

## Г л а в а 2

### ОТ ЧЕЧЕНСКИХ ОСТРОВОВ ДО МЫСА ТЮБ-КАРАГАН

Берег северной части Каспийского моря от Чеченских островов до мыса Тюб-Караган ( $44^{\circ}39' N$ ,  $50^{\circ}19' E$ ) низкий и пологий; местами на нем встречаются песчаные бугры. Наиболее высоким на этом участке является полуостров Тюб-Караган, где почти к самому берегу подходят склоны горного плато. Растительность здесь скудная, только вдоль береговой линии тянутся густые заросли камыша. Более богат и разнообразен растительный мир в дельте реки Волга.

10 Береговая линия очень извилиста, что нарушает общее направление берега. Особенно много больших и малых островов в дельте реки Волга. В северную часть моря, кроме реки Волга, впадают и другие значительные реки — Урал и Тerek. Наиболее крупными заливами в этой части моря являются заливы Аграханский, Кизлярский и Ман-

15 гышлакский.

Почти на всем протяжении описываемого берега при малейшем колебании уровня моря у берега образуется осушка шириной до 6 миль, поэтому береговую линию на некоторых участках установить невозможно и на картах ее следует считать нанесенной приближенно.

20 Вдоль берега имеется много островов, банок, отмелей и других опасностей в виде затонувших судов и утерянных якорей, поэтому плавание в северной части моря осуществляется вдали от берегов по рекомендованным путям. Для входа в устья рек Волга и Урал через окаймляющую берег отмель прорыты каналы. Наиболее значительными из 25 островов являются остров Чечень ( $43^{\circ}58' N$ ,  $47^{\circ}45' E$ ) и находящийся в 25 милях к N от него остров Тюлений, расположенные у западного берега Каспийского моря, и острова Тюлены ( $45^{\circ}00' N$ ,  $50^{\circ}17' E$ ) в Мангышлакском заливе.

Акватория северной части Каспийского моря, находящаяся в 20 милях к NE от острова Тюлений, называется Астраханским рейдом.

Населенных пунктов на описываемом берегу мало. Встречаются небольшие рыбакские селения, многие из которых в связи с падением уровня моря оказались далеко от береговой линии. В устьях рек Волга и Урал в значительном удалении от моря расположены крупнейшие 35 города северной части Каспийского моря — Астрахань и Атырау.

Глубины. Северная часть Каспийского моря мелководна. Наибольшие глубины, едва превышающие 20 м, находятся на линии, соединяющей Чеченские острова с мысом Тюб-Караган; к северу от этой линии глубины уменьшаются постепенно. Глубины 3 м расположены 40 в расстоянии до 30 миль, а местами и до 40 миль от береговой линии. В северо-восточной части моря между дельтой реки Урал и Мангыш-

лакским заливом находится впадина с глубинами 4—9 м, называемая Уральской бороздиной.

*Гидрометеорологические сведения.* Ветры. В течение года преобладают ветры от E и SE. Наибольшее число дней со штормом отмечается зимой. Штормовые ветры бывают преимущественно от E, SE и NW. Наиболее часты штормы в районе полуострова Тюб-Караган (44°30' N, 50°35' E) и на Астраханском рейде.

Туманы наблюдаются главным образом осенью и весной. Летом бывает мгла. Среднее годовое число дней с туманом 30—50.

Колебания уровня. Сгон и нагон воды под влиянием ветров в северной части моря довольно значительны. Обычно сгон воды наблюдается при ветрах от NW и N в западной части района и при ветрах от E и NE в восточной. Ветры противоположных направлений вызывают нагон воды. Колебания уровня обычно составляют при нагоне 35—60 см, при сгоне 40—70 см. Однако наблюдались случаи, когда при нагоне уровень повышался на 2,4 м, а при сгоне понижался на 2,6 м относительно среднего уровня.

Течения зависят главным образом от ветров, но есть и течения, обусловленные стоком вод из реки Волга и общей циркуляцией воды в Каспийском море. Средняя скорость течений 0,5 уз.

*Ледовый режим.* Лед в северных прибрежных районах появляется обычно во второй половине ноября. С середины декабря кромка неподвижного льда быстро продвигается к югу; наибольшего распространения он достигает в феврале. Средняя граница распространения неподвижного льда проходит от Чеченских островов к мысу Тюб-Караган 25 крутой дугой, выгнутой к северу. Навигация в северной части моря с декабря по март поддерживается с помощью ледоколов.

*Режим плавания.* Вдоль описываемого берега имеются районы с особым режимом плавания.

При плавании здесь следует руководствоваться Режимом плавания судов в Каспийском море (сводное описание).

*Предупреждения.* 1. Северо-западная часть Каспийского моря объявлена заповедной зоной. Морская граница зоны проходит через точки: 46°26' N, 49°05' E; 44°12' N, 49°24' E; 43°15' N, 47°33' E (устье реки Сулак).

В заповедной зоне запрещаются:

а) сброс с судов в море, реки и другие водоемы балластных, льяльных, хозяйствственно-фекальных сточных вод;

б) загрязнение и засорение моря, рек и других водоемов, берегов и пойм производственными, бытовыми и иными отходами и отбросами;

в) проведение геологоразведочных и сейсморазведочных работ со взрывными источниками вызова упругих колебаний и разработка минерального сырья, а также проведение других работ, изменяющих естественный биологический и гидрологический режимы водоемов;

г) производство взрывных работ, разработка гальки, гравия и иных грунтов со дна моря, рек и других водоемов;

д) перегораживание проток и ериков дамбами, а также устройство по берегам всякого рода отвалов и свалок.

