

Г. А. ФРЕНКЕЛЬ
РУКОВОДСТВО
К ПЛАВАНИЮ
В НЕВСКОЙ ГУБЕ



ОГИЗ «ФИЗКУЛЬТУРА И ТУРИЗМ» - 1931-

Г. А. ФРЕНКЕЛЬ

*Председ. квалиф. комиссии
Парусной Секции Л.О.С.Ф.К.*

РУКОВОДСТВО К ПЛАВАНИЮ В НЕВСКОЙ ГУБЕ

ДЛЯ ЯХТЕННЫХ КА-
ПИТАНОВ И ТУРИ-
СТОВ - ВОДНИКОВ

*Издание второе,
исправленное и
дополненное*

ОГИЗ «ФИЗКУЛЬТУРА И ТУРИЗМ»

Москва

1931

Ленинград

Обложка работы художника Е. Д. Белухи

ПРЕДИСЛОВИЕ

Первое издание этого руководства, написанное тов. Френкелем по поручению Парусной секции Ленинградского областного совета физической культуры, было одобрено Гидрографическим управлением СССР и быстро разошлось.

Второе издание осуществляется в тот момент, когда физкультурная и туристская работа, с одной стороны, охватывает все более и более широкие массы трудящихся, а с другой — перестраивается на совершенно новых, полностью отвечающих задачам сегодняшнего дня основаниях.

»Старым аполитичным лозунгам противопоставляется мобилизация физической культуры и спорта на конкретное выпол-

Редактор — Ф. Б. Раммер

Технич. редактор — М. С. Кокин

Ленинградский Областлит № 14729. Тир. 3000.
Огиз — Фит № 359. Заказ № 4940.
4-я тип. ОГИЗ. — Ленинград. Ул. Правды, 15.

нение задач строительства социализма и лозунги, организующие физическую культуру трудящихся масс. Выполняя и участвуя в классовой борьбе вместе со всем рабочим классом, физкультурники перестраивают таким образом свою работу на основе задач, поставленных перед всем физкультурным движением партийными и профессиональными организациями" [из резолюции I конференции парусников Ленинградской области].

Советские грузы ждут советских кораблей,—смысл одного из постановлений Комиссии исполнения Совнаркома. Но советские корабли нуждаются в советских кадрах, и работа по подготовке этих кадров—коренная работа наших водно-спортивных и туристских баз.

Расширение водных видов физкультуры по Ленинградской области достаточно характеризуется быстрым ростом существующих парусных клубов, возникновением целого ряда новых водных баз, созданных усилиями союзов—химиков, водников—и отдельных гигантов про-

мышленности—„Большевика“, „Красного путиловца“ и т. д., а также введением в строй клубами новых крупных пловчих единиц.

Но этим далеко еще не исчерпываются наши задачи. Окружающие СССР буржуазные государства лихорадочно готовятся к новой войне с нами на суше, в воздухе и на воде. Шюцкорский „москитный флот“, снующий по шхерам белой Финляндии, ежедневно подтверждает эти перспективы. Поэтому военная организация водного дела, подготовка военнизированных кадров на базе физкультурных и туристских организаций, кадров, действительно освоивших военную технику и действительно изучивших все особенности своего театра,—вот основная задача этих организаций.

*Парусная секция Ленинградского
областного совета физической
культуры*

Полное отсутствие на рынке этой книги, а также целый ряд дополнений и изменений, накопившихся за три года, которые прошли с момента выхода в свет первого издания, сделали очевидной необходимость ее переиздания. Расположение материала в общем сохранено прежнее, но кроме дополнений фактического характера я решил приложить к руководству еще некоторые, с моей точки зрения совершенно необходимые для правильного чтения лоций планы гаваней, силуэты приметных („курсовых“) предметов, генераль-

ную карту Невской губы, несколько наиболее нужных на судне таблиц (в том числе штормовые сигналы), а также детально разработанные курсы плаваний, ибо заниматься прокладкой на маленькой яхте, да еще иногда в штормовую ночь, бывает затруднительно. Мне кажется, что все это должно несколько облегчить работу нашего морского молодняка.

Содержание книги несколько шире ее заглавия, ибо оно обнимает не только Невскую губу, но и часть Финского залива (до меридиана Толбухина маяка), описание которой представляется необходимым ввиду большого интереса, проявляемого яхтсменами и туристами к южной воде—в районе лоцманской гавани Лебяжье и северной—в районе Сестрорецкого курорта.

В предисловии к первому изданию я обращался к читателям с просьбой сообщить мне о всех ошибках, допущенных в книге, при составле-

нии которой я хотя и пользовался с одной стороны, официальными источниками, а с другой — наблюдениями моих товарищей, но которая все-таки в большей своей части является результатом личного опыта. Однако за три года я ни разу не получил таких сообщений, несмотря на то, что книга была полностью распродана и широко использована. Не относя это ни в какой мере к ее безошибочности, я вновь обращаюсь к читателям с той же просьбой (мой адрес: Ленинград, Моховая, 28, кв. 20).

Гидрографическому управлению СССР, в лице его начальника тов. И. Б. Разгона, выражаю свою глубокую благодарность за просмотр первого издания этой книги и присылку мне перечня всех дополнений и изменений, подлежавших внесению в руководство.

Г. Френкель

1. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Основная задача этого руководства — дать моряку-физкультурнику и туристу-воднику те подробные сведения по лоции Невской губы, которыми не могут загрузаться официальные издания, но которые, в силу ряда специфических особенностей парусного спорта и водного туризма, совершенно необходимы для моряка-любителя, судно которого обычно посещает такие закоулки, куда профессиональные суда не заходят никогда.

Все направления даны истинными, местами в градусах, местами в румбах. Это сделано сознательно, с целью отличить приблизительное от точного: в румбах даны направления, необходимые для общих

ориентировок и непригодные для плавания по компасу в тумане (напр., направления отдельных колен фарватеров), направления, данные в градуслах, точны (с точностью до 1°).

Рекомендованные пути плаваний с составляющими их курсами перенумерованы, что делает более легким отыскивание их при записях в вахтенный журнал. *Прокладка произведена не из расчета наиболее короткого пути, а из расчета наиболее безопасного пути, для чего курсы выбраны таким образом, чтобы судоводитель имел возможность почаще проверять себя упрощенной обсервацией (траверзы буев, нахождение вешек и т. п.), ибо на большинстве яхт Ленинградской области лагов не имеется и на счисление таким образом полагаться не приходится.* Дистанции курсов даны с точностью до одного кабельтова. Ввиду того что почти на каждом курсе приведены контрольные опре-

деления, они могут служить также для решения небольших навигационных задач в пределах Невской губы.

При пользовании рекомендованными путями следует помнить, что в О-ой части губы имеется течение около $\frac{1}{4}$ мили в час с направлением W, усиливающееся при восточных ветрах и ослабевающее при западных.

В этом издании — также как и в предыдущем — нет указаний относительно запретов и особых правил посещения, издаваемых военными инстанциями и управлением торгового порта, за получением каких-либо сведений и разрешений администрациям заинтересованных организаций надлежит обращаться в соответствующие учреждения.

Употребляемый в некоторых местах настоящего руководства термин „срезать“ ограждение означает (в противоположность официальным понятиям) пройти к нему вплотную,

оставив однако не по правилам (напр. N — ую веху к S).

Штормовые сигналы (табл. № 5) состоят днем из черных конусов, а ночью из красных огней (на таблице обозначены белыми кружочками).

При пользовании этим руководством нет нужды приобретать все, обнимающие описанные в нем районы карты; достаточно иметь или карту № 1559 (до Кронштадта), или № 834,¹ — эта карта особенно рекомендуется: она включает и весь Кронштадт, годится для плавания до меридиана Толбухина маяка, в Лебяжье и Сестрорецкий курорт). Водители судов категорически предупреждаются, что карты и планы, приложенные к этой книге, очень далеки от точности, требуемой от морских карт, и вести по ним про-

¹ Вышеуказанные карты можно приобрести в Депо карт и лоций Гидрографического управления СССР, Ленинград, здание Главного адмиралтейства.

кладку никоим образом нельзя, — они предназначены только для общей ориентировки.

Так как масштаб всех карт в Меркаторской проекции дается не в метрической системе, а имеет одну минуту = 1 морской миле и так как карты в СССР печатаются еще пока с указанием морских саженей шестифутовой меры, а осадка судов теперь уже дается в метрической системе, то к книге приложены таблицы перевода футов в метры и морских миль в километры.

СЕВЕРНЫЙ БЕРЕГ

Елагинский фарватер начинается с района гавани яхт-клуба ЛОСПС, расположенного по S-му берегу Средней Невки у NW-ой оконечности Крестовского острова. На траверзе шлюза Елагинского пруда (N-ый берег) почти по самой середине реки имеется четырехфутовая каменная банка, обставленная N-ой и S-ой вежами; ниже, на траверзе среднего бона яхт-клуба, ближе к S-му берегу, имеется вторая каменная банка, шестифутовая, также обставленная двумя вежами (N-ой и S-ой). Становиться на якорь разрешается лишь выше верхнего поперечного бона яхт-клуба; грунт — ил и мелкий песок, якоря держат

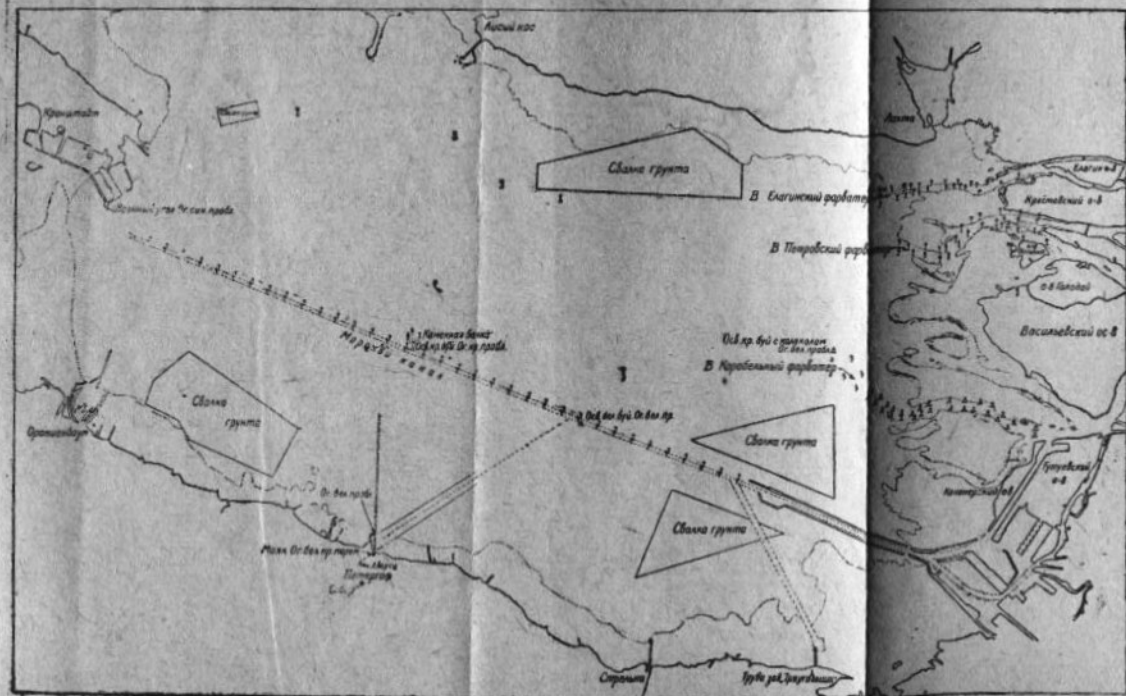


Рис. 1. Генеральная карта Невской губы.

