

Владимир Колесников

Лоция Невской губы

Издание третье, переработанное и дополненное



BOAT.UCOZ.RU
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
2018

В основу данного издания положены: изданная в 2012 году в издательстве «Boatdrive» Лоция Невской губы В.Колесникова под редакцией А.Лившица, а также изданная в 2009 и в 2011 годах в яхт-клубе «Балтиец» книга «Невская губа. Лоцийные сведения» В.Колесникова. Также в настоящем издании использованы некоторые данные из официальных изданий ГУНиО МО РФ «Лоция Балтийского моря», «Огни и знаки Балтийского моря» и «Обязательных постановлений Администрации морского порта «Большой порт Санкт-Петербург». В новом издании учтены произошедшие за истекшее время гидрологические и гидрографические изменения, а также замечания и пожелания пользователей предыдущих изданий. Автор выражает признательность друзьям и коллегам, оказавшим помощь в издании лоции, предоставившим дополнительные материалы, и просто выразившим свои пожелания относительно данного издания.

Оформление и дизайн – Дмитрий Чернышов

Авторы «Лоции Невской губы» (для судоводителей маломерного флота), по своей инициативе проделали огромный, и, главное, нужный труд. Предлагаемая лоция, хотя и несвободна от некоторых недостатков, которые можно будет исправить в последующих изданиях, так как навигационно-гидрографическое обеспечение – дело живое, требующее постоянного сбора, накопления и обмена информации с учетом непрерывно меняющейся обстановки.

Создание специальной литературы для судоводителей маломерных судов, коей является данная лоция – дело необходимое, полезное, и заслуживает всяческой поддержки.

**В.Н.Шармай, капитан 1 ранга запаса,
начальник Гидрографической службы Ленинградской
военно-морской базы в 1991-2006 годах.**

Эта книга – исключительное 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 не издавалось 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 необходимых для безопасности плавания данных. Например, «народные» створы входных фарватеров фортов.

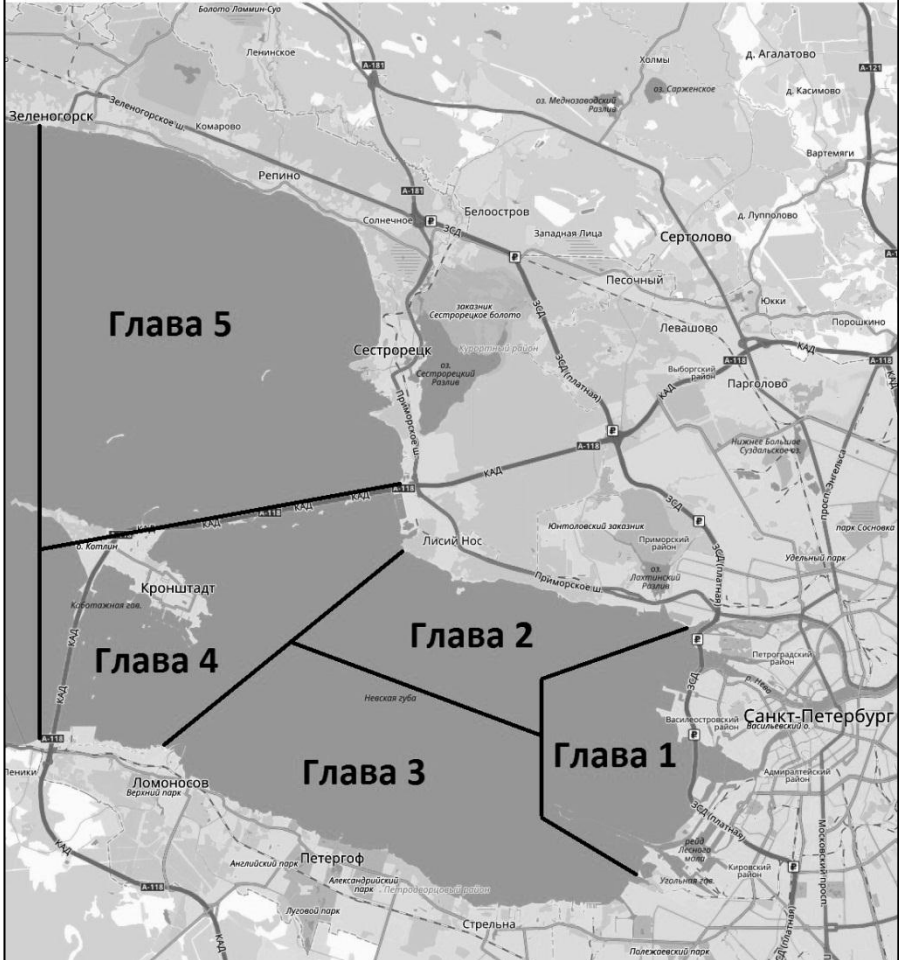
На катерах и яхтах с каждым годом начинает плавать все больше людей, не имеющих опыта и специальных знаний. Им тяже-

ло работать с профессиональной литературой, а зачастую эту литературу не просто и приобрести. В этой же книге собрана информация интересная и нужная именно для маломерных судов.

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.***

СХЕМА ОПИСЫВАЕМОГО РАЙОНА



ВВЕДЕНИЕ

Лоция Невской губы предназначена, в первую очередь, для 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 по Невской губе. Лоция может служить как в качестве учебного пособия, так и в качестве руководства для плавания.

При плавании в описываемом районе необходимо учитывать следующие обстоятельства: за последние годы произошли значительные изменения в навигационно-географических 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. 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.

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.

Учитывая вышеизложенное, а также особенности судовождения на малых судах, структура навигационного описания в настоящей лоции несколько отличается от принятого в официальных руководствах

для плавания. В частности, сведения, представленные на навигационных картах и изложенные в других пособиях (внешний вид СНО, характеристики огней, 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 маломерных судов не имеют возможности вести систематическую корректуру карт и пособий и принимать по радио навигационные предупреждения. В связи с этим, составители обращают особое внимание:

- на необходимость строго следовать рекомендациям хорошей морской практики при плавании в мелководных или малообследованных районах, а также в районах интенсивного 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.

Названия всех каналов и фарватеров, подробно описанных в лоции, выделены в тексте **жирным шрифтом**.

В текст лоции включены (курсивом) краткие исторические справки, касающиеся описываемых объектов и их названий.

Общие замечания

Расстояния выражены в морских милях, кабельтовых или метрах.

Высоты естественных объектов даны от среднего многолетнего уровня моря.

Высоты сооружений указаны от основания; если высота сооружения дается от уровня моря, то это оговаривается.

Глубины даны от среднего многолетнего уровня моря (часто называемым нулем Кронштадтского футштока), который на картах района принят за нуль глубин.

Направления даны истинные в градусах или румбах.

Сектора освещения. Направления границ секторов освещения в градусах даны от источника света и отсчитываются по часовой стрелке.

Направления створов даны двойные: первое направление дано с берега (от заднего знака к переднему), второе – с моря.

Характеристика огней СНО дается в соответствии с условными обозначениями на морских навигационных картах.

Дальность видимости огней указана, как это принято на навигационных картах, меньшая из двух:

- стандартная – оптическая дальность видимости для данной силы света при коэффициенте прозрачности атмосферы 0,8, или
- географическая, вычисленная для высоты глаза наблюдателя 5 м над уровнем моря.

Координаты пунктов даны приближенные. Координаты, приведенные в скобках, всегда относятся к объекту, после которого они помещены.

Время указано московское.

Названия географических объектов даны в транскрипции ГУНиО МО. (После названий в скобках, курсивом могут быть даны сведения о других названиях объекта.)

Общий обзор

НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКИЙ ОЧЕРК

Общие сведения. Настоящая лоция содержит описание Невской губы – акватории восточной части Финского залива, которая заключена между дельтой реки Нева, впадающей 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) фактически отделяют Невскую губу от восточной части Финского залива. Длина Невской губы с востока на запад около 14 миль. Ширина около 7 миль. Также в новое издание добавлено описание участка восточной части Финского залива восточнее меридиана $29^{\circ}42'E$ (меридиан города Зеленогорск).

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

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;

Глава 5 – Восточная часть Финского залива до меридиана г. Зеленогорск.

Берега, остова и проливы, глубины, рельеф дна и грунт. Невская губа сформировалась 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 отмели, являющиеся продолжением крайних островов невской дельты, и мели, представляющие собой, как бы, острова, скрытые небольшим слоем воды. Острова сосредоточены в устье Невы и в районе острова Котлин. В проливах между некоторыми островами проходят судоходные фарватеры. В восточной части Финского

залива, включенной в описание, естественные глубины несколько выше, и могут достигать 14 метров.

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**, который идет через судопропускное сооружение С-1 в южной дамбе и, в свою очередь, является 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 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:

- Морской канал;
- Петровский канал;
- фарватер Пассажирского порта (Подходной канал);
- Корабельный канал;
- Лахтинский канал;
- Фарватер Малой Невки;
- Стрельнинский фарватер;
- Фарватер Санкт-Петербург-Кронштадт (10а);
- Восточный (Петродворцовый) фарватер;
- Ломоносовский канал;
- Кронштадтский корабельный фарватер;
- Бронка канал;
- Подходной канал ММПК Бронка;

- Канал Базы Литке;
- Северный Кронштадтский фарватер;
- Сестрорецкий фарватер;
- Елагинский фарватер;
- Северный (Петродворцовый) фарватер;
- Сидоровский канал;
- некоторые другие.

Описаны также разнообразные местные проходы, о которых говорится в описании подходов к различным пунктам.

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

Особые физико-географические явления. К особым физико-географическим явлениям в данном районе можно отнести часто наблюдаемые явления рефракции, при которой предметы могут открываться с расстояния, вдвое превышающего нормальное. В мае-июле в описываемом районе наблюдаются белые ночи.

Средства навигационного оборудования (СНО). Плавание в описываемом районе в любое время обеспечивается береговыми и плавучими СНО. ППЗ в зимнее время, в зависимости от ледовой обстановки, частично снимаются или заменяются сигарообразными зимними буюми.

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. Сроки постановки ограждения и замены зимних ППЗ на летние могут не соблюдаться, а светящиеся знаки и буй могут не гореть (особенно в летнее время). Характеристики огней могут отличаться от штатных (приведенных в руководствах и показанных на картах). Часть ППЗ может иметь поврежденную (нештатную) окраску, а топовые фигуры на буюх и вехах могут отсутствовать. Судоводителю не следует чрезмерно доверять положению ППЗ,

так как они могут быть смещены со штатных мест под воздействием ветра, волнения, льда и других причин. Опасность для плавания могут представлять старые полузатопленные буи, находящиеся не на штатных местах или дрейфующие.

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). Сведения об изменении средств навигационного оборудования публикуются в Известиях Мореплавателям.

Режим плавания. В описываемом районе 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).

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 БП СПб). Обязательные постановления распространяются на суда всех флагов и ведомств. Выдержки из них, с описанием границ акватории порта и прилежащих вод, а также 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 Ленинградского 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 запретные для плавания. Постановка на якорь маломерных судов, не имеющих специального разрешения, в районе якорных стоянок запрещена.

Постановка на якорь маломерных судов возможна на таком расстоянии от кромок фарватеров, каналов и рейдов, которое обеспечивает безопасность стоянки при развитии волны, создаваемой проходящими судами, и не создает помехи проходящим или стоящим судам (Соответствующее распоряжение капитана порта приведено в Приложении к настоящей Лоции).

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 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 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.

Облачность и осадки. Средняя месячная облачность в описываемом районе в течение года изменяется от 5 до 9 баллов.

Годовое число пасмурных дней (облачность 8–10 баллов) составляет в среднем 176.

Число ясных дней составляет в среднем 21.

Весной и летом чаще всего отмечаются кучевые и кучево-дождевые облака, а осенью и зимой – слоисто-кучевые и дождевые. Если формирование облачности происходит в прибрежной зоне, то она может значительно изменяться в течение дня.

Максимальное суточное количество осадков - 76 мм - наблюдается в августе.

Местные признаки погоды. Наиболее характерны следующие признаки изменения погоды:

1. Падение атмосферного давления на 3–4 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.

Смерчи редко наблюдаются в описываемом районе. Последний раз смерч над Невской губой был официально зафиксирован в августе 1982 г., однако наблюдались они и позднее. Скорость перемещения смерча в среднем 10 м/с. Скорость ветра в смерче достигает 50 – 100 м/с. Вращательное движение в нем может происходить как по часовой стрелке, так и против нее. Продолжительность существования смерча от нескольких минут до нескольких десятков минут. Наиболее вероятны смерчи в теплое время года и теплое время суток, но их появление не исключено в любой месяц и в любое время.

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, резко 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.

Неблагоприятное наложение нагонных, сейшевых, сезонных и других, обусловленных взаимодействием атмосферных явлений с акваторией Финского залива процессов, сущность которых окончатель-

но не установлена, вызывает аномальные повышения уровня воды в Невской губе и, особенно, в устье реки Нева с катастрофическими последствиями – *наводнения*.

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 Финского 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.

Прозрачность и цвет воды изменяются в зависимости от атмосферных условий, от наличия различных загрязнений в речном стоке. Условная прозрачность воды в Невской губе 1–3 м. Обычный цвет воды - коричневато-желтый.

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.

Водоросли. В описываемом районе встречаются фукусовые водоросли.

Обрастание морскими организмами подводной части судов возможно в описываемом районе весной и летом.

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.

Представление о сроках освобождения ото льда, по данным многолетних наблюдений, дает таблица:

Пункты	Многолетние сроки очищения ото льда		
	Средний	Ранний	Поздний
Ленинградский порт	27.04	04.04	19.05
Ломоносов	28.04	05.04	17.05
Кронштадт	03.05	05.04	25.05
Лисий Нос	30.04	13.04	17.05
Маяк Толбухин	04.05	07.04	25.05
Маяк Шепелевский	03.05	12.04	16.05

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 отмелье, 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.

Комплекс сооружений Западного скоростного диаметра (ЗСД) тянется от северного берега Невской губы в районе Старой Деревни, и пересекает устья рек Большая Невка (Елагинский фарватер), Малая Нева (Петровский канал), Большая Нева (Корабельный фарватер) и **Санкт-Петербургский морской канал** в районе причала №23. Сооружения ЗСД фактически отделяют Невскую губу от рукавов реки Нева.

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 города 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. Вблизи поселка Бронка ведется строительство морского многофункционального терминала «Бронка».

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. На северном берегу Финского залива до меридиана $29^{\circ}42'E$ расположены города Сестрорецк и Зеленогорск и небольшие курортные поселки (Солнечное, Репино, Комарово и пр.).

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 миле 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 береговыми 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 молодых 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.

Г л а в а 1

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).

Берега Невы крутые, местами обрывистые, они постепенно повышаются по мере продвижения вверх по реке. Средняя высота берегов 6-9 м.

Левый берег Невы почти на всем протяжении и правый берег от устья до Ивановских порогов плотно застроены. При своем впадении в Финский залив река Нева разветвляется на несколько рукавов, образуя обширную дельту, насчитывающую до 42 островов. Все острова Невской дельты плоские, низкие; высоты их преимущественно от 2 до 3 м; самая высокая точка Васильевского острова имеет отметку 4 м от проектного уровня воды. Берега дельты низкие, на большом протяжении они укреплены набережными.

Русло Невы устойчивое и малоизвилистое. Река имеет три крутых изгиба: выше Литейного моста (1 380,0 - 1 376,0 км), в Кривом колене (1 361,0 – 1 358,0 км) и в районе Ивановских порогов (1 347,0 – 1 343,0 км). Общее падение Невы от истока до устья составляет 4,47 м; среднее падение 7 см/км.

Глубины на судовом ходу, в среднем, 8–12 м. Наименьшие глубины, равные гарантированной глубине 4 м, находятся на Кошкинском фарватере, выводящем судовой ход в Ладожское озеро.

Опасностей в реке сравнительно немного. Они представляют собой каменистые или гравийные отмели, мели и луды; наиболее стеснен опасностями судовой ход в районе Ивановских порогов и в истоке Невы.

Грунт в устье преимущественно глинистый. На участках судового хода, где глубины составляют 4–5 м, грунт – глина с камнем. Для Невы характерны малая заносимость и стабильность ее судового хода.

Река Нева является важным звеном Единой глубоководной системы Европейской части страны и, в частности, Волго-Балтийского и Беломорско-Балтийского водных путей.

Колебания уровня. По режиму уровней Неву разделяют на две части: нижнюю - от устья до Ивановских порогов, где определяющим является влияние Финского залива, и верхнюю - от Ивановских порогов до истока, где заметно влияние Ладожского озера. Существенное влияние на уровень воды в реке оказывают ветры. Повышение уровня (нагон) в устье Невы, при сильных западных и юго-западных ветрах, обычно сопровождается понижением (сгоном) в истоке, а при восточных ветрах уровень в верхней части Невы повышается, а в нижней понижается.

При неблагоприятном сочетании нагонных, сейшевых, сезонных и других процессов в восточной части Финского залива, сущность которого окончательно не установлена, в устье реки Нева происходят (обычно осенью) аномальные повышения уровня - 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.

Течения. На судовом ходу при средних уровнях в истоке и устье скорость собственного течения реки колеблется в пределах 3-5 км/ч (1,6-2,7 уз). Наибольшая скорость течения наблюдается на Ивановских порогах и в истоке Невы (на Кошкинском фарватере); при высоком уровне скорость течения достигает 12 км/ч (6,5 уз) на порогах и 9-11 км/ч (5-6 уз) в истоке. При северо-восточных и восточных ветрах скорость течения возрастает, а при юго-западных и западных - уменьшается.