2. В целях сохранения рыбных запасов и обеспечения оптимальных условий обитания и естественного воспроизводства осетровых и других ценных видов рыб восточной части описываемой в настоящей главе акватории Каспийского моря объявлены заповедными зонами следующие районы:

а) акватория моря, ограниченная с запада линией, проведенной от точки, где к северному берегу Каспийского моря выходит граница между Россией и Казахстаном, до точки 44°12' N, 49°24' E, а с юга — линией, проведенной от этой точки до мыса Тюб-Караган;

- б) дельта реки Волга в пределах территории Казахстана и дельта реки Урал;
- в) береговая охранная полоса заповедной зоны, обозначенная специальными знаками.
- 5 В заповедных зонах запрещаются:
- сброс с судов вод, загрязненных промышленными предприятиями, а также сброс балластных и других отходов;
  - проведение геологоразведочных работ со взрывами, бурение нефтяных и газовых скважин, а также проведение других работ, изменяющих естественный биологический и гидрологический режимы моря;
  - разработка гальки, гравия и иных грунтов со дна моря;
  - применение цепей, служащих для стабилизации движения судов;
  - установка и использование моторов общей мощностью 14,7 кВт (20 л. с.) на плавсредствах, находящихся в личной собственности граждан.

На акватории заповедной зоны режим судоходства устанавливается по согласованию с органами рыбоохраны.

### ОТ ЧЕЧЕНСКИХ ОСТРОВОВ ДО СЕЛЕНИЯ ГАНЮШКИНО

От Чеченских островов до находящегося в 168 милях к NNE от них 20 селения Ганюшкино ( $46^{\circ}36' N$ ,  $49^{\circ}17' E$ ) северо-западный берег Каспийского моря представляет собой равнину, на которой местами имеются песчаные бугры. Растительность на берегу, особенно в южной его части, довольно скучная. Она состоит главным образом из кустарника и степных трав; кое-где встречаются рощи.

25 Береговая линия между Чеченскими островами и селением Ганюшкино извилиста. Южная часть описываемого берега омывается мелководным Аграханским заливом; к NW от него в берег вдается обширный Кизлярский залив, а севернее этого залива от берега выступает большое количество низких мысов и кос. Северная часть берега пересечена многочисленными рукавами, протоками и ериками дельты реки Волга. Самым крупным ее рукавом является судоходный рукав Бахтемир.

Характерные особенности района моря, прилегающего к описываемому берегу, — мелководность и наличие многочисленных опасностей, 35 поэтому плавание здесь требует большой осторожности. Ориентирами при плавании в этом районе являются острова Чечень и Тюлений. Наиболее оживленное движение судов наблюдается на Астраханском рейде и подходах к нему, а также в Волго-Каспийском канале. К NNE от Астраханского рейда глубины менее 3 м.

40 Населенные пункты встречаются здесь редко, в основном это рыбакские селения; подход к ним на судах почти невозможен. Наиболее крупным из населенных пунктов является город Лагань ( $45^{\circ}23' N$ ,  $47^{\circ}21' E$ ). В 100 км от устья реки Волга на ее берегах расположен город Астрахань — один из крупнейших городов Поволжья.

45 Якорные места. Защищенных от ветров и волнения якорных мест в этом районе моря нет, однако отстаиваться от штормов здесь можно почти в любом месте, сообразуясь с глубинами и осадкой судна. Обычно суда становятся на якорь на Астраханском рейде. От южных ветров можно укрыться у северного берега острова Чечень.

50 **ОТ ЧЕЧЕНСКИХ ОСТРОВОВ ДО УСТЬЯ РУКАВА БАХТЕМИР,** расположенного в 100 милях к N от них, берег низкий; кое-где возвышаются песчаные бугры. Прибрежная полоса поросла травой и кустарником. Приметных пунктов на описываемом побережье мало.

Берег сильно изрезан. У оконечности Аграханского полуострова лежат Чеченские острова, являющиеся как бы продолжением этого полуострова к северу. К SW от Чеченских островов расположен мелководный Аграханский залив, а в 38 милях к NW от оконечности Аграханского полуострова в берег вдается обширный Кизлярский залив; 5 имеется несколько мысов, далеко выступающих в море.

Здесь много банок и низких островов. Значительная часть берега окаймлена широкой осушкой. Наиболее удалены от берега банки Большая Жемчужная, Сигнал, Тбилиси, Тюленья, Песчаная и Часовая, которые находятся соответственно в 27; 12,6 и 4 милях к E, в 6,5 и 26,5 милях к N 10 и в 23,3 мили к NNE от острова Тюлений.

На якорь против описываемого берега можно становиться везде, сообразуясь с глубинами и осадкой судна.

*Предупреждение.* Все острова у описываемого берега лежат в пределах изобаты 5 м. Глубины в этом районе подвержены изменениям, поэтому здесь возможно образование новых отмелей, банок и островов, не показанных на картах.