Е
с р
рас
Сре
нос
тра)
(N-
дин
кам
и
сре
к
кам
же
и S
реп
поп
ил

хорошо, и так как дно чисто, то буйреп не обязателен. Глубина — 12—15 футов. Гавань яхт-клуба представляется хорошо защищенной естественными условиями, и лишь в штормы из SW-ой четверти в гавань заходит волна. Яхт-клуб располагает металлическим и деревянным слипами, оборудованными мачтовым краном, лодочной и парусной мастерскими; с городом соединен телефоном. На клубской мачте вывешиваются штормовые предостережения. Береговые мели N-го берега, в пределах яхт-клуба, обставлены вехами и порастают тростником, но между ними и берегом есть небольшой проход направления O-W, глубиною до 4-5 фут., необставленный. Течение наиболее сильно на траверзе Стрелки (W-ой оконечности Елагина острова), облицованной камнями и хорошо приметной с моря, ниже которой происходит слияние *Большой и Средней Невки*. От Стрелки

на W тянется треугольная отмель, частично порастающая тростником, огражденная одной О-ой вехой и неогражденная с N и S, откуда к ней слишком приближаться не следует. Несколько ниже этой вехи и почти на середине фарватера, имеется двухфутовый топляк с камнями, обставленный N-ой и S-ой вехами. Начиная с этого места, фарватер регулярно обставлен N-ми и S-ми вехами.

С О-ой вехи (см. выше) начинается первое наиболее широкое колено собственно Елагинского фарватера, расположенное между островками N-го берега с N и Крестовской косой с S, идущее с ONO на WSW и имеющее около мили в длину. Так как вехи этого колена стоят с некоторым запасом, то маломерные суда могут несколько заходить за их створы, за которыми однако имеются: 1) трехфутовый топляк под N-ым берегом, немного ниже старого Лесо-

пильного завода, и 2) несколько выше приметной рыбацкой избы на S-ом берегу досчато-бревенчатый забор тони, в нормальную воду хорошо видимый; ввиду того, что в высокую воду забор может покрываться, то на N-ом конце его рыбаки выставляют цветной флажок. На кабельтов ниже траверза конца Крестовской косы фарватер поворачивает, образуя второе (среднее) колено, идущее между Собакиной отмелью с N и Крестовской отмелью с S и имеющее направление OtS — WtN. Поворотная N-ая вежа ограждает от отдельной трехфутовой банки, порастающей тростником, за которой имеется небольшой необставленный проход, так называемая „Чухонка“, имеющий до 5 фут. глубины, но на очень узком пространстве. В углу, образуемом S-ми бровками верхнего и среднего колен фарватера, S-ой вехи нет, поэтому при лавировке надлежит быть осто-

рожным при заходе в этом месте к S. Среднее колено, являющееся наиболее узким, довольно коротко (2 кабельтова), и фарватер скоро вновь поворачивает, образуя третье (выходное) колено, расположенное между Северной Лахтинской отмелью с N и мелководьем Крестовской отмели с S, имеющее направление OtN - WtS, длиною в милю с небольшим и более широкое, чем среднее. Выходные вехи фарватера отмечены флажками, а кроме того, мористее выхода, по створу N-ых вех ставится еще отличительная красная бочка. Елагинский фарватер имеет 8 фут. на баре. В среднем колене за створы вех не могут заходить даже маломерные суда, в выходном же суда с осадкою не более 5 фут. могут резать 2-3 (считая от входа) S-ых вехи и ложиться на SW раньше бочки. Наоборот, суда с осадкою в семь футов и больше, даже по выходе из фарватера, не могут сваливаться прямо

на S, ибо попадают на 7-футовое пятно, а должны идти тем же курсом еще почти милю (до траверза светящегося буя, поставленного на месте снятого в 1928 г. Невского маяка) и лишь после этого ложиться на желаемый румб.

Администрацией яхт-клуба ЛОСПС при содействии Гидрографического управления установлены следующие створные огни: 1) для входного (нижнего) колена: верхний огонь белый постоянный на крыше башни бывшего Петровского яхт-клуба,¹ нижний-белый проблесковый на N-ом берегу;² 2) для среднего колена: верхний огонь белый постоянный под крышей семиэтажного дома на Крестовском острове, нижний—крас-

¹ В официальных лоциях эта башня называется бывш. дача Дурасова.

² Этот огонь с 1931 г. предполагается к замене красным постоянным.

ный постоянный, несколько к S от теннис-клуба; 3) для верхнего колена: верхний огонь зеленый, постоянный в круглом окне башни бывшего Петровского яхт-клуба, нижний — красный, постоянный у забора нового Лесопильного завода; последний створ проводит к N от топяка и выводит на O-ую вежу, откуда можно держать прямо на огни яхт-клуба ЛОСПС. Видимость белых огней, особенно верхних, очень хорошая, зеленый же в дождь виден слабее; видимость красного огня среднего створа довольно значительная, но вследствие зарослей он приметен по всему колену лишь с высокопалубных судов, на мелких же яхтах за этим огнем иногда приходится следить с мачты. На фарватере не рекомендуется из-за проходящих кабелей бросать якоря в следующих местах: сразу ниже Стрелки, на траверзе W-го впадения реки Винновки в верхнее колено (S-ый берег)

и у выходных вех. В случае сноса вех или неуверенности в их расположении, на всех, даже глубокоосаженных яхтах во второй половине навигации, когда края фарватера порастают пловучими водорослями (капуста)¹ можно пользоваться линией последних как вехами, подходя к ней почти вплотную и не рискуя сесть.

Отыскивание фарватера ночью по створным огням не представляет особых затруднений, хотя следует иметь в виду, что нижний огонь входного створа имеет довольно посредственную видимость и короткие проблески (проблеск $\frac{1}{2}$ сек., затмение $1\frac{1}{2}$ сек.). Днем Елагинский фарватер не имеет на берегу каких-либо опознавательных точек, могущих служить точными створами для входа в него со всех сторон. При

¹ Не смешивать с тростниками, к которым приближаться нельзя.

плавании из Кронштадта (вдоль северного берега) или при подходе к фарватеру с юга пользуются тем, что бочка находится приблизительно по линии, соединяющей буй, поставленный на месте Невского маяка, с отдельным приметным лесочком на Лахте (О-ая оконечность леса на Лахтинском берегу) и на пересечении следующих створов: 1) мостового крана Северной верфи (в SO-ом углу губы) с пролетом между двумя стоящими рядом друг с другом и совершенно одинаковыми по очертанию элеваторами (в том же углу губы) и 2) Исаакиевского собора с NO-ым (левым) углом SW-го (правого) 4-этажного белого здания Нового Петербурга на Острове Декабристов; при плавании из Петергофа держат сначала на указанный выше лесок, пока Невский буй не состворится с мостовым краном Северной верфи, а затем берут на хорошо приметную белую трансформаторную

будку (в NO углу губы), что ошибочно выводит на бочку. Относительно подхода к фарватеру со стороны Петровского и Галерного фарватеров см. описание последних.

Лахтинский фарватер. Несколько к W от начала выходного колена Елагинского фарватера кончается лежащая к N от него Собакина отмель и начинается лежащая по ту же сторону Северная Лахтинская отмель. Эти две отмели разделены каналом, имеющим направление почти точно N-S, очень узким, имеющим наибольшую глубину едва в 3 фута, которым в высокую воду могут плавать к Лахтинскому Разливу мелкие килевые яхты, а в ординарную — ботики и швертботы. Описанные выше отмели порастают тростником, так что фарватер хорошо приметен, но не обставлен и кроме того зачастую бывает прегражден рыбацкими сетями. Немного не доходя по фарватеру до железнодорожной дамбы,

под защитой ольхового леса, можно приставать носом прямо к W-му берегу фарватера.

Большая Невка, сливающаяся со Средней у Стрелки, лежит между N-ым берегом материка с N и Елагиным островом с S, имеет быстрое течение и приглуба, но для плавания неудобна, ибо в большинстве случаев заграждена пловучими бревнами расположенного по ее N-му берегу Лесопильного завода им. Рыкова. При входе в нее со стороны моря надлежит ориентироваться на описанную выше О-ую вежу Елагинского фарватера.

От Лахты до Лисьего носа. Лахтинский берег к W от входных вех Елагинского фарватера имеет мелкую воду, и килевым яхтам ближе чем на $1\frac{1}{2}$ мили к берегу приближаться не следует. Швертботы и тузы могут подходить почти к самому берегу Лахты и швартоваться к небольшому молу купален, несколько к О от часовни,

где еще имеется $1\frac{1}{2}$ фута воды, но много подводных, а не только надводных, как показано на карте, камней.

Район, лежащий сразу к N от бочки, имеет ту особенность, что имеющаяся здесь девятифутовая глубина в виде мешка простирается почти на $1\frac{1}{2}$ кабельтова к О параллельно выходному колену Елагинского фарватера, так что судно, идущее с моря и ошибочно оставившее в сумерках бочку к S, попав в указанный мешок и идя некоторое время на достаточной глубине, будет считать себя на фарватере, пока не упрется в конец тупика. Несколько к W от траверза Лахтинской часовни и милях в двух от бочки Елагинского фарватера находится открытая свалка грунта, обставленная обычно пятью вежами с синими флажками (на SO-ом и SW-ом ее углах). Проход между свалкой и берегом мелок и едва имеет в нормальную воду 3—4 фута. К W от свалки мель отдаляется от берега,

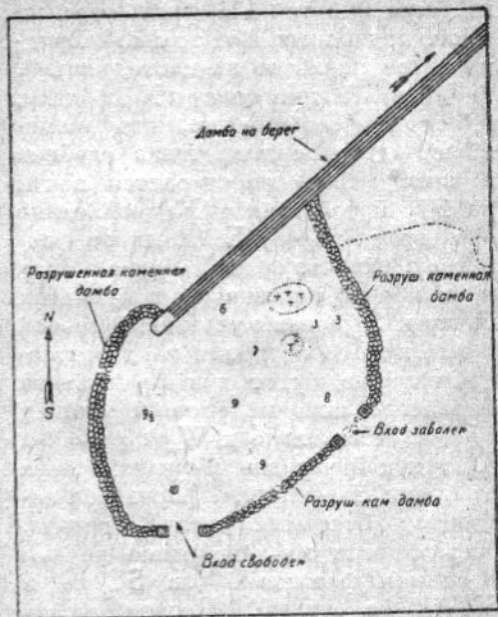


Рис. 2. Лисьеносская гавань.

и, начиная с траверза островка Верпер-Луда, лежащего в 3 кабельтовых от берега, к последнему ближе чем на милю приближаться не следует.

Лисьеносская гавань расположена на SW-ом углу N-го берега материка и представляется почти разрушенной. На SO-ой стороне гавани имеется 2 пары ряжей: SW-ая и NO-ая. На картах ворота гавани показаны между NO-ми ряжами, но теперь этот проход завален и входить нужно обязательно между SW-ой (левой) парой ряжей. С NW гавань защищена разрушенной дамбой. Становиться на якорь можно не далее 25 — 30 саж. от головы гавани и не доходя около 10 саж. до отдельного подводного камня в N-ой части ее. Стоянка в большинстве случаев представляется неспокойной, ибо гавань закрыта лишь от NO-ых ветров; якоря держат плохо, так что лучше завозить концы на ряжи; становиться удобнее в SW-ой части, здесь грунт держит лучше,

глубина до 10 фута. Подходить к гавани можно не иначе, как в секторе от SSW до WSW, причем нужно обязательно огибатьс W N-ую веку, стоящую в 1½ милях к SSW от гавани. Со стороны Кронштадта можно прямо держать на спасательную станцию, расположенную около гавани и соединенную с Ленинградом телефоном. К О от пристани имеется метеорологическая станция.

ВОСТОЧНЫЙ БЕРЕГ

Стоянка у стадиона им. Ленина находится под N-ым берегом реки Малой Невы сразу же ниже Тучкова моста у начала реки Ждановки; глубина до 12 футов почти у самого берега, так что можно, отдав якорь, заводить концы прямо на него. Защищена со всех сторон, дно — мягкий ил, засорено; отдавать якорь с буйрепом, держит неважно.

Плавание вниз по **Малой Неве**, располагающейся здесь между Пет-

ровским островом с N и частью островов Васильевского и Декабристов с S, особых трудностей не представляет. Против Лесопильного завода (на S-ом берегу) посередине реки расположен небольшой островок, обходить который следует с N, ибо S-ый проход загорожен. Ниже островка, тоже посередине реки, имеется приметная по поверхностным струям воды отмель, к которой нельзя приближаться и которую также нужно обходить с N. Еще ниже, против завода „Марксист“, в полукабельтове от S-го берега, имеется вторая банка, обставленная неофициальными вехами; между ней и S-ым берегом итти нельзя. Вообще при плавании по Малой Неве спокойнее держаться N-го берега. Против Лесопильного завода, на S-ом берегу Петровского острова, имеется небольшой ковш с глубиной у входа 3 фута (бывшая гавань яхт-клуба союза водников).

