

Борис Синильщиков и Валерий Синильщиков. Фото авторов

# Организация туристских плаваний на катерах

## По опыту плавания в условиях Северо-Запада. Часть 3

### Прохождение шлюзов

При подходе к шлюзу свяжитесь по 3-му каналу УКВ с диспетчером (на наш взгляд, наличие УКВ радиостанции в туристских плаваниях по судоходным рекам обязательно), подготовьте кранцы и якорь. Выходить на связь целесообразно за 10–15 мин. до подхода к шлюзу. Беспokoить диспетчера заранее не стоит – ему, как правило, не до маломерных судов. Получив указание диспетчера, швартуйтесь для ожидания к причальной стенке (как лучше подходить к причальной стенке – см. «КиЯ» № 195), становитесь на якорь или заходите сразу в шлюз. Необходимо учитывать, что если антенна на вашем катере расположена низко, то это может привести к потере связи. Подобное случается

чаще всего, когда антенна диспетчера находится на противоположном конце шлюза, а ваш катер близко походит к высоким железобетонным стенкам, затрудняющим прохождение радиоволн. Поэтому выходить на связь и выбирать стоянку катера перед шлюзом целесообразно таким образом, чтобы антенна диспетчера находилась в пределах прямой видимости.

Если у причальной стенки в ожидании шлюзования стоит судно, то нельзя вставать перед ним, но и сзади вставать следует не ближе 20–30 м от его кормы. После запуска двигателей судна от его винтов вдоль стенки образуется достаточно сильное струйное течение, которое начинает отрывать нос катера от стенки. Дальнейшее поведение катера зависит от

того, каким образом он отшвартован. Самый надежный способ – это швартовка «врастяжку», когда швартовный конец от передней наружной утки крепится к расположенной на стенке впереди катера швартовной тумбе (кнехту), а от задней наружной утки – к тумбе, находящейся сзади (первым крепится наветренный конец). В этом случае воздействие течения любого направления (от винтов или от наполнения–опорожнения шлюза), а также ветра будут только прижимать катер к стенке. Однако при этом способе возможна задержка отхода катера. Поэтому для такой швартовки целесообразно использовать «выхлестывающие» причальные концы («серьги»). Подобный конец (он в два раза длиннее) закрепляется на утке,



подается на стенку, обводится вокруг тумбы и затем снова подается на катер и закрепляется на той же утке. Задний конец крепится аналогичным образом, также к наружной утке. Для быстрого отхода катера сначала отдают с носовой утки конец и быстро выбирают его на палубу. В этот момент водитель включает передний ход, под действием упора винта и натяжения кормового конца катер разворачивается в сторону фарватера, и корма отходит от стенки. Когда катер занимает требуемое положение, на несколько секунд выключают ход, отдают с утки кормовой конец и его также быстро выбирают.

Если расстояние между тумбами очень большое или вам доступна только одна тумба, то судоводители часто швартуются способом «на ус». В этом случае на одну тумбу подают концы с носовых и кормовых уток. На наш взгляд, это не самый лучший способ, так как ветер или течение любого направления начинают отрывать корму или нос от стенки. Поскольку удерживающие концы располагаются под малым углом к стенке, под действием сильного течения или ветра они вытягиваются, так что катер отклоняется от стенки на угол  $30^\circ$  и более (рис. 1). При таком угле на катер начинает действовать очень большая отрывающая сила (особенно, если отрывается нос). При этом корма с большой силой вжимается в стенку (в этом случае кормовой кранец, особенно фирменный, скорее всего, выскользнет). Очень сильное течение, образованное работой впереди стоящего крупнотоннажного судна, может привести к обрыву переднего конца (отрыву утки), после чего катер начнет стремительно разворачиваться вокруг кормовой утки, упираясь купальной платформой или ПМ в стенку. Никакое подруливающее устройство здесь не поможет. Поэтому, если вы выбрали такой способ швартовки, то, как только впереди стоящее судно включило ход, необходимо отдать кормовой конец и включить передний ход. Подбирая обороты двигателя, отводя или подводя корму к стенке, можно удержать нос катера прижатым к стенке пока стоящее впереди судно отходит. Правда,