**Чеченские острова** ( $43^{\circ}55' N$ ,  $47^{\circ}43' E$ ) расположены у северной оконечности Аграханского полуострова. К ним относятся острова Яичный, Чечень и еще несколько островков; больший из них — остров Чечень. 20

Чеченские острова низкие. Береговая линия их подвержена изменениям в зависимости от колебаний уровня моря, а также от действия течения и волн.

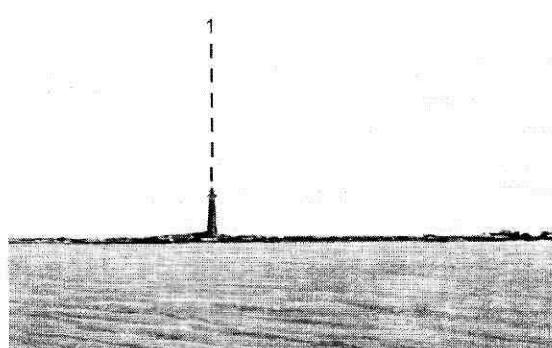
Друг от друга и от Аграханского полуострова Чеченские острова отделены узкими мелководными проходами; некоторые из них в настоящее время сильно обмелели.

*Лопатинский проход* шириной около 100 м отделяет оконечность Аграханского полуострова от острова Яичный ( $43^{\circ}54' N$ ,  $47^{\circ}42' E$ ).

Проход мелководен и частично заносится. 30

*Остров Яичный* — южный из Чеченских островов. Средняя часть его возвышена и покрыта травой; берега острова низкие и при сильных южных ветрах заливаются водой. 35

*Остров Чечень*, больший из Чеченских островов, отделен от острова Яичный мелководным Чеченским проходом, доступным для рыбацких лодок с осадкой до 0,5 м. Остров Чечень низкий, местами на нем имеются песчаные бугры. 40



Западный берег острова Чечень  
в районе маяка Чеченский на E  
1 — маяк Чеченский на  $93^{\circ}$  в 1,5 миля

На западном берегу острова приметно селение Чечень.  
Берега острова окаймлены отмелю с глубинами менее 5 м.  
Маяк Чеченский установлен на западном берегу острова 45  
Чечень.

Якорные места, защищенные от южных ветров, находятся примерно в 2 милях к N от острова Чечень. Глубины здесь около 6 м.

При ветрах от N и NW можно отстаиваться на якоре против юго-восточного берега острова Чечень. Глубины на этом якорном месте 50 4—5 м.

*Банка Чеченская* с наименьшей глубиной 1,4 м лежит в 2,6 миля к NE от восточной оконечности острова Чечень. При сильном волнении над банкой образуются буруны.

Светящий буй № 50 банки Чеченская восточный 55 выставляется в 6,6 миля к E от восточной оконечности острова Чечень.

Светящий буй № 51 Теллур отдельной опасности выставляется в 2,4 мили к NNW от западной оконечности острова Чечень; буй ограждает с NW затонувшее судно «Теллур».

*Затонувшие суда.* Судно с частями над водой лежит у южного берега восточного входа в Чеченский проход. Три затонувших судна находятся севернее острова Чечень; одно с глубиной над ним 5,4 м лежит в 6,8 мили к NNE, другое — в 9,4 мили к NE от западной оконечности острова Чечень и еще одно с глубиной над ним 2,5 м — в 2,3 мили к NNW от западной оконечности этого острова.

10     **Аграханский залив** расположен между берегом материка, западным берегом Аграханского полуострова и Чеченскими островами. Берега залива низкие, только на его восточном берегу встречаются холмы. У западного берега растет камыш, который простирается местами далеко от береговой линии. Вся южная часть залива также покрыта камышом.

15     Залив мелководен; наибольшие глубины 3—3,8 м отмечаются лишь у входа в него. Вся южная часть залива на продолжительное время осыхает, покрываясь водой только при большом нагоне.

20     В Аграханский залив впадает река Терек, дельта которой по существу занимает почти весь западный берег залива. Главными рукавами реки Терек являются Старый Терек и Новый Терек. Река Терек навигационного значения не имеет.

25     Бухточка вдается в западный берег Аграханского залива в 8,2 мили к SW от западной оконечности острова Чечень; глубины в ней менее 2 м. В бухточку заходят рыболовные суда с осадкой до 1,2 м; стоянка в ней защищена от ветров всех направлений.

Канал, ведущий в бухточку, периодически углубляется и ограждается.

Западный берег бухточки прорезан рукавом Старый Терек. В районе устья рукава Старый Терек на обоих его берегах расположен 30 поселок Старотеречное, постройки которого приметны.

Якорное место для малых судов, открытое только северным ветрам, находится в северной части Аграханского залива к W от острова Чечень; глубина на нем 3,5 м. Стоянка здесь безопасна.

#### **От Аграханского залива до Кизлярского залива** берег низкий.

35     Ориентирами здесь являются постройки рыбных промыслов и селений Крайновка, Новотеречное, Новый Бахтемир, Суюткино и Новый Чечень, расположенных непосредственно у береговой линии.

Берег сравнительно приглуб; хотя изобата 5 м проходит в 12—13 милях от него, глубины около 3 м местами подходят к береговой линии 40 на расстояние до 5 кбт. Вследствие этого суда с осадкой менее 2 м могут подходить к берегу на близкое расстояние.