Несколько выше острова Вольного река отдает небольшой рукав к SW, который имеет глубину не менее 8 фут, но изобилует необставленными топляками, так что нужно держать по самой середине его; он ведет к гавани **СНАВА**. Последняя лежит к S и имеет вход с W, представляясь совершенно незащищенной от W-ых волн и ветров; глубина до 10 футов в W-ой части, переходящей к O на нет. Дно чистое, копаное. Подходы к Гавани, изобилующие топляками, не обставлены. По расположенному к W от ворот гавани рейду можно ходить до траверза отдельной приметной на S-ом берегу деревянной дачи Ге; выхода в море на W нет. КНО от острова Вольного лежит порастающая тростником и обставленная вежами треугольная мель, ограничивающая с N описанный рукав, с S — Малую Неву, а с O — небольшой проход, идущий с N на S между этой мелью и островом.

В этом проходе расположена гавань **яхт-клуба союза машиностроителей**, занимающего О-ую оконечность острова Вольного. В гавани

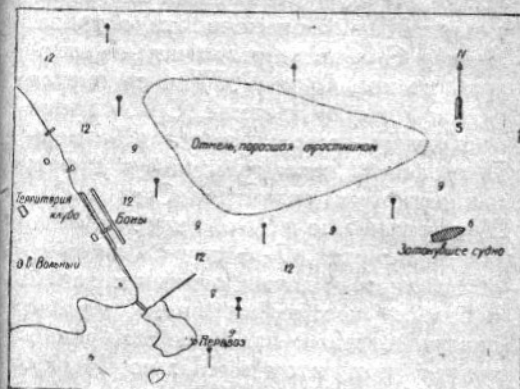


Рис. 3. Гавань яхт-клуба машиностроителей.

имеется мачтовый кран, деревянный слип; телефонной связи с городом нет. Обставлена гавань частично официальными, частично неофициаль-

ными вешками, выставляемыми администрацией клуба. Детали обстановки гавани — см. рис. № 3.

На траверзе острова Вольного река Малая Нева, обставленная здесь, начиная с NW-ой оконечности острова, N-ми и S-ми вехами, начинает отходить несколько к WNW и сливается с рекой Малой Невкой. Сразу выше последнего места имеется отмель Петровской косы глубиной в 1 фут; на ее конце ставится О-ая вежа. Между отмелью и W-ой оконечностью косы имеется 7-футовый проход, обставляемый двумя рядами красных и белых шестов; им очень удобно давать длинный галс при лавировке, заходя при этом в Малую Невку. Река Малая Невка проходит между Крестовским островом с N и Петровским с S. От О-ой вежи отмели Петровской косы можно подниматься до Петровского моста.

На северном берегу Малой Невки расположена новая гавань яхт-клуба.

союза водников, очень открытая и лишь несколько защищенная с W брекватером. Подходы чисты; фарватер обставлен N-ми и S-ми вешками.

Собственно **Петровский фарватер** начинается с описанного слияния рек и образует 3 колена. Первое (верхнее), наиболее короткое (2 кабельтова), имеет направление почти точно O-W и обставлено, как и весь фарватер, регулярно парами N-ых и S-ых вех. Первая S-ая вежа иногда ставится слишком близко к сваям, торчащим из воды по S-ую сторону первого колена. При лавировке от мыса Вольного до этой вежи, в слабые ветра, когда повороты могут не выйти, нужно остерегаться приближаться к идущей здесь дугою S-ой бровке фарватера, ибо боковое течение прижимает к мели. Второе (среднее) колено, длиною около полумили, имеет направление NO—SW и особенностей не представляет. Переход его в третье (выходное) колено, направляющееся с OtS

на WtN (длина несколько больше $1\frac{1}{2}$ мили), очень крут, а вежи в этом месте стоят не широко, поэтому в сумерках нужно остерегаться не просмотреть N-ую поворотную вежу (она здесь очень близко стоит к соседней). Фарватер заканчивается двумя вежами с флажками; расставлены широко и удобно.

При выходе из Петровского фарватера и плавании на N к отделяющемуся от него Крестовской косой и ее отмелью Елагинскому фарватеру нужно иметь в виду все то, что было сказано об особенностях дна к S от последнего. Отыскивание входа в Петровский фарватер производится по створу Владимирской церкви со шпилем собора Петропавловской крепости; этот створ выводит на входную N-ую вежу. От последней нужно держать почти на румб к S приблизительно на трехэтажное белое здание (с красной крышей) Нового Петербурга на о. Декабристов. Найдя

N-ую поворотную вежу, берут на корму Невский буй, а курс на башню бывшего Петровского яхт-клуба; ночью можно ориентироваться на зеленый створный огонь Елагинского фарватера, установленный в окне этой башни (см. выше).

Вода к S от выхода из Петровского фарватера чиста (8 и 9 фут.) и лишь к SO имеются несколько 5—6 - футовых пятен. Большая пятифутровая отмель Галерной косы, лежащая на милю к S от фарватера, ограждена O-ой вежой.

Плавание яхт по **Большой Неве** беспрепятственно возможно только до Моста лейтенанта Шмидта, ниже которого имеются пловучие бочки с рымами, за которые можно временно швартоваться. Отдавать якоря вблизи моста даже с буйрепом, в особенности по N-му берегу, не рекомендуется, ибо здесь проходит большое количество действующих и брошенных электрических кабелей. Стоянка в

Большой Неве вообще беспокойна из-за большого движения паровых судов, а плавание представляется затруднительным вследствие очень сильного течения и сокрытия ветра береговыми сооружениями. На траверзе Балтийского завода (на N-ом берегу) Нева сливается с Фонтанкой, которая для яхтенных плаваний совершенно непригодна.

Прямо на S от Балтийского завода от Невы отделяется река *Екатерингофка*, имеющая прекрасную якорную стоянку, в которой расположена **водная база союза химиков**. Последняя находится в самом начале реки под О-ым ее берегом (образуемым *Лоцманским островком*), между пристанью лоцманов и Гутуевским мостом. Стоянка защищена со всех сторон и даже в N-ые ветра представляется спокойной. Глубина вполне достаточная, и 7-футовые яхты могут швартоваться кормой к деревянной облицовке берега. Отдавать

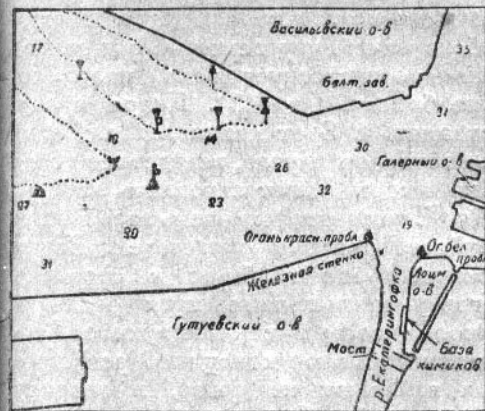


Рис. 4. База союза химиков.

якорь нужно на траверзе каменного двухэтажного здания бывшей водоканализации (на Лоцманском острове), но обращать особое внимание, чтобы не зацепить за электрический кабель; выход последнего на Лоцманском острове ясно виден у NW-го угла водо-

качки, а на противоположном берегу, образуемом Гутуевским островом, кабелю соответствует доска с надписью „не бросать якорей“. Якоря нужно отдавать к S от линии кабеля, ибо, в противном случае, вследствие течения, якорь может затралить кабель. Дно Екатерингофки очень засорено, и буйреп поэтому обязателен. Ввиду значительной глубины к середине (где именно и приходится отдавать якорь, чтобы иметь возможность завести кормовой конец на берег), якоря забирают не сразу, и поэтому нужно соблюдать осторожность, чтобы не быть занесенным под Гутуевский мост, ибо Екатерингофка течет не в Неву, а из Невы. При входе в последнюю следует остерегаться курсирующего между портом и берегом парового парома, крайне неповоротливого и не могущего давать дорогу. На углу, образованном О-ой оконечностью портовой набережной (так называемой „Железной стенкой“)

и W-м берегом Екатерингофки, имеется красная мигалка, а напротив нее на Лощманском острове — белая. Таким образом вход в Екатерингофку нетруден и ночью. Прижимное течение у угла, на котором стоит красная мигалка, очень сильно. Выше (более к N) Лощманской пристани, у самого входа в Екатерингофку под О-ым берегом можно также становиться на якорь в расстоянии 5 саженей от берега.

Выход из Невы в море возможен Галерным или Корабельным фарватерами.

Галерный фарватер, более N-ый, начинается с траверза S-го угла N-го берега Невы, несколько ниже Балтийского завода. Фарватер обставлен N-ыми и S-ми вежами и идет почти прямо с SSO на NNW, лишь на траверзе Кроншпиц несколько выгибаясь к N. На фарватере, имеющем длину $2\frac{1}{2}$ мили и являющемся 6-футовым, вообще все чисто, лишь у S-го края

5-футовой отмели, лежащей к N от фарватера, приблизительно за $1\frac{1}{2}$ мили до выходных вех, имеется необставленное затонувшее судно, а на створе последних двух S-ых вех 4-футовое пятно, огражденное лишней S-ой вехой. Выходные вехи фарватера с флажками. Для отыскивания входа в него с моря, пользуются створами двух труб на Васильевском острове: ¹ одной самой высокой в группе (передний знак), а второй (задний знак) более низкой и толстой с кольцеобразным утолщением в виде воротника; этот створ срезает две первые от входа S-ые вехи (и флажковую), но проводит чисто. Если от Невского буя держать на NW-ую (левую) оконечность леска Галерной косы, то этот курс довольно хорошо выводит на выходные вехи фарвате-

¹ Официальным является гораздо менее приметный створ S-го угла быв. Дерябина дома с каланчой Коломенской пожарной части.

ра. По выходе из фарватера судам с осадкой более 5-футов можно брать и к N лишь после прохода О-ой вехи Галерной отмели, описанной выше. Для плавания из Галерного фарватера в Петровский (или Елагинский), выйдя из Галерного фарватера и обогнув О-ую веху, держат на отдаленную горизонтальную лесистую возвышенность, имеющую форму стола (на N-ом берегу). Этот курс выводит на выходные вехи Петровского и Елагинского фарватеров. ¹

При обратном плавании держат на самую большую возвышенность S-го берега (Дудергоф). S-ый край Галерного фарватера образуется и отделяется от Корабельного двумя большими мелями: О-ой, называемой Синефлагской, и W-ой — Золотым ост-

¹ Так как эта возвышенность и выходные вехи Галерного, Петровского и Елагинского фарватеров створят, то этим же курсом можно плавать и из Петровского фарватера в Елагинский.

ровом; NW-ая оконечность последней мели сильно вытянута в сторону моря и почти на траверзе выходных вех Галерного фарватера еще имеет не более 4—5 футов воды, что нужно иметь в виду при плавании из Галерного фарватера к S.