Под мостами, вследствие стеснения потока опорами, скорость

течения больше, чем выше и ниже моста. В изгибах реки, а также около некоторых мостов наблюдаются свальные течения; местами около берегов наблюдаются суводи.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

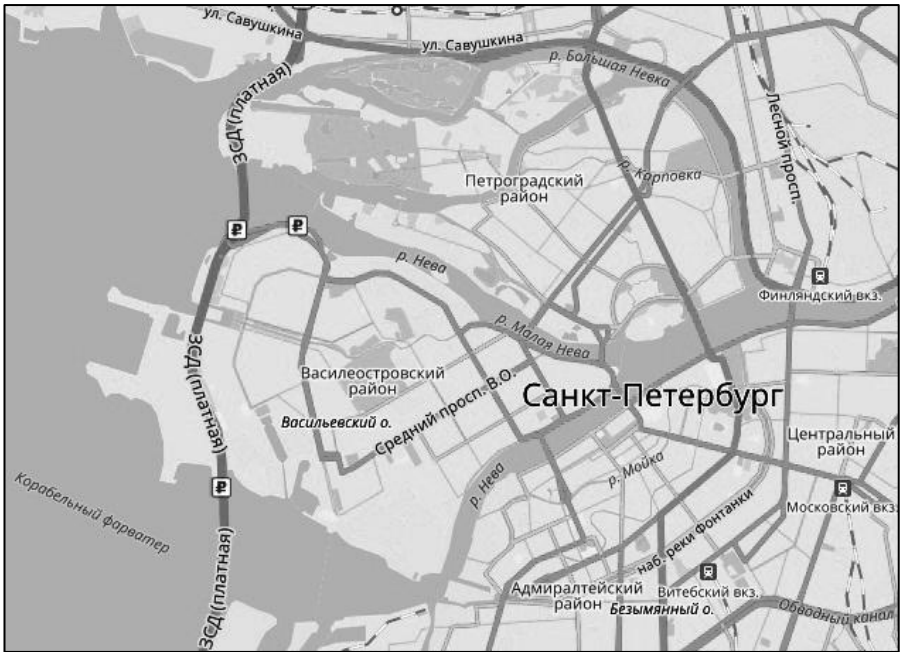
По распространенному мнению название Нева происходит от финского слова означающего «болото, топь», а может и от другого слова, обозначающего «море». Возможно также происхождение от шведского слова Ню – «новая».

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.

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 Елагиным 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 Невкой.

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).

В точке разделения судового хода установлен светящийся разделительный буй. 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. Обширная отмель, расположенная выше Ушаковского моста, обозначена буюм с правой стороны. У западной оконечности Елагина острова – мыса



Дельта реки Невы

Стрелка, Большая Невка сливается со Средней Невкой (1 390 км). Их общее русло впадает в Невскую губу между Крестовским островом и северным берегом губы.

Через Большую Невку на северный берег перекинuty мосты (сверху вниз):

- Сампсониевский с Петроградского острова (высота наведенного разводного пролета – 5,5 м, спускового и взводного – 4,8 м);
- Гренадерский с Аптекарского острова (высота наведенного разводного пролета 6,6 м, спускового и взводного пролетов – 5,6 м);
- Кантемировский с Аптекарского острова (высота наведенного разводного пролета 12,1 м, спускового и взводного пролетов 12,2 м);
- Ушаковский (*Строгановский*) с Каменного острова (высота наведенного разводного пролета 5,7 м, спускового и взводного – 5 м);

- Третий Елагин с Елагина острова (высота единственного судоходного пролета – 4,2 м).

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.

Через Среднюю Невку перекинуты мосты:

- Первый Елагин (высота наведенного разводного пролета 4,5 м, спускового и взводного пролетов – 3,6 м) между Каменным и Елагиным островами;
- Второй Елагин (высота наведенного разводного пролета 4,2 метра, спускового и взводного пролетов – 3,8 метра) между Крестовским и Елагиным островами.

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.

Через Малую Невку перекинуты мосты:

- Каменноостровский между Каменным и Аптекарским островами, (высота наведенного разводного пролета – 5,4 м, спускового и взводного – 4,8 м);
- Крестовский между Крестовским и Петроградским островами (высота наведенного разводного пролета 5,6 м, спускового и взводного 4,6 м);
- Лазаревский между Крестовским и Петроградским островами (высота единственного неразводного пролета – 4,5 м);
- Большой Петровский мост между Крестовским и Петровским островами (высота спускового и взводного пролета – 4,8 метра, разводной пролет отсутствует).

Выше Большого Петровского моста судовой ход разделяется на

два, омывая низкий остров, лежащий под опорами моста. Одна из них расположена непосредственно на этом островке, подход к которому возможен для судов с осадкой не более 1 метра через протоку, пересекающую островок поперек выше моста.

Река Малая Невка является спортивным заповедником. На ее берегах расположено несколько гребных и водноспортивных баз. Знаки «движение мелких плавсредств запрещено» показывают границы заповедника, и расположены выше Каменноостровского моста на левом берегу, в устье реки Ждановка на Леонтьевском мысу и в истоке реки Крестовка. Фактически движение маломерных судов запрещено от Каменноостровского до Большого Крестовского мостов, а также на всем протяжении реки Крестовка и в устье реки Карповка.

Малая Нева, являющаяся вторым по величине рукавом Невы, отделяется вправо от реки Большая Нева перед восточным мысом Васильевского острова - стрелкой. В точке ответвления судового хода установлен светящийся разделительный буй, а также два кромочных буя – правой и левой стороны. Судовой ход Малой Невы 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 Невкой. Их общее русло впадает в Невскую губу между Крестовским островом и островом Декабристов. В 2 милях от устья реки расположен остров Серный. Расхождение и обгон судов на участке судоходной части реки от восточной до западной оконечностей острова Серный запрещены, движение на указанном участке – одностороннее, преимуществом прохода пользуются суда, идущие сверху.

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;
- Бетанкура (Серный), 1 385,7 км; неразводной. Проходной высотный габарит 14 м на ширине 75 м.

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.

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.

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), высотное здание «Лахта-центр» на западном берегу Лахтинской гавани (59°59'N 30°10'E), а также много других высоких зданий и церквей города.

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**.

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.

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' Е. 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

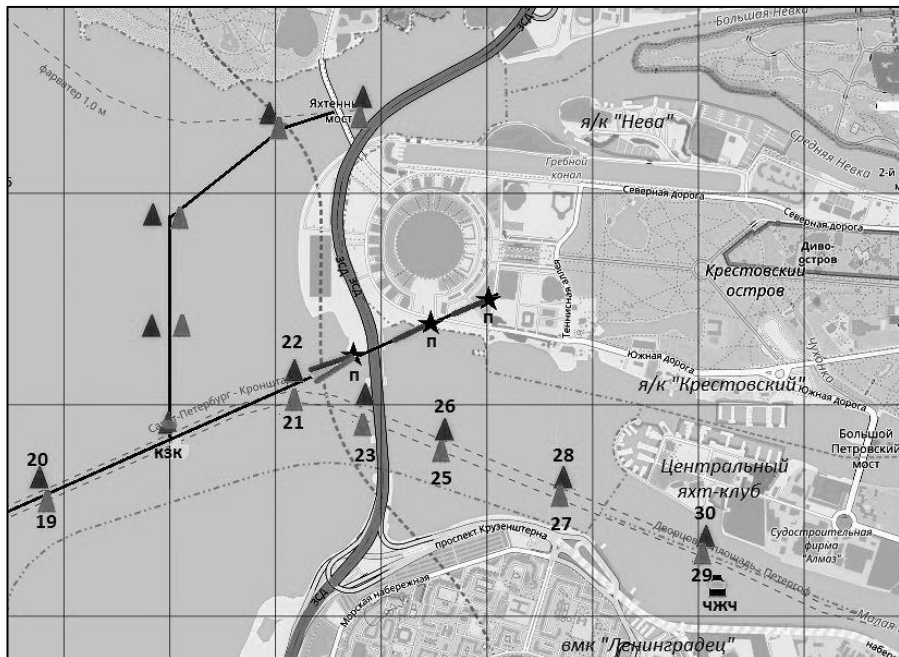
реки Средняя Невка между Крестовским островом и западной оконечностью Елагина острова (мысом Стрелка). Стрелка облицована гранитом и приметна. Возле нее наблюдается наибольшая скорость течения на фарватере. На расстоянии от 1 до 3,5 кбт к W от оконечности Стрелки через фарватер проходят подводные кабели (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 фарватером. 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 30-50м. 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 своё 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.

Комплекс сооружений ЗСД пересекает Елагинский фарватер несколько выше меридиана западной оконечности Крестовского острова – у последней пары буев. Здесь же, параллельно сооружениям Западного скоростного диаметра, фарватер пересекает пешеходный **Яхтенный мост**. Проходная высота под пролетами мостов по оси фарватера – 16 метров.



Подход к устьям рек Малая Невка и Большая Невка

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 2м.

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 Морского 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 берегов 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 бонов и яхт в этом районе в дно реки вбиты кусты сваи.

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.

Подводный кабельный переход расположен в 100м. ниже Второго Елагина моста.

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 ковшем 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 дан-

ным официального промера 1987 г. глубина по оси канала 2,5–3 м. Однако и впоследствии в канале проводились дноуглубительные работы. Берега канала отмелы, 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. В настоящее время через проход ведется строительство моста, высота которого составит около 3,5 метров. 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 около 2,5 м.

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» расположены с северной стороны полуострова Безымянный и у левого берега Средней Невки. У причалов имеется плавучая заправочная станция. Вход в гавань сужен илистой отмелью, отходящей от северного берега острова Бычий. 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. По берегам острова Бычий и ограждающей Гребной канал дамбы в настоящее время ведется строительство набережных.

Крестовская отмель простирается на 1,5 мили к западу от Крестовского острова. Ее ширина 5–6 кбт. При низком уровне воды значительные части отмели осыхают. На отмели находятся несколько подводных препятствий, севшие на мель буи, затонувшие пни и деревья. В настоящее время значительная часть Крестовской отмели засыпана в связи со строительством ЗСД.

Петровский канал ведет из Невской губы в устье реки Малая Нева, 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.



Передний знак створа Петровского канала

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 буйами №№ 34 и 36, где выставляется буй «основной фарватер справа» без номера. От первого колена канала у буйа № 5 ответвляется подходной канал гавани Стрельна, у а буйа № 7 – Корабельный канал; между буйами №№ 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 буюв №№ 21 и 22, ответвляется фарватер, ведущий в устье реки Малая Невка, впадающей в губу между Петровским и Крестовским островами.

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 буюв №№ 9 и 10 длиной 5,3 мили имеет ширину 140 м, наименьшая глубина 10,9 м (2008г.). До поворота на второе колено канал длиной 2,2 мили имеет ширину 80 м, протрален на 4 м (1989г.)

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. 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° - 65,5°. Огни светят по направлению створа.

Светящий знак Крестовского острова расположен на линии створа маяков Крестовского острова у самого уреза воды, и представляет собой белую круглую башню с красной вертикальной полосой. Огонь светящего знака постоянный, секторный. Белый сектор ведет по оси Петровского канала, красный сектор обозначает левую, а зеленый – правую кромки Петровского канала.

Створ светящих 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. Огни знаков Кр Изо бс 8М. Огни светят по направлению створа.



Свещающий знак Крестовского острова

Второе колено Петровского фарватера от поворота (буи №№ 21 и 22) до буйев №№ 29 и 30, выставляемых напротив Рабочей гавани Центрального яхт клуба, длиной 1 миля имеет ширину 80 м, протралено на 4 м (1989г.), ведет в устье реки Малая Нева. Направление оси канала $292^{\circ} - 112^{\circ}$ (до буйев №№ 27 и 28). Между буйами №№ 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 буйа № 29. Высота бе-

тонных 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 1м.

Комплекс сооружений Западного скоростного диаметра пересекает второе колено Петровского канала западне буев №23 и №24. Проходная высота пролета моста – 25 метров. На мосту установлены знаки, расцветка которых соответствует расцветке и форме топовых фигур осевого знака – над осью фарватера, и знаков правой и левой стороны – над бровками соответственно.

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 фарватеру 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 фарватера. Ширина отмели около 2 кбт, глубины над ней около 1,5 м.

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. Дворец находился в центре нынешней Петровской площади.

Отмель острова Декабристов с минимальной глубиной около 1 м выступает на 0,5 мили к W и NW от одноименного острова. Восточ-

ная кромка отмели обозначена светящим буюм 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 буя № 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 Пампунсари, 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. Южнее, в бухте расположен яхт-клуб "Ленинградец". Его гавань отделена от реки молотом, внутри нее имеются плавучие пирсы. На входе в гавань глубина превышает 1,5 м.

Мост транспортной развязки комплекса ЗСД с набережной Макарова строится над входом в гавань яхт-клуба «Ленинградец».

Причал Наличной улицы расположен ниже гавани "Ленинградца", глубины возле него - более 3 м.

Ниже причала Наличной улицы имеется выдающийся далеко от берега пирс с глубиной 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 бывшего Василеостровского грузового района (ВОГР)*. В настоящее время причалы эти перестраиваются и облицовываются под набережную, но часть их все еще используется для отстоя судов.

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 превышают 1м.

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 недействующий слип ЛЭС (Ленинградской экспериментальной судоверфи, *верфи ВЦСПС*). Гавань закрыта от всех ветров. В гавани имеется плавучая заправочная станция, а также подъемный кран грузоподъемностью 8 т. От гавани до причальной стенки Судостроительной фирмы "Алмаз" глубина вдоль набережной ЛЭС около 1м. Банка с глубиной около 1 м. лежит к W от входа в гавань.

Выше по течению все причалы принадлежат различным режимным организациям, (Судостроительная фирма «Алмаз», бывшая ремонтно-эксплуатационная база флота, другие организации), швартовка к ним маломерных судов запрещена.

Бывшая гавань "Спецтранса" вдается в правый берег Малой Невы ниже Петровского стадиона. В настоящее время на берегах гавани ведется строительство жилого комплекса.

Исток реки Ждановка начинается сразу у Тучкова моста. На левом берегу Ждановки расположен стадион "Петровский". Плавание по реке Ждановка возможно для судов с осадкой до 1,5 м и неснижаемым надводным габаритом до 2,6 м.

Мост Бетанкура (Серный) перекинут через русло Малой Невы с острова Серный на остров Петровский в створе Ремесленной улицы. Мост неразводной, проходной надводный габарит его составляет 14 метров, а ширина судового хода под ним составляет 75 метров. Границы судового хода могут обозначаться кромочными буйами внутренних водных путей.

Тучков мост имеет высоту разводного пролета 5,8 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.

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. В настоящее время вдоль всего левого берега ведется строительство набережной, исключение составляет лишь выступ причальной стенки морского завода «Алмаз», расположенный ниже Серного острова.



Тучков мост

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 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 захламлено, и сквозной проход даже небольших судов до устья крайне затруднителен.

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. 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 возле них. В нижней части острова имеется слип.

Фарватер Малой Невки ответвляется от **Петровского фарватера** в месте поворота на второе 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 N от слипа яхт-клуба. Фарватер обставляется несветящими буями №№ 1, 2, 4 правой и левой сторон (ограждают первое колено фарватера общим направлением 90° - 270°) и буюм отдельной опасности (в 1,5 кбт к W от Западной гавани Речного яхт-клуба), 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 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 буюм правой стороны.

Гавань спасательной станции Крестовского острова расположена у правого берега реки Малая Невка в 2,4 кбт к E 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.

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

Причалы яхт-клуба «Крестовский» тянутся вдоль правого берега реки Малая Невка, занимая примерно 1/3 ширины русла. Глубина возле оконечностей причалов составляет не менее 3 м.

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

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Старый Большой Петровский мост, перестроенный в 2010 г., был 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 пополам 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 Невка 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 речкой Керосиновкой, и, частично, по берегу этого канала. Причал является охраняемой территорией. В верхней части 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 территорией Центрального яхт-клуба, имеет глу-

бину 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 гавань* – пять плавучих пирсов для яхт. Ниже последнего пирса находится плавучая заправочная 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 Петровский расположена *Западная гавань* яхт-клуба, окруженная молом с ризалитом на оконечности и имеющая вход со стороны реки Малая Невка. Глубина в гавани – 3,5 м. Гавань укрыта 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 Петровской отмелью западнее мола с ризалитом, и доступен для судов с осадкой до 2,5 м. Приблизительное направление фарватера 0° - 180°. Ориентиром может служить здание 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. В устье реки Смоленка ведутся гидротехнические работы по намыву территории второй очереди «Морского фасада».

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.

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

Створ светящих знаков Подходного канала, 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 $101,2^\circ - 281,2^\circ$. Огни светят по направлению створа.

Следует учитывать, что в соответствии с «Обязательными постановлениями администрации морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» (ФГУ «АМП «БПС/СПб»)), 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.



Створ светящих знаков Подходного канала

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.

Гребной порт или Галерная гавань вдается 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 шпилями, стоящими на оконечностях стенок канала, которые 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 во-

сточной стенки находятся плавучие пирсы. В глубине гавани есть два небольших бассейна, на берегах которых расположен водномоторный 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 буя № 22, и от него непосредственно в канал.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

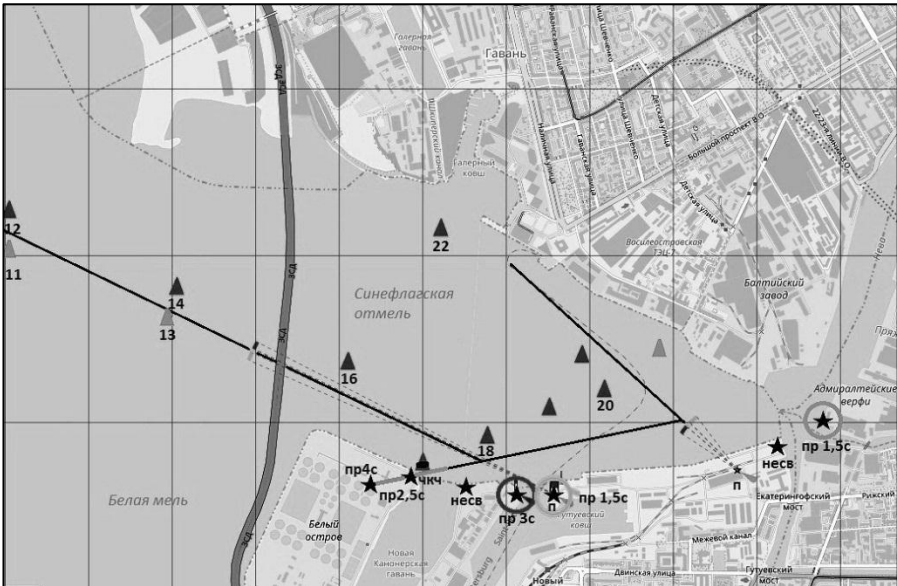
Гавань была построена одновременно с основанием Санкт-Петербурга, изначально имела дерево-земляные берега и использовалась для базирования гребного флота и носила название «Гребной порт». В 1860-х берега гавани были облицованы гранитом. В дальнейшем гавань использовалась как база гидроавиации.