Мыс Суюткина Коса выступает от берега в 24,6 мили к NW от западной оконечности острова Чечень. Мыс низкий, поросший камышом.

Банка Бахтемирская с наименьшей глубиной 1,6 м находится 45 в 11,5 мили к ESE от мыса Суюткина Коса. Она занимает довольно обширный район и представляет опасность для плавания вдоль берега между островами Чечень и Тюлений.

В северной части банки образовался узкий песчаный островок длиной более 100 м, вытянутый с запада на восток. В штормовую погоду 50 островок опознается по бурунам.

Поверхность банки неровная.

Затонувшее судно с частями над водой лежит у северо-западной стороны банки Бахтемирская в 9,4 мили к Е от мыса Суюткина Коса.

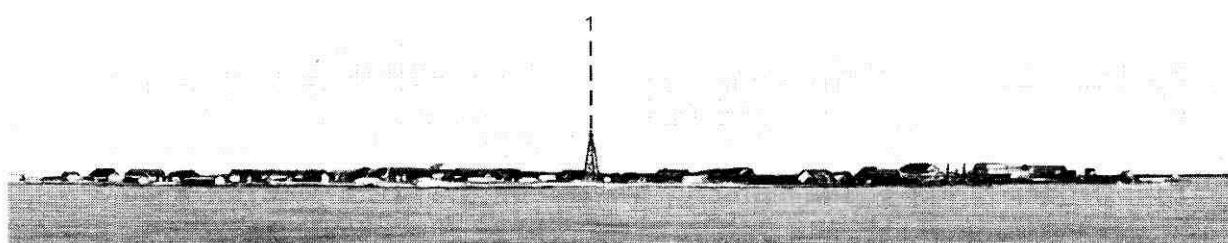
**Остров Тюлений** ( $44^{\circ}28' N$ ,  $47^{\circ}33' E$ ) является хорошим ориентиром для плавания вдали от берега. Остров низкий, лишь его северо-западная часть представляет собой небольшую возвышенность.

*Светящий знак Тюлений установлен на западном берегу острова Тюлений.*

5



Западный берег острова Тюлений  
1 — светящий знак Тюлений на  $45^{\circ}$  в 7 кбт



Западный берег острова Тюлений  
1 — светящий знак Тюлений на  $120^{\circ}$  в 2 милях

*Подводные препятствия* (якоря) лежат в 15 милях к SE и в 18 милях к ESE от южной оконечности острова Тюлений.

*Банка Тбилиси* с наименьшей глубиной 1 м находится в 6 милях к NE от южной оконечности острова Тюлений. Кромки банки приглубы. В штиль банка опознается плохо, но даже при незначительном ветре ее 10 легко опознать по бурунам. Грунт на банке серый песок с ракушкой. В осенне-зимний период, когда наблюдаются минимальные уровни, банка местами осыхает.

*Банка Тюленья* с глубинами менее 2 м расположена в 6,5 мили к N от острова Тюлений. На банке имеются осушки. Очертания осушек постоянно меняются в зависимости от уровня моря. К ним можно подойти с W, где в 10 м от осушек глубины более 2 м. Грунт на банке Тюленья песок и ракушка. К W от нее наблюдается течение, идущее на S.

*Якорное место* для малых судов находится западнее острова Тюлений. Оно защищено от восточных ветров, но при ветрах от NW, развивающих сильное волнение, стоянка здесь небезопасна, так как грунт якоря держит плохо.

**Кизлярский залив** мелководный вдается в берег между низким мысом Брянская Коса ( $44^{\circ}22' N$ ,  $47^{\circ}01' E$ ) и мысом, выступающим от берега в 22,5 мили к N от мыса Брянская Коса. Берега залива окаймлены осушкой.

В северной части Кизлярского залива находится полуостров Морской Бирючок, к NE от которого расположен залив Даргинский Банк, а к SW — залив Ракушечный Банк. В южной части Кизлярского залива расположен низкий островок Нордовый. Полуостров Морской Бирючок и островок Нордовый густо поросли камышом.

Для навигационных целей Кизлярский залив непригоден. Во время нагона воды с моря в залив могут заходить рыбацкие лодки.

Грунт в заливе песок и ракушка, местами — песок; в средней части залива грунт покрыт водорослями.

**От Кизлярского залива до устья рукава Бахтемир,** находящегося в 60 милях к NNE от Кизлярского залива, берег низкий, пересеченный протоками и ильменями. Большинство проток в настоящее время высохло. Примерно в 5 милях к SSW от устья рукава Бахтемир на полуострове приметна башня недействующего маяка Четырехбугорный.

Берег отмель; он осыхает на расстояние до 6 миль. Вблизи него, особенно в северной части, лежат острова, банки и другие опасности. Поэтому при плавании здесь даже на рыбакских лодках следует быть очень осторожным.

Плавание на судах в этом районе возможно только по морской части Волго-Каспийского канала, прорытого от Астраханского рейда до устья рукава Бахтемир.

15 На берегу находится несколько населенных пунктов; наиболее крупные из них — город Лагань и селения Бирючья Коса и Вышка. К городу Лагань прорыт мелководный канал, который используется только рыбаками.

20 *Банка Становая* с наименьшей глубиной 0,2 м лежит в 20 милях к N от острова Тюлений. На банке находится подводное препятствие (труба).