Корабельный фарватер, начинающийся к S от Галерного, является наиболее глубоким (10 фут. на баре), широким и судоходным. В своей О-ой части, в пределах набережной портовых сооружений, он не является собственно фарватером и огражден лишь от лежащей к N от него Синефлагской мели. Лишь с траверза W-го угла портовой набережной начинается регулярно обставленный красными (N-ми) и белыми (S-ми) номерными баканами с соответствующими вехами фарватер, образующий 4 колена. Первое идет с OSO на WNW и довольно коротко ($1\frac{1}{2}$ мили), затем фарватер поворачивает почти с O на W и образует второе, несколько более

длинное колено, в котором имеются 2 топляка — один в начале колена, ближе к его N-му краю (обставлен N-ой и S-ой вехами), а второй в середине колена, ближе к его S-му краю (огражден S-ой вехой). Третье колено, опять короткое (не более 3 кабельтовых), имеет направление ONO-WSW. Затем фарватер дает поворот (самое узкое место) с SO на NW и образует четвертое (выходное) колено, наиболее длинное (почти $1\frac{1}{2}$ мили) и широкое. Выходные вехи лишены баканов, но снабжены флажками. Мористее выхода из фарватера на широте — $59^{\circ} 56' N$ и долготе $30^{\circ} 08' O$ вместо Невского пловучего маяка с 1928 г. ставится светящийся буй, окрашенный в красный цвет; дальность видимости буя ночью 6—7 миль при средних условиях погоды; огонь белый проблесковый. По огню Невского буя ночью может быть отыскан вход в Корабельный фарватер. Однако, так как последний не освещен и пла-

вание по нему ночью невозможно, то огонь этот имеет скорее ориентировочное значение при плаваниях в губе вообще. Около буя, кроме того, избирается обычно якорная стоянка при невозможности засветло войти в свой фарватер. Невский буй имеет колокол, на который в тумане однако полагаться особенно не следует, так как в W-ые ветра, когда разводит волну и колокол хорошо слышен, туманов не бывает; туман ложится обычно в O-ые ветра, когда в районе буя даже в свежий ветер не образуется волны и буй, не смотря на свою малую остойчивость, может поэтому молчать.

К S от Корабельного фарватера лежит целый ряд мелей, из коих наиболее O-ая называется Белой. К W от последней глубина сильно колеблется и дает местами лишь 6 и даже 4 фута. К S от выходного колена фарватера лежит небольшая четырехугольная свалка грунта, обставленная четырьмя синими флажками, а к W

от последней еще одна большая треугольная необставленная свалка грунта; кроме того, по S-ую сторону фарватера в нескольких кабельтовых от него проходит, почти точно с O на W, сплошная свайная подводная гряда. Из изложенного следует, что район, лежащий к S от Корабельного фарватера, является для парусных плаваний довольно опасным.

Гребной фарватер выходит из начала Корабельного на S и огибают Белую мель с O и S, образуя 2 колена: первое идет приблизительно с NNO на SSW и имеет $3/4$ мили в длину, второе — с OSO на WNW и имеет $1\frac{1}{2}$ мили длиной. Фарватер семифутовый, не обставлен. К S от Гребного фарватера лежит двухфутровая Канонерская отмель, к W от которой, вплоть до указанной выше треугольной свалки, дно постепенно понижается, давая глубину от 5 до 10 фут. Еще более к S от Канонерской отмели и описанного пространства

проходит N-ая дамба облицованной части Морского канала. Вдоль этой дамбы, почти вплотную к ней на судах с осадкой не более 6 футов можно плавать, не доходя до Северных ворот (см. ниже) на 3 кабельтова.

Морской канал представляет из себя искусственно углубленный канал для возможности прохода в Ленинградский торговый порт глубокосидящих судов. Он начинается на территории порта от Подзорного островка (у устья Б. Невы), где с N огражден тремя красными бочками. Пройдя около мили параллельно Корабельному фарватеру, он направляется с NQtO на SWtW и вступает в огражденную дамбами часть. Вход этот (так называемые Невские ворота) освещен: на W-ой части красный постоянный, а на O-ой белый проблесковый огни. Пройдя указанным направлением несколько более $1\frac{1}{2}$ миль, канал поворачивает, образуя колено с направлением OtN—WtS;

с этого колена начинается регулярное обставление канала парами N-ых и S-ых вех, вплоть до самого конца его. Это колено имеет длину несколько более $1\frac{1}{2}$ мили, а затем канал вновь поворачивает и принимает направление OSO—WNW, каковое сохраняет досамого Кронштадта. Поэтому направлению канал на протяжении 3 миль огражден каменными дамбами, освещенными по всему своему протяжению рядом электрических фонарей. N-ая дамба несколько длиннее S-ой. S-ая дамба короче и образует еще изгиб к S (так называемый ковш).

Кроме указанных белых электрических фонарей, на обеих дамбах по створу их установлены следующие огни:

На N-ой дамбе — на самом конце ее красный постоянный огонь, более к O — второй красный затмевающийся огонь и еще более к O от этого огня третий белый огонь проблесковый.

На S-ой дамбе — на самом конце ее белый затмевающийся огонь, к O от него второй белый затмевающийся огонь. Синий постоянный огонь с оконечности S-ой дамбы убран, так что свалка грунта № 1 представляется неосвещенной.

Ковш Морского канала представляет собою просторную и вполне защищенную со всех сторон якорную стоянку. Он имеет достаточную для любой яхты глубину с хорошо держащим грунтом; за находящиеся в нем бочки швартоваться нельзя. Становиться на якорь разрешается на всем пространстве, ограниченном с S дамбой, а с N рядом S-ых вех канала. Суда с осадкою до 5 футов могут ошвартовываться корму прямо на S-ую дамбу. Глубокосидящим судам не следует слишком углубляться в SW-ый угол ковша, ибо там местами глубина менее 4 футов, дно — вязкий ил, так что, в случае посадки, съёмка затруднительна. Вообще же стоянка в W-ой

части ковша спокойнее, ибо в O-ой (на бочках) часто становятся и разворачиваются шаланды. Дно очень засорено, так что якорь отдавать обязательно с буйрепом.

ЮЖНЫЙ БЕРЕГ

Треугольное пространство, заключенное между S-ой дамбой Морского канала и берегами материка, неудобно для плаваний на килевых судах из-за своей относительной мелководности, и подходы к берегу доступны лишь в немногих пунктах.

Вдоль S-ой дамбы канала, в полуканальтове от нее, на судах с осадкой не более 6 футов можно ходить вплоть до S-ых ворот.

Стрельнинская гавань лежит на SSW от оконечности дамб Морского канала и является наиболее удобопосещаемой из гаваней этого района. Глубина — 6 футов, грунт — ил, дно чистое. Гавань довольно хорошо защи-

щена как естественными условиями, так и находящейся по W-ую ее сторону каменной дамбой. В гавани расположены мостки Стрельнинской станции, к которым маломерным судам можно отшвартовываться. Фарватер, ведущий к гавани, 5-футовый, довольно короток; он имеет направление почти N—S и обставляется неофициальными вешками (W-ая — шест с красным флажком, O-ая — шест с белым флажком). Яхты с осадкой 7 футов могут отдавать якорь у входных вех, но стоять на совершенно открытом рейде при W-ых, NW-ых и N-ых ветрах очень плохо. На рейде грунт — глина. При более высокой воде в гавань могут заходить и большие суда, но при падении ее уровня надлежит немедленно уходить, так как фарватер мельче гавани.

Пути подхода к гавани различные, в зависимости от осадки судна. Яхты с осадкой, не превы-

шающей 6 фут., от головы S-ой дамбы берут прямо на Стрельну, держа на светло-зеленую б. дачу Петрова (дамба на фоне деревьев менее приметна); подходя к фарватеру, отыскивают входные вехи. Яхты с большей осадкой не могут идти этим курсом, а должны обогнуть большую свалку грунта (закрытую лишь частично), расположенную на SW от дамбы канала; для этого от головы S-ой дамбы берут сначала на Петергофский собор (см. ниже) и, лишь пройдя около двух миль этим курсом, сваливаются на вышеописанную зеленую дачу. Эту свалку грунта можно пересечь и не обходя ее, но это более рискованно; для этого можно воспользоваться тем обстоятельством, что от первой пары вех открытой части Морского канала к разрушенной пристани Сергиевой пустыни ведет узкий девятифутовый канал. Этот канал, имеющий направление 153° — 333° , сечет восточную часть свалки, но не

обставлен, и поэтому хождение через свалку этим способом могут позволять себе лишь опытные капитаны.

От Стрельны до Петергофа. На этом протяжении на всех яхтах можно приближаться к берегу на милю, имея однако в виду следующие опасности: на траверзе б. Лесной биржи Пономарева (приметной по узкой железной высокой трубе), приблизительно в миле от берега, имеется небольшая 6-футовая банка; она выходит как раз на курсе, если из Стрельнинской гавани держать на Кронштадтский собор. Посадка на эту банку крайне неприятна, ибо грунт—вязкий ил, (футштоки уходят, а якоря ползут). Далее, ближе к Петергофу, кроме двух его банок, описанных ниже, имеется между О-ой из них (6-футовой) и берегом еще одна 5-футовая банка в полумиле от берега, не обставленная. Между этой банкой и упомянутой только что О-ой петергофской банкой возможен проход (без лавировки)

на любых судах; для этого, выйдя из Петергофской гавани, берут на белые цистерны близ дамб Морского канала (почти чистый О), причем на судах большой осадки следует на траверзе Стрельны уклоняться от этого направления к N или S, дабы обогнуть выходящую на курсе и описанную выше свалку грунта.

Петергофская гавань. Гавань (бывш. Военная) довольно просторна, имеет глубину до 12 футов, грунт—ил, якоря держат хорошо, дно чисто, наиболее мелкое место в NW-ом углу. Ворота гавани в О-ой части; защищена со всех сторон, но, ввиду широкого входа, в сильные ветры из NO-й четверти в гавань может закатываться волна. Для судов, не имеющих тузиков, у W-ой стенки гавани имеется специальный трап, к которому могут швартоваться кормой сразу по несколько яхт любой осадки. Петергофская гавань, а также фарватеры часто посещаются паро-

ходами, так что при входе и выходе нужно опасаться возможных навалов.

В гавани расположены бонь Петергофского яхт-клуба, а также небольшая метеорологическая станция. Против Петергофа лежат 2 банки: одна—на ONO от гавани в расстоянии немногим больше мили от берега, 8-футовая, обставлена с четырех сторон

(близко к вехам не подходить!), а вторая—на OtN от гавани, почти на траверзе Александрии, каменная 6-футовая в миле от берега (не обставлена).

Для подхода к Петергофу служат 2 фарватера. Один N-ый, 8-футовый, вход в который с моря обозначен O-ой и W-ой вехами и освещен створными огнями: на южном (бере-



Рис. 5. Силуэт Петергофского собора.

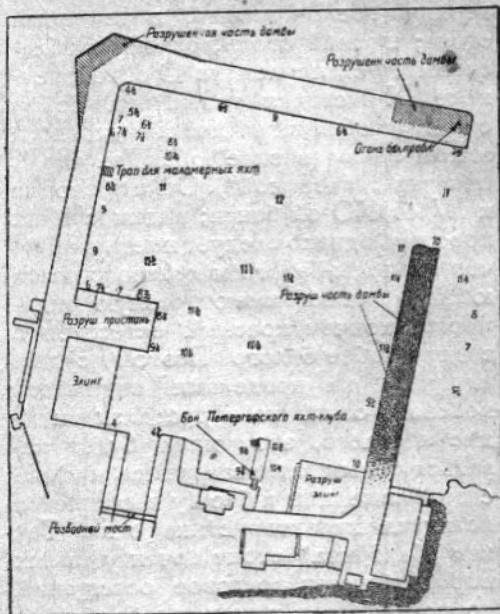


Рис. 6. Петергофская гавань.

говом) маяке (белая круглая башня) верхний бело-красный переменный огонь; нижний огонь, белый проблесковый, установлен на О-ой оконечности N-й стенки гавани на белом столбе, с обшитыми досками треножником внизу в виде юбки (за что и прозван „балериной“). Огни проводят к W от NO-ой банки; видимость их хорошая, однако следует иметь в виду, что периоды белого и красного света южного маяка имеют разную видимость, причем красный естественно виден слабее белого. Поэтому судну, идущему за пределами видимости красного огня, но в пределах видимости белого, этот маяк будет казаться белым затмевающимся, и лишь с приближением к берегу выясняется истинная характеристика огня. Так как „балерина“ стоит почти у самых ворот и имеет круговое освещение, то при входе в гавань проблески ее сильно слепят глаза и мешают рулевому видеть расположение стоящих

в гавани судов, почему ночью проходить ворота следует с особой осторожностью. По створу Петергофских маяков, имеющих направление $2\frac{1}{2}^{\circ}$ — $182\frac{1}{2}^{\circ}$, можно лавировать, причем держать огни в растворе, заходя на О можно немного; заходить же на W можно на любой угол, соблюдая лишь те условия в отношении приближения к S-ому берегу, которые описаны ниже, и помня, что огонь южного маяка от $163\frac{1}{2}^{\circ}$ до $168\frac{1}{2}^{\circ}$ виден плохо и временами даже скрывается, а от $174\frac{1}{2}^{\circ}$ до $178\frac{1}{4}^{\circ}$ не виден вовсе.