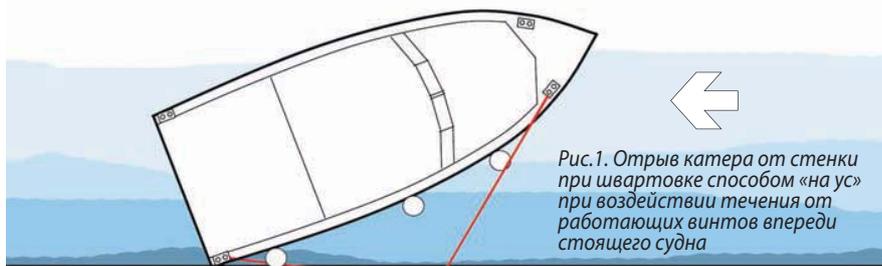


Рис. 1. Отрыв катера от стенки при швартовке способом «на ус» при воздействии течения от работающего винта впереди стоящего судна

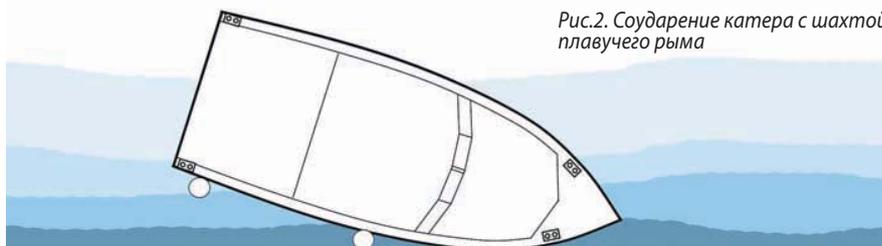


Рис. 2. Соударение катера с шахтой плавучего рыма

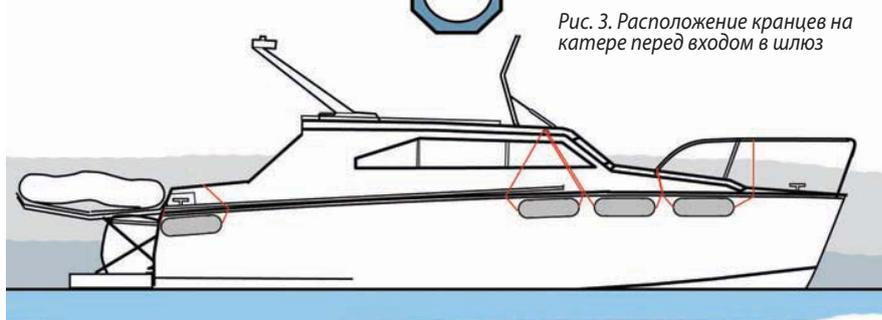


Рис. 3. Расположение кранцев на катере перед входом в шлюз

после ухода судна течение исчезает, и катер, пришвартованный только одним концом (при выключенном двигателе), может отойти от стенки. Если ваш катер вслед за судном не идет в шлюз, придется снова установить кормовой конец.

Если необходимо отшвартоваться только за одну тумбу, но спереди и сзади вдоль стенки имеется несколько свободных метров, то можно швартоваться способом «скользящий ус». В этом случае катер подводится к стенке так, чтобы тумба располагалась в районе миделя, конец от носовой утки проводится сзади тумбы и далее закрепляется на кормовой утке. Этот конец натягивается так, чтобы катер мог перемещаться вперед-назад вдоль стенки. Если судно, стоящее впереди, за счет работы винтов создает течение, то катер смещается назад, причем передняя утка оказывается чуть впереди тумбы, и отходящий от нее трос располагается почти перпендикулярно стенке, трос при этом дополнительно натягивается, прижимая нос к стенке. Задняя часть троса (также натянутая) удерживает катер от дальнейшего сме-

щения назад. Если течение или ветер изменят знак и катер сдвинется вдоль стенки в обратную сторону (на расстояние несколько меньше расстояния между утками катера), то уже корма подтягивается к стенке, а трос, идущий от носовой утки, удерживает катер от дальнейшего перемещения вдоль стенки.