Банка *Песчаная* с наименьшей глубиной 1,4 м находится в 26,5 милях к N от острова Тюлений. Грунт на банке песок и ракушка.

25 Западнее банки Песчаная наблюдается течение, направленное на S. Знак Четырехбугорный (45°36' N, 47°38' E) установлен в селении Вышка.

**АСТРАХАНСКИЙ РЕЙД И ОПАСНОСТИ, ЛЕЖАЩИЕ НА ПОДХОДЕ К НЕМУ.** Астраханский рейд (44°40' N, 48°00' E), находящийся примерно в 40 милях к S от устья реки Волга, представляет собой обширное водное пространство в северо-западной части Каспийского моря и имеет большое навигационное значение. Здесь становятся на якорь большие суда; он также служит местом перевалки грузов с морских судов на рейдовые суда и баржи для дальнейшей их транспортировки в порт Астрахань. Перевалка грузов осуществляется обычно с помощью судовых средств на якорных местах № 4, 5, 6 и 7 в зависимости от осадки судов и категории грузов. Якорные места показаны на картах.

Границы Астраханского рейда весьма условны и зависят от состояния уровня моря и степени обмеления этого района под влиянием 40 отложения наносов реки Волга. Северной границей рейда является параллель, с которой начинается Волго-Каспийский канал. Вследствие обмеления района северная граница рейда постепенно переносится к S. Южной границей считается параллель 44°30' сев. шир. С W рейд ограничен банкой Тюленья, с E — банками Большая Жемчужная и Средняя 45 Жемчужная.

Приметные пункты. Ввиду того что Астраханский рейд находится вне видимости берегов, положение его опознается лишь благодаря плавучим средствам навигационного оборудования и стоящим обычно на нем судам. Основными ориентирами при подходе к рейду с S и E 50 являются остров Тюлений и плавучий маяк Астраханский-Приемный, который выставляется в южной части рейда и указывает место входа на рейд.

Глубины и грунт. Глубины на Астраханском рейде постепенно уменьшаются с S на N. В южной части рейда глубины 6—9 м, в средней 55 5—6 м и в северной 3—5 м.

На рейде местами встречаются небольшие повышения дна, на которых суда неоднократно касались грунта. Банок в пределах рейда нет, но к W от него, а также на подходах с S и E их много. Наиболее опасны из них — банки Большая Жемчужная, Средняя Жемчужная, Сигнал и Тбилиси. Глубины над банками следует считать приближенными вследствие обмеления и изменения рельефа дна северной части моря. 5

На рейде и вблизи него находится много утерянных якорей, положение которых показано на картах.

Грунт на рейде неоднородный; в южной и средней его частях грунт — 10 песок с ракушкой, в северной — ил с ракушкой.

*Гидрометеорологические сведения.* Ветры в районе рейда дуют преимущественно от E и SE. Штормы наиболее часты от E и SE, а также от W и NW. Самые длительные и устойчивые — юго-восточные штормы. Летом штормы редки. На Астраханском рейде при продолжительных северо-западных ветрах наблюдается сгон воды (понижение уровня) на величину до 2,5 м. 15

Туманы в период навигации бывают чаще всего осенью.

*Ледовый режим.* Астраханский рейд обычно покрыт льдом в период с первой половины декабря до начала марта. 20

*Предупреждение.* В 7 милях к SE от южной кромки банки Средняя Жемчужная на границе соленой и пресной воды часто образуются водовороты, буруны, пена и скопления огромных масс плавающей травы и мусора, которые издали имеют вид островков.

**Плавучий маяк Астраханский-Приемный** выставляется в 19,4 мили 25 к E от южной оконечности острова Тюлений. При маяке имеются радиомаяк, радиолокационный маяк-ответчик и звукосигнальная установка. Все большие суда, идущие на рейд с S или E, должны подходить к этому маяку, а от него уже следовать на рейд. В ясную погоду подход к нему трудностей не представляет. При плохой видимости подход 30 к маяку небезопасен, так как в удалении от маяка и вблизи него имеются банки.

При подходе к плавучему маяку Астраханский-Приемный надлежит руководствоваться рекомендованным путем и чаще измерять глубины, учитывая, что они подвержены изменениям. Особенно осторожны должны быть судоводители больших судов, подходящих к маяку с W. 35

*Примечание.* Если курс судна в районе плавучего маяка ведет к опасности, то на маяке днем поднимается сигнал U (Юниформ) по Международному своду сигналов и через каждую минуту поднимается и опускается черный шар. Ночью в этом случае на плавучем маяке 40 производятся частые мигания красным огнем на высоте 1,8 м от планширя.

*Светящий буй № 52 плавучего маяка Астраханский-Приемный специального назначения* выставляется в период навигации на штатном месте плавучего маяка Астраханский-Приемный на время его отсутствия. 45

**Банка Сигнал** с наименьшей глубиной 5,4 м расположена в 13,5 мили к E от южной оконечности острова Тюлений. Грунт на банке песок и ракушка.

Затонувшее судно лежит в 3,8 мили к ESE от банки Сигнал.

*Подводное препятствие (якорь)* лежит в 3,6 мили к ENE от банки 50 Сигнал.

**Банка Большая Жемчужная** с глубинами менее 10 м расположена в 26 милях к E от острова Тюлений. Она вытянута в меридиональном направлении и состоит из двух частей: северной и южной. Наименьшая

глубина в южной части банки 6 м, а в северной 7,2 м. Грунт на банке песок и ракушка.