Второй NO-ый фарватер (9-футовый) не освещен, но на всем своем протяжении обставлен N-ыми и S-ми вехами. Кроме того имеются еще местные приметы: NW-ая бровка фарватера ограничивается створом „балерины“ с флагштоком парходной пристани, а SO-ая — створом берегового маяка с золотым орлом на W-ом куполе Петергофского дворца; последний створ как более примет-

ный служит ориентировочным. Этот фарватер проводит между обеими банками. Приметным предметом в Петергофе служит собор с золоченым остроконечным куполом, но при выборе курсов на него нужно иметь в виду, что гавань находится несколько к W от собора.

От Петергофа до Ораниенбаума. Плавание вдоль берега на указанном протяжении особых трудностей не представляет. Сразу к W от Петергофской гавани и вплоть до разрушенной гавани б. Невского яхт-клуба, можно подходить к берегу почти на $2\frac{1}{2}$ кабельтова, все еще имея 8 фут. воды. За траверзом разрушенной гавани береговая мель постепенно отходит от берега и на траверзе здравницы Наркомпроса, приметной по купальне с мостками, уже в 4 кабельтовых от берега суда с осадкой в 7 фут. на большой волне могут касаться дна. Прямо на N от купальни имеется большой подводный камень,

ничем не отмеченный. Приблизительно на середине между Петергофом и здравницей в миле от берега на 13-футовой глубине ставится S-ая вежа; несколько к O от здравницы (в районе песчаного берега) стоит спасательная станция, соединенная телефоном через Петергоф с Ленинградом. К W от купальни приходится еще более удаляться от берега, ибо в расстоянии мили от последнего тянется на протяжении почти $2\frac{1}{2}$ миль свалка грунта; так как последняя не закрыта, то глубина ее неопределенна и ходить по ней не рекомендуется. Эта свалка ограждается шестью с синими флажками. Подходя к Ораниенбаумским фарватерам, приближаться к берегу ближе чем на $\frac{3}{4}$ мили все же не следует, и лишь суда с осадкой не более 5 футов, идущие в Сидоровский канал, берут ближе к берегу.

Сидоровский канал, имеющий около 3 кабельтовых, а по карте

7-футовую глубину, является наиболее О-ым из обоих подходов к Ораниенбауму. Береговые мели, между которыми он идет, будучи необставленными, имеют местами не более 4 футов воды. Канал проходит по направлению приблизительно NNO — SSW и ведет к стоянке близ вокзала. Подход к каналу обставлен тремя О-ми и тремя W-ми вешками, но сам канал, будучи и так очень узким, идет еще вплотную между четырьмя подводными рядами (2 по О-ую и 2 по W-ую стороны его); один из W-ых ряжей находится у самого входа в канал. Трудность плавания этим каналом несколько облегчается тем обстоятельством, что створ мачты метеорологической станции с колокольней бывшей полковой церкви безопасно проводит между рядами.

Ораниенбаумская гавань расположена в W-ой части Ораниенбаума, невелика, но имеет глубину, вполне достаточную для стоянки любых яхт.

Вход с О-ой стороны. Закрыта береговыми сооружениями, но с N и NO защищена плохо, так как волнолом, образующий N-ую стенку гавани, будучи совершенно размытым, очень низок, и при соответствующих ветрах стоянка становится малоудобной. Грунт — мелкий камень и ил, якоря держит неважно. На судах с осадкой не более $7\frac{1}{2}$ фут. можно прямо швартоваться кормой к S-ой части берега. Дно засорено, якорь отдавать с буйрепом. Подходы к гавани для парусной яхты трудны, ибо фарватер в некоторых местах столь узок, что не допускает лавировки. Он имеет 2 колена — одно по направлению $21\frac{1}{2}^{\circ}$ — $201\frac{1}{2}^{\circ}$ (входное), а другое по направлению $56\frac{1}{4}^{\circ}$ — $236\frac{1}{4}^{\circ}$ (поворотное). Поворотное колено обставлено двумя W-ми вехами — одной поворотной, а другой приблизительно на середине колена. О-ых вех нет, так что ходить приходится по створам.

Входной створ (О-ая пара), называемый в официальных описаниях первым, составлен двумя бело-черными решетчатыми треугольными

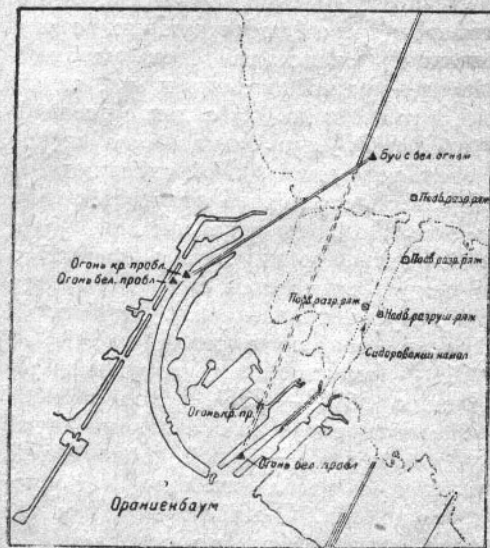


Рис. 7. Оранienbaumские фарватеры.

щитами на берегу у Лесной биржи, верхний огонь белый, нижний красный, оба проблесковые, видимость плоская. Поворотный створ (W-я пара), называемый в официальных описаниях вторым, образован двумя белыми обшитыми досками трапециями на столбах с треножниками, стоящими на косе у полотна железной дороги; верхний огонь белый, нижний красный, оба проблесковые, видимость очень хорошая. Пользоваться первым створом необходимо лишь при подходе со стороны Кронштадта, ибо этот створ ограждает с W от Оранienbaumской мели; при подходе же со стороны Ленинграда пользование входным створом совершенно излишне, ибо можно свободно входить по W-ой паре огней (второй створ), которая проводит везде по глубине не меньшей чем $10\frac{1}{2}$ фут. Однако этот створ, в особенности после скрещения с О-ой парой, проходит почти вплотную к 4-футовому подводному ряжу, лежа-

щему от него на SO и к 6-футовому ряжу, лежащему от него на NW; итти здесь в растворе на O нельзя ни в коем случае; раствор на W допускается, но очень небольшой.

К северу (приблизительно в 50 м) от пересечения обоих створов и несколько к O от второго из них устанавливается красный буй малого размера с белым проблесковым огнем (проблески очень коротки — по 0,4 сек.). При выходе из гавани нужно иметь в виду, что возможны встречи из-за SO-го угла гавани с пароходом, невидимым из нее и идущим от пристани Ораниенбаумской железной дороги.

От выходных вех Ораниенбаумского фарватера вплоть до Малого Кронштадтского рейда тянется линия W-ых вех, ограждающих расположенную позади них большую Ораниенбаумскую отмель с сильно колеблющейся глубиной, делающей совершенно невозможным плавание между

Кронштадтом и S-ым берегом. Вблизи указанных вех проходит телеграфный кабель, отмеченный телеграфными вешками, около и по створу которых якорей не бросать.

СЕРЕДИНА НЕВСКОЙ ГУБЫ

Имеет глубину 15—20 фут., увеличивающуюся с O на W. Дно почти повсюду — мелкий песок, хорошо держащий якоря. Вся губа от дамб Морского канала и до Малого Кронштадского рейда наискосок пересечена открытой частью Морского канала, имеющей указанное выше направление, огражденное через каждые 2 $\frac{1}{2}$ кабельтова парой (N и S) вех, а также отдельными так называемыми зимними вешками, представляющими собою довольно массивные бревна, окрашенные в белый цвет, на которых в темные ночи грозит опасность налететь.

Морской канал имеет следующие огни для хождения по нему ночью:

1) на О-ом своем конце огни на дамбах, описанные выше; 2) на W-ом конце: верхний огонь белый, нижний красный, оба постоянные, установленные на указанных в описании Кронштадта маяках; видимость последних огней очень хорошая, причем их особенностями можно пользоваться для ориентировки о близости к Морскому каналу, так как они в отдалении от последнего вообще не видны и открываются лишь почти вплотную к каналу, причем сначала появляется тусклый свет верхнего огня, делающийся вполне ярким лишь у самого канала, а затем появляется красный огонь, ¹ горящий ярко лишь в створе с верхним и в растворе быстро исчезающий.

Ходить под парусами по Морскому каналу вдоль запрещено и его раз-

¹ Маяк, на котором установлен этот огонь, несколько покосился, дав наклон своей головы к N; поэтому створ вышеуказанных огней не

решается лишь пересекать причем суда с механическим двигателем в изъятие из международных правил на канале дороги яхтам не дают. По S-ую сторону Морского канала все чисто, кроме береговых мелей, описанных выше. Показанных на карте трех затонувших вблизи самого канала на NW от Петергофа судов (4-и 2-футовых) очевидно уже нет (хотя одно из них помечено 1910 г.), ибо случаев посадки на них до сих пор отмечено не было, несмотря на то, что эти топляки находятся в наиболее частом курсовом районе яхт и не обставлены. К S от первой (после

совпадает точно с осью Морского канала. Однако, это обстоятельство, вопреки неправильно распространенному мнению, не имеет большого практического значения, ибо наклон маяка настолько мал, что створ не сечет северной бровки канала, а лишь несколько приближается к ней, причем это вообще имеет место в той части канала, где данный створ уже и нормально теряет свою чувствительность.

выхода канала из дамб) пары вех на карте показаны еще два затонувших у самого канала судна (помечены 1911 и 1912 гг.); в отношении их может быть сказано то же самое.

По N-ую сторону Морского канала, непосредственно прилегая к нему, почти на траверзе Петергофа (на NtO от последнего) лежит небольшая 8-футовая каменная банка, обставленная с четырех сторон; кроме того с 1927 г. у этой банки вновь ставится бакан с красным проблесковым огнем. На середине расстояния между этим баканом и W-ой оконечностью ковша выставляется по S-ую сторону канала еще второй белый проблесковый бакан, на который точно выходит судно, если, пройдя NO-ым Петергофским фарватером, оно, не меняя курса, продолжает идти до Морского канала. В миле на O от освещенной красным бумом каменной банки лежит затонувшее судно, обставленное с N и

S. Приблизительно на середине между последним и описанной банкой, в 6 кабельтовых на N от канала, на картах нанесен еще один 7-футовый топляк, помеченный 1912 г.; существует ли он — неизвестно, но он не обставлен, а случаев посадки на него отмечено не было.

Несколько лет подряд в $1\frac{1}{2}$ милях на WSW от Невского буя и приблизительно в таком же расстоянии от головы N-ой дамбы Морского канала командами яхт неоднократно было наблюдаемо толстое бревно, в более низкую воду торчащее из воды, по форме напоминающее форштевень и очевидно принадлежащее лежащему в указанном месте топляку, необставленному и не обозначенному на картах. Курс Невский буй — южный Петергофский маяк проходил почти вплотную к указанному бревну, оставляя его к N; затем, по сообщениям нескольких капитанов яхт, его перенесло к южному берегу в район

траверза деревни Мартышкино. В навигацию 1930 г. перестали поступать сообщения о встрече с этим бревном; весьма возможно, что топляк этот в конце концов распался, но известную осторожность в указанных районах соблюдать все-таки следует, ибо бревно это по всем данным было очень массивным и столкновение с ним могло бы оказаться для яхт чревато неприятными последствиями. По N-ую сторону от Морского канала показаны еще три затонувших судна, не представляющих опасности для яхтенных плаваний, ибо глубина на них показана 13, 12 и $12\frac{3}{4}$ футов, а кроме того два из них очень большой давности (1841 и 1890 гг.). Ближе под Лахтинским берегом имеется шести футовый топляк, лежащий в 8 кабельтовых на SWtW от Верпер-Луды, но входящий в тот район, в который, как указано выше, при плавании вдоль

северного берега заходить не следует.