Галерный ковш расположен у юго-западного берега Васильевского острова за узким перешейком к Е 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 задесть за слип, отходящий от берега.



Подход к устью реки Большая Нева

Синефлагская мель лежит посредине устья реки Большая Нева. Она вытянута с востока на запад на 1 милю и имеет ширину до 4 кбт. Суда с осадкой менее 1м. могут пересекать мель параллельно эстакаде ЗСД к востоку от нее, следуя с Корабельного на бывший Галерный фарватер. Глубины на восточной части мели значительно меньше.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

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

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).

Длина Корабельного канала до Невских ворот 4 мили, ширина – 80 м. Канал протрален 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 секторным огнем светящего знака Корабельного канала. 7 пар буюв ограждают бровки канала, светящийся буй левой стороны № 20 ограждает восточную кромку Синевлагской мели, а светящийся буй левой стороны № 22 ограждает северо-западную границу Пассажирского бассейна.

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. Красный и зеленый сектора открываются, соответственно, при выходе за левую или правую бровку канала.

Комплекс сооружений Западного скоростного диаметра пересекает Корабельный фарватер в районе буюв №11 и №12. Проходная высота пролета моста – 35 метров. На мосту установлены знаки, расцветка которых соответствует расцветке и форме топовых фигур осевого знака – над осью фарватера, и знаков правой и левой стороны – над бровками соответственно.

Остров Белый в своей юго-восточной части соединен с Канонерским островом мостом с высотой пролета около 2,5м. 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).

Швартовная 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 буюм северным (59°55,02' N, 30°13,40' E).

Створ светящих 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 Пасажирского 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. Западнее находятся два недействующих знака упраздненного 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).

Новая Канонерская гавань расположена между островом Белый и северно-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 E ограждается светящими буюми правой стороны (№№ 1к, 3к и 5к). В гавани у берега Канонерского острова находятся причалы и доки Канонерского судоремонтного завода. У западного берега гавани, в средней ее части, оборудованы хозпричалы, возле которых обычно базируются осушительные суда.

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.).

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 буйами: светящий буй № 20 левой стороны выставляется у юго-восточной оконечности Синевлажской мели; светящие буи №№ 1, 3 левой стороны и №№ 4, 6 правой стороны ограждают попарно начальное и конечное сечения канала; светящий 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 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.

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, Канонерской гавани являются внутренней акваторией порта и движение по ней судов, не имеющих специального разрешения, категорически запрещено. Маломерные суда могут

швартоваться только в ковше Галерного фарватера, Галерной гавани и к причалу таможенного досмотра.

Причальная стенка Балтийского завода тянется от Пассажирского причала (причала таможни) 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 до одноименного моста и служит для стоянки судов. (Иногда в этом районе патрулируют катера ГИМС). Плавучий причал «Набережная Лейтенанта Шмидта» тянется параллельно набережной на значительное расстояние и используется для стоянки крупных судов. Причал является режимной охраняемой 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 сооружён в 1843—1850 годах по проекту инженера С.В. Кербедза. В сооружении моста участвовал американский инженер 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 Галер-

ного. 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 судостроительный завод.

Невские ворота – выход портовой части Морского канала в устье реки Большая Нева. Светящиеся 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-Петербург.

Причалы Большого 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 Мало-го 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 «БПСПб».

Граница порта приведена в Обязательных постановлениях ФГУ «АМП «БПСПб».

Ледовый режим. Ленинградский морской торговый порт является замерзающим, но навигация здесь зимой не прекращается и поддерживается с помощью ледоколов. Навигация без помощи ледоколов начинается обычно в третьей декаде апреля, а заканчивается в конце ноября.

Подводные кабели проложены во многих местах акватории порта. Места выхода кабеля на берег обозначены знаками с предостерегательными надписями.

Лоцманская служба. Лоцманская проводка судов в Морской порт обязательна и осуществляется круглосуточно. Место встречи лоцманов находится у Санкт-Петербургского приемного светящего буя (60°01,6' N, 29°26,0' E), где лоцманы на лоцманском судне несут непрерывное дежурство.

Спасательная служба. Находящаяся в порту спасательная станция располагает судами, которые используются для оказания помощи при бедствии в районе порта. Координация действия спасательных служб осуществляется Морским спасательным координационным центром (МСКЦ), который расположен в районе причала №41. Связь с МСКЦ «СПб» осуществляется:

- на УКВ, канал 16, позывной «Петербург СКЦ», рабочий канал 71, резервные каналы: 24, 26 и 27;
- 70 (ЦИВ) MMSI 002733700;
- по телефонам: (812) 327- 41-46; 327-41-47; 259-89-95;
- факс: (812) 327-41-46;
- телекс: 121512 RCC.RU;
- телефон INMARSAT MINI M: 761319893;
- E-mail: mrcc@mail.pasp.ru.

Радиолокационный центр управления движением судов (РЦ УДС), также называвшийся Береговая автоматизированная радио-

локационная станция управления движением судов (БАРС УДС), входящий в состав СУДС, расположен на южном берегу Невской губы в 1,4 мили к западу от г. Петродворец. Связь с РЦ УДС по радио на УКВ, каналы вызова 9, 12, 16, позывной «Петербург радио-9», рабочие каналы 12, 73, резервные каналы 13, 67, 30.



Башня РЦ УДС

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 обе-

спечивается створами маяков и светящихся знаков, светящими и несветящими буюми.

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 светящихся буюв № 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 буюв начинается от Приемного бую. Длина открытой части канала 9,6 мили. От левой бровки канала между буюми №№ 26 и 28 ответвляется **Северный Кронштадтский фарватер**, а между буюми №№ 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



Створ маяков Морского канала

и ведет по оси канала как по открытой, так и по защищенной дамбами его части. Передний светящийся знак ($59^{\circ}53,1' \text{ N}$, $30^{\circ}11,2' \text{ E}$) 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 - Зл 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 Зтм 4с 10М.

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

Светящие 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 несветящими северным, восточным и западным буюми.

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 светящих 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 ни 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 светящими 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 (светящие буи №№ 33, 34) и № 230 (светящие буи №№ 29, 30). Районы имеют форму неправильных четырехугольников. Южная граница северного района (№1А) проходит вдоль левой бровки канала от светящего буя № 32 левой стороны до светящего буя специального назначения, выставленного на бровке канала. Северная граница южного района (№1Б) проходит вдоль правой бровки канала между светящими буями № 29 и № 30 левой стороны. Углы и середины границ районов ограждаются светящими 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 расстояние 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.

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 2м. К берегам ковша возможен под-

ход судов с осадкой до 1м. 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 разводимой проходящими судами волны.

Высокая железная свая, имеющая раскраску знака «отдельная опасность», 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 р-не надлежит учитывать возможность наличия выставленных рыболовных сетей.

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

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

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

Светящийся знак Южной дамбы установлен на оконечности юж-

ной защитной дамбы Морского канала.

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



Светящийся знак Южной дамбы

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 2м, идущий через Южную Лахтинскую отмель.

Западный берег острова Канонерский отмел, окаймлен Канонерской отмелью и малопригоден 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.

Светящий знак Нефтяного пирса установлен на оконечности Нефтяного пирса.

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

Светящий 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.

Угольная гавань находится в южной части Морского порта. Она ограничена Угольным молотом, Лесным молотом и Раздельной дамбой.

Светящий знак Угольной гавани установлен с южной стороны входа в Угольную гавань.

Светящий знак причала БСМЗ установлен на участке Лесного мола, который разделяет Большую и Малую Турухтанские гавани.

Большая Турухтанская гавань расположена юго-восточнее Угольной гавани и соединена с ней каналом, идущим вдоль Угольного мола.

Малая Турухтанская гавань, расположенная севернее Большой

Турухтанной гавани, предназначена для выгрузки песка.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Название Турухтанная происходит, предположительно, от построенной на острове в 1720 году Крахмальной мануфактуры, название которой было искажено и постепенно превратилось в слово «турухтанный».

Рейд Лесного мола (59°53' N, 30°13' E) расположен между Лесным молотом, Кривой дамбой и оконечностью Южной дамбы.

Светящийся знак Лесного мола установлен в Северном углу Лесного мола.

Светящийся знак Южной дамбы-Западный (59°53' N, 30°13' E) установлен на юго-западной оконечности Южной дамбы.

Барочный бассейн находится у южного берега острова Гутуевский (59°54' N, 30°14' E). С NW он ограничен Южной дамбой, с SE – дамбой Гребенка, а с SW – Кривой дамбой.

Светящийся знак Южной дамбы-Южный установлен на юго-восточной оконечности Южной дамбы у входа в Барочный бассейн.

Светящийся знак Кривой дамбы установлен на северо-западной оконечности Кривой дамбы.

Восточный бассейн расположен к E от Барочного бассейна. С N он ограничен островом Гутуевский, с E полуостровом Гладкий, а с W – дамбой Гребенка.

Светящийся знак Восточного бассейна-Западный установлен на юго-восточной оконечности дамбы Гребенка у входа в Восточный бассейн.

Светящийся знак Восточного бассейна-Южный установлен на юго-западной оконечности полуострова Гладкий у входа в Восточный бассейн.

Екатерингофский бассейн расположен к S от Восточного бассейна. К нему вдоль Кривой дамбы ведет подходный канал.

Светящий знак Екатерингофского бассейна-Северный установлен на мысу, который отделяет Екатерингофский бассейн от реки Екатерингофки.

Гутуевский ковш находится у северо-западного берега острова Гутуевский. В районе Невских ворот он соединяется с Морским каналом.

Светящий 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.

Светящий 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.

Г л а в а 2

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 отмельный. 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 гидроперегрузателей 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. В настоящее время на территории складов песка, расположенных на берегу, производится крупное строительство комплекса зданий «Лахта-центр», и причалы гидроперегрузателей 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.

Протока в озеро Лахтинский разлив, 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 Лахтински-

ми 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 протоки, затем резко перейти к южному берегу и следовать вдоль него до мостов. Мосты следует проходить по середине, 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.

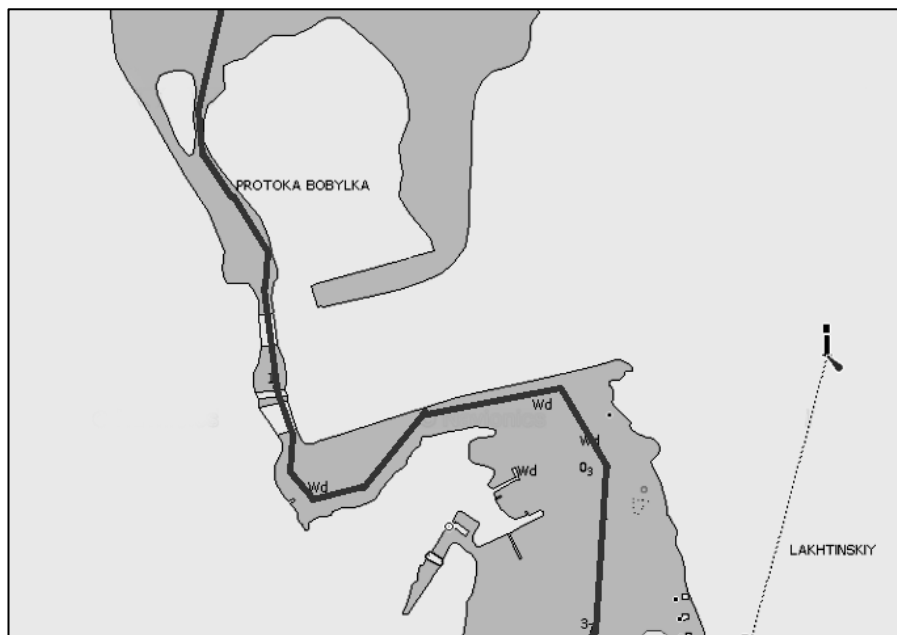


Схема прохода в озеро Лахтинский разлив

Лахтинский канал, ведущий в Лахтинскую гавань между районами свалки грунта №№ 310 и 311 (Собакиной и Северной Лахтинской отмелями), ответвляется от **Петровского канала** у светящего бую № 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 и несветящими буйями. В настоящее время, в

связи с постройкой домов прямо на линии створа, задний знак со стороны залива не виден.

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. В настоящее время задний знак перекрыт новостройками, и не виден, поэтому створ существует лишь формально, а в качестве ориентира можно использовать лишь передний знак.

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 се-

верного берега Невской губы к Вот 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 проходят 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.

Яхтенный порт «Геркулес» (бывшая гавань гидромеханизации) 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 буя № 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 простираться 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 довели 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 хорошую 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 (Поляны) 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 – 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 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.

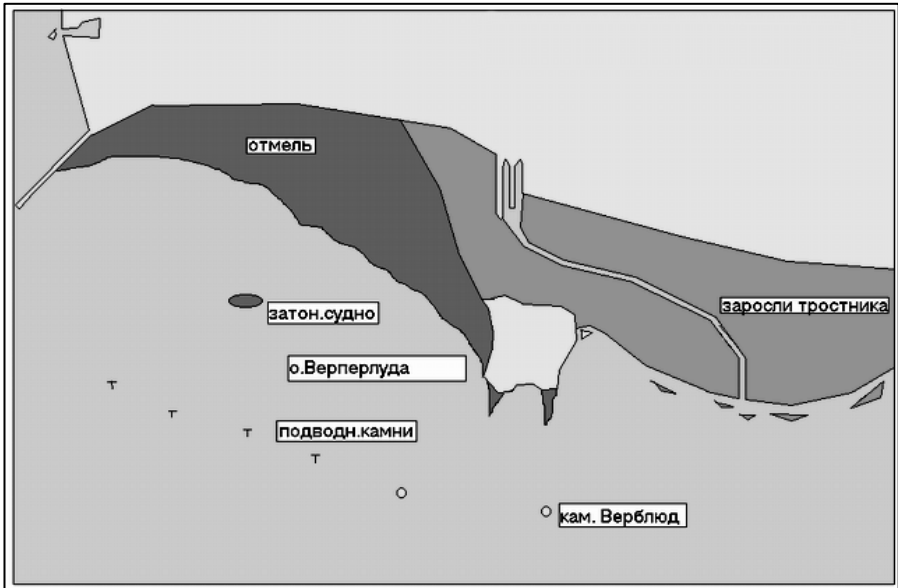


***Остров Верперлуда. Вид с запада.
На переднем плане – обломки затонувшего судна.***

Остров хорошо приметен при наблюдении с востока и запада, 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 южного или юго-восточного 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 юго-западу от «Верблюда» лежат подводные камни с небольшой глубиной над ним.

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



Район острова Верперлуда

Отмель западнее острова Верперлуда обширна и усеяна большим количеством камней. Протяженность отмели на запад 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 отмельный, на нем приметно здание спасательной станции.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Название острова дошло до нашего времени со времен шведского владычества, и в буквальном переводе со шведского обозначает «Гусиный луг».

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 1м

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.

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».

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

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 $276,4^\circ - 96,4^\circ$, 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 ($59^\circ 57,6' N, 30^\circ 09,6' E$). Этот буй является штатным и неизменно наносится на все карты, однако в течение многих лет ни разу не выставлялся.

Ось широкой части фарватера между Петровским буюм и **Северным Кронштадтским фарватером** отмечена 3-мя светящими осевыми буями, выставляемыми по требованию. (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**.

Район акватории между фарватером 10а и северным берегом Невской губы является районом интенсивного рыбного промысла, рыбацьи сети и заколы могут простираться от северной бровки фарватера до самого берега.

Г л а в а 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 БАРС 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 от берега.

При плавании вдоль берега надлежит соблюдать осторожность.

Район, заключенный между южной дамбой Ленинградского морского канала и южным берегом Невской губы, мелководен и плохо обследован. Фарватеры, проходящие в этом районе, проложены самостоятельно, по фактическим глубинам. При отсутствии дноуглубительных работ глубины в этом районе будут постепенно уменьшаться по причине замывания и зарастания, неизбежных в застойной зоне. Кроме того, сюда сбрасываются сточные воды из очистных сооружений.

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 2м. 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, идущие точно на S. Здесь находилась гавань яхт-клуб "Балтиец" до переселения, ныне же несколько судов по-прежнему отстаиваются в Матисовом канале.

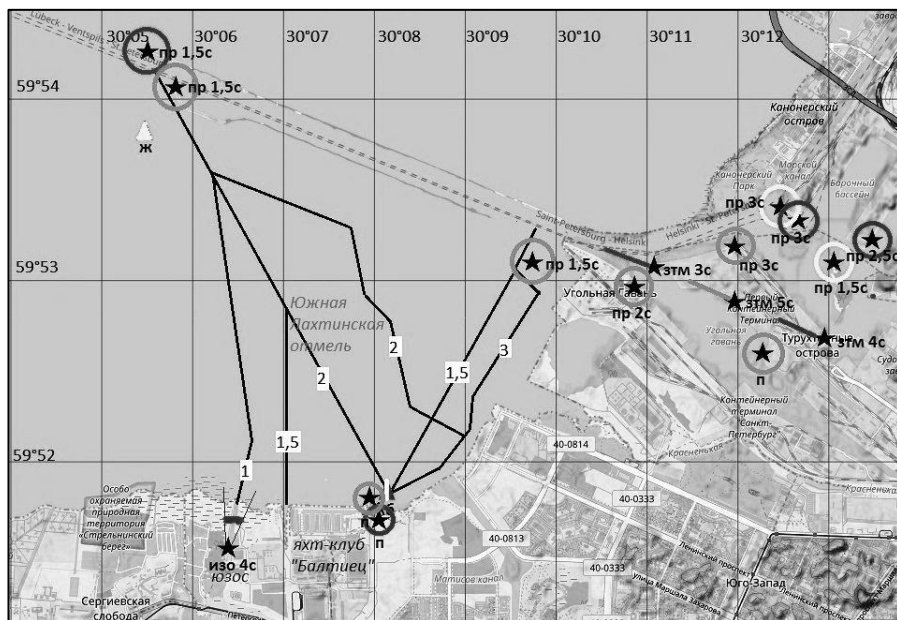
ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В 1860 году на далекой юго-западной окраине столицы, в устье речки Сосновка 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. 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" 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 светящие знаки, окрашенные в белый цвет. Огни знаков – постоянные, зеленого и красного цвета, соответственно. 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° – 222,5°).