*Светящий буй № 53* банки **Большая Жемчужная** западный выставляется у западной кромки южной части банки **Большая Жемчужная** в 26,5 мили к Е от южной оконечности острова Тюлений.

*Вехи.* В южной части банки **Большая Жемчужная** выставляется пять вех, не имеющих навигационного значения.

*Затонувшие суда* лежат восточнее банки **Большая Жемчужная** в точках  $44^{\circ}20' N$ ,  $48^{\circ}15' E$  и  $44^{\circ}25' N$ ,  $48^{\circ}19' E$ .

10 **Банка** ( $44^{\circ}30' N$ ,  $48^{\circ}30' E$ ) обширная с глубинами менее 10 м лежит на подходе к Астраханскому рейду с Е; она тянется на 27 миль в направлении WSW — ENE. Наименьшая глубина на банке 6,2 м.

*Затонувшее судно* лежит у северо-западной кромки описанной выше банки.

15 **Банка Средняя Жемчужная** с наименьшей глубиной 0,8 м расположена в 36,8 мили к NE от южной оконечности острова Тюлений. Грунт на банке песок и ракушка.

*Светящий буй № 62* **рейда Астраханский** осевой выставляется в 23,3 мили к NE от южной оконечности острова Тюлений.

20 **Буи № 70 и 71 опасного района** восточные выставляются на восточной кромке района № 101 соответственно в 17,3 и 20 милях к NNE от южной оконечности острова Тюлений.

**Подводные препятствия** (якоря) лежат в 3,1 мили к NNW, в 2,5 10 и 10,4 мили к N, в 3 и 3,3 мили к NNE и в 3 милях к NE 25 от плавучего маяка Астраханский-Приемный.

**Якорные места.** Астраханский рейд представляет собой соверши́тельный открытый водный район, однако якорная стоянка на нем вследствие сравнительно небольших глубин относительно спокойная. При выборе якорного места обычно руководствуются осадкой судна и глубинами.

30 Для постановки на якорь отводятся районы якорных мест, границы которых показаны на картах.

**Предупреждения.** 1. Запрещается становиться на якорь в пределах 1 мили справа и слева от рекомендованного курса, проходящего от плавучего маяка Астраханский-Приемный до входа в Волго-Каспийский канал.

2. При постановке на якорь в северо-западной части Астраханского рейда следует остерегаться многочисленных затонувших судов и подводных препятствий; положение их показано на картах.

#### **Наставление для входа в Астраханский рейд и плавания по нему.**

40 При следовании на Астраханский рейд с S из порта Махачкала надлежит курсом  $21,5^{\circ}$  прийти к светящему бью № 50 банки Чеченская восточному ( $43^{\circ}58' N$ ,  $48^{\circ}02' E$ ) и, оставив этот буй в расстоянии не менее 5 кбт к W, следовать курсом  $358,5^{\circ}$  на плавучий маяк Астраханский-Приемный. Придя в точку  $44^{\circ}28,0' N$ ,  $48^{\circ}01,2' E$  и оставив плавучий маяк Астраханский-Приемный в 2 кбт, надо лечь на курс  $318^{\circ}$  и идти им 2,7 мили до светящего бuya № 61 рейда Астраханский осевого.

У бuya № 61 нужно лечь на курс  $314^{\circ}$ , затем, пройдя 5,4 мили до светящего бuya № 64 рейда Астраханский осевого, повернуть на курс  $328^{\circ}$  и следовать им 8,5 мили до светящего бuya № 68 рейда Астраханский осевого; от бuya № 68 нужно лечь на курс  $350^{\circ}$  и идти им 4,9 мили до входа в Волго-Каспийский канал. Вход в канал обозначен светящими буями № 259 и 260 правой и левой стороны.

При следовании на рейд из порта Баку открытым морем к плавучему маяку Астраханский-Приемный обычно подходят курсом 334,5°, который пролегает почти в 20 милях от острова Чечень. Следует помнить, что при подходе к плавучему маяку Астраханский-Приемный с S и SE банку Большая Жемчужная нужно всегда оставлять справа от курса в расстоянии не менее 2—3 миль.

На Астраханский рейд можно входить и с E между банками Большая Жемчужная и Средняя Жемчужная. В этом случае следует выйти в точку 44°33' N, 48°13' E и далее идти курсом 293° к светящему бью № 68 рейда Астраханский осевому, а от него следовать курсом 350° 10 так, как указано выше.

При плавании по акватории рейда необходимо соблюдать осторожность. Рекомендуется чаще измерять глубины, так как в районе рейда они непостоянны; возможно также наличие опасностей, которые не показаны на картах. Кроме того, при следовании в северную часть рейда 15 нужно учитывать, что при сгонных ветрах возможно общее понижение уровня моря. Поэтому на больших судах доходят только до параллели 44°31' сев. шир., где и производится перевалка грузов на баржи и рейдовые суда.

По мере разгрузки и уменьшения осадки суда могут идти к якорным местам № 4, 5 и 6.

При плохой видимости, когда невозможно ориентироваться по плавучему ограждению, при входе на Астраханский рейд и во время движения по нему следует руководствоваться данными радиолокатора. При отсутствии на судне радиолокационной станции необходимо отстояться 25 на якоре на подходах к рейду в ожидании хорошей видимости.

