

«БУТЫЛОЧНОЕ ГОРЛЫШКО» ОКНА В ЕВРОПУ

ВЛАДИМИР КОЛЕСНИКОВ

Просматривая в Интернете отчеты о походах питерских яхтсменов и водномоторников, я столкнулся с неким противостоянием яхтсменов аварийщиками и профессиональных судоводителей. Суть такова: профессиональные судоводители считают яхтсменов аварийщиками и нарушителями правил, прямо заявляя об этом в радиоэфире, на что последние всерьез обижаются. Причем эти, с позволения сказать, конфликты разворачиваются исключительно на Кронштадтском корабельном фарватере. В чем же тут дело?



Еще Петр Первый, лично произведя промеры в заливе, оценил важность этого единственного петляющего среди мелей фарватера, приказав построить на его южной стороне форт Кроншлот, а на северной расположить береговую батарею, что три века назад помешало шведской эскадре пройти на строящийся Санкт-Петербург. За прошедшее время фарватер спрямили, о чем немой напоминанием остались каменные Кронштадтские маяки, ныне упраздненные, но в принципе сам фарватер остался прежним, с «бутылочным горлышком» возле замшелых стен Кроншлота. Еще больше подобное сравнение стало напрашиваться с тех пор, как был сооружен Комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга (в народе — дамба), который сузил это «горлышко» до 200-метровой ширины судопропускного сооружения № 1, чаще именуемого просто Южными воротами.

Кронштадтский корабельный фарватер, вернее, его начало является одним из затруднительных для плавания участков в акватории Невской губы, представляя собой узкий зигзагообразный водный путь, пролегающий между островом Котлин и Ломоносовской отмелью. Затруднителен он не только в силу своей конфигурации, но и потому, что в данном районе этот глубоководный путь является единственным, ведущим от Морского канала до судопропускного сооружения «С-1». Используется он как крупными коммерческими и прочими судами, следующими этим единственным для них путем, соединяющим Большой порт Санкт-Петербург с открытым морем, так и маломерщиками.

Зачастую именно на этом участке маломерные суда создают помеху в движении для судов крупнотоннажных, что вызывает жалобы или административные действия со стороны руководства Большого порта. Ведь, как мы помним из правил, маломерные суда не вправе требовать, чтоб им уступали дорогу суда немаломерные, а следовать они обязаны за пределами фарватеров или вблизи их кромок. На этом же участке все курсы сводятся практически в один пучок. Что же представляет собой этот участок фарватера протяженностью всего около трех миль? »

АЭРОФОТО: НИКОЛАЙ ИВАНОВ



Кронштадтский корабельный фарватер (или, как принято его сокращать в документах, — ККФ) является продолжением Санкт-Петербургского морского канала и имеет два колена, ведущих от буев № 23 и № 24 между стенкой Кронштадтского порта и фортом Кроншлот до судопропускного сооружения «С-1» и далее до Санкт-Петербургского приемного буя, расположенного к югу от Толбухина маяка. По первому колену фарватера (при следовании из Санкт-Петербурга в море) ведут знаки Переходного створа, расположенные на стенке гавани у батареи Князь Меншиков. Направление створа 135,1–315,1 градуса. Южная кромка фарватера в этом месте ограждается зелеными светящимися буями, а северная практически вплотную примыкает к стенкам волноломов Кронштадтского порта.

Вблизи Военного угла от южной кромки ответвляется Ломоносовский фарватер. Первое колено пересекает Малый Кронштадтский рейд, не очень часто используемый судами для стоянки, но тем не менее официально существующий. Возле северной кромки фарватера имеется довольно интенсивно используемый выход из порта Кронштадт, называемый Лесными воротами. Затем фарватер делает поворот на запад, и по нему ведут уже знаки створа Средней гавани, два из которых расположены на стенках Военного угла, а третий — на отмели восточнее острова Котлин, вблизи ответвления Северного Кронштадтского фарватера от Санкт-Петербургского морского канала. Направление створа 289–109 градусов.

Фарватер проходит узким проливом (упоминавшимся «бутылочным горлышком»), разделяющим форт Кроншлот и южную стенку Купеческой гавани. Сразу за Кроншлотом глубоководный участок значительно расширяется; к югу от фарватера, огражденный

кардинальными плавучими знаками, раскинулся Большой Кронштадтский рейд. Также за Кроншлотом, общим направлением на юг, ответвляется фарватер, ведущий к портовому терминалу Бронка. И уже перед самым судопропускным сооружением «С-1» к северу ответвляется фарватер базы Литке и распо-

Кронштадтский корабельный фарватер — не только одна из самых оживленных, но и самых живописных водных магистралей страны, признанная культурным объектом Всемирного наследия ЮНЕСКО

ложен ОКП «Форт Константин» (на котором осуществляется пограничный и таможенный контроль маломерных судов, направляющихся за границу и пришедших из-за рубежа), а к югу — канал Бронка. Как видим, на довольно небольшом участке акватории раскинулась весьма разветвленная сеть интенсивно используемых водных магистралей.

На этом-то участке зачастую и наблюдаются действия судоводителей маломерных судов, классифицируемые как «нарушение



правил плавания», причем в качестве контролирующего и карающего органа может выступать не только Государственная инспекция по маломерным судам, но и Портнадзор, ведь вся эта акватория находится в зоне действия «Обязательных постановлений в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург»». Сам судоводитель зачастую и не подозревает, что создает какую-то помеху в движении, ведь он все делает по правилам: следует по правой кромке, несет предписанную радиовахту на 16-м и 9-м каналах...