Бровки канала обозначаются вехами, на входе выставляется приемный буй. Все ограждение является самодельным (неофициальным) и может отсутствовать. При отсутствии плавучего ограждения в гавань можно следовать, используя створные знаки, расположенные на пирсе в глубине гавани. Вид знаков – белые прямоугольные щиты с зеленой вертикальной полосой.



Подходы к яхт-клубу «Балтиец»

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».

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



Светящийся знак Водоканала

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, ограниченном 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 неуточненной 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. На некоторых участках даже в 0,5 мили к югу от Морского канала глубина над ними может составлять менее 1м.

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 буев 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 буюв.

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 корот-

ком 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 - Зл Зтм Зс 5М. Направление створа $6,6^\circ - 186,6^\circ$. Огни светят по направлению створа.

Светящий 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.

Светящий знак западного мола установлен на южной части дамбы гавани поселка Стрельна.

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

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

Знак – зеленая металлическая колонна с площадкой. Огонь – Зл 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 (радиолокационного центра управления движением судов) в 1,4 мили западнее города Петродворец и собор, находящийся в городе.

Гавань ВМК «Волна» расположена непосредственно к западу от гавани рыбколхоза им.Ленина. Точных сведений о глубинах в гавани и подходных каналах не имеется.

«Императорский причал» – каменная коса, далеко вдающаяся в

Невскую губу в 1,2 мили к Е 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 Е - 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, светящий 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 Е от него, в 1,5 мили от гавани находится каменная 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 Е от входа в гавань

выставляется несветящий буй северный, ограждающий береговую отмель.

Петродворцовый-Восточный створ светящих знаков ведет в гавань по Восточному фарватеру. Передний знак (59°53,5' N, 29°55,0' E) установлен на оконечности Г-образного мола с северной стороны входа в гавань. Задний знак установлен на берегу 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° - 240,2°.



На подходе к Петродворцовой гавани

Северный фарватер, ведущий в Петродворцовую гавань, отвечает 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 несветящихся буюв 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 Монплезир.

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

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

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.

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 моллов и у берега (так называемая Южная стенка). Ширина входа в гавань между оконечностями моллов 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 парома, который, в прошлом, курсировал между Ломоносовской га-

ванью 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 пролегает 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 временно подходить к внешней стенке восточного мола гавани.

Ломоносовский канал ведет в Ломоносовскую гавань с Малого Кронштадтского рейда (от бровки **Кронштадтского корабельного фарватера** между буем № 21 и буем № 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 буев 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 сек-

торе 183° - 188°.

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

Знак – зеленая круглая башня. Огонь Зл Пр Зс 2М.

Пост рейдовой службы размещался в здании с башней на оконечности восточного мола Ломоносовской гавани. На вышке поста поднимались сигналы, регулирующие движение кораблей судов и плавсредств, а также штормовые сигналы. В настоящее время пост не обслуживается личным составом, однако на оконечностях молдов 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 молотом. 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 (обра-

зуют, 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.

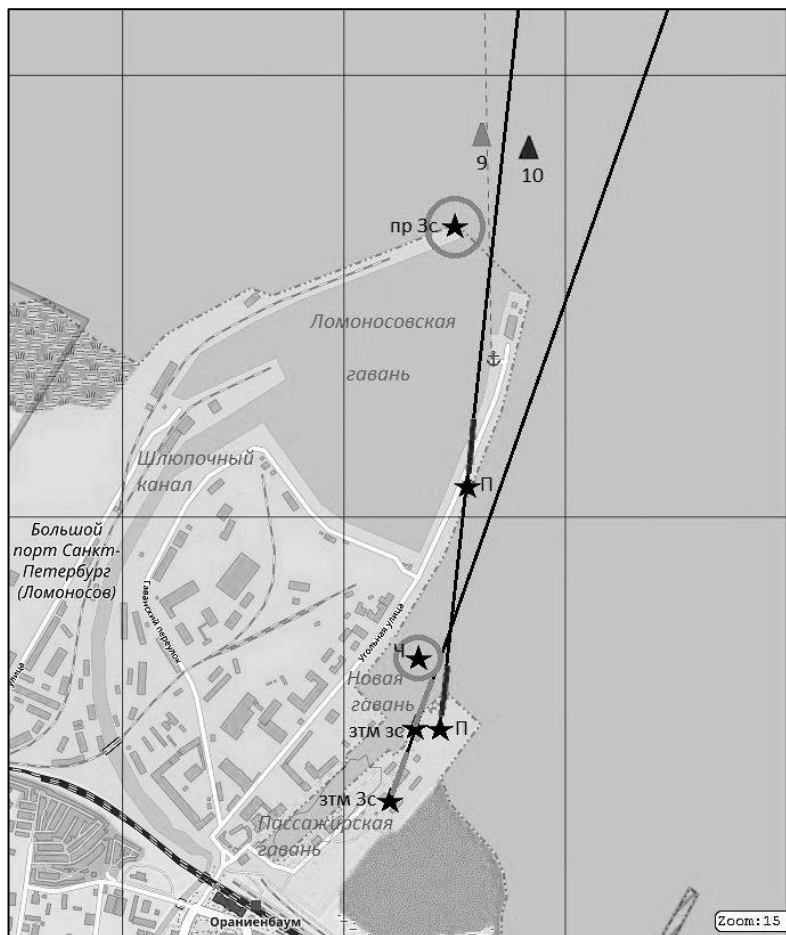


Пассажирская гавань города Ломоносов

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, наименьшая глубина в нем 4 м. Канал протрален на глубину 3,7 м (1984 г.). Плавание по каналу обеспечивается створом светящих знаков. В начале канала на оси створа выставляется светящий буй осевой. Канал ограждается 4-мя парами несветящих буйев (№№ 1 – 8). Несветящий буй № 9 правой стороны

выставляется внутри гавани у оконечности осыхающей каменной ко-сы.

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 переднего.



Порт Ломоносов

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 $25,5^\circ - 205,5^\circ$. Огни светят по направлению створа.

Светящийся буй Сидоровского канала осевой ($59^\circ 56,1' N, 29^\circ 46,8' E$) 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 парходного паромного сообщения.

К Е от Новой и Пассажирской гаваней находится мелководная бухта (иногда называемая База Когана), ограниченная с восточной стороны полуразрушенным молом, 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 $325^\circ - 145^\circ$. 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 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.

Г л а в а 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 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 E 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** ведет **Кронштадтский Корабельный фарватер** (ККФ). С северо-восточной стороны острова через судопропускное сооружение С-2 проходит Северный Кронштадтский фарватер, который 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 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 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 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 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)

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 зданиях размещались посты рейдовой службы, осуществлявшие регулирование движения кораблей, судов и плавсредств через ворота и в гаванях порта Кронштадт (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 отме-

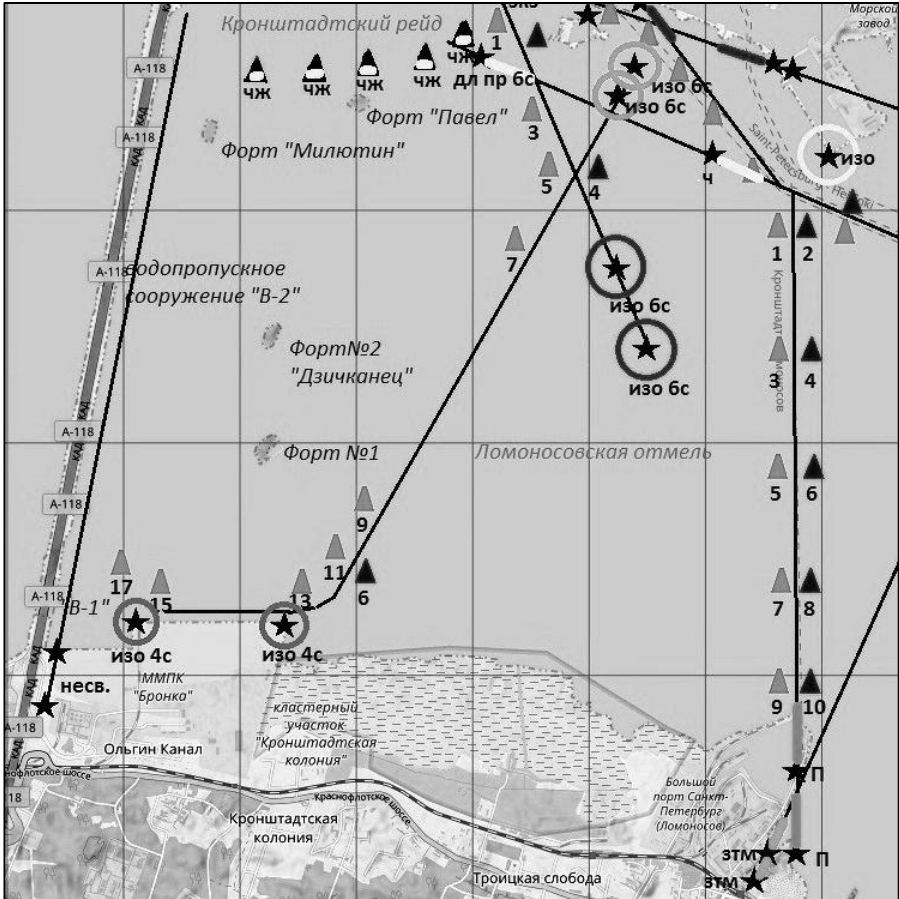
ли не превышают 2 м. Суда с осадкой до 0,5 м могут следовать вдоль линии тростников, которыми густо зарос южный берег на всем протяжении до дамбы, на расстоянии 100–150 м от них. Через отмель, в течение уже нескольких лет, ведется строительство подводных трубопроводов и причалов, что затрудняет судоходство в этом районе. Сваи, используемые при этом строительстве выступают из воды на 1,5 – 2 м. Восточная часть отмели более мелководна, и глубины на ней местами могут не превышать 1 м.

На отмели расположены пять искусственных островков – бывшие форты Кронштадтской крепости. Западнее островков расположены рязеваемые 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 E 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.

ПОРТ БРОНКА (Многофункциональный морской терминал «Бронка») в настоящее время, параллельно со строительством, может принимать морские суда, следующие к нему через *Подходной канал порта «Бронка»*. Терминал расположен на южном берегу Невской губы, непосредственно примыкая с восточной стороны к южной дамбе Комплекса защитных сооружений. Территория и акватория порта являются зонами таможенного контроля, маломерным судам, не имеющим специального разрешения, проход по акватории и подход к причалам запрещены.

Подходной канал порта «Бронка» тянется от южной кромки Большого Кронштадтского рейда через Ломоносовскую отмель к причалам порта, и имеет два колена. Глубина на подходном канале составляет 11,2 метра. По первому колену, тянущемуся в юго-восточном направлении (341°-161°) от буя №11 («Основной фарватер слева») Кронштадтского корабельного фарватера, между фортом «Кроншлот» и задним маяком створа Морского канала, ведет створ знаков, расположенных на Ломоносовской отмели, вид знаков – белые круглые ко-

лонны с красными вертикальными полосами, характер огней – красный изофазный бс5м, светит по направлению створа. По второму колену, тянущемуся в южном направлении (26°-206°) ведет створ знаков, расположенных к юго-востоку от форта «Кроншлот», вид знаков – белые круглые колонны с красными вертикальными полосами, характер огней – зеленый изофазный бс5м, светит по направлению створа.



Южные форты Кронштадта

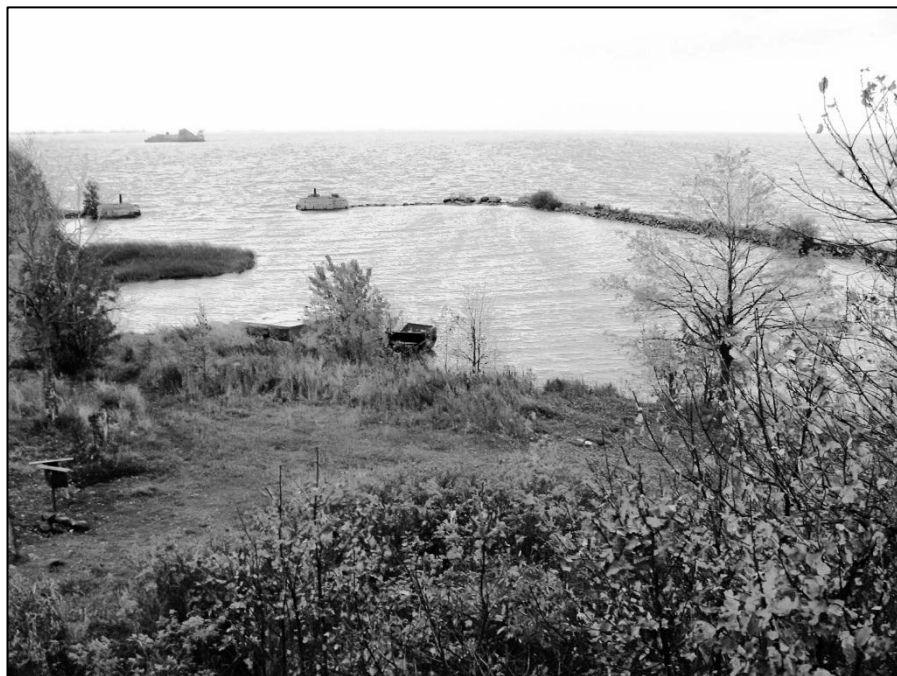
Кроме того, Подходной канал обставляется плавучими средствами навигационного оборудования. На первом колене выставляются че-

тыре светящих буя правой стороны и два светящих буя левой стороны; на втором колене выставляются три светящих буя правой стороны и один светящий буй левой стороны.

Акватория порта «Бронка» простирается к северу от причалов порта, и ограждается тремя светящими буями правой стороны. Глубина на акватории составляет 11,2 метра.

Светящие знаки «Бронка-восточный» и «Бронка-западный» расположены, соответственно, на северо-восточном и северо-западном углах причала порта. Вид знаков – черные колонны с двумя белыми горизонтальными полосами, характер огней – синий изофазный 4с1м.

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».



Гавань форта №1

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.

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. 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 молем, а также к оконечностям молов, где сохранились швартовные кольца и замурованные стволы чугунных пушек, удобные для швартовки.

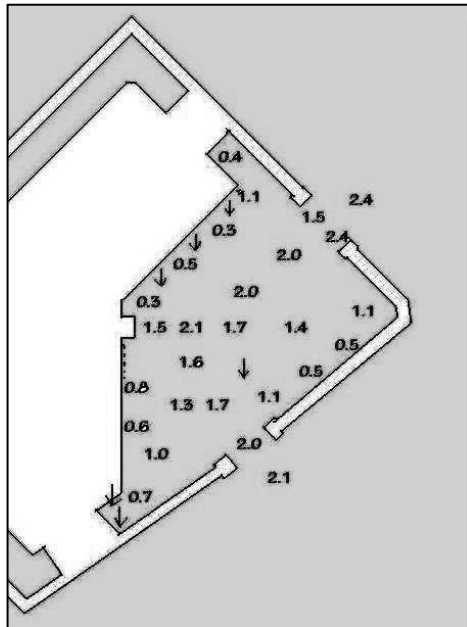


Схема гавани форта №1

Форт № 2 Южный ("Дзичканец"), расположен в 3,5 кбт к Н 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. 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 молотом 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.



Форт «Дзичканец» с юго-востока

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Южные номерные форты возводились в период 1855-1868 годов на искусственных, образованных ряжами островах. Строительством руководили талантливые инженеры - фортификаторы: Э.И. Тотлебен, К.Я. Зверев, И.Г. Дзичканец и другие. В боевом

строю форты находились до середины 1950-х годов, приняв таким образом, участие в героической обороне Ленинграда в 1941-44 годах. В настоящее время эти забытые стражи Кронштадта доступны для свободного посещения.

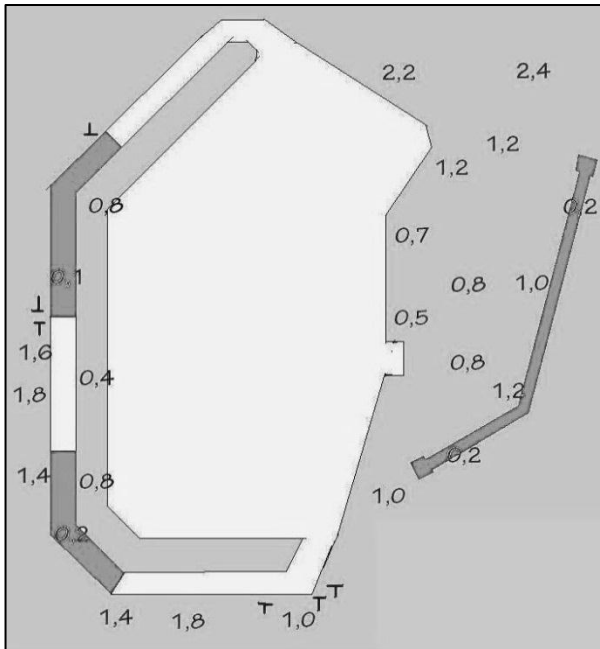


Схема гавани форта №2 «Дзичканец»

Форт № 3 Южный ("Милютин") находится в 8 кбт к NNW от форта "Дзичканец". Вход в гавань форта доступен для судов с осадкой до 2,5 м с юго-восточной и северо-восточной 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. Глубины в гавани форта ровные, глубина возле причальной стенки на всем протяжении ее сохранившегося участка составляет 3,3м, а в середине гавани достигает 3,8м. 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.



