

Борис Синильщиков и Валерий Синильщиков. Фото авторов

Организация туристских плаваний на катерах

По опыту плавания в условиях Северо-Запада. Часть 2

Озерные плавания

К выходу в озеро необходимо тщательно готовиться: осмотреть двигатель, систему управления, узнать прогноз погоды, например, по УКВ, если вы находитесь в районе приема радиостанций («Кия» №204). Правда, станции передают прогноз, когда уверены, что на рейдах стоят суда, которым этот прогноз нужен, поэтому, находясь в Вознесенье или в Свирице в определенные часы, прогноз можно и не услышать. Крупнотоннажные суда перед выходом в озеро во всех портах связываются на 5-ом канале с диспетчером и получают разрешение на выход вместе с прогнозом погоды. Вы также можете связаться с диспетчером и, представившись, запросить прогноз. По крайней мере, мы в таких случаях отказов не получали. Если вы находитесь в озере, но не в зоне приема радиостанций, то прогноз можно узнать по УКВ у проходящих судов либо по Интернету (например, на сайте Gismeteo) или как платную услугу сотовой связи (что менее достоверно). Точность последних прогнозов хуже, поэтому их целесообразно уточнять по собственным наблюдениям и показаниям барометра. Все это позволит более обоснованно планировать плавание. Следует иметь в виду, что ночью, особенно при установившейся погоде, волнение на озере, как правило, меньше. А поскольку при ясном небе на Ладоге и Онеге Белые ночи (когда еще видны топляки по курсу) продолжаются до конца июля, а в Белом море еще дольше, ночные озерные переходы весьма популярны у многих туристов.

Зная предполагаемую скорость и направление ветра, можно определить направление и ожидаемую высоту волны (см. Баадер Х. Разъездные, туристские и спортивные катера. Л., Судостроение, 1976), вы-

брать рациональную скорость плавания и целесообразную протяженность перехода. Следует наметить возможные убежища в случае ухудшения погоды, а также возможность увеличить протяженность перехода. Если нет карт-плоттера, то целесообразно ввести в навигатор координаты всех характерных точек предполагаемого маршрута, в том числе входа и выхода с линии осей створов.

Трассу перехода желательно выбирать таким образом, чтобы на ней отсутствовали места, где глубины по направлению бега волн уменьшаются и становятся менее их трех средних высот, так как там возможно возникновение аномально высоких и крутых волн (№ 219). Без особой необходимости не следует прокладывать маршрут вблизи берега по небольшим (до 5 м) глубинам, в местах, находящихся в стороне от судоходных путей. Дело в том, что промеры глубин при составлении карт делают галсами, расстояние между которыми составляет десятки, а то и сотни метров, поэтому небольшие каменные банки, одиночные камни часто оказываются необозначенными на карте, особенно на Ладоге, Онеге и Белом море, где таких камней много. После установки эхолота на своем судне авторы обнаружили большое число опасностей для малых судов, не отмеченных на картах. Особенно осторожно в таких случаях следует плавать по Ладоге при низком уровне воды.

К сожалению, на озерах Северо-Запада портов-убежищ очень мало. Прятаться от шторма приходится в бухтах, за островами в устьях рек. При навальном ветре заход в убежище может быть опасным. Иногда об этом предупреждают в лоции. Причина все та же: быстрое уменьшение глубины приводит к образованию высоких обрушающихся

волн. Если глубина уменьшается медленно, а судовой ход проложен по углубленному каналу, то и высота волн уменьшается постепенно, без образования опасных обрушающихся волн. При входе в мелкую речку на прибойном волнении придется преодолеть бар – область высоких и крутых волн, которые образуются из-за уменьшения глубины и встречного течения реки. Катер (вследствие мелководья) на баре будет плохо управляться, а при взаимодействии с крутой волной – скатываясь с нее, т.е. стать практически неуправляемым. Для обеспечения управляемости катера бар лучше проходить со скоростью бега волн, находясь во впадине, однако при этом можно задеть за дно.

Если вытекающая река имеет большую скорость течения, то волны относительно берега могут практически остановиться. В этом случае, чтобы зайти в речку, придется преодолевать крутые стоячие волны. Подходить к такой волне следует на небольшой скорости, а непосредственно перед волной резко увеличить мощность двигателя и после преодоления вала снова ее уменьшить. У водоизмещающих катеров с малым развалом носовых шпангоутов и двигателем малой мощности его тяги может не хватить для преодоления вала, в результате чего катер потеряет управление и будет отброшен назад по течению.