При стоянках около причальной стенки и в шлюзе наблюдайте за движение судов. Так, однажды, находясь в шлюзе, мы поздно отреагировали на то, что к шлюзу на полном ходу несется буксир. Правда, зайдя в шлюз, буксир уменьшил ход, но, поскольку мы стояли у самого входа, волна нас достала. От удара о стенку катер спасли кранцы, но он все же получил значительный крен и чуть не стукнулся о стенку верхней частью рубки. Удар смягчила нога одного из матросов, после чего тот долго хромал. В другой раз при подходе к верхней причальной стенке Нижнее-Свирского шлюза мы разошлись с катером VIP, который выходил из шлюза. Пройдя ворота, он дал полный газ, что привело к образованию огромной волны, которая пережест-

нула через причальную стенку. Слава богу, что мы не успели к ней пристать!

Катера с колонкой или с ПМ, которые хорошо управляются на заднем ходу, как правило, на заднем ходу и отходят от стенки. Для отхода туристского катера с обычным приводом винта, если нет подруливающего устройства, просто оттолкните нос от стенки багром.

Поскольку перед заходом в шлюз диспетчер, как правило, заранее общается по радию, каким бортом и на какой рым вы будете швартоваться, необходимо заранее вывесить кранцы



В Верхне-Свирском шлюзе

с данного борта. Поэтому рассмотрим особенности швартовки к рыму в шлюзе. Как правило, катер заходит в шлюз последним, после крупнотоннажных судов, от которых остаются мощные завихрения, поэтому при движении в шлюзе небольшой туристский катер плохо слушается руля и эпизодически неожиданно для рулевого зарыскивает. Чтобы улучшить управляемость приходится немного увеличивать обороты. Тем не менее катер может зарыскнуть при подходе к стенке еще до того, как вы начали его выравнивать, и сильный удар бортом в этом случае произойдет не там, где обычно устанавливают кранцы, а заметно ближе к носу. Катер может зарыскнуть и когда вы практически выровняли его вдоль стенки. Казалось бы, при этом ничего страшного не должно случиться. Однако, если на катере стоит фирменный хорошо надутый кранец, то произойдет отскок

носа от стенки, а если к тому же нет мощного подруливающего устройства, то подвести после этого нос к стенке удастся только через 10–15 м. Наконец, катер может зарыскнуть в самый последний момент, когда нос проходит мимо шахты, в которой находится плавающий рым (рис. 2). В этом случае катер может удариться носовой частью об угол шахты, а в некоторых случаях и бортом о крюк рыма. Свободно висящий фирменный надувной кранец здесь не поможет.

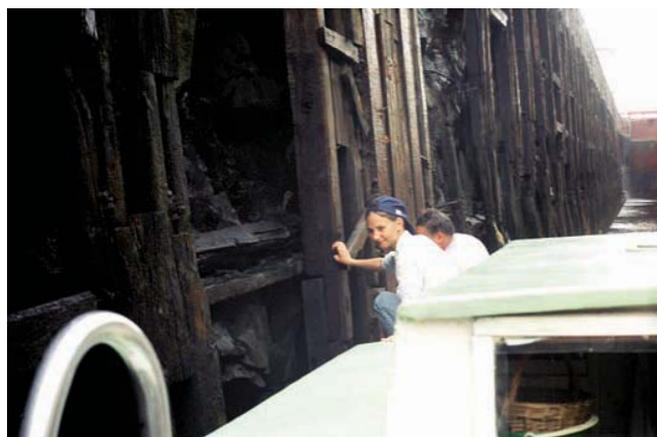
При наполнении шлюза возникает течение, и катер может сместиться вперед, а при начале движения впереди стоящего судна – назад. Во всех случаях кранцы, попадая в шахту плавучего рыма, перестают работать, а при обратном движении катера защемляются между углом шахты и бортом катера и не дают возможности ему сместиться вдоль стенки и, тем более, не возвращаются в зазор между бортом и стенкой. Наконец, когда катер начинает опускаться, в некоторых шлюзах