Створ форта «Милютин»

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Форт «Граф Милютин» 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.

Строительством форта руководил инженер-капитан Д.С. Заботкин, а общее руководство осуществлял генерал-адъютант Э.И. Тотлебен.

Основное вооружение форта составили шесть 11-дм орудий,

расположенных в шести бронированных вращающихся башнях системы Кольза, диаметром 8 метров и массой 500 тонн каждая. Масса снаряда составляла 240 кг. В то время такое расположение артиллерии явилось последним словом военно-морской мысли. На момент окончания постройки, в 1879 году, батарея являлась самым современным и боеспособным фортификационным сооружением.

В настоящее время форт используется для проведения организованных экскурсий и, хотя восстановительных работ на нем не ведется, но поддерживается относительный порядок. Немногочисленные неорганизованные посетители также стараются соблюдать чистоту. Один из наиболее сохранившихся и уникальных по конструкции фортов еще имеет возможность стать музеем, а по существу уже таковым и является...



Небольшой катер у форта «Павел I»

Форт "Император Павел I" (первоначально назывался "Рисбанк", а среди местных водномоторников 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. Отдельные камни с небольшой глубиной над ними, могут попадаться на расстоянии до 100 метров от берегов острова.

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. Кольцевого мола и внутренней гавани, как на фортах более поздней постройки, "Павел" не имел.

Огнем своих орудий форт должен был простреливать вдоль Кронштадтский корабельный фарватер. Однако в боевых действиях форт участия не принял – быстрое развитие дальнбойной морской артиллерии стремительно понижало его боевое значение, и к 70-м годам 19-го века форт был разоружен – появились его более современные собратья. Впоследствии, форт использовался как склад морских мин. В 1923 году на форте произошел взрыв этих самых мин, во время которого погибли четыре члена экипажа крейсера «Аврора». В результате взрыва форт был разрушен почти до основания, сохранилась лишь лестничная башня левого фланга и часть фронтальной цокольной стены.

Сейчас форт полностью доступен, сохранившаяся башня его медленно разрушается, подземелья заваливаются.

Поверхность острова представляет собой груды кирпичной крошки, и небольшой слой почвы в середине острова, где растет несколько деревьев.

Бронка канал («Бронка-технологический») ведет через Ломоносовскую отмель от южного берега Финского залива к Большому

Кронштадтскому рейду между южными фортами и южной дамбой. Ширина канала 80 м; протреленная 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 по каналу осуществляется интенсивное движение судов технического флота, обеспечивающих строительство многофункционального грузового терминала «Бронка».

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.

Восточнее строящегося в настоящее время порта Бронка 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 – южное «В-1» и расположенное севернее «В-2». Южнее водопропускного сооружения «В-2» (ближнего к Кронштадту) забито несколько свай с глубиной возле них более 2 м. Между сваями и дамбой глубины составляют менее 0,5 м.

Водопропускные сооружения имеют типовую конструкцию, каж-

дое оборудовано десятью или двенадцатью водопропускными каналами. Проход судов через водопропускные сооружения запрещен. Также, согласно соответствующим постановлениям, постановка на якорь и лов рыбы любыми орудиями в пределах охранной зоны дамбы запрещен. Охранная зона дамбы простирается на 500 метров от уреза воды на всем протяжении Комплекса защитных сооружений в обе стороны.

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 светящие знаки.



Судопропускное сооружение «С-1»

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.

В ковше «С-1», образованном северо-восточным молем, имеется причал для судов технического флота, обслуживающих Комплекс защитных сооружений. Подход к причалу судам, не имеющим специ-

ального разрешения, запрещен. С восточной стороны ковша имеется плавучий пирс, относящийся к форту «Константин», где отстояваются маломерные суда и суда лоцманской службы.

Согласно Обязательным постановлениям ФГУ «АМП «БПСПб», расхождение и обгон всех типов судов в пределах сооружения «С-1» запрещены.

КРОНШТАДТСКИЙ КОРАБЕЛЬНЫЙ ФАРВАТЕР ведет от Приемного осевого бую (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 бую 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 буюми. Плавание по фарватеру обеспечивается створами маяков и светящих знаков и возможно в любое время суток. Опасности, расположенные вблизи фарватера, ограждаются буюми.

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

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

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.

Створ светящих знаков Средней гавани, передний и средний

знаки которого установлены на западной и восточной стенке Военной гавани, а задний – на акватории Невской губы в 1,4 мили восточнее острова Котлин ведет по фарватеру от Приемного буга ККФ до Переходного створа.

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

Створ светящих 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 створа БКР на оконечности подводного мола

Передний знак – красный щит в виде трапеции с черной вертикальной полосой, укрепленный на ажурной четырехгранной башне, стороны которой обшиты белыми щитами. 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 $271,2^\circ - 91,2^\circ$. 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.

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

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

Переходный створ светящих знаков, установленных на южной стенке Купеческой гавани (передний – на форту (батарею) «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 $135,1^\circ - 315,1^\circ$. Огни светят по направлению створа.

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

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.



Военный угол

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 буюми (бассейн у причалов – только буюми правой стороны). Южная часть канала пересекает ККФ и выходит на большой Кронштадтский рейд.

Участок подходного канала между ККФ и отрезком старого фарватера ограждается двумя парами светящих латеральных буюв. Восточнее этого участка могут выставляться буй специального назначения и швартовные бочки.

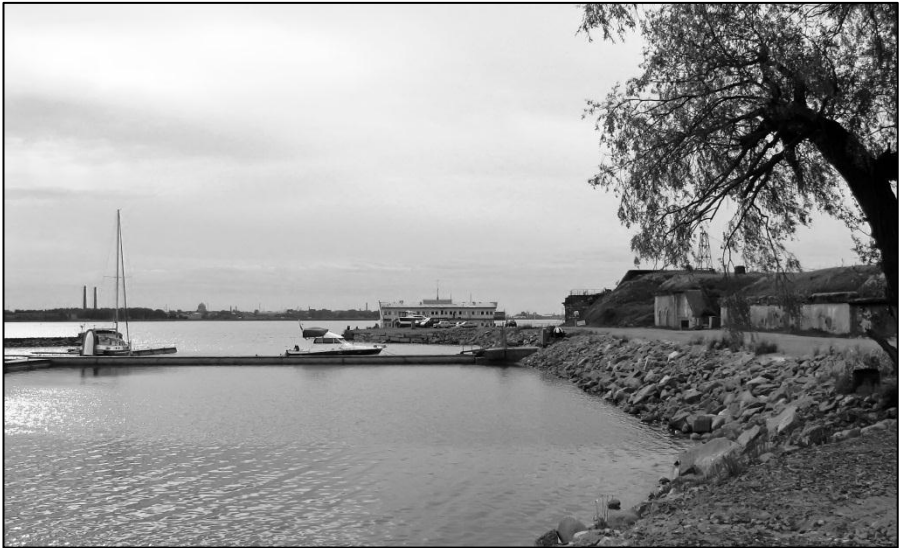
Глубины в средней части гавани от 2 до 0,7 м. Грунт – ил, глина, крупный песок. В гавани находятся большое количество банок, подводных и надводных камней, участки ряжевых преград. Плавание вне фарватеров и углубленных участков опасно.

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 комплекса защитных сооружений и составляют с ней единый объект. На южном крыле форта установлена геодезическая пирамида.



Гавань форта «Константин»

С восточной стороны форта имеется гавань, огражденная двумя молами и волноломом. Гавань форта имеет хороший причал, к которому возможен подход судов с осадкой 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 возможно по телефону (812) 439-54-38.

Форт «Император Петр I» (Цитадель) представляет собой одноэтажный крепостной каземат, построенный на искусственном островке. 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 молом, а с NE - коротким молом. 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 форта и швартоваться к ее стенкам категорически запрещено. Подходы к гавани от **Кронштадтского Корабельного фарватера** ограждаются нештатными латеральными буйами и вехами, по требованию.

Форт «Император Александр I» («Чумной»), 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. 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 возможно 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.

Восточнее гавани базы Литке между дамбой форта «Петр I» и разрушенным молом Каботажной гавани находится мелководный

район, изобилующий опасностями.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Форт этот строился в период 1838–45 годов под руководством инженера Вейде. Вооружение его составили 137 пушек. Характерная форма «разрезанного боба» должна была обеспечить большую сопротивляемость стен ядрам кораблей вероятного противника. При скользящем попадании, ядро должно было давать рикошет от стены, в значительной степени уменьшая повреждение форта. На форте неоднократно бывал император Николай Первый, давая личные указания к улучшению обороноспособности. Также сильное впечатление форт «Император Александр I» оказал на командующего соединенной англо-французской эскадрой адмирала Нэпира. Летом 1853 и 1854 года эскадра блокировала с моря Кронштадт, однако провести эскадру под огнем фортов, в частности под огнем самого мощного из них – «Александра», командующий не решился.

С появлением нарезной артиллерии, значение форта стремительно скатывалось к нулю, ибо высокие каменные стены являлись хорошей мишенью, а выдерживать попадания новых снарядов не могли. К тому же сама конструкция форта исключала возможность какой-либо серьезной модернизации. 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». Связь с берегом «остров черной смерти» поддерживал посредством катера «Микроб». Медицинский персонал проживал здесь постоянно. Выработку вакцины производили на лошадях, коих содержали на форте до 15-ти голов. В ходе работы лаборатории произошли два смертельных случая – вирусом «черной смерти» заразились доктора Турчанович-Выжнекевич и Шнейдер. Тела их были кремированы тут же на форте. Лаборатория просуществовала до 1917 года. В настоящее время на форт проводятся регулярные экскурсии из Кронштадта.



Форт «Александр I»

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 Купече-

ской гавани. Длина причала 200 м, глубины непосредственно вдоль стенки составляют 1,3–2,7 м, а далее резко увеличиваются до 5–6 м.

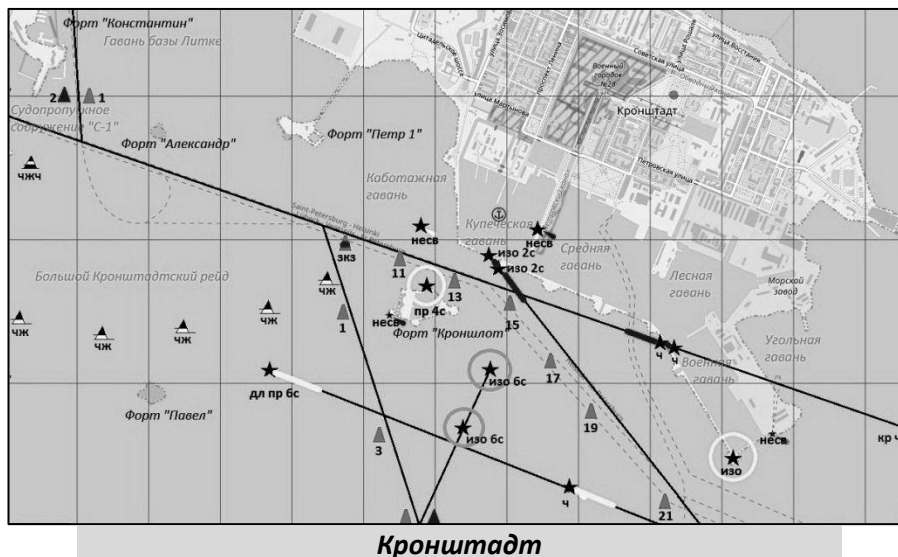
Форт "Кроншлот" расположен южнее ККФ, к Е от форта "Павел I" напротив ворот Каботажной гавани. Форт имеет внутреннюю гавань, доступную для судов с осадкой до 2,5 м. Вход в гавань расположен в северной стенке форта со стороны ККФ. В западной части гавани форта расположены полуразрушенные причальные стенки 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 гавани 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 Меншиков», от которой сохранился только первый этаж. На картах и в лоциях это место иногда называется форт «Меншиков».

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 несамходных 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.

Светящий 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 кремовом здании с башней с восточной стороны Лесных ворот. На вышке поста поднимаются сигналы, регулирующие движение кораблей, судов и плавсредств через Лесные ворота.

В 180 м к востоку от Лесных ворот, отделенные треугольным выступом южной стенки, располагаются Почтовые ворота шириной 25 м. Эти ворота перекрыты разводным сетевым ограждением, 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 затонув-

ших 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 Кронштадтском рейде к северу (№ 69б) и к югу (№ 69а) от ККФ (Переходного створа). Район № 69а со стороны ККФ ограждает светящими буйами 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 бумом 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 каменной 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 каменной 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 светящих знаков, установленных на западном берегу Заводской газани, ведет в эту гавань.

Знаки – красные щиты в виде трапеции с белой вертикальной полосой. Огни – Кр П 1М. Направление створа $124,9^\circ$ – $304,9^\circ$. 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 1м лежит к юго-востоку от входа в Заводскую гавань. Судно ограждается по требованию несветящим бумом 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 светящих знаков Ленинградской пристани и ограждается, по требованию, светящим бумом и несветящими бумами (№№ 1-4, причем буй № 4 осевой выставляется между линиями створов Ленинградской пристани и Заводского; остальные буй – латеральные).

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 светящих знаков Ленинградской (Санкт-Петербургской) пристани установленных на берегу Пассажирской гавани, ведет по углубленному фарватеру в эту гавань. Знаки створа – белые круглые башни с черной вертикальной полосой. Огни – Зл П 3М. Направление

створа $130,3^\circ - 310,3^\circ$. Знаки светят по направлению створа по требованию.



Створ Летней пристани

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 молем 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, парал-

лельно 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 Е 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 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.



Причал порохового склада

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

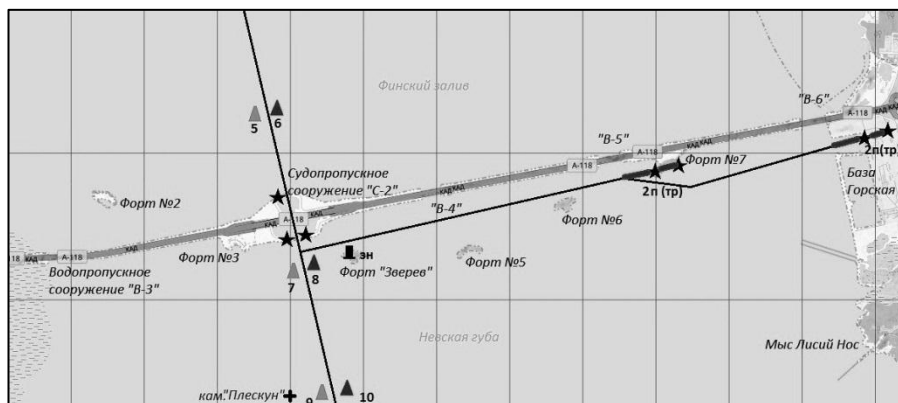
Пороховой склад был построен в 1861 году для хранения боезапаса крепости. К концу 19-го века склад потерял свою функцию, и какое-то время использовался в качестве тюрьмы Морского ведомства. В настоящее время заброшен и доступен для посещения.

Северный берег острова Котлин отмел, 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 военно-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 светящий буй № 18 «основной фарватер справа») до светящего буя Санкт-Петербургский приемный № 2, выставляемого к N от северной дамбы (60°05,2' N, 29°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 светящими буями.

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

От точки 60°01,3'N, 29°50,3'E, находящейся на Северном Кронштадтского 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.



Северные форты Кронштадта

Камень «Плескун» - наиболее крупный из группы осыхающих камней, расположенных за западной бровкой Северного Кронштадтского фарватера в непосредственной близости от нее, в районе буя №10 (вторая пара буюв к югу от «С-2»). При нормальном уровне воды над камнем заметны буруны.

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

Знак – красная ажурная четырехгранная усечённая пирамида..

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 (ответвляется от левой бровке севернее светящего буя № 8) до базы Горская (60°02,5'N, 29°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°01,9' N, 29°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° – 77,9°. Огни светят по направлению створа, горят по требованию.

Створ светящих знаков Горская (60°02,1'N, 29°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 буйами №№ 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 и судопропускное сооружение «С-2». Водопропускные сооружения имеют типовую конструкцию, каждое оборудовано десятью или двенадцатью водопропускными каналами. Нумерация сооружений идет со стороны острова Котлин – соответственно «В-3», «В-4», «В-5» и «В-6». Проход судов через водопропускные сооружения запрещен.

Судопропускное сооружение «С-2» оборудовано в районе подъемного моста северной дамбы и имеет ширину прохода 100 метров. Оконечности молов, окружающих сооружение, обставлены светящими знаками аналогично сооружению «С-1». Вид знаков – металлические колонны, красные с белой горизонтальной полосой – на восточных и зеленые с белой горизонтальной полосой – на западных оконечностях молов, характер огня – соответственно красный и зеленый двухпроблесковый (пр(2)5с3м). Над судопропускным сооружением перекинут мост, с проходной высотой в наведенном положении 16 метров. Мост оборудован светящими знаками надводного габарита, соответствующими знакам, принятым на ВВП. В ковше «С-2», образованном юго-восточным молом, имеется причал для судов технического флота, обслуживающих Комплекс защитных сооружений. Подход к причалу судам, не имеющим специального разрешения, запрещен.

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 дам-

бы глубины не менее 1,8 м. Сведений о возможности подхода 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 и Федеральной пограничной службы, выполняющими функции рыбоохраны. Согласно соответствующим постановлениям, постановка на якорь и лов рыбы любыми орудиями в пределах охранной зоны дамбы запрещен. Охранная зона дамбы простирается на 500 метров от уреза воды на всем протяжении Комплекса защитных сооружений. Вдоль дамбы цепочкой вытянулись пять искусственных островов – северных фортов, еще два находятся с северной стороны дамбы.



Судопропускное сооружение «С-2»

Форт № 3 Северный расположен непосредственно к W от «С-2» и вплотную примыкает к защитной дамбе. Вход в гавань возможен с юго-восточной стороны для судов с осадкой менее 1,5 м. Ни о каких подходных местных знаках информации нет, за исключением возможности наличия нештатных буев, обозначающих границы прохода между подводными молами. При заходе судну рекомендуется следовать параллельно линии берега восточной части форта между полуразрушенными молами, частично выступающими из воды. Стоянка

наиболее удобна у старого каменного причала. Также в гавани имеется плавучий пирс расположенного здесь ресторана. Посещение территории форта может быть ограничено.