Большое внимание должно быть обращено на то, что в средней части Невской губы и обычно в N-ой ее половине, военно-учебными судам представляются пловучие пристрелочные мишени, хорошо видимые днем, но не освещаемые и совершенно неприметные ночью. Так как мишени представляют собою очень крепкие плоты из толстых бревен и навалы на них с большого хода могут оказаться очень серьезными для яхт, то при плаваниях в темные ночи впередсмотрящим надлежит иметь это обстоятельство особенно в виду.

КРОНШТАДТ И ПОДХОДЫ К НЕМУ. ГАВАНИ

Из трех берегов острова Котлина, на котором расположен Кронштадт, для яхтенного капитана представляют

интерес лишь SO-ый и SW-ый его берега.

Приметными для Кронштадта днем предметами являются главным образом, круглый купол его собора, труба парового завода и еще



Рис. 8. Силуэт Кронштадтского собора.

ряд других труб.

По SO-му берегу расположены 3 паровые пристани, из которых самая S-ая освещена на своей оконечности красным постоянным огнем, малой видимости. Становиться на якорь удобно непосредственно к S от нее; глубина 8 фут., грунт держит хорошо, но стоянка от О до S представляется открытой. Более мелкие суда могут проходить вглубь и приста-

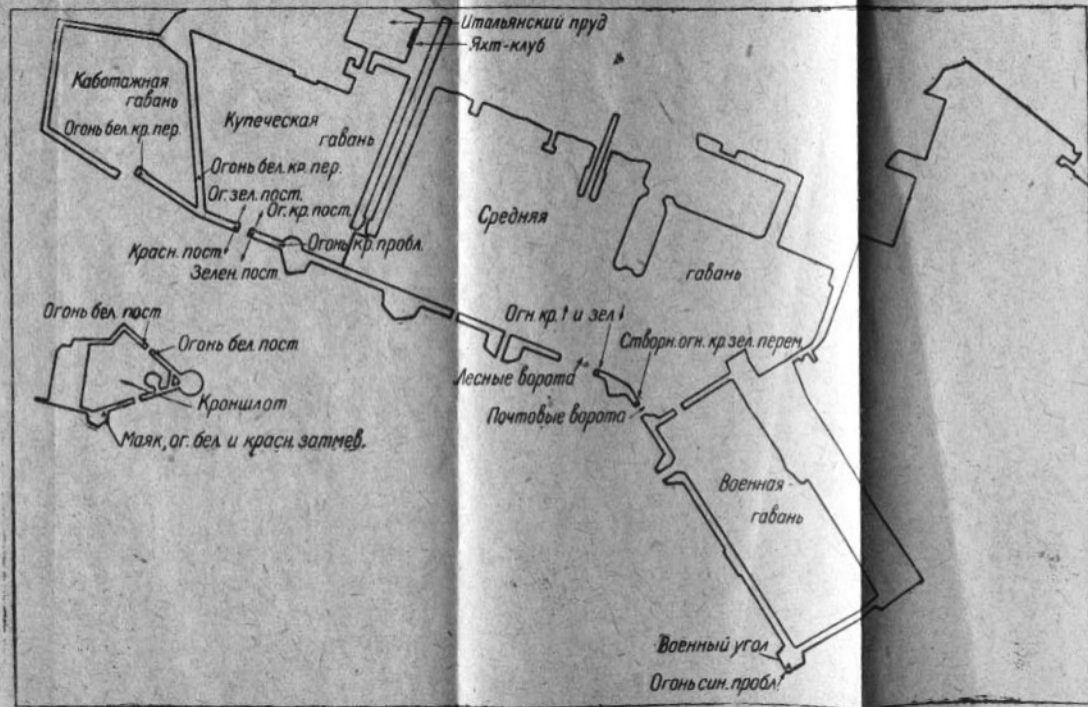


Рис. 9. Малый Кронштадтский рейд.

вать с S к пристани. В $\frac{3}{4}$ кабельтова от последней расположены надводные и частью подводные ряжи разрушенного угольного сарая (так называемой „угольной ямы“).

В новую Каботажную гавань, лежащую на NO от Военного угла (см. ниже), входить не рекомендуется, так как в ней много топляков; если же входить приходится, то держаться N-ой ее трети. Эта гавань ограждена с O и SO ряжевой дамбой, частично разрушенной и находящейся под водой; вход с S вплотную к каменной стенке. За линию, соединяющую голову пароводных пристаней и O-ый угол Новой гавани, выдается топляк, огражденный стоящей на Восточном рейде¹ W-ой вехой.

Вдоль SW-го берега проходит Корабельный фарватер и расположены две главные для яхт якорные

¹ Восточным рейдом называется ближайшая к Котлину вода на O.

стоянки — Купеческая гавань и Итальянский пруд.

Наиболее важный ориентировочный пункт — **Военный угол**, являющийся S-ой оконечностью Кронштадта и составленный S-ой и SW-ой его дамбами. На Военном углу установлен синий проблесковый огонь с круговым освещением, но посредственной видимости, особенно в дождь. Там же на NO от этого огня построен Верхний кронштадтский маяк — высокая 8-гранная башня: огонь бело-красный переменный, светит по направлению 177° — 200° ; остальные углы, в том числе и обращенные к Ленинграду, темные. Несколько на SO от Военного угла кончается обстановка Морского канала и к W от последней (отличительной) пары вех ставятся два бакана: по N-ому краю канала красный, с красным проблесковым огнем, а по S-ому — белый с белым проблесковым огнем.

С траверза Военного угла между

Кронштадтскими стенками с NO и Ораниенбаумской отмелью с SW расположен **Малый рейд**, огражденный от отмели рядом W-ых вех, а также несколькими зимними вешками. Подходить к вешкам можно вплотную, но приближаться очень близко к стенкам, в особенности в районе Военного угла, как по SW-ую, так и по SO-ую стороны его не следует, ибо там имеется целый ряд непомеченных топляков.

К W от Малого рейда лежит **остров Кроншлот** с двумя маяками. Один действующий — Нижне-кронштадтский (быв. Верхне-николаевский), ¹ красная круглая башня, расположенная на самом форту; огонь затмевающийся с белыми и красными углами освещения. Белый огонь светит углом меньше, чем в румб (от 283° до 291°) и створит по направлению 107° — 287° с огнем Верхнего

¹ Его называют также Кроншлотским.

кронштадского маяка, вывода по Большому рейду к Приемному маяку. Это так называемый створ кронштадтских маяков (см. ниже); от 291° через N, O и S до 283° Нижний кронштадтский маяк светит рубиново-красным светом.¹ Так как видимость этого огня очень хорошая и он заметен уже при выходе из ленинградских фарватеров, то он является обычно приметным пунктом на Кронштадте (с O ночью), однако нужно помнить, что по направлению на Ленинград красный огонь Кроншлотского маяка светит поверх Военного угла, и всем судам, идущим на этот огонь из Корабельного фарватера или районов, лежащих к N от последнего, надлежит, при приближении к Кронштадту, отыскивать синий огонь Военного угла и лишь по этому

¹ Так как периоды затмения очень коротки (0,3 сек.), то красный сектор маячного огня с O кажется на больших расстояниях постоянным.

огню, огибая угол с S, входить на Малый рейд.

При плавании из Кронштадта в Ленинград огонь Кроншлотского маяка может служить и еще более точным ориентировочным знаком по той причине, что на прямой, почти точно соединяющей Невский буй с Кроншлотским маяком, огонь последнего не виден, ибо закрывается башней Верхне-кронштадского маяка. Второй маяк на Кроншлоте (быв. Нижне-николаевский) расположен к W сразу же около Кроншлотского, у самой воды на размытой насыпи, — белая круглая башня с рефлектором в виде подзорной трубы. Маяк до постройки Верхнего кронштадтского давал тот же створ с Нижне-кронштадтским; теперь бездействует.

К SW от Кроншлота расположен на Ораниенбаумской отмели маяк для верхнего створного огня Морского канала (см. выше), шестиугольная башня, с O-ой стороны раскрашенная

футштоком, а для нижнего огня, в миле с лишним по направлению к каналу, вторая более низкая башня серая, с вертикальными полосами; между этими маяками находятся еще две старых бездействующих башни того же створа.

В конце Малого рейда, как раз напротив Кроншлота и почти на траверзе Нижнего кронштадтского маяка, в Кронштадтской стенке имеются ворота, ведущие в **Купеческую гавань** и приметные по многоэтажному полуразрушенному форту „Меньшиков“, у О-ой половины ворот; на W-ой половине последних стоит, сигнальная мачта, указывающая, свободен проход или нет. Сигналы следующие: красный шар или красный огонь — можно входить в гавань и нельзя выходить из нее; белая доска или белый огонь — выходить из гавани можно, входить в нее нельзя; когда знаков нет, то проход через ворота, по правилам считается закрытым, однако

сигналы для яхт подаются не всегда. На воротах Купеческой гавани имеются еще 2 постоянных огня, видимых следующим образом: при входе в гавань — W-ый огонь красный, а О-ый зеленый; при выходе из гавани — W-ый огонь зеленый, а О-ый красный, т. е. они горят соответственно бортовым фонарям судна, проходящего ворота. Купеческая гавань очень обширна и закрыта от волны со всех сторон; дно засорено, так что отдавать якорь обязательно с буйрепом. Глубина в среднем 20 футов.

В N-ой части Купеческой гавани имеется проход в **Итальянский пруд**, — чрезвычайно удобную стоянку для яхт, — в котором расположен Кронштадтский яхт-клуб. Проход этот достаточно широк (но часто сужен стоящими в нем баржами) и глубок для обычного типа яхт, но у своего О-го края быстро мелеет до 4 фут., что нужно иметь в виду при лавировке. Итальянский пруд закрыт со всех сто-

рон и достаточно глубоководен при относительно чистом дне, но на очень свежем ветру якоря могут дрейфовать. На судах с осадкой 6 футов не следует углубляться в SO-ую часть гавани; в O-ой части гавани расположен бон яхт-клуба, куда удобно подходить на тузах. В самой W-ой части на якорь становиться не следует, ибо здесь ходят и останавливаются пограничные катера и буксиры.

На W от Кроншлота расположен и от SW-го угла Кронштадтской стенки простирается **Большой рейд**, фарватер которого идет с OSO на WNW, обставлен N-ми и S-ми вежами и освещен створом кронштадтских маяков. Для перехода из Морского канала через Малый рейд на створ кронштадтских маяков существует три промежуточных створа, которыми надлежит пользоваться в следующей последовательности: пройдя W-ую пару буев Морского канала и войдя таким образом на Малый рейд, нужно

лечь на створ белого и красного проблесковых огней (красный огонь установлен на стенке у форта Меншикова, а белый на балконе O-го огня Каботажной гавани,—см. ниже). Этим створом идут до тех пор, пока за кормой не соствоятся два красно-зеленых переменных огня, установленных на O-ой стороне стенки Средней гавани у Почтовых ворот. Этим створом также идут до тех пор, пока за кормой не соствоятся бело-красно-переменные огни на воротах Каботажной гавани ¹ и по этим огням выходят чисто за створ кронштадтских маяков.

Следует указать, что на стенках кронштадтских гаваней имеется еще целый ряд огней, помогающих не ошибиться при разыскивании нужных ворот более опытному человеку и

¹ На балконе O-го огня этой пары и стоит вышеупомянутый белый огонь первого створа.

путающих своим количеством новичка. Всего с Малого рейда в кронштадтские гавани ведет 7 ворот. Но для яхтенного капитана интересны лишь ворота Купеческой гавани, которые отличаются кроме вышеуказанных цветных огней еще двумя белыми электрическими фонарями на столбах с кронштейнами. Спутать вход в Купеческую гавань (6-ые ворота с О и 2-ые с W) с другими входами довольно трудно, ибо у Почтовых ворот (2-ые с О) стоит вышеописанный зелено-красный створ, у Лесных ворот Средней гавани (3-ьи с О) имеется зеленый постоянный огонь (при выходе из гавани он красный), а у входа в Каботажную гавань—бело-красный переменный огонь третьего промежуточного створа. На остальных воротах специальных огней нет.