с распределительной системой наполнения возникает движение воды, которое прижимает катер к стенке шлюза. Стенка шлюза с точки зрения владельца катера представляет ужасное зрелище: острые сколы бетона, торчащие загнутые и незагнутые куски арматуры. Поэтому при опорожнении шлюза легкий кранец не соскальзывает вдоль стенки вниз, а цепляется за стенку, скользит вдоль гладкого борта катера и оказывается над его палубой.

Вывешивать кранцы перед шлюзованием необходимо не так, как перед обычной швартовкой. Опыт плавания показывает, что для катера, регулярно проходящего шлюзы, целесообразно использовать продолговатые кранцы (рис.3), имеющие две проушины или продольное центральное отверстие («КиЯ» № 208) и крепить их горизонтально. Для того чтобы катер не отскакивал, как мячик от стенки, давление в кранце целесообразно сни-

зить до минимального, лишь бы поддерживалась его форма (нормальное давление – 0.15 атм.), и использовать кранцы завышенных размеров (для рассматриваемых катеров, например, 15×600). Кранцы устанавливают ниже привального бруса, причем оптимальным вариантом можно считать такой, когда концы от кранцев проходят через специальные отверстия в привальном бруссе и далее проводятся вверх и закрепляются на релинге, или на специальных небольших скобках. При опорожнении шлюза кранец прижимается к привальному бруссу, что предохраняет его от смещения вверх. К сожалению, многие современные дизайнеры, по-видимому, считают привальный брус украшением, поэтому владельцам таких катеров для крепления кранцев придется прикрепить к борту несколько скобок, через которые затем и проводят концы крепления кранцев. Задние и средние кранцы можно оставить в таком положении в течение всего похода, передние кранцы в шторм необходимо снимать и устанавливать на соответствующий борт попарно непосредственно перед заходом в шлюз. Конечно, фирменные кранцы удобны, но многие капитаны все равно отдают предпочтения нетребовательным покрывкам или берут с собой хотя бы одну из них про запас.

Итак, вы укрепили кранцы, приготовили швартовный конец, на шлюзе загорелся зеленый свет, и караван судов в соответствии с диспозицией диспетчера начал медленно втягиваться в шлюз. Скорость движения каравана, входящего в шлюз, – 4–5 км/ч, и болтаться последним в этой очереди, длина которой иногда достигает километра, капитан катера явно не заинтересован. Он рассуждает так: если в тот момент, когда последнее судно подойдет к месту швартовки, катер отойдет от стенки, быстренько влетит в шлюз, то тогда отшвартуются они одновременно. Так-то оно так, но ведь диспетчер не осведомлен о ваших планах, о надежности вашего катера, зато он знает, что на подходе – несколько судов, в том числе пара «лебедей» (пассажирских судов), и все опаздывают. А катер стоит. «Может, он сломался», – диспетчер начинает нервничать. К



Шлюз № 10 Беломорско-Балтийского канала вырублен в скале. Снимки сделаны до его модернизации.

тому же волны от катера, особенно движущего на переходных режимах, раскачивают двухстворчатые ворота шлюза, увеличивая время их закрытия. Совсем необязательно медленно идти вслед за последним судном, тем более что диспетчер вас за ним может и не видеть, но информировать его о своих маневрах так, чтобы он понимал, что вы не задержите шлюзование, совершенно необходимо.