Гавань форта №3

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. Гавани доступны для судов с осадкой до 2,5 м, а подход к берегу вплотную – для судов с осадкой не более 1м.

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. 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. Через юго-восточный проход также ведет створ знаков – нарисованная белой краской полоса на стене, и такая же полоса на набережной. Створ этот весьма неприме-

тен. 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 для судов с осадкой до 1м, при этом следовать надлежит настолько близко к берегу, насколько это возможно и безопасно. Стоянка с северной стороны для судов с осадкой до 1м также возможна, обходить форт можно с любой стороны, не выходя из гавани настолько близко к берегу, насколько это возможно и безопасно.



Створ форта №4 «Зверев»

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Назван форт в честь одного из строителей – инженер–генерал–майора К.Я. Зверева. Изначально форт 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 – так называемые, ряжи – заполняемые изнутри камнем. По мере таяния льда, ряжи опускались на грунт, образуя собой остров. Промежутки между ними заполнялись камнем, и усиливались сваями. Материалы для строительства зимой доставлялись по льду на подводках, летом – на баржах. В отличие от своих более старых номерных собратьев, форт имел отличающуюся конфигурацию и большую площадь поверхности. Форма в виде буквы «Т» позволяла установить орудия таким образом, чтобы вести не только фронтальный, но и фланговый огонь, что в значительной степени повышало боеспособность форта. Руководил проектированием и строительством новых фортов талантливый фортификатор, герой Севастопольской обороны, генерал-адъютант граф Э.И. Тотлебен. В конце 1960-х годов значительная часть помещений форта была уничтожена грандиозным пожаром, следы которого можно наблюдать и поныне.

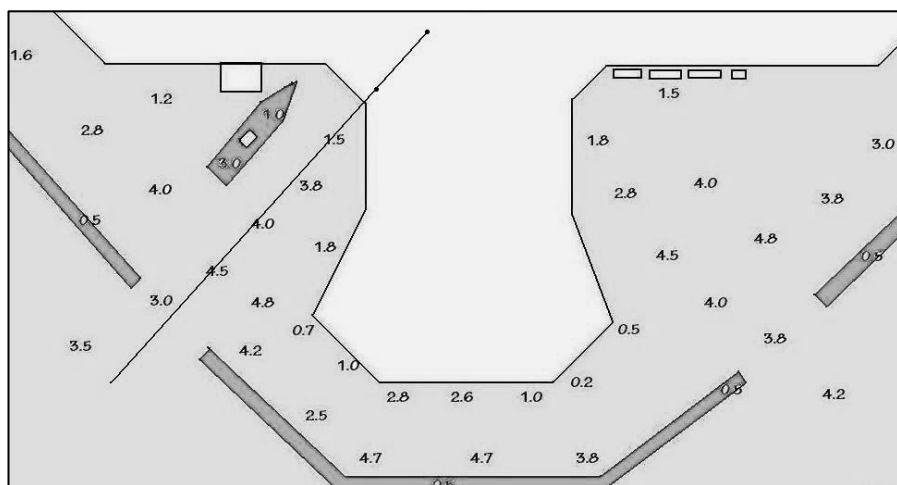


Схема гавани форта №4 «Зверев»

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. Вблизи заднего знака, несколько правее линии створа, имеется металлическая вышка упраздненного навигационного знака, являющаяся удобным ориентиром при опознавании



Створ северного форта №5

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 0,7 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 следо-

вать между берегом и надводной частью мола. Место является хорошим укрытием от ветров и волнения. С восточной стороны такой обход невозможен. По мере следования по образованному северным берегом и молом каналу, глубины уменьшаются, и в середине канала, в районе приметного на берегу ДОТа составляют около одного метра. Вблизи мола, на расстояние до 5 м имеется каменная отсыпка с небольшой глубиной над ней.

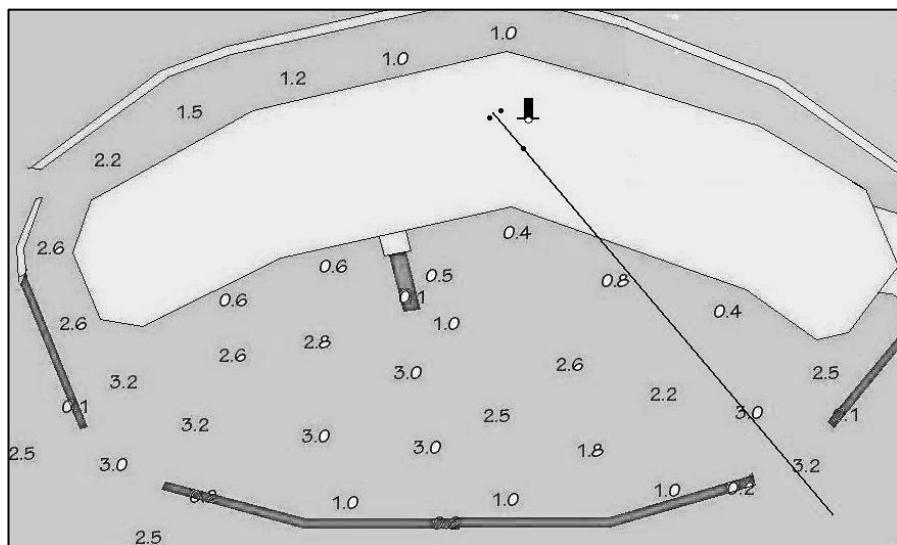


Схема гавани северного форта №5

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 между подводными молами обозначен двумя несветящими буйми – красным и зеленым. В южной части форта оборудован причал, с глубиной возле него около 3,5 м.

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 сто-

роны. Следует помнить, что седьмой форт, как, впрочем, и все остальные форты, окружен полуразрушенной, частично подводной камен-



Причал северного форта №6

ной преградой – по сути, молот. При заходе в гавань надводный мол остается справа а подводный – слева, при этом следовать надлежит параллельно берегу восточной стенки форта. Вход обозначен двумя небольшими буйами. 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 молот. На восточной и западной оконечностях форта расположены светящиеся знаки створа Горская.

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.



Стоянка катеров северного форта №7

Непосредственно к Н 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.

Глава 5

ВОСТОЧНАЯ ЧАСТЬ ФИНСКОГО ЗАЛИВА ДО МЕРЕДИАНА

Г. ЗЕЛЕНГОРСК

Севернее северной трассы Защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений берег Финского залива резко отступает на север, а затем плавно заворачивает на запад. Берег по большей части высокий и отмельный. На берегу раскинулись несколько курортных поселков, а также города Сестрорецк и Зеленогорск. На описываемой акватории (восточнее меридиана 29°42'Е) расположено несколько искусственных островов – бывших фортов Кронштадтской крепости. Средние глубины на описываемой акватории значительно превосходят глубины в Невской губе, и местами достигают 14 метров. Грунт – ил и песок, местами камни. Ориентирами при плавании вдоль берега могут служить новостройки города Сестрорецка и приметная гора Командная вблизи Зеленогорска, Толбухин маяк, а также хорошо приметные отдельно лежащие острова – бывшие форты Обручев и Тотлебен.

Северный Кронштадтский фарватер тянется общим направлением на северо-запад от Морского канала, через судопропускное сооружение «С-2» до Зеленогорской гавани. Фарватер обставляется свечами буйами правой и левой стороны. Участок фарватера от судопропускного сооружения «С-2» до Зеленогорской гавани имеет два колена, направление первого из которых соответствует 345,0° – 165,0°; второго – 336,4° – 156,4°. Фарватер протрален на глубину 4,5 метра, в настоящее время планируется углубление фарватера до 7 метров. В точке с координатами 60°03,6"N и 29°49,06"E от Северного Кронштадтского фарватера ответвляется Сестрорецкий фарватер, ведущий к Сестрорецкому каналу, который, в свою очередь, ведет в устье Водосливного канала (иногда ошибочно называемого рекой Сестра).

От водопропускного сооружения «В-6» КЗС Санкт-Петербурга (район поселка Горская), до мыса Дубовский берег тянется общим направлением на север. Берег порос лесом, над которым хорошо заметны новостройки города Сестрорецка. Вблизи берега встречается большое количество подводных и надводных камней. От дамбы до мыса Таркала берег представляет собой песчаный пляж.

Мыс Таркала выступает далеко в залив в двух милях к северу от «В-6». Мыс весьма приметен. От оконечности мыса в западном направлении выступает искусственная дамба длиной около 200 метров. Глубина возле оконечности дамбы достигает 1,5 метров, но ввиду наличия большого количества камней, подход к ней весьма опасен. Вблизи оконечности мыса имеется приметное строение – бетонный дот.

Безымянная бухта вдается в берег между мысом Таркала и устьем Водосливного канала. Бухта мелководна, в глубине ее имеется несколько островков, поросших кустарником, а сама бухта, по большей части, заросла тростником.

Водосливной канал соединяет озеро Сестрорецкий разлив с Финским заливом. В истоке канал перекрыт плотиной. В устье Водосливного канала ведут Сестрорецкий подходной фарватер и канал.

Мыс Дубовский, весьма приметный, выступает в залив непосредственно к северу от Водосливного канала. В западном, северо-западном и северном направлениях от мыса простирается в залив обширная каменистая отмель. Изобата 2м. проходит на расстоянии до 0,8 мили от мыса.

Судоподъемный понтон – старый понтон, лежащий на мели вблизи западной кромки отмели, на глубине, не превышающей 1м, может служить ориентиром при огибании отмели с запада – суда с осадкой до 1м. могут безопасно проходить в 1 кбт западнее понтона.

Форт «Тотлебен» («Первомайский») находится в 2,1 мили к западу от мыса Дубовский. Форт имеет отличную гавань, защищенную молом, и причальную стенку. В гавань ведут два входа – с южной и северо-восточной сторон острова. Опасностей при входе в гавань не имеется, но следует соблюдать осторожность при проходе оконечностей молов, вблизи которых могут быть отвалившиеся камни облицовки. Глубина в гавани форта и на входах в гавань превышает 3 метра. С наружной стороны мола гавани имеется несколько подводных камней с глубиной над ними 1,5 м.

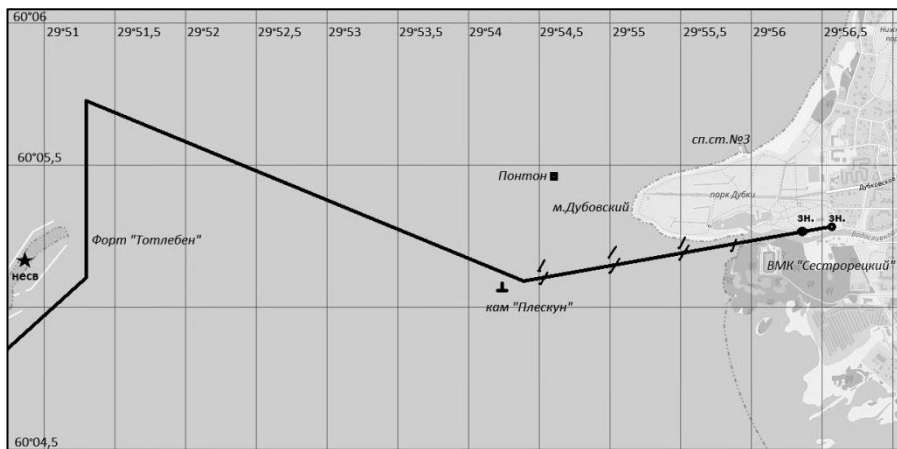
Несветящийся знак «Первомайский» расположен на бруствере форта «Тотлебен». Вид знака - красный ажурный металлический знак, высотой 6 метров от основания, и 17 метров от уреза воды.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Строительство форта было начато в 1896 году в ходе реконструкции Кронштадтской крепости. К началу Первой мировой войны форт был полностью боеготов, но участия в боевых действиях не принял. После октября 1917г. форт был переименован в «Первомайский». Артиллерия форта приняла активное участие в Советско-Финской и Великой Отечественной войнах, поддерживая действие войск на Карельском перешейке. В 1958 году форт был оставлен военными и разоружен. В настоящее время на форту размещается опорный пост МЧС РФ. Посещение форта допускается при наличии документов; по согласованию с начальником Северо-Западного регионального поисково-спасательного отряда МЧС либо в составе организованной экскурсионной группы.

Сестрорецкий подходной фарватер ответвляется от Северного Кронштадтского фарватера в точке с координатами 60°03,6"N и 29°49,06"E, и доступен для судов с осадкой до 1,8 м. Фарватер имеет три колена, никак не обставляемые, и фактически используется достаточно редко. Первое колено ведет от Северного Кронштадтского фарватера в направлении форта «Тотлебен» и никаких опасностей вблизи

фарватера не имеется, направление колена - $37,4^{\circ}$ - $217,4^{\circ}$, длина – 1,9 мили. Глубина на первом колене превышает 3 метра. Поворот на второе колено осуществляется на траверзе несветящего знака «Первомайский» в точке с координатами $\text{ш}60^{\circ}05,1''\text{N}$ и $\text{д}29^{\circ}51,35''\text{E}$, направление второго колена $0,8^{\circ}$ – $180,8^{\circ}$, длина 6 кбт. Поворот со второго на третье колено осуществляется в точке с координатами $\text{ш}60^{\circ}05,75''\text{N}$ и $\text{д}29^{\circ}51,35''\text{E}$, направление третьего колена $113,3$ - $293,3$, длина 1,7 мили. Третье колено ведет до точки с координатами $\text{ш}60^{\circ}05,09''\text{N}$ и $\text{д}29^{\circ}54,45''\text{E}$ – до начала Сестрорецкого канала.



Подход к городу Сестрорецк

Глескун-камень – крупный надводный валун, лежащий на южной кромке третьего колена Сестрорецкого подходного фарватера, и хорошо заметный над водой при нормальном уровне воды – визуально, либо по бурунам. Камень может служить хорошим ориентиром, так как лежит вблизи конечной точки подходного фарватера, почти в месте перехода с третьего колена на Сестрорецкий подходной канал. При следовании по фарватеру на вход, камень надлежит оставлять с правого борта. В камень вмурованы металлические швартовные рымы.

Сестрорецкий подходной канал ведет от последнего колена подходного фарватера в устье Водосливного канала. Канал имеет два колена, по первому из которых ведет Сестрорецкий створ знаков,

направление колена 260°-80°. Переход на второе колено осуществляется на траверзе мыса Дубовский. Второе колено направлением 256,8°-76,8° обозначается на местности нештатными рыбацкими вежами, каких-либо стационарных ориентиров не имеет.

Сестрорецкий створ знаков ведет по первому колену Подходного канала и расположен на северном берегу Водосливного канала. Вид знаков - белые круглые металлические колонны с черной вертикальной полосой и белыми щитами по сторонам, расположенные в 130 метрах друг от друга. Направление створа 260°-80°.



Сестрорецкий створ знаков

Гавань Сестрорецкого водно-моторного клуба расположена у южного берега Водосливного канала и соединена с последним проходом с глубиной в нем не превышающей 1,5 м. Гавань представляет собой замкнутый ковш размером 120X70 метров, по периметру которого расположены боксы для хранения катеров. Вблизи северного

берега канала, непосредственно к востоку от входа в гавань водно-моторного клуба, на границе глубин забито несколько железных свай, которые можно использовать для швартовки.

Пруд «Лагуна» расположен у северного берега Водосливного канала на территории парка «Дубки», и соединяется с каналом проходом с незначительной глубиной, доступным лишь для небольших лодок. По центру прохода лежит россыпь подводных камней. В глубине пруда имеется причал прокатной лодочной станции.

Причалы рыболовецкого колхоза расположены у северного берега Водосливного канала в 300м выше по течению входа в гавань водно-моторного клуба.

Фактически, заходящие в Сестрорецк суда пользуются лишь подходным каналом, фарватер же используется крайне редко. Пройдя форт «Тотлебен», суда ложатся на прямой курс, ведущий к началу канала и камню «Плескуну» - примерно 90°, иногда с небольшой дугой к северу. Следовать таким курсом надлежит с осторожностью и при хорошем знании местных условий, так как на прямой линии, соединяющей форт «Тотлебен» и камень «Плескун» имеется несколько подводных камней с наименьшей глубиной над ними 0,8м.

Форт «Обручев» («Красноармейский») расположен 4 милях на запад-юго-запад от форта «Тотлебен». При следовании Северным Кронштадтским фарватером оба форта являются надежными ориентирами – фарватер ведет практически посредине между ними. Специального фарватера, ведущего к форту «Обручев» не имеется, но в этом и нет необходимости, т.к. остров расположен среди глубин 4-5м. Форт имеет отличную гавань, защищенную молом, и причальную стенку. В гавань ведут два входа – с южной и восточной сторон. При пользовании южным входом надлежит опасаться оконечности частично скрытого под водой наружного мола, оканчивающегося в 120м. южнее входа, и подходить рекомендуется с юго-восточного сектора, не сваливаясь в южный сектор. Глубины в гавани и у стенки форта превышают 3м.

Несветящий знак «Красноармейский» расположен на бруствере форта. Вид знака – красный ажурный металлический знак без щи-

тов, что неблагоприятно сказывается при его опознавании, высотой 6 метров от основания, и 17 метров от уреза воды.



Гавань форта «Обручев»

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Форт «Обручев» строился одновременно с фортом «Тотлебен», и судьба их практически сходна. В настоящее время форт полностью заброшен и доступен для посещения.

Ряжевая преграда 1862 года пересекает участок залива с запада на восток, начинаясь в 0,5 мили южнее форта «Обручев», и заканчиваясь в 0,5 мили южнее мыса Таркала. Глубины над преградой на всем ее протяжении превышают 1,8 метра.

На отмели, расположенной в углу, образованном северным берегом **острова Котлин** и северной дамбой КЗС, расположены еще два форта.