А дело в том, что обеспечивающему проводку диспетчеру на своих приборах иногда трудно отличить крупное судно от маломерного, особенно оборудованного радиолокационным отражателем (если только оно не оснащено транспондером системы АИС). Нередко на фарватере при следовании крупных судов устанавливается одностороннее движение, а тут неизвестное судно, не отвечающее на радиовывозы, совершает непонятные маневры...

Напомню, что этот термин не следует воспринимать в том смысле, который известен любому автомобилисту. В отличие от дорог и переулков, на которых одностороннее движение, установленное соответствующими знаками, действует постоянно, на воде оно назначается временно в ту или иную сторону для какого-то определенного судна или каравана судов, обгон которых и расхождение на противоположных курсах запрещены. Одностороннее движение устанавливается диспетчером для судов, обладающих осадкой свыше 8,5 м и/или длиной свыше 155 м, пассажирских судов длиной более 150 м или занятых буксировкой сложных объектов.

ФОТО КИРИЛЛА РАЗУМОВА



На более широких участках, когда маломерное судно может следовать вдалеке от фарватеров, установленный порядок движения его, казалось бы, и не касается. Но на данной акватории, как уже говорилось, курсы маломерных и крупных судов волей-неволей сходятся. Как правило, не получив ответа на вызов, диспетчер начинает опрашивать встречные суда о неизвестном участнике движения, и, получив ответ, что это всего лишь маломерное судно, не создающее помех, успокаивается, продолжая выполнять проводку, но бывает так не всегда. Особенно если маломерщик, маневрируя, действительно создает определенную помеху или иллюзию таковой. Тут уж, в зависимости от обстоятельств, последствия могут оказаться разными, вплоть до привлечения катеров Портнадзора с целью обуздать нарушителя. Хотя в абсолютном большинстве случаев все ограничивается руганью в эфире, все прекрасно понимают, что судоводитель в здравом уме, даже что-то нарушивший, не полезет под форштевень крупного и обладающего гигантской инерцией коммерческого судна.

Радиолокационная проводка судов осуществляется Службой управления движением судов (СУДС), диспетчер которой территориально располагается на южном берегу Невской губы вблизи города Петродворца. Работа с судами ведется на 73-м канале, позывной службы — «Петербург-радио-9». В зависимости от обстановки, в соответствии с суточным графиком движения, диспетчер рекомендует

Одностороннее движение, запрещающее обгон и расхождение, установлено в Южных воротах для всех судов независимо от их размера

Понять, что это судно — так называемый «односторонник», можно даже без команды диспетчера по радио. Обгон и расхождение с такими гигантами на ККФ категорически запрещены

крупным судам соблюдение оптимальных курсов и скоростей, руководит расстановкой судов на рейдах, а при затруднительных обстоятельствах может посоветовать кому-либо из участников движения и вовсе остановиться и лечь в дрейф для пропуска других судов.

Потому судоводителям-любителям при подходе к описанному затруднительному участку лучше включать 73-й канал, дабы заранее оценивать обстановку, и не высказывать из-за угла под форштевень следующих по узким каналам судов каравана. Кстати, применительно к описанной уже ситуации диспетчеры для экономии эфирного времени частенько используют жаргонное словечко «односторонник», так что, услышав его по радио, будьте внимательны: названному судну нужно обязательно уступить дорогу. Двигаться в его кильватере маломерным судам при этом не возбраняется.

Применительно к обстоятельствам можно даже самому вызвать «Радио-9» и представиться диспетчеру, сообщив название и место своего судна, а также планируемый курс. Хотя это не предписано правилами для маломерных судов, при определенных обстоятельствах, возможно, лучше занять не-

надолго радиоэфир, чем вызвать нарекания, создав аварийную ситуацию или видимость таковой. Более подробную информацию, весьма, надо заметить, нелишнюю, судоводители могут получить, ознакомившись с «Обязательными постановлениями в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург»», которые действуют в акватории порта наравне с МППСС-72.

Ко всему вышесказанному можно добавить, что внутри судопропускного сооружения «С-1» установлено одностороннее движение для всех судов, хотя ширина его составляет 200 м, то есть обгон и расхождение в Южных воротах (как, впрочем, и в Северных, под мостом) категорически запрещены. При заходе или выходе крупных судов из базы Литке вблизи «С-1» движение также прекращается. Следует учитывать, что, выходя с фарватера базы Литке и направляясь в море, судно в силу особенностей фарватера сперва следует в сторону Санкт-Петербурга, а затем осуществляет разворот на Большом рейде. Можно также напомнить, что при движении маломерного судна через судопропускное сооружение «С-1» надлежит информировать о факте прохода и предполагаемом маршруте пограничную службу ОКП «Форт Константин» на 6-м канале, позывной «Гранит».

Конечно, все сказанное в большей степени относится к глубокосидящим и тихоходным судам, но, думается, информация может оказаться полезной для всех судоводителей. Ведь, как мы все помним, главной задачей капитана является проводка судна к пункту назначения «кратчайшим и безопасным путем». ❖

