)	62
Пассажирский, бассейн	29, 30, 31, 33, 37
порт	21, 28
причал	31, 33
Пассажирского бассейна, маяк.....	31
Пассажирского порта, светящие знаки.....	28
Переходной, створ светящих знаков	57
Петровская, отмель	22, 26, 28
Петровский, канал	15, 18, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 30, 33, 39, 42, 46, 47, 74
остров	17, 19, 27, 28, 73
Петровского дока, канал.....	61, 62
Петровского канала, створ светящих знаков.....	22
Петроградский, остров.....	16, 17, 21
Петродворец (Петергоф), город	14, 24, 43, 46, 65
Петродворцовая, гавань	14, 46, 47, 48
Петродворцовый, створ светящих знаков	47
Петродворцовый-Восточный, створ светящих знаков.....	47
«Подводречстрой», причалы	26
Подходного канала, створ светящих знаков	28
Подходный, канал (гавань Стрельна)	33, 46
(Пассажирский порт)	21, 28
Пороховой склад.....	64
Почтовые, ворота	62
Причальный, светящий знак	46
Пряжка, река.....	18, 32
Путиловская, дамба	35

Р

Рабочая, гавань (Речной яхт-клуб).....	22, 24
Раздельная, дамба.....	34, 36
Ремонтно-эксплуатационной базы (РЭБ), причалы	24, 25
Речной (Центральный), яхт-клуб	22, 24, 26, 27
Рыбколхоза им. Ленина, гавань	46

С

С-1, судопропускное сооружение	13, 51, 56, 57, 66
С-2, судопропускное сооружение	51, 65, 66, 68
Санкт-Петербург (Ленинград), город	8, 14, 24, 61, 62
морской порт	9, 15, 29, 32, 33, 34, 43, 73, 75
Санкт-Петербург – Кронштадт, фарватер (№10а).....	42
Санкт-Петербургская (Ленинградская, Летняя), пристань	42, 63

Санкт-Петербургский (Ленинградский) Морской, канал	7, 14, 15, 18, 21, 28, 31, 32, 33 , 34, 35, 36, 37, 40, 43, 45, 47, 49, 50, 51, 56, 57, 65, 75
Санкт-Петербургского Морского канала, створ маяков	33 , 34
Санкт-Петербургского Морского канала-Встречный, створ светящихся знаков	34
Санкт-Петербургской (Ленинградской) пристани, створ светящихся знаков	63, 64
Святки, мыс	16
Северная, дамба комплекса защитных сооружений	65, 66
дамба Морского канала	35, 36, 47
Северная Лахтинская, отмель	39
Северной дамбы, светящийся знак	36
Северный, фарватер (Петродворцовая гавань)	46, 47 , 48
Северный 4-й, знак	65 , 68
Северный Кронштадтский, фарватер	7, 15, 33, 34, 35, 42, 51, 65 , 66, 68
Серный, остров	17, 26
Сидоровский, канал	50
Сидоровского канала, светящийся знак	50
створ светящихся знаков	50
Синефлагская, мель	30, 31, 37
Сквозные, ворота	62
Смоленка, река	17, 21, 25, 28
Собакина, отмель	18 , 39
Спасательной станции Крестовского острова, гавань	26
Спецтранса, гавань	25
Средней гавани, створ светящихся знаков	57
Средние, ворота	62
Средняя, гавань	51, 52, 56, 61, 62
Средняя Невка, река	8, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 74
Стадиона им. Кирова, причал	26
Стрелка, мыс (Васильевский остров)	17
мыс (Елагин остров)	17, 19, 20
река	45, 46
Стрельна, гавань	14, 21, 46
поселок	14, 43, 45 , 46
створ светящихся знаков	46
Т	
Таможенная, набережная	32
Трамбецкий острова, отмель	22
Транзитная гавань (Ломоносовская гавань)	48
Троицкий (Кировский), мост	18
Тучков, мост	8, 17, 24, 25 , 73
У	
Угольная, гавань (порт Кронштадт)	51, 62, 63
гавань (порт СПб)	33
Угольный, мол	36

Ф

Финский, залив	7, 10, 11, 12, 13, 16, 56
Фонтанка, река	17, 18, 32
Форт № 1 Южный	52, 53
Форт № 2 Южный «Дзичканец»	52, 54
Форт № 3 Южный «Милютин»	54 , 55
Форт № 3 Северный	67, 68
Форт № 4 Северный «Зверев»	67, 68 , 69
Форт № 5 Северный	67, 70
Форт № 6 Северный	67, 71
Форт № 7 Северный	66, 67, 71, 72

Ц

Центральный (Речной), яхт-клуб	27
--------------------------------------	----

Ш

Шлиссельбург, город	16
Шлюпочная ВМФ, гавань	64
Шлюпочный, канал (порт Кронштадт)	62
Шлюпочный, канал (Ломоносовская гавань)	48