Северный форт №2 расположен в 500 м. севернее дамбы, вблизи водопропускного сооружения «В-3», и в 1,3 мили от Северного Кронштадтского фарватера. В отличие от большинства «номерных» фортов, имеет неплохо сохранившуюся гавань, защищенную молотом,

доступную для судов с осадкой до 1 м. Суда с такой осадкой могут следовать к форту от судопропускного сооружения «С-2», держа курс, параллельный дамбе, примерно в 500 метрах от нее. Глубины 1,5 м. могут встречаться в непосредственной близости от форта. Вход в гавань расположен с юго-восточной стороны, и приметен благодаря сохранившимся оконечностям молов и швартовным приспособлениям – стволам старых пушек – на них. Стоянка возможна у сохранившегося гранитного причала, а суда с осадкой менее 0,5 м. могут швартоваться в канале, образованном северным берегом острова и наружным моллом. Глубины в гавани составляют около 1,5 м. при входе, и постепенно уменьшаются к западному углу гавани.



Гавань северного форта №2

Северный форт №1 расположен непосредственно к западу от форта №2, и соединен с островом Котлин каменной дамбой. Форт имеет гавань со входом, расположенным с юго-восточной стороны. Гавань доступна для судов с осадкой до 1 м, но следовать в нее реко-

мендуется при хорошем знании местных условий, т.к. глубины, окружающие форт, весьма незначительны, а все пространство залива, раскинувшееся непосредственно к западу от острова, заболочено и заросло тростником.

Северный берег острова Котлин в пределах описываемого района весьма отмел, частично заболочен и зарос тростником. На прибрежных отмелях раскидано большое количество подводных и надводных камней.

Северный берег Финского залива от мыса Дубовский тянется сперва в северо-восточном, а затем в северном и западном направлениях. Почти на всем протяжении берег представляет собой песчаный пляж – исключение составляет лишь участок берега вблизи мыса Дубовский, укрепленного сваями и бетонной набережной. Изобата в 2м. тянется параллельно берегу в пределах 0,5мили от него почти на всем протяжении. На прибрежной отмели могут встречаться подводные и надводные камни.

Пристань спасательной станции расположена в 4 кбт восточнее оконечности мыса Дубовский и доступна для небольших лодок и катеров с осадкой не более 0,5м.

Бывшая гавань «Курорт» (пристань Миллера) расположена вблизи устья реки Сестра, совершенно замытого и пересохшего, в 1,8 мили севернее пристани спасательной станции. Гавань полностью разрушена, и остатки каменного мола могут представлять опасность. При невысоком уровне воды остатки мола можно разглядеть над водой, вблизи его оконечности глубины достигают 3м. В 5кбт к западу от оконечности мола имеется удобное якорное место с глубинами 6-7м.

Устье реки Малая Сестра расположено севернее бывшей гавани «Курорт», через русло реки вблизи устья перекинут мост, весьма приметный при подходе. Берега реки в устье укреплены рваным гранитом, а непосредственно к северу от устья имеется волнолом, препятствующий замыванию. Небольшие шлюпки могут войти в устье реки.

Зеленогорская гавань расположена на северном берегу Финского залива непосредственно на территории города Зеленогорск. В гавань ведет Зеленогорский канал, являющийся продолжением Север-

ного Кронштадтского фарватера. Гавань защищена «Г»-образным молем, и представляет собой ковш размерами 100X100 метров, вход в который расположен с юго-восточной стороны. Глубина на входе в гавань составляет 3,5 метра, а ближе к западной стенке уменьшается до 2,5 метров. У западной стенки гавани имеются плавучие пирсы для стоянки катеров и яхт. Территория и акватория принадлежат яхт-клубу «Териоки».

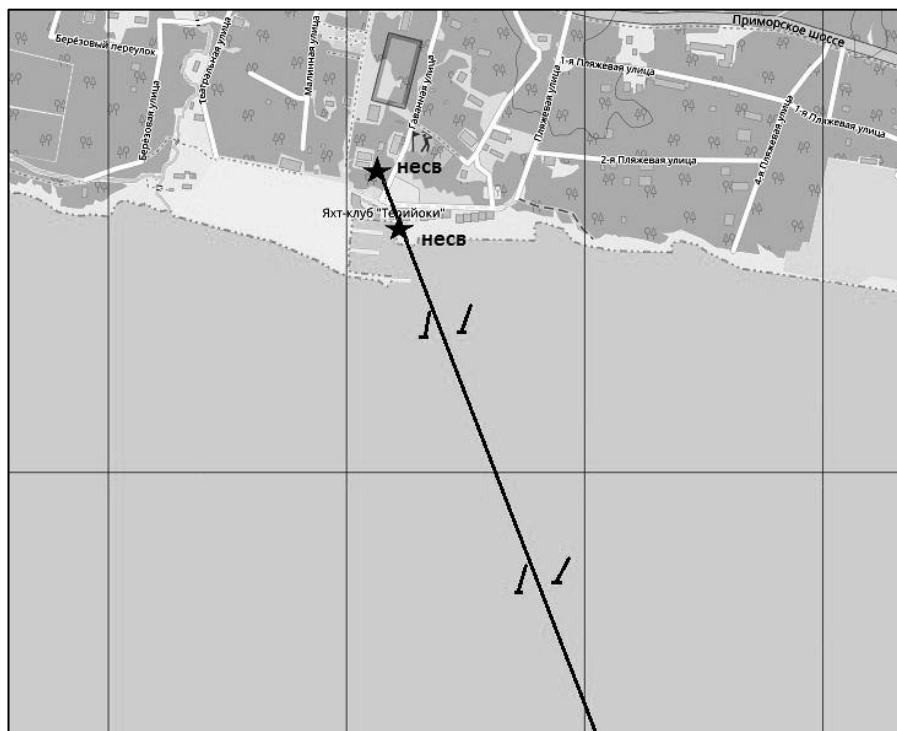


Схема подхода к городу Зеленогорск

Зеленогорский канал ведет в Зеленогорскую гавань от точки с координатами $\text{ш}60^{\circ}09,37''\text{с}$; и $\text{д}29^{\circ}44,00\text{в}''$, являясь продолжением Северного Кронштадтского фарватера. Глубина в канале составляет три метра, длина его – 2,2 мили. По каналу ведет Зеленогорский створ несветящих знаков, а на кромках канала могут выставляться нештатные буи или вехи.

Зеленогорский створ несветящих знаков ведет по оси Зеленогорского канала. Направление створа – 154,9° – 334,9°. Вид знаков – красные колонны с белыми вертикальными полосами, передний из которых установлен на стенке гавани, а задний в 76 метрах от переднего.

На этом навигационное описание окончено. Приведенные здесь сведения по информированности авторов соответствуют фактическому состоянию местности на начало навигации 2015 года. Информацию о несоответствии описания фактическому состоянию, а также отзывы и пожелания, просьба оставлять на сайте www.boat.ucoz.ru.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Для плавания в Невской губе установлены фарватеры и каналы:

Название фарватера (канала)	Длина, мили	Ширина, м	Объявленная осадка, м
Корабельный канал, ведущий из Невской губы к устью реки Большая Нева и Невским воротам	4,0	80,0	3,5
Петровский канал МППСПБ на участке от буев №№33, 34 СПб МК до буев №№9, 10 Петровского канала	5,3	140,0	8,8
Подходной канал МППСПБ от буев №№9, 10 Петровского канала до причалов №№6 и 7 МППСПБ	1,3	140,0	8,8
Петровский канал (два колена) от буев №№11, 12 до причалов Василеостровского грузового терминала	2,6	80,0	4,2
Фарватер реки Малая Нева от причала № 16 Василеостровского грузового терминала до нижней кромки Тучкова моста	1,1	50,0	4,0
Фарватер (фарватер №11), ведущий от Петровского канала МППСПБ в Петродворцовую гавань	8,0	80,0	4,2*
Северный Кронштадтский фарватер (включая фарватер №16а), ведущий от буев №№27 и 28 СПб МК до Зеленогорской гавани**: <ul style="list-style-type: none"> ▪ фарватер №16а ▪ фарватер №16 ▪ фарватер №13 (первое колено) ▪ фарватер №13 (второе колено) 	15,4		не объявлена не объявлена не объявлена не объявлена

Ломоносовский канал (фарватер №7), ведущий в Ломоносовскую гавань	2,2	70,0	6,0
Второй (западный) канал, ведущий от ККФ в гавань базы Литке	1,2	75,0	8,9
Канал базы Горская (три колена)	3,7	80,0	4,0
Лахтинский канал, ведущий в Лахтинскую гавань (два колена)	1,7	55,0	4,0
Подходной канал к гавани поселка Стрельна	4,2	80,0	2,65
Судовой путь от траверза Горного института до нижней кромки Благовещенского моста, исключая зоны швартовки судов у причалов	0,7	-	8,1

* Не объявлена на участке от СПб МК до входа в Петродворцовую гавань;

** От этого фарватера в районе буя левой стороны №8 ответвляется канал, ведущий к грузовому району базы Горская.

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 Суда, занятые дноуглубительными работами (на ходу или стоящие на якорях), специальными работами (ремонт, прокладка, подъем кабелей, трубопроводов и т. п.), гидрографическими и водозлазными работами, обязаны нести постоянно радиовахту на УКВ, канал 9.

4.9.4 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
Диспетчер ЗАО «Портовый флот»	Петербург радио - 6	14	14	
ОД ОВР	Загар	11		
ИГПК ФГУ «АМП «БП СПб»» по г. Ломоносов	Ломоносов радио - 1	9	67	
ИГПК ФГУ «АМП «БП СПб»» по г. Кронштадт	Кронштадт радио - 1	9	67	
Санкт-Петербургский морской рыбный порт	Петербург - 31	10	10	
ЗАО «ПерСтиКо»	Петербург - 92	74	74	
БУС ГБУ «Волго-Балт», Санкт-Петербург	Петербург - 72	23, 84	23, 84	
Капитан ГУП «Адмиралтейские верфи»	Петербург радио - 81	37	37	

Адресат	Позывной	Канал вызова	Рабочий канал	Резервный канал
Ледокол «Капитан Сорокин» УКВ спутниковая станция ИНМАРСАТ-С	л/к «Капитан Сорокин» MMSI 273136100 MID 427300728	16	9, 6, 8	
Ледокол «Капитан Измайлов» УКВ спутниковая станция ИНМАРСАТ-С	л/к «Капитан Измайлов» MMSI 273126000 MID 427300192	16	9, 6, 8	
Ледокол «Семен Дежнев» УКВ спутниковая станция ИНМАРСАТ-С	л/к «Семен Дежнев» MMSI 273123000 MID 427300146	16	9, 6, 8	
Ледокол «Иван Крузенштерн» УКВ спутниковая станция ИНМАРСАТ-С	л/к «Иван Крузенштерн» MMSI 273124000 MID 427300147	16	9, 6, 8	
Ледокол «Мудьюг» УКВ спутниковая станция ИНМАРСАТ-С	л/к «Мудьюг» MMSI 273910100 MID 427300582	16	9, 6, 8	
ФГУП ББАСУ «Балтийские буксиры»	Петербург радио - 12	71	71, 6, 8	

Районы якорных стоянок в Невской губе:

Район якорной стоянки №1 ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- 1) Ш = 59°53',77 сев. Д = 29°55',07 вост.
- 2) Ш = 59 54 ,46 Д = 29 55 ,15
- 3) Ш = 59 54 ,16 Д = 29 57 ,02
- 4) 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:

- 1) Ш = 59°55',88 сев. Д = 29°58',15 вост.
- 2) Ш = 59 57 ,07 Д = 29 57 ,54
- 3) Ш = 59 56 ,73 Д = 30 00 ,20
- 4) 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:

- 1) Ш = 59°54',67 сев. Д = 29°57',12 вост.
- 2) Ш = 59 55 ,97 Д = 29 55 ,97
- 3) Ш = 59 55 ,55 Д = 29 58 ,12
- 4) 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.

Районы якорных стоянок на Восточном Кронштадтском рейде:

Район якорной стоянки №2 ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- 1) Ш = 59°58',00 сев. Д = 29°47',61 вост.
- 2) Ш = 59 58 ,22 Д = 29 48 ,00
- 3) Ш = 59 58 ,07 Д = 29 48 ,10
- 4) 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.

Районы якорных стоянок на Большом Кронштадтском рейде:

Район якорной стоянки №3 ограничен прямыми линиями, соединяющими точки с координатами:

- 1) Ш = 59°59',10 сев. Д = 29°42',13 вост.
- 2) Ш = 59 59 ,03 Д = 29 42 ,57
- 3) Ш = 59 59 ,01 Д = 29 44 ,12
- 4) Ш = 59 58 ,85 Д = 29 44 ,50
- 5) Ш = 59 58 ,73 Д = 29 42 ,70
- 6) Ш = 59 58 ,75 Д = 29 41 ,87

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

Порядок плавания российских маломерных самоходных и несамыходных судов в Российской части вод Финского залива

1. Все маломерные суда, выходящие из порта Санкт - Петербург, при плавании в Невской губе до комплекса защитных гидротехнических сооружений могут выходить без уведомления подразделений ПС ФСБ России по Санкт - Петербургу и Ленинградской области. Необходимые документы:

1. Судовой билет или свидетельство о праве плавания под флагом
2. Свидетельство о годности судна к плаванию
3. Судовая роль (2 экземпляра)
4. Документы удостоверяющие личность членов экипажа и пассажиров (для иностранных граждан и лиц без гражданства с визами РФ, если иное не предусмотрено международными договорами РФ)

2. При плавании маломерных судов восточнее условной линии (м. Бычья голова – м. Вепревский – восточная оконечность о. Северный Березовый, Большой Березовый – м. Длинный – восточная оконечность о. Сескар – Устье реки Выбья.) необходимо уведомить подразделения ПС ФСБ России.

Порядок уведомления: При выходе судов из невиской губы уведомляется отделение пограничного контроля «Кронштадт» на б канале УКВ радиостанции морской связи (позывной «Гранит»), или по телефону 439 - 54 - 38 (Дж. Опк «Кронштадт»).

При невозможности уведомить указанное выше подразделение пограничных органов необходимо уведомить по одному из следующих телефонов:

- (812)497–26–15 – дежурный по контрольно - пропускному пункту «Санкт - Петербург морской порт»;

- (812)271–45–88 или (812)271–45–88 – дежурный по координационному центру ПУ ФСБ России по г. Санкт - Петербург и Ленинградской области;
- на 16 канале УКВ радиостанции морской связи (позывной «Вельбот – 136»).

Выдержки из **«Памятки владельцам и судоводителям маломерных, прогулочных, спортивных парусных судов»** Администрации порта «Большой порт Санкт-Петербург»:

1. На акватории Финского залива и Невской губы действуют:

- Международные правила предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72);
- Обязательные постановления в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург», утвержденные Приказом Минтранса России от 19.12.2016 № 388;
- Обязательные постановления в морском порту «Пассажирский порт Санкт-Петербург», утвержденные Приказом Минтранса России от 19.10.2012 № 380;
- Правила пользования водными объектами для плавания на маломерных судах в Санкт-Петербурге, утвержденные Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 18.09.2007 № 1165. («Обязательные постановления в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург», «Обязательные постановления в морском порту «Пассажирский порт Санкт-Петербург», «Правила пользования водными объектами для плавания на маломерных судах в Санкт-Петербурге» размещены на сайте ФГБУ «АМП Балтийского моря» <http://www.pasp.ru>).

2. В соответствии с п. 19 Обязательных постановлений в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» для маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, прогулочных судов и спортивных парусных судов необходимо иметь письменное разрешение на пла-

вание судна в акватории морского порта и плавание за границами морского порта, с возвращением в морской порт.

Такое письменное разрешение выдается при предъявлении судового билета, судовой роли, списка пассажиров и заявления на имя капитана морского порта с указанием района предстоящего плавания, а так же документов на право управления маломерным или прогулочным, или спортивным парусным судном соответственно.

3. Заход в акватории морских портов «Большой порт Санкт-Петербург» и «Пассажирский порт Санкт-Петербург» носит разрешительный, а не уведомительный характер. Разрешение на заход в акватории морских портов судоводитель должен запросить у службы капитана морского порта по УКВ на канале 9, позывной «Радио-5», либо по телефонам 245-16-77 и 714-92-11.

Запрещается плавание на маломерных судах по указанной акватории без радиостанции морского диапазона. Радиостанция должна быть постоянно включена на девятом или шестнадцатом каналах УКВ-диапазона.

Запрещается плавание маломерных судов на акваториях указанных морских портов без разрешения службы управления движением судов морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» (СУДС).

4. Судам валовой вместимостью менее 500т, а также судам с главными двигателями мощностью менее чем 55 киловатт (за исключением судов портового флота), прогулочным и спортивным судам, не допускается:

- следовать по каналам и фарватерам либо пересекать каналы и фарватеры, затрудняя движение других судов;
- маневрировать в непосредственной близости от судов, находящихся в движении, стоящих на якоре или у причалов;
- швартоваться к плавучим и стационарным средствам навигационного оборудования и становиться на якорь вблизи от них;
- подходить к иностранным судам без разрешения пограничных и

таможенных органов;

- ловить рыбу и (или) ставить рыболовные снасти, вставать на якорь на фарватерах и каналах и вблизи от них;
- двигаться самосплавом (за исключением аварийных случаев);
- осуществлять движение от Невских ворот до Золотых ворот.

5. Судам валовой вместимостью менее 500 тонн, а также судам с главными двигателями мощностью менее чем 55 киловатт, прогулочным и спортивным судам по каналам и фарватерам допускается следовать вдоль правой стороны фарватера по ходу кромки.

6. Постановка на якорь маломерных судов возможна на таком расстоянии от кромок фарватеров и каналов, которое обеспечивает безопасность стоянки при развитии волны, создаваемой проходящими судами.

7. Движение гидроциклов в акватории морского порта «Пассажирский порт Санкт-Петербург» запрещено.

8. Движение гидроциклов в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» запрещено:

- во Внутренней акватории;
- на каналах и фарватерах порта.

9. Отдельные районы акватории морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» и акватория «Пассажирского порта Санкт-Петербург» объявлены зонами таможенного контроля. (См. Приложение № 1 и сайт Северо-западной таможни <http://sztu.customs.ru/>, раздел «Реестр ПЗТК»).