Отыскивание ворот Купеческой гавани помимо всего прочего облегчается тем, что они находятся почти точно напротив входа в Кроншлот-

скую гавань, который в свою очередь освещен двумя белыми постоянными огнями. При лавировке по створу кронштадтских маяков следует ориентироваться на нижний огонь, который на фарватер светит белым цветом, а от N-ой и S-ой опасностей ограждает своими красными углами. В сильный О можно отстаиваться почти вплотную под Кроншлотом за створом S-ых вех.¹

Приблизительно в миле от Кроншлота находится самое узкое место фарватера (так назыв. „ворота“), обставленное кроме вех еще двумя баканами: N-ым красным с красным проблесковым огнем и S-ым белым с белым проблесковым огнем. Резать баканов нельзя. Мористее ворот фарватер получает двойную обстановку

¹ Здесь однако нужно иметь в виду, что у первой S-ой вехи имеется подводный ряз, так что выходить за створ S-ых вех можно или вплотную у Кроншлота или пройдя две S-ых вехи (считая с О на W).

Н-ми вехами, но так как более Н-ый ряд последних (получающийся таким образом средним) имеет значение лишь для больших морских судов, то яхтам следует ориентироваться лишь на Н-ую цепь Н-ых вех.

Прямо на фарватере и почти по створу его маяков, в $5\frac{1}{2}$ милях от Кроншлота, лежит затонувшее судно (крейсер „Олег“), обставленное парой Н-ых и парой S-ых вех, а кроме того на выступающем из воды корпусе судна установлен красный проблесковый огонь. Так как видимость последнего незначительна, ибо проблески слишком коротки (26 в 1') и так как „Олег“ лежит несколько к S от створа, то в пасмурную погоду обходить его лучше с S, пользуясь кронштадтскими маяками и держа огни их чуть в растворе.

Мористее „Олега“ по створу кронштадтских маяков установлены два проблесковых буя: белый южный и красный северный.

К северу от Большого рейда (по последним картам) имеются еще два огня: белый проблесковый на форте Петр (к W от Каботажной гавани), а мористее и несколько к S от этого огня красный проблесковый огонь на форте Александр. Огонь форта Петр находится за северным пределом луча Верхне-кронштадтского маяка, а огонь форта Александр — внутри этого предела.

К NW от Корабельного фарватера располагаются три Толбухинские банки (N-ая, S-ая и W-ая), огражденные W-ой, N-ой и двумя стоящими рядом O-ыми вехами. Последние служат поворотными при огибании Толбухинских мелей с SW.

На отдельном островке построен Толбухин маяк — круглая белая башня с пристройками; огонь белый вертящийся, видимостью в 15,7 миль; туманный сигнал — двойные удары колокола (как рында). Через Толбухин маяк проходит северный предел

огня Верхне-кронштадтского маяка. При огибании Толбухина с NW, несмотря на то, что островной риф идет довольно близко, лучше пользоваться поставленной для этого S-ой вехой. Проход между Толбухиным и Кронштадтом, имеющий направление N—S обставлен O-ми и W-ми вехами.

По S-ую сторону Большого рейда лежит Лондонская мель, между которой и находящейся на S-ом берегу к W от нее Красной Горкой (приметной в виде высокого песчаного обрыва) расположено лоцманское селенье **Лебяжье**. На S-ом берегу, милях в 4 к W от Ораниенбаума имеется приметный пункт—расположенная на Бронной горе башня Бронная, видимость которой показана на картах $24\frac{1}{2}$ мили, но которая тем не менее видна очень плохо. Стоянка в Лоцманской гавани представляется единственным и то малоудобным местом для якорной стоянки при плавании к S от Большого рейда.

Гавань расположена против селения Лебяжье в $\frac{3}{4}$ мили от берега и представляется многоугольной с размытыми ряжевными стенками. Вход с O, ворота очень узки и иногда затянуты стальным тросом. Гавань крайне мала, так что с ходу под парусами не входить. Суда более 50 фут. (с рангоутом) входить вообще не могут. Грунт—песок, глубина до 9 футов. Подход к гавани Лебяжье лежит на SW 30° от Толбухина маяка, причем, выйдя на этот курс, нужно править на ряд отдельно стоящих зданий лоцманского селения, пока не будет хорошо видна сама гавань.

Створы кронштадтских маяков выводят к пловучему **Приемному маяку**—красное двухмачтовое судно с дымовой трубой и белой горизонтальной полосой по корпусу с надписью на ней с обеих бортов—„Приемный („Priemny“), огонь бело-красный переменнo-затмевающийся, видимость хорошая. Туманный сиг-

нал — сирена и колокол. Имеется радио.

СЕСТРОРЕЦКИЙ КУРОРТ И ПОДХОДЫ К НЕМУ

Спортивным судам разрешается посещать Сестрорецкий курорт при соответствующих формальностях.

Стоянка в Сестрорецке очень плохая, открытая и беспокойная. Имеется небольшая гавань, по официальным источникам числящаяся 12-футовой, но столь заваленная камнями с размытых стенок, что в ней едва могут поместиться 4—5 яхт не выше 6-футовой осадки. Размытые стенки гавани ограждают лишь от самой небольшой волны. Очень узкий вход находится с N-ой стороны. Судам, сидящим более 6 футов, приходится стоять прямо под берегом между гаванью и лежащим в двух милях к S от нее Дубовским мысом. Отдавать якорь нужно не ближе, чем в 2 кабельтовых от берега, причем

якоря держат не важно. Эта стоянка, а также гавань берегом защищены с O, а Дубовским мысом с S; но при свежих W-ых, SW-ых и NW-ых ветрах, когда разводит прибойную волну, стоянка делается совершенно невозможной.

Для прохода в Сестрорецк огнибают Толбухин маяк и с S-ой вешки ложатся на OtN; если не приходится лавировать, то, пройдя этим галсом 19 миль, усматривают O-ую вешку, находящуюся в 4 милях от берега несколько к S от траверза курзала, расположенного вблизи гавани. С O-ой вешки хорошо видны и гавань и курзал, против которого обычно становятся на якорь и огни которого служат приметными при подходе к Курорту ночью (гасятся в 24 часа). Приблизительно в 2 кабельтовых от берега к W, на Дубовской косе лежит красный корпус железного парохода, который является хорошим приметным предметом

для подходов к Курорту днем. Около гавани имеется спасательная и прекрасно оборудованная гидро-метеорологическая станция с телефоном.

III. РЕКОМЕНДОВАННЫЕ ПУТИ ПЛАВАНИЯ В ГУБЕ

Из Ленинграда в Кронштадт

Елагинским фарватером

Путь № 1. От Елагинской бочки ложатся на курс 263° (1-й курс) и идут им до того момента, когда белый проблесковый буй Морского канала будет на S; тогда нужно лечь на курс 276° (2-й курс). Судно идет правильно, если после этого поворота прямо по носу оказывается красный огонь Нижне-кронштадтского маяка. Этим курсом идут почти до W-ой кронштадтской вежи и к тому моменту, когда огонь южного Петергофского маяка придет на SSO,

уже ясно становится виден синий огонь Военного угла, огибая который входят на Малый рейд. Длина 1-го курса — 4,3 мили.

Вариант а. 1-м курсом идут до того момента, когда красный проблесковый буй Морского канала будет на S. Тогда 2-й курс — 280° . В остальном то же самое. Длина 1-го курса — 6,8 мили.

Вариант б. 1-м курсом идут до пересечения створа петергофских маяков. Тогда 2-й курс — 282° . В остальном то же самое. Длина 1-го курса — 7,1 мили.

Петровским фарватером

Путь № 2. Отличается от пути № 1 только 1-м курсом, который здесь = 272° и (от S-ой выходной ве-хи) имеет длину 4,6 мили.

Корабельным фарватером

Путь № 3. От Невского буя ложатся на курс 282° (прямо по носу

должен быть красный огонь Нижне-кронштадтского маяка) и идут так, пока южн. петергофский маяк не придет на SSO. В дальнейшем см. путь № 1. Для контроля (при наличии лага) можно пользоваться следующими расстояниями: от Невского буя до пересечения Петергофских створов — 6,6 миль, от створа до момента поворота — 2,1 мили.

Из Ленинграда на Лисий нос

Елагинским фарватером

Путь № 4. 1-й курс и момент 1-го поворота полностью совпадают с путем № 1. После поворота ложатся на курс 303° (2-й курс) и идут им до того момента, пока красный проблесковый буй Морского канала не придет на S. Тогда ложатся на курс 143° (3-й курс), который прямо вводит в проход между W-ой парой ряжей. Длина 2-го курса 2,9 мили, длина 3-го 1,3 мили.

Петровским фарватером

Путь № 5. Отличается от предыдущего только 1-ым курсом, который здесь совпадает по направлению и длине полностью с 1-ым курсом пути № 2.

Корабельным фарватером

Путь № 6. Отличается от пути № 4 только 1-м курсом, который равен здесь 295° и (от Невского буя) имеет в длину 4 мили.

Из Ленинграда в ковш Морского канала

Елагинским фарватером

Путь № 7. От бочки курс 205° , длина курса 4,5 мили.

Вариант (в условиях плохой видимости)—разбивка на две части: 1-й курс 196° (на курсе должен быть Невский буй), у буя поворот на 2-й курс 215° . Длина обоих курсов — по 2,3 мили.

Петровским фарватером

Путь № 8. От N-ой выходной вехи курс — 214° , длина курса — 4,1 мили; от вехи до траверза Невского буя 1,8 мили.

Из Ковша в Стрельну

Путь № 9 (для маломерных судов). От головы S-ой дамбы курс 217° выводит на S-ую оконечность Стрельнинской дамбы; длина его — 2,5 мили.

Путь № 10 (для судов с осадкой свыше 6 футов). Огибание свалки грунта. 1-й курс от головы N ой дамбы чистый W, пройдя 2 мили, лечь на чистый S (2-й курс). Пройдя 2-м курсом 1 милю и $2\frac{1}{2}$ кабельтова, лечь на курс 117° (3-й курс), и когда Стрельнинская дамба на этом курсе придет прямо на S, лечь на нее. Длина 3-го курса $6\frac{1}{2}$ кабельтовых.

Из Ленинграда в Петергоф

Елагинским фарватером

Путь № 11. От бочки лечь на курс 233° . Прямо по носу должен открыться белый проблесковый буй Морского канала. От буя изменить курс и лечь на 240° . Второй курс прямо вводит по НО-му Петергофскому фарватеру в ворота гавани. Длина 1-го курса 5,3 мили, длина 2-го курса 3,4 мили.

Путь № 12 (если не горит белый буй Морского канала). 1-й курс от бочки 241° . Итти этим курсом до пересечения створа Петергофских маяков, а затем лечь на створ. Длина 1-го курса—8,3 мили.

Петровским фарватером

Путь № 13. Отличается от пути № 11 лишь 1-ым курсом, направление которого от Н-ой выходной вехи фарватера 241° и длина 5,2 мили.

Путь № 14. От Н-й выходной вехи лечь на курс 246° и итти им до пересечения Петергофского створа, а затем лечь на него. Длина 1-го курса 8,2 мили.

Корабельным фарватером

Путь № 15. От Невского буя курс 255° проходит вплотную к белому бую Морского канала и проводит чисто до створа петергофских маяков. Расстояния между обоими буями—3,8 мили.

Из Ленинграда в Ораниенбаум

Елагинским фарватером

Путь № 16. От Елагинской бочки лечь на курс 260° , которым итти до пересечения с W-ым (вторым) Ораниенбаумским створом, после чего лечь на него. Вся длина 1-го курса 10,3 мили. Проверка: если судно не сбилось с курса, то в момент, когда белый буй Морского канала придет на S, лаг должен показывать 4 мили

и 4 кабельтова, а при пересечении створа Петергофских маяков 7 миль и $2\frac{1}{2}$ кабельтова (считая при Елагинской бочке показ. лага = 0).

Петровским фарватером

Путь № 17. От N-ой выходной вежи 1-й курс 260° до пересечения Петергофских створов, отсюда поворот на курс № 16 и дальше, как в предыдущем пути. Длина 1-го курса 7,4 мили.

Корабельным фарватером

Путь № 18. От Невского буя курс 273° до выхода на второй Ораниенбаумский створ, дальше как пути № 16 и № 17. Этот путь лучше избирать при левом галсе (а на обратном—при правом), ибо он проходит близко к N от 8-футовой каменной банки на траверзе Петергофа, освещенной красным проблесковым буюм. От Невского буя до траверза красного буя 6,2 мили.