На Ладоге и Онеге в устьях большинства рек дно песчаное, часто с отдельными камнями, а фарватер год от года существенно меняется. Заходить на волнении при ветре в речку на самом малом ходу, а тем более останавливаться для промера фарватера опасно, так как катер также может потерять управляемость, поэтому фарватер необходимо проверить и разметить заранее при помощи бортовой лодки. Для этого можно воспользоваться пластмассо-

выми бутылками и камнями, положенными в небольшую сетку (мы однажды поленились сделать это, и были наказаны). Некоторые могут возразить, что на маленькой лодке проводить такую операцию опасно. Действительно, на яхтенном тузике размерами 2.5×1.2 м этого делать не следует. Если же у вас достаточно мореходная лодка (№225), но, тем не менее, вы считаете, что на ней заходить в речку опасно, то тогда и на катере лучше не рисковать.

Если вы решите спрятаться от шторма за мысом или в бухте, защищенной от ветров одного направления, то необходимо учитывать, что при прохождении циклона ветер может быстро повернуть на 180°. Поэтому у вас должен быть четкий план действий на этот случай, но главное, вы не должны пропустить этот момент. При заходе ветра катер совершает полуоборот вокруг якоря, что можно зарегистрировать как при помощи эхолота, так и навигатора. Если вы собираетесь спрятаться от волн за небольшим островом округлой формы, сделать это не получится, так как у подветренного берега вследствие взаимодействия волн, обтекающих остров с разных сторон, возникает толчая волн, которая переносится ничуть не легче, чем волнение на наветренной стороне. А вот вставать за островом площадью более километра, имеющим мысы и бухты, вполне допустимо, так как даже при

перемене ветра за другой стороной такого острова будет относительно тихо.

Наличие навигатора и эхолота существенно упростило судовождение, причем, на наш взгляд, для туристских плаваний по Северо-Западу наличие карт-плоттера, и радиолокатора необязательно. При плаваниях по озеру в условиях плохой видимости надо обнаруживать не только встречные суда, но и плавающие предметы. А так как использование радиолокатора (как, впрочем, и впередсмотрящего эхолота) не позволяет это сделать, то в случае сильного тумана, даже имея локатор, лучше плавание прервать. По нашим подсчетам, потери времени из-за сильных туманов в туристском плавании по озерам не превышают 1–2%.

Малые катера при плавании на волнении заметно рыскают, при этом практически всегда возникает систематическая ошибка, так как рулевой стремится отклониться от курса, чтобы уменьшить качку. Поэтому если вести катер только по заданному курсовому углу, катер может существенно уйти от заданного маршрута в сторону. Чтобы этого не произошло, всегда контролируйте по навигатору боковое отклонение от маршрута. При плавании в морях, где имеются сильные приливно-отливные течения (Белое море), профессиональные штурманы рекомендуют учитывать эти течения, внося поправку к курсу. Однако вряд

ли в вашем распоряжении будет атлас приливов, но даже если такое случится, то времени на прокладку такого курса может потребоваться больше, чем само плавание, ведь скорости приливно-отливных течений изменяются не только от точки к точке, но и по времени. Поэтому на катере проще начать плавание по курсу, полученному без учета приливов, но с самого начала, используя навигатор, подправлять боковые отклонение катера от маршрута.

Мы уже говорили, что одним из специфических способов озерных плаваний является «гонка за лидером», т. е. плавание позади крупнотоннажного судна или сбоку от него. Большое судно сглаживает волну, в результате чего качка уменьшается и делается более плавной. Нельзя плыть непосредственно сзади судна, так как в вихревом следе катер будет все время рыскать, кроме того, всякие плавающие предметы, попадая в эти вихри, притапливаются и неожиданно выскакивают прямо под носом катера. Лучше всего идти за большими грузовыми судами типа «Волго-Дон» и «Волгонепфть», однако их скорости находятся в диапазоне 16–19 км/ч. Пассажирские теплоходы совершают переходы с большими скоростями (до 23 км/ч) но от них расходятся корабельные волны, и удерживать катер в этих условиях на небольшом удалении от кормы судна весьма утомительно.

На карте эти камни не обозначены, Южная Ладога



Волна над банкой, Южная Ладога



Бухта Далекая, Ладога



Вход в Монастырскую бухту, Валаам



Северные озера, не говоря уже о морях, – серьезные водоемы. Капитан семейного катера, особенно если на борту имеются дети, обязательно должен ждать приемлемую погоду, всегда заранее предусматривать возможность развития неблагоприятных ситуаций и просчитывать пути выхода из них.