Граница зоны таможенного контроля обозначается знаками прямоугольной формы, на зеленом фоне которых белым цветом вы-

полнена надпись на русском и английском языках «Зона таможенного контроля».

10. В соответствии с п.5 ст.12 и п. 25 ст. 13 Федерального закона Российской Федерации от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции», сотрудники полиции имеют право останавливать любое судно, судоводитель которого совершает правонарушение.

11. В случае совершения правонарушения, в отношении нарушителя составляется протокол об административном правонарушении, правонарушитель передается сотрудникам таможенных органов или ГИМС МЧС России, а судно может быть поставлено на специализированную стоянку.

Зоны таможенного контроля:

1. Плавучие пирсы у Английской набережной и набережной Лейтенанта Шмидта;
2. Участок набережной от угла Балтийского завода до Морского вокзала;
3. Плавучий пирс у юго-восточной оконечности форта «Константин»;
4. Причалы ООО «Моби Дик» - северо-западный угол гавани базы Литке;
5. Территория и акватория пассажирского порта «Санкт-Петербург»;
6. Западный мол Ломоносовской гавани от устья Гребного канала до знака Ломоносовский-входной;
7. Внутренняя акватория Большого порта Санкт-Петербург от Золотых ворот до Невских ворот, Железная стенка, Новая Канонерская гавань и участок реки Екатерингофка ниже моста ЗСД;
8. Причалы ММПК «Бронка» с прилегающей акваторией.

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

А

Адмиралтейский, остров	32
Адмиралтейского завода, причалы	57
«Алмаз» завода, причалы	42, 44
Английская, набережная	57, 158
Аптекарский, остров	28, 29, 30
Арсенальная, набережная	119

Б

«Балтиец», яхт-клуб	67, 80, 81, 84
«Балтийский берег» клуба, гавань	83
Балтийского завода, причалы	57
Барочный, бассейн	59, 69
Безымянный, полуостров	37, 38
остров	58
островок	48
Белая, мель	54
Белый, остров	32, 54, 55, 56, 59
Белого острова, створ светящих знаков	55
Биржевой (Строителей), мост	31
Благовещенский (Лейтенанта Шмидта), мост	33, 57
БМП, яхт-клуб	36, 37
Бобылка, речка	71
Большая Нева, река	11, 13, 23, 28, 31, 32, 50, 51, 52, 53, 56, 57, 59, 61, 62
Большая Невка, река	28, 29, 30, 71
Большого Кронштадтского рейда, створ светящих знаков	110

Большой Кронштадтский, рейд	96, 97, 98, 101, 104, 107, 109, 110, 112, 116
Большой Петровский, мост	30, 48
Бронка, канал	98, 101, 103, 106, 107
(Малая Ижора) поселок	23, 24, 107
порт (Многофункциональный морской терминал)	98
подходной канал порта	98
створ светящих знаков	100, 107
Бронка-восточный, светящий знак	100
Бронка-западный, светящий знак	100
Бычий, остров	38

В

Василеостровского грузового района (ВОГР), причалы	44
Васильевский, остров	26, 28, 31, 32, 39, 49, 51, 52, 56, 57
Верпелова, проход	76
Верперлуда, остров	74, 76, 77, 78
Винновка, река	38
ВМФ спортивного центра № 81, гавань	48, 52
ВМФ, яхт-клуб	52
Водно-моторный № 1, клуб	89
Водозабор	84, 121, 124
Водоканала, светящий знак	83
Водосливной канал	137, 138, 140, 141, 142
Военная, гавань (порт Кронштадт)	14, 97, 109, 110, 119, 120, 121
гавань (Ломоносовская гавань)	90, 95
Военного угла № 1, светящий знак	111
Вольный, остров	32, 43, 49
Вольного острова, отмель	43

Восточный Кронштадтский, рейд	14, 96
Восточный, фарватер (Петродворцовая гавань)	11, 62, 87
Второй Елагин мост	30
Входной дамбы, светящийся знак (гавань Стрельна)	86

Г

Галерная, гавань	51, 57
Галерной косы, отмель	51
Галерный, ковш	52
остров	32, 58, 59
фарватер	33, 50, 53, 57
Галерный острова, пирс	58
светящийся знак	58
«Геркулес», яхтенный порт	73, 74
Гидромеханизации, гавань	73, 74
Горская, база, гавань	24, 126, 128, 135, 136
Горская базы, канал	127, 130, 134, 149
остров светящихся знаков	127, 135
Гребной, канал	37, 38
порт	51, 52
Гром-камень	75
Гутуевский, ковш	58, 59, 70
остров	32, 54, 58, 59, 67, 68, 69, 70

Д

Дворцовый, мост	33
Декабристов, остров	31, 39, 41, 43, 49
Декабристов острова, отмель	39, 42, 49
«Дзичканец», форт	102, 103

Дубовский, мыс	138, 139, 141, 145
Дудергофка, река	80, 81
Дудергофский, канал	80, 81, 82, 84

Е

Екатерингофка, река	32, 56, 58, 70, 158
Екатерингофский, бассейн	69, 70
Елагин, остров	28, 30, 33, 35
Елагинский, фарватер	12, 23, 33, 34, 35, 36, 40

Ж

Ждановка, река	30, 31, 45
Железная, стенка	54, 56, 58, 59, 70, 158
Железной стенки-Восточный, светящийся знак	58

З

Заводская, гавань	14, 97, 121, 122
Заводской, створ светящихся знаков	122
Западная, гавань (Речной яхт-клуб)	49
Западного мола, светящийся знак (гавань Стрельна)	86
Заячий, остров	31, 32
«Зверев», форт	130, 132
Зеленогорск, город	10, 24, 137, 145
Зеленогорская гавань	137, 145, 146, 148
Зеленогорский канал	145, 147
Зеленогорский створ несветящихся знаков	146, 147
Зимняя канавка, река	32
Золотой Остров, мель	53
Золотые, ворота	67, 157, 158

И

«Императорский», причал	86
«Император Александр I», форт	114, 115
«Император Павел I», форт	105, 114
«Император Петр I» («Цитадель»), форт	114
Итальянский, пруд	118

К

Каботажная, гавань	14, 97, 110, 114, 116, 117
Каменная, банка	64
Каменный, остров	28, 29, 30
Канонерская, отмель	36, 67
Канонерский, остров	32, 54, 55, 56, 59, 67, 68, 70
Канонерского завода, причалы	55, 59
Карповка, река	28, 31
Керосиновка, речка	48, 49
Когана, база	95
Коломенский, остров	57
«Константин» («Рошаль»), форт	109, 111, 113, 114, 158
Корабельного канала, светящий знак	54
Корабельный, канал	11, 33, 39, 50, 52, 53, 54, 55, 79, 148
Котлин, остров	10, 11, 20, 23, 24, 96, 97, 110, 111, 113, 114, 120, 121, 122, 124, 125, 126, 128, 143, 144, 145
Котлина острова, отмель	121
Красненькая, река	80
Красноармейский, несветящий знак	142
Крестовская, отмель	35, 38, 39
Крестовский, остров	13, 29, 30, 31, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 42, 47, 71

«Крестовский», яхт-клуб	48
Крестовского острова, створ маяков	40
Кроншлот, остров (форт)	96, 99, 109, 114, 117
Кроншлотский-северный, светящий знак	111
Кронштадт, город	24, 96
порт	14, 24, 96, 97, 109, 110, 111
Кронштадтский, девиационный полигон	97
яхт-клуб	123
Кронштадтский Корабельный, фарватер	11, 23, 24, 62, 91, 96, 98, 106, 107, 109, 114
Кронштадтский Морской завод, причалы	119
Кронштадтских маяков, створ	91, 109
Купеческая, гавань	97, 110, 111, 116, 117, 118, 119
Купеческие, ворота	97, 117, 118, 119
Курорт, бывшая гавань	145

Л

Ладожское, озеро	13, 19, 26, 27
Лахта, поселок	24, 71, 75
«Лахта» («Маяк»), клуб	38
Лахтинская, гавань	24, 33, 35, 40, 71, 72, 73, 74, 75, 149
Лахтинские, мосты	71
Лахтинский, канал	11, 34, 40, 72, 73, 74, 79, 149
створ светящих знаков	73
Лахтинский Разлив, озеро	71
Лебяжья канавка, река	32
Лейтенанта Шмидта (Благовещенский), мост	33, 57
набережная	57, 158
Ленинград (Санкт-Петербург), город	14, 23, 24, 119, 137, 155

«Ленинградец», яхт-клуб	43, 44
Ленинградская (Санкт-Петербургская, Летняя), пристань	122, 123
Летняя (Санкт-Петербургская, Ленинградская), пристань	122, 123
Ленинградской пристани, створ светящих знаков	122
Лесная, гавань	14, 97, 119, 120
Лесной, мол	59, 63, 68, 69
Лесного мола, рейд	69
Лесные, ворота	97, 120
Лесных ворот, светящий знак	120
Лисий Нос, гавань	78
поселок	24, 74
мыс	20, 23, 71, 74, 76, 78, 79, 128, 135, 136
Литейный, мост	26, 28
Литке базы, гавань	14, 23, 97, 101, 110, 111, 114, 149
Литке-Восточный, створ светящих знаков	112
Ломоносов (Ораниенбаум), город	14, 23, 80, 90, 119
Ломоносовская, гавань	24, 90, 91, 92, 97, 98, 149, 158
отмель	23, 62, 97, 98, 106, 107, 111
Ломоносовский, канал	91, 97, 149
створ светящих знаков	91
Ломоносовский-Входной, светящий знак	92, 158
Ломоносовского канала, светящий знак	91
ЛЭС, набережная	44

М

Макарова Набережной, причал	46
Малая Нева, река	13, 23, 28, 31, 33, 39, 41, 44, 45, 46, 148
Малая Невка, река	13, 28, 30, 31, 33, 40, 47, 48, 49
Малая Сестра, река	145

Малой Невки, фарватер	11, 47
Малоневский, створ знаков	41, 43
Малый Гутуевский, ковш	58, 59
Малый Кронштадтский, рейд	59, 61, 64, 91, 96, 97, 111, 118
Мартышкино, поселок	24, 80, 90
Матисов, канал	81
остров	32, 57
«Меньшиков», батарея (форт)	111, 118
«Милютин», форт	103, 105
«Моби Дик», причалы контейнерного комплекса	111, 158
Мойка, река	32, 57
Морского канала, ковш	65, 84
«Морской фасад», район строительства	40, 43, 49, 74

Н

Наличной улицы, причал	44
Нева, река	10, 19, 20, 23, 24, 26, 27, 28, 33
«Нева», яхт-клуб	37, 38
«Невка», яхт-клуб	37
Невская, губа	7, 10, 11, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 28, 39, 40, 53, 71, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 83, 84, 85, 89, 96, 98, 107, 110, 127, 137, 148, 152, 154
Невские, ворота	26, 50, 53, 54, 58, 59, 67, 68, 70, 148, 157, 158
Невских ворот-Восточный, светящий знак	59, 70
Невских ворот-Западный, светящий знак	59, 70
«Нептун», яхт-клуб (поселок Мартышкино)	89
Нефтяная, гавань	68, 80, 82
пристань	68
Нефтяной, пирс	68

Нефтяной-Восточный, светящий знак	68
Нефтяного пирса, светящий знак	68
НИИ Лесосплава, причал	48
Новая, гавань (Ломоносовская гавань)	91, 92, 95
Новая Канонерская, гавань	55, 59, 158
Новоадмиралтейский, канал	32
остров	32

О

Обручев (Красноармейский), форт	137, 142, 143
ОВС ВМФ, причал	48
Ольгин, канал	107
Ольгино, поселок	24, 74, 75
Ореховый, остров	26

П

Парадная, гавань (Речной яхт-клуб)	47, 49
Пассажирская, гавань (порт Кронштадт.....	79, 92, 97, 121, 122, 124
гавань (порт Ломоносов)	90, 93, 94, 95
пристань (порт Кронштадт)	119
Пассажирский, бассейн	52, 54, 55, 56, 59
порт	11, 40, 43, 49, 50, 155, 156, 157
причал	56, 57, 59
Пассажирского бассейна, маяк	56
Пассажирского порта, светящие знаки	50
Первомайский, несветящий знак	139, 140
Переходной, створ светящих знаков	111
Петровская, отмель	42, 47

Петровский, канал	11, 23, 25, 33, 34, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 47, 49, 50, 54, 62, 72, 79, 85, 87, 148
остров	30, 31, 33, 42, 45, 49
Петровского дока, канал	117, 119
Петровского канала, створ светящих знаков	40
Петроградский, остров	29, 30, 31, 32
Петродворец (Петергоф), город	23, 24, 44, 61, 80, 86, 87, 125
Петродворцовая, гавань	24, 62, 86, 87, 89, 90
Петродворцовый, створ светящих знаков	89
Петродворцовый-Восточный, створ светящих знаков	88
Подходного канала, створ светящих знаков	50
Подходный, канал (гавань Стрельна)	39, 62, 85
(Пассажирский порт)	11, 50
Пороховой склад	124, 125
Почтовые, ворота	120
Причальный, светящий знак	86
Пряжка, река	32, 57
Путиловская, дамба	66

Р

Рабочая, гавань (Речной яхт-клуб)	41, 44
Раздельная, дамба	63, 68
Ремонтно-эксплуатационной базы (РЭБ), причалы	44
Речной (Центральный), яхт-клуб	49
Рыбколхоза им. Ленина, гавань	86

С

С-1, судопропускное сооружение	11, 20, 96, 108, 109, 128
С-2, судопропускное сооружение	11, 96, 125, 126, 128, 129, 137, 144

Санкт-Петербург (Ленинград), город	23, 24, 137, 155
морской порт	13, 14, 23, 24, 25, 50,
59, 155, 156, 157, 158	
Санкт-Петербург - Кронштадт, фарватер (№10а)	11, 79
Санкт-Петербургская (Ленинградская, Летняя), пристань	122
Санкт-Петербургский (Ленинградский) Морской, канал	11, 23, 24,
75, 93	
Санкт-Петербургского Морского канала, створ маяков	62
Санкт-Петербургского Морского канала-Встречный, створ светящих знаков	62, 64
Санкт-Петербургской (Ленинградской) пристани, створ светящих зна- ков	122
Святки, мыс	26
Северная, дамба комплекса защитных сооружений	23, 128
дамба Морского канала	65, 66, 87, 125
Северная Лахтинская, отмель	72, 74
Северной дамбы, светящий знак	66
Северный, фарватер (Петродворцовая гавань)	88
Северный 4-й, знак	126, 130
Северный Кронштадтский, фарватер	11, 12, 24, 62, 65, 96, 125, 126,
127, 130, 137, 139, 143, 145, 146, 148	
Серный, остров	31, 45, 47
Сестрорецк, город	24, 137, 138, 142
Сестрорецкий подходной фарватер	12, 137, 138, 139, 140
Сестрорецкий подходной канал	137, 140
Сестрорецкий створ знаков	140, 141
Сидоровский, канал	12, 93, 95
Сидоровского канала, светящий знак	95
створ светящих знаков	94
Синефлагская, мель	53, 54, 55, 56

Сквозные, ворота	119
Смоленка, река	31, 39, 46, 49
Собакина, отмель	33, 34, 72, 73
Спасательной станции Крестовского острова, гавань	47
Спецтранса, гавань	45
Средней гавани, створ светящих знаков	109
Средние, ворота	119
Средняя, гавань	109, 119, 120
Средняя Невка, река	13, 28, 30, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40
Стадиона им. Кирова, причал	47
Стрелка, мыс (Васильевский остров)	31
мыс (Елагин остров)	29, 35, 36
река	85, 86
Стрельна, гавань	39, 62, 149
поселок	23, 24, 80, 84, 85, 86, 87
створ светящих знаков	85

Т

Таможенная, набережная	58
Таркала, мыс	138, 143
Териоки, яхт-клуб	146
Тотлебен (Первомайский) форт	137, 142
Трамбецкого острова, отмель	41
Транзитная гавань (Ломоносовская гавань)	91
Троицкий (Кировский), мост	32
Тучков, мост	13, 32, 44, 45, 46, 148

У

Угольная, гавань (порт Кронштадт)	14, 97, 120, 121
---	------------------

гавань (порт СПб)	59, 68
Угольный, мол	68

Ф

Финский, залив	7, 10, 11, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 106, 107, 137, 138, 145, 154, 155
Фонтанка, река	32, 57, 58
Форт №1 Северный	144
Форт №1 Южный	101
Форт №2 Северный	143, 144
Форт №2 Южный «Дзичканец»	102, 103
Форт №3 Северный	126, 129
Форт №3 Южный «Милютин»	103, 105
Форт №4 Северный «Зверев»	130, 132
Форт №5 Северный	132, 134
Форт №6 Северный	134
Форт №7 Северный	134

Ц

Центральный (Речной), яхт-клуб	48, 49
--------------------------------------	--------

Ш

Шлиссельбург, город	26
Шлюпочная ВМФ, гавань	123, 124
Шлюпочный, канал (порт Кронштадт)	119
Шлюпочный, канал (Ломоносовская гавань)	91

Ю

Юго-западных очистных сооружений, гавань	83, 84
--	--------

Лоция Невской губы

Южная, дамба комплекса защитных сооружений	11, 98, 107, 109
дамба Морского канала	65, 68, 69, 80, 84
Южной дамбы, светящий знак	66, 82
Южная Лахтинская, отмель	83, 84
7-го Северного форта, створ светящих знаков	127

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	7
Навигационно-гидрографический очерк	10
Гидрометеорологический очерк	15
Навигационное описание	23
Глава 1. Устье реки Нева	26
Глава 2. Северный берег Невской губы	71
Глава 3. Южный берег Невской губы	80
Глава 4. Восточная часть острова Котлин	96
Глава 5. Восточная часть Финского залива до меридиана города Зеленогорск	137
Приложения	148
Алфавитный указатель	159

Владимир Александрович Колесников

Лоция Невской губы. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Эдитус, 2018.
– 174 с., ил. Тираж 30 экз.

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 автором 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.