Надо быть чрезвычайно внимательным, когда в шлюз входит последнее перед вами судно, особенно если его ширина не намного уже шлюза и если дует боковой ветер. В такой ситуации на Волго-Балте мы неосторожно приблизились метров на 30 к корме «Волго-Дона». Видно было, что судно заходило с дрейфом, и когда ко входу в шлюз приблизилась корма, судно заклинило. Далее события развивались следующим образом: из обеих труб «Волго-Дона» вылетели клубы черного дыма, а пенный след из-под кормы как-то очень быстро достиг катера и, несмотря на все маневры рулевого, развернул его, а затем с приличной скоростью потащил назад. Управление удалось восстановить только после того, как нас отнесло метров на 60, причем катер сделал за это время два-три оборота. Поэтому катерам приближаться к корме крупнотоннажного судна при заходе в шлюз на расстояние менее 100 м нежелательно. Входить в шлюз лучше тогда, когда судно, позади которого вам предстоит шлюзоваться, практически остановилось и готовится к швартовке. Если шлюзуется только

одно крупнотоннажное судно и оно идет в конец шлюза, то и тогда при заходе в шлюз сохраняйте 100-метровую дистанцию.

Зайдя в шлюз, оцените, как управляется катер, какова завихренность воды в шлюзе. Если катер управляется плохо и зарыскивает, то точку касания стенки необходимо выбрать приблизительно посередине между указанным вам плавающим рымом и предыдущим. За несколько метров до стенки скиньте ход до самого малого. В этом случае, если катер за счет зарыскивания отбросит от стенки, у вас останется пространство для маневра, чтобы подойти к стенке перед самым бумом; если отбросит к стенке – не страшно, один из кранцев, установленных у носовой палубы смягчит удар. Далее, поджимая нос катера к стенке, вы спокойно дойдете до вашего рыма, правда, кранцам при этом достанется – все оставшиеся метры они будут отчаянно тереться о стенку.

После швартовки (способом «скользящий ус») матрос остается следить за поведением плавающего рыма. Кто хоть раз видел, как вылетает из-под воды заклинившийся рым, тот и без напоминаний диспетчера будет внимательно следить за швартовками. Капитан остается за штурвалом, при необходимости включает ход, ограничивая перемещение катера таким образом, чтобы кранцы не «провалились» в шахту плавающего рыма, а также помогает швартовочному концу притягивать нос или корму катера к стенке.

Если катер оказался пришвартованным к той же стенке, что и стоящее

непосредственно перед ним крупнотоннажное судно, то перед выходом из шлюза свяжитесь с ним по УКВ и попросите при отходе на первых порах ограничить обороты своих двигателей. Речники обычно внимательно относятся к таким просьбам, хотя могут и пошутить.

После окончания шлюзования не спешите выходить из шлюза сразу вслед за крупнотоннажными судами, они очень медленно набирают ход, и, если вы их догоните, то придется снизить ход до самого малого, в результате чего катер окажется неуправляемым в завихренном потоке от впереди идущего судна. При отходе от стенки, если у вас нет подруливающего устройства, просто оттолкните нос катера багром.

Выдерживайте дистанцию от впереди идущего судна не менее 100 м и увеличивайте скорость только тогда, когда судно будет проходить ворота шлюза с тем, чтобы обогнать его уже после выхода из шлюза. После шлюзования поблагодарите диспетчера. Плавание и шлюзование в Беломорско-Балтийском канале имеет свои особенности, которые мы рассмотрим отдельно.

Владельцам катеров, имеющих непонятные или трудно произносимые названия, для того чтобы облегчить работу диспетчера, рекомендуем представляться не по названию катера, а по номеру в виде двух двузначных чисел; например: «Катер 28-14». Матросы, работающие в шлюзе на палубах катера, должны быть в спасательных жилетах. ■