При отсутствии на месте штатного ограждения, а также не зная своего точного места, подходить к Астраханскому рейду рекомендуется на минимальной скорости, непрерывно измеряя глубины.

В ясную погоду вход на Астраханский рейд, особенно с S, и плавание по нему трудностей не представляют. Однако целиком полагаться на правильность положения плавучего ограждения нельзя.

**ОТ АСТРАХАНСКОГО РЕЙДА ДО ПОРТА АСТРАХАНЬ** плавание совершается сначала по Волго-Каспийскому каналу до поселка Красные Баррикады (46°12' N, 47°52' E), а затем по основному руслу реки 35 Волга. Общая протяженность этого пути около 110 миль.

**Банка Часовая** (44°52' N, 47°42' E) с наименьшей глубиной 2,8 м лежит вблизи западной кромки Волго-Каспийского канала в 23,3 мили к NNE от острова Тюлений. Грунт на банке песок.

**Волго-Каспийский канал (ВКК)** является главным водным путем, соединяющим порт Астрахань с открытым морем. Морская часть канала прорыта через мелководную северную часть Каспийского моря и проходит от светящих буев № 259 и 260 мимо острова Искусственный (45°24' N, 47°47' E) до входа в рукав Бахтемир, или Ракуша, который начинается в 18 милях к NNW от острова Искусственный. Далее канал тянется до поселка Красные Баррикады; у этого поселка Волго-Каспийский канал заканчивается.

Общая протяженность Волго-Каспийского канала от начала морской части канала до поселка Красные Баррикады составляет 101,5 мили (188 км). Счет километров на канале ведется от поселка Красные Баррикады в сторону моря. Морская часть канала имеет протяженность 56,5 мили (104,7 км) и речная 45 миль (83,3 км).

Морская часть Волго-Каспийского канала состоит из четырех колен. Первое колено (южное) начинается от светящих буев № 259 и 260 и

имеет направление  $355^{\circ}$ ; длина колена 9,7 мили. Второе колено начинается от точки  $44^{\circ}55,5' \text{ N}$ ,  $47^{\circ}44,5' \text{ E}$  и имеет направление  $347,3^{\circ}$ ; длина его около 10,1 мили. Третье колено начинается на параллели  $45^{\circ}05,35' \text{ сев. шир.}$  и имеет направление  $13^{\circ}$ ; длина его 18,7 мили. Четвертое колено начинается у острова Искусственный и тянется по направлению  $349^{\circ}$  до входа в рукав Бахтемир, уклоняясь местами на  $3-4^{\circ}$ ; длина этого колена 18 миль. Ширина морской части канала 80 м, наименьшая глубина в ней 3,8 м.

Речная часть канала проходит по извилистому рукаву Бахтемир и имеет несколько колен. Этот рукав является одним из самых длинных и глубоководных рукавов дельты реки Волга. Плавание совершается по фарватеру, глубина на котором 4,8 м.

На берегах рукава Бахтемир много населенных пунктов. Из них наиболее значительны селения Оля, Федоровка, Трудфронт, Сергиевское, Ямное, Маячное, Икряное, Бахтемир и поселок Красные Баррикады. Вдали от рукава хорошо видны селения Бирючья Коса и Оранжереи.

Глубины в Волго-Каспийском канале поддерживаются с помощью дноуглубительных работ.

Средства навигационного оборудования. Канал ограждается по системе МАМС (регион А) латеральными знаками. Для наблюдения за действием плавучих средств навигационного оборудования на трассе Волго-Каспийского канала установлены четыре обстановочных поста, нумерация которых ведется от поселка Красные Баррикады.

Примечание. Схема навигационного ограждения Волго-Каспийского канала ежегодно переиздается управлением Каспрайдморпути. Следует иметь в виду, что плавучие средства навигационного оборудования, их местоположение и количество могут изменяться, о чем даются ПРИПы.

Лоцманская служба. Вследствие мелководности Волго-Каспийского канала и наличия перекатов в рукаве Бахтемир плавание от Астраханского рейда до порта Астрахань совершается под обязательной проводкой лоцмана. Заявка на лоцманскую проводку по Волго-Каспийскому каналу и рукаву Бахтемир реки Волга с указанием времени подхода к входу в канал подается по радио в два адреса: в порт Астрахань (капитану Астраханского морского порта, копию на лоцманское судно) и на лоцманскую станцию.

Лоцман встречает судно у входа в Волго-Каспийский канал (в плохую погоду — в канале) или в порту Астрахань.

К месту встречи лоцман прибывает на лоцманском судне, которое днем на видном месте несет лоцманский флаг Международного свода сигналов; ночью на судне зажигаются белый и красный огни, расположенные по вертикали, и показываются вспышки.

Вызов лоцманского судна осуществляется на УКВ, канал 16. К категории судов, освобожденных от обязательной лоцманской проводки по Волго-Каспийскому каналу, относятся российские суда валовой вместимостью менее 500 рег. т, капитаны и старшие помощники которых имеют разрешение на право плавания без лоцмана, кроме судов с нефтегрузами, их остатками, взрывчатыми и ядовитыми веществами, а также суда пассажирского флота.