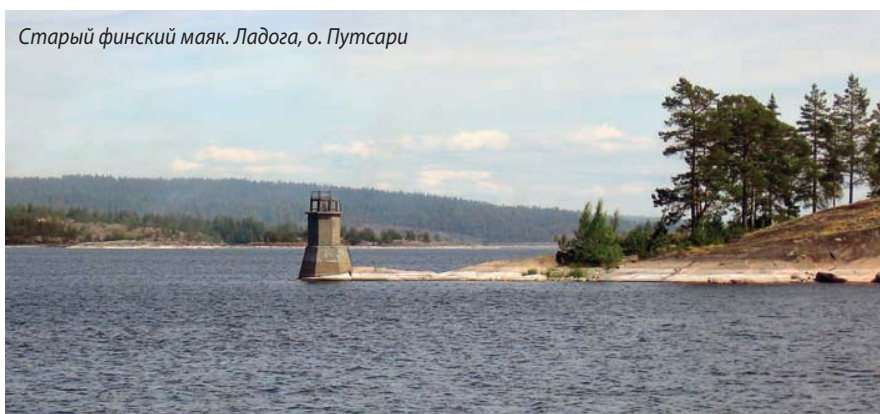
Свою специфику имеют плавания по шхерам Северо-Запада. Здесь можно ограничиться глазомерным (лоцманским) методом судовождения без использования навигатора. Действительно, ширина проливов в шхерах часто сопоставима с погрешностью, которую обеспечивает навигатор (в том числе и за счет погрешностей карт). Но при плавании среди большого числа островков, протоков и заливчиков очень просто заблудиться. Поэтому основная сложность шхерных плаваний связана не с собственно судовождением, а с ориентированием. Тут навигатор окажет вам неоценимую помощь и позволит, не отвлекаясь на определение местоположения, сосредоточиться на управление катера и выборе безопасного курса. Карт-плоттера, даже не с самой точной картой, для этого достаточно. Если же у вас есть простой навигатор, то предварительно набейте упрощенный маршрут, хотя бы в тех местах, где проблем с ориентированием не будет. Он может пройти даже по суше, но реперные точки (точки поворотов, или опасностей) должны быть нанесены правильно, чтобы из показаний навигатора можно было определить расстояние до ближайшей особой точки. Естественно, следует забить точки входа и схода с линии створов.

При подготовке к плаванию желательно иметь карты масштабom 1:25 000 (не все электронные карты поддерживают такой масштаб), а также лоции. Лучше, если они будут откорректированные по последним данным, поскольку протяженность обставленных фарватеров в настоящее время катастрофически уменьшается. Так, судя по старым картам, протяженность обставленных фарватеров в заливе Уница Онежского озера составляла несколько сот километров, а сейчас не более 10. В заливе – множество опасных каменных банок и подводных скал. Судя по нашему опыту плавания, в заливе вне старых фарватеров имеется достаточно много опасных подводных препятствий, которые на картах не обозначены. Естественно, что старых бакенов и вешек не осталось, створы или сгнили или

Протока в районе дер. Сумское, Дубно, Ладога



Старый финский маяк. Ладога, о. Путсару



Протока в районе деревни Черное, Ладога



заросли. Тем не менее в целях безопасности лучше плавать по старым фарватерам, а для прокладки таких маршрутов использовать старые карты и лоции. В старой лоции Ладожского озера приводятся описания мелководных финских фарватеров, и хотя белые пятна, нанесенные краской на скалах, уже практически не видны, исчезли и некоторые металлические стрелки, установленные на камнях, использование имеющихся данных позволит существенно повысить безопасность плавания.

Важно предусмотреть навигатор для бортовой лодки. Типичный пример: вы вышли половить рыбу в озеро, но тут пошел дождь,

и берег скрылся. Если у вас есть компас, то до берега вы, конечно, дойдете, но если вход в речку – узкая протока в камыше, то придется долго носиться вдоль берега, пока вы ее найдете. То же самое происходит и при прогулках в лес. При помощи компаса на берег вы выйдете. Но где катер? Направо идти или налево? А вдоль берега тянутся непроходимые заросли. Как-то авторы вышли на берег Онеги в 300 м от катера. Громадное число упавших деревьев, полуметровая трава – все это привело к тому, что эти 300 м мы пробирались 30 минут.

Продолжение следует