Ю

Юго-западных очистных сооружений, гавань	44 , 45
Южная, дамба комплекса защитных сооружений	56
дамба Морского канала	35, 36, 45
Южной дамбы, светящийся знак	36 , 44
Южная Лахтинская, отмель	36 , 45
7-го Северного форта, створ светящихся знаков	66

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
----------------	---

ОБЩИЙ ОБЗОР

Навигационно-гидрографический очерк	5
Гидрометеорологический очерк	8

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

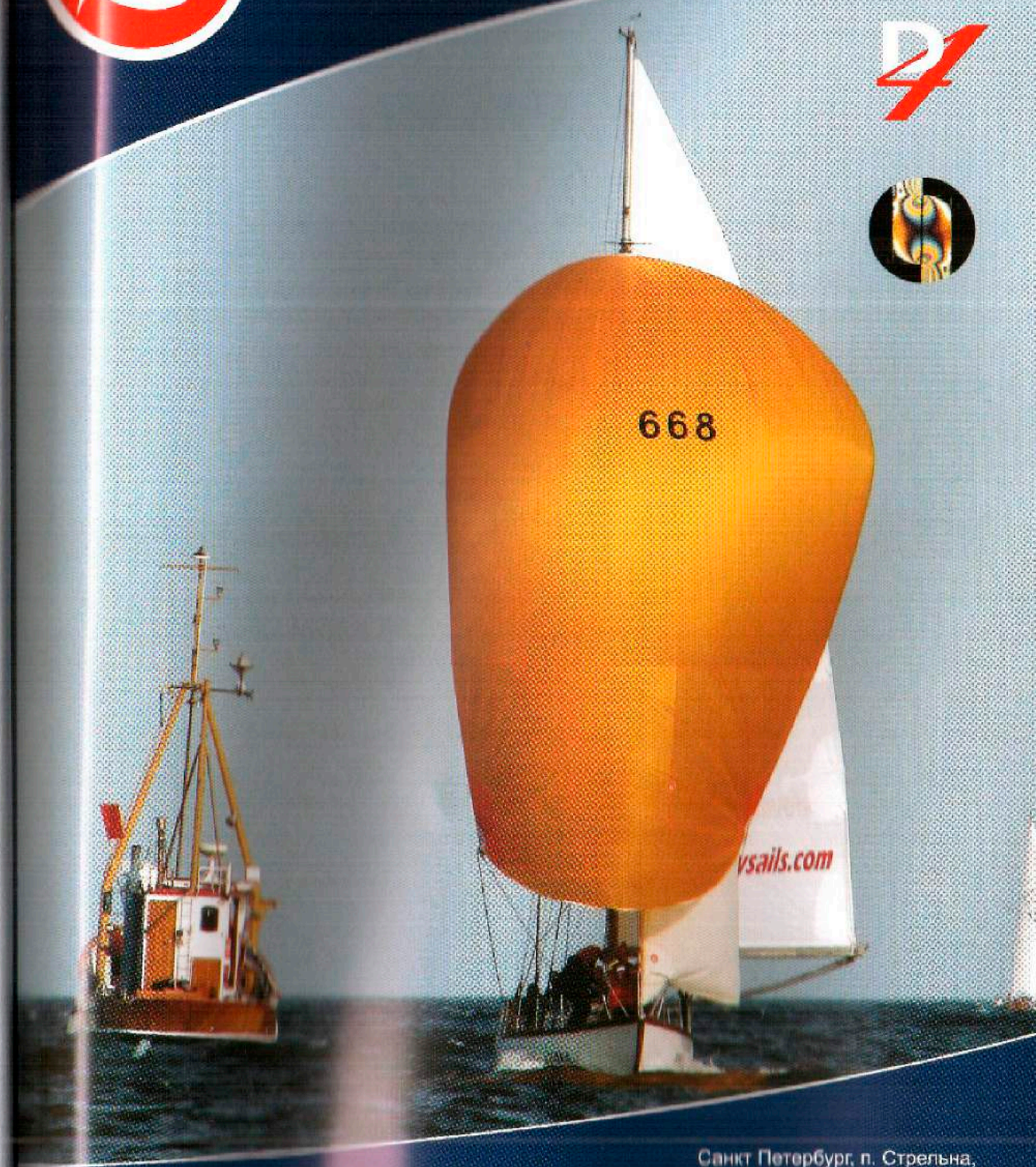
Глава 1. Устье реки Нева	14
Глава 2. Северный берег Невской губы	38
Глава 3. Южный берег Невской губы	43
Глава 4. Восточная часть острова Котлин с подходами	51

ПРИЛОЖЕНИЯ

Выдержки из Обязательных постановления ФГУ «АМП «БПСБ»»	73
Районы якорных стоянок в Невской губе	77
Перечень морских навигационных карт, руководств и пособий, охватывающих район Невской губы	78
Алфавитный указатель	80



Паруса любой сложности для гоночных
и крейсерских яхт, катамаранов и буеров.
Самые передовые технологии.



Парусная мастерская Коновалова

Санкт Петербург, п. Стрельна,
Пристанская 25
тел/факс (812) 421-1167
электронпочта: artmarine@mail.ru
www.konovalovsails.com