Из Петергофа в Стрельну

Путь № 19. От выходной S-ой вежи с шаром (NO-ый фарватер) курс чистый O до траверза SW-го синего флажка свалки грунта № 2, огибая который берут курс 165° (на курсе должна оказаться Стрельнинская дамба). Длина 1-го курса 2,2 мили, длина 3-го курса 9 кабельтовых.

Путь № 20 (для маломерных судов). Из ворот гавани курс 93° , пройдя 2 мили и $6\frac{1}{2}$ кабельтовых ложатся на курс 132° (несколько левее оконечности Стрельнинской дамбы). К N остаются три ближних подводных камня, а к S—два. Если лечь прямо на голову дамбы, то почти на курсе выходят подводные камни.

Из Петергофа на Лисий Нос

Путь № 21. По створу маяков до Морского канала, оттуда курс 16° прямо вводит между W-ой парой лисьеносских ряжей.

Из Петергофа в Кронштадт

Путь № 22: по створу маяков до выходных вешек, оттуда курс 308° прямо проводит между В-ми буями Морского канала.

Из Петергофа в Ораниенбаум

Путь № 23. По створу маяков до выходных вешек, затем лечь на курс 293° (2-й курс) и идти им до пересечения створа В-ых Ораниенбаумских огней (второй створ), после чего лечь на этот створ. Длина 2-го курса 3,4 мили.

Из Ораниенбаума на Лисий Нос

Путь № 24. По В-му (второму) створу, до пересечения Морского канала, затем лечь на 2-й курс 46° , который проводит чисто до самой Лисьеносской гавани. Длина 1-го курса 2,6 мили, длина 2-го 4,6 мили.

Из Ораниенбаума в Кронштадт

Путь № 25. От курсовой вехи 1-го (выходного) створа курс 356° выводит прямо на синий огонь Военного угла; дистанция от вехи до синего огня 1,8 мили.

Из Кронштадта на Лисий Нос

Путь № 26. От Военного угла курс 68° прямо проводит к Лисьеносской гавани.

При плавании в обратных направлениях следует брать курсы, отличающиеся на 180° и курсовые предметы, указанные по носу, смотреть за кормой. При плавании из Кронштадта в Ленинград, обогнув Военный угол, проще прямо лечь на курс 98° и идти им до пересечения створов Петергофских огней, а затем уже из этой точки пользоваться вышеприведенными путями для плавания в Ленинград.

IV. ТАБЛИЦЫ

Таблица № 1

Таблица перевода румбов в градусы и обратно

Румбы	Градусы	Румбы	Градусы
N	0	S	180
NtO	11,3	StW	191,3
NNO	22,5	SSW	202,5
NOtN	33,8	SWtS	213,8
NO	45,0	SW	225,0
NOtO	56,3	SWtW	236,3
ONO	67,5	WSW	247,5
OtN	78,8	WtS	258,8
O	90	W	270
OtS	101,2	WtN	281,2
OSO	112,5	WNW	292,5
SOtO	123,8	NWtW	303,8
SO	135,0	NW	315,0
SOtS	146,3	NWtN	326,3
SSO	157,5	NNW	337,5
StO	168,8	NtW	348,8

Таблица № 2

Дальность видимости горизонта

Выс. в фут.	Выс. в метр.	Расст. в мил.	Выс. в фут.	Выс. в метр.	Расст. в мил.
1	0,3	1,15	19	5,8	5,01
2	0,6	1,62	20	6,1	5,14
3	0,9	1,99	21	6,4	5,26
4	1,2	2,30	22	6,7	5,39
5	1,5	2,57	23	7,0	5,51
6	1,8	2,81	24	7,3	5,62
7	2,1	3,04	25	7,6	5,74
8	2,4	3,25	26	7,9	5,86
9	2,7	3,45	27	8,2	5,97
10	3,0	3,63	28	8,5	6,08
11	3,4	3,81	29	8,8	6,18
12	3,7	3,98	30	9,1	6,30
13	4,0	4,14	31	9,4	6,40
14	4,3	4,30	32	9,8	6,50
15	4,6	4,45	33	10,1	6,60
16	4,9	4,60	34	10,4	6,70
17	5,2	4,73	35	10,7	6,80
18	5,5	4,87	36	11,0	6,90

Выс. в фут.	Выс. в метр.	Расст. в мил.	Выс. в фут.	Выс. в метр.	Расст. в мил.
37	11,3	6,99	49	14,9	8,0
38	11,6	7,09	50	15,2	8,1
39	11,9	7,17	55	16,8	8,5
40	12,2	7,27	60	18,3	8,9
41	12,5	7,36	65	19,8	9,3
42	12,8	7,44	70	21,3	9,6
43	13,1	7,54	75	22,9	9,9
44	13,4	7,62	80	24,4	10,3
45	13,7	7,70	85	25,9	10,6
46	14,0	7,79	90	27,4	10,9
47	14,3	7,88	95	29,0	11,2
48	14,6	7,96	100	30,5	11,5

Таблица № 3

Сравнение величин, выраженных в футах и метрах

Футы	Метры	Футы	Метры	Футы	Метры	Футы	Метры
1	0,3	18	5,5	35	10,7	52	15,9
2	0,6	19	5,8	36	11,0	53	16,2
3	0,9	20	6,1	37	11,3	54	16,5
4	1,2	21	6,4	38	11,6	55	16,8
5	1,5	22	6,7	39	11,9	56	17,1
6	1,8	23	7,0	40	12,2	57	17,4
7	2,1	24	7,3	41	12,5	58	17,7
8	2,4	25	7,6	42	12,8	69	18,0
9	2,7	26	7,9	43	13,1	60	18,3
10	3,0	27	8,2	44	13,4	61	18,6
11	3,4	28	8,5	45	13,7	62	18,9
12	3,7	29	8,8	46	14,0	63	19,2
13	4,0	30	9,1	47	14,3	64	19,5
14	4,3	31	9,4	48	14,6	65	19,8
15	4,6	32	9,8	49	14,9	66	20,1
16	4,9	33	10,1	50	15,2	67	20,4
17	5,2	34	10,4	51	15,5	68	20,7

Фу́ты	Ме́тры	Фу́ты	Ме́тры	Фу́ты	Ме́тры	Фу́ты	Ме́тры
69	21,0	77	23,5	85	25,9	93	28,3
70	21,3	78	23,8	86	26,2	94	28,7
71	21,6	79	24,1	87	26,5	95	29,0
72	22,0	80	24,4	88	26,8	96	29,3
73	22,3	81	24,7	89	27,1	97	29,6
74	22,6	82	25,0	90	27,4	98	29,9
75	22,9	83	25,3	91	27,7	99	30,2
76	23,2	84	25,6	92	28,0	100	30,5

Таблица № 4

Таблица перевода морских миль в километры

Мили	Километры
1	1,86 [точно 1,855]
2	3,71
3	5,57
5	9,28
10	18,55
15	27,83
20	37,1
30	55,65
40	74,2
50	92,75
100	185,5
$\frac{1}{2}$	0,93
$\frac{1}{4}$	0,46
$\frac{1}{10}$ [кабельтов]	185,5 метра
$\frac{1}{120}$ [узел]	15,46 "

Таблица № 5
Штормовые предостережения

№	Вид сигналов		Означает, что шторм ожидается с
	Днем	Ночью	
I			Норд-веста
II			Зюйд-веста
III			Норд-оста
IV			Зюйд-оста
V			Ураган

Штормсигналы вывешиваются на:

- 1) мачте яхт-клуба Ленинградского Облпрофсовета;
- 2) пловучем маяке „Приемный“;
- 3) сигнальной мачте Невских ворот;
- 4) мачте Военно-морск. училища им. Фрунзе;
- 5) мачте у Ораниенбаумской метеорологич. станции;
- 6) мачте Кронштадтского морского телеграфа (репетуются на сигнальной мачте Купеческих ворот);
- 7) мачте у Лебяжьинской метеоролог. станции (только дневные сигналы).

Таблица № 6
Кратчайшие расстояния между отдельн. пунктами
Невской губы !

От	До	мили
Яхт клуба ЛОСПС	Яхт клуба машиностроителей..	6,2
" "	Ковша Морского канала	7,6
" "	Базы союза химиков	9,8
" "	Лисьего Носа	10,4
" "	Кронштадта (Купеческ. гавань)	15,4
" "	Ораниенбаума	15,0
" "	Петергофа	11,8
Яхт клуба машиностр.	Ковша Морск. канала	6,5
" "	Базы союза химиков	8,7
" "	Лисьего Носа	10,5
" "	Кронштадта (Купеческ. гав.)	15,1
" "	Ораниенбаума	14,5
" "	Петергофа	11,2
Базы союза химиков	Лисьего Носа	11,6
" "	Кронштадта (Купеческ. гавань)	16,4

Базы союза химиков	Петергофа	9,6
" "	Ораниенбаума	11,6
Ковша Морского канала	Стрельны	2,6
" "	Лисьего Носа	9,5
" "	Петергофа	5,4
" "	Ораниенбаума	10,3
" "	Кронштадта (Куп. Гавань)	11,2
Петергофа	Стрельну см. маршруты	путь 19 и 20 путь 23
" "	Ораниенбаума см. маршруты	7,2
" "	Кронштадта (Куп. гавань)	7,5
Ораниенбаума	Лисьего Носа	4,0
" "	Кронштадта (Куп. гавань)	3 мили
Длина Елагинского фарватера	(До я.-к. ЛОСПС.)	2,5 "
" Петровского	(До я.-к. машиностр.)	4,5 "
" Корабельного	(До Базы химиков)	1,2 "
Расстот Военн. угла до ворот Купеч. гав. (по Малому рейду)		9,7 "
Открытая часть Морского канала (от Ковша до бух)		

!) При пользовании этой таблицей нужно учитывать, что загировка в $3\frac{1}{2}$ - 4
румба от ветра увеличивает расстояния приблизительно на $\frac{1}{3}$.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	стр. 3
От автора	6
I. Общие замечания	9
II. Лоция Невской губы	14

Северный берег

Гавань яхт-клуба ЛОСПС	14
Елагинский фарватер	16
Лахтинский фарватер	23
Река Большая Невка	24
От Лахты до Лисьего Носа	24
Лисьеносская гавань	27

Восточный берег

Стоянка у стадиона им. Ленина	28
Малая Нева	28
Гавань СНАВА	30
Гавань яхт-клуба союза машино- строителей	31
Гавань яхт-клуба союза водни- ков	32
Петровский фарватер	33

Большая Нева	35
Водная база союза химиков	36
Галерный фарватер	39
Корабельный фарватер	42
Гребной фарватер	45
Морской канал	46
Ковш Морского канала	48

Южный берег

Стрельнинская гавань	49
От Стрельны до Петергофа	52
Петергофская гавань	53
От Петергофа до Ораниенбаума	58
Сидоровский канал	59
Ораниенбаумская гавань	60

Середина Невской губы.

<i>Кронштадт и подходы к нему.</i>	65
Каботажная гавань	73
Военный угол	74
Малый Рейд	75
Купеческая гавань	78
Итальянский пруд	79
Большой Рейд	80
Толбухин маяк	85
Лебяжье	86
Приемный маяк	87
<i>Состроречий курорт и подходы к нему.</i>	88

III. Рекомендованные пути плавания в Невской губе	
Из Ленинграда в Кронштадт.....	91
" " на Лисий Нос	93
Из Ленинграда в Ковш Морск. канада..	94
" Ковша в Стрельну.....	95
" Ленинграда в Петергоф.....	96
Из Ленинграда в Ораниенбаум	97
" Петергофа в Стрельну.....	99
" " на Лисий Нос.....	99
" " в Кронштадт	100
" " в Ораниенбаум	100
" Ораниенбаума на Лисий Нос.....	100
" " в Кронштадт.....	101
" Кронштадта на Лисий Нос.....	101
" " в Ленинград	101
IV. Таблицы	102

Д Л Я Д О П О Л Н Е Н И Й

Цена 75 коп.



Заказы адресовать:
Москва, Кузнецкий мост 16,
Сектор массовой литературы
Книгоцентра и во все его отделения