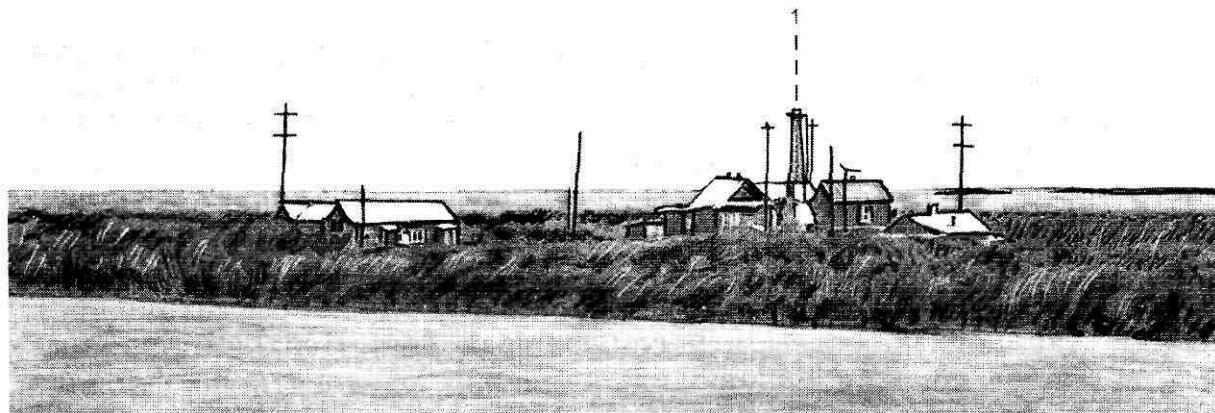
Навигационная информация. Сведения о глубинах на фарватере Волго-Каспийского канала можно получить у администрации Астраханского рейда или в порту Астрахань в инспекции государственного надзора (ИГН) морского порта, а также на УКВ, канал 16.

Светящий знак Искусственный Остров установлен на 117 км канала в средней части острова Искусственный; он является задним знаком створа светящих знаков.

*Светящие буи левой и правой стороны выставляются в шахматном порядке на обеих сторонах канала вблизи его бровок.*

Буи выставляются по мере необходимости и в зависимости от изменения положения фарватера в узкостях и наиболее опасных для плавания местах.

5



Остров Искусственный на ЕНЕ

1 — светящий знак Искусственный Остров на 60° в 2,5 кбт

*Семафорные посты* в речной части канала оборудованы семафорными мачтами, на которых поднимаются сигналы, регулирующие движение судов в узкостях.

Всего в речной части канала оборудованы два семафорных поста (1979 г.), установленные в следующих местах:

10

- Верхний Харбайский № 2 — в районе селения Федоровка на 53 км;
- Бахтемирский № 1 — вблизи указателя «8 км».

*Оевые створы знаков*, установленных на берегах рукава Бахтемир между указателями «7 км», «78 км» и на острове Искусственный, вводятся в действие осенью и весной при отсутствии плавучих средств 15 навигационного оборудования. Всего имеется 20 пар створных знаков.

**Остров Чистой Банки** ( $45^{\circ}13' N$ ,  $48^{\circ}00' E$ ) находится в 13,2 мили к SE от острова Искусственный. Берега его отмелы.

Знак Чистой Банки установлен на северном берегу острова Чистой Банки. Знак служит хорошим ориентиром для рыболовных судов, находящихся в этом районе.

**Наставления для плавания по ВКК от Астраханского рейда до порта Астрахань.** Судоходство на этом участке в значительной мере затруднено большим количеством встречных судов и судов дноуглубительного каравана.

25

Движение судов по Волго-Каспийскому каналу производится круглые сутки, однако во время тумана или при плохой видимости плавание по нему запрещается, за исключением аварийных случаев. Отстояться в ожидании хорошей видимости можно на якорях у бровок канала за линией плавучего ограждения с условием, чтобы корпус судна не выступал на судовой ход канала.

Капитаны судов при следовании в этом районе должны руководствоваться Обязательными постановлениями по Астраханскому морскому порту.

Обычно с Астраханского рейда входят в Волго-Каспийский канал курсом  $350^{\circ}$ . Вход в канал опознается благодаря входным светящим буям.

При плавании по каналу между 97 и 102 км следует остерегаться шалыг, образование которых связано с резким падением скорости течения вследствие потери воды в русле. Участок шалыг увеличивается к S,

40

так как из-за неравномерного сваливания грунта на бровки канала при дноуглубительных работах вдоль бровок образовались островки, разделенные протоками.

Пройдя Бирюче-Косинскую яму, расположенную в 10 милях севернее входа в рукав Бахтемир, следует повернуть вправо и далее идти по каналу до селения Оля ( $45^{\circ}47' N$ ,  $47^{\circ}32' E$ ), которое находится на правом берегу рукава Бахтемир. Затем, придерживаясь середины реки, нужно повернуть вправо. Подходя к селению Вахрамеево, расположенному на левом берегу, надо идти ближе к левому берегу, держась 10 в 70—90 м от него.

Против селения Вахрамеево на противоположном берегу расположен поселок Хмелевой, а вдали за ним видно большое селение Оранжереи, подход к которому возможен на малых судах по протоке Подстепная Бассарга, или Подстепок; вход в протоку ограждается буем № 114. 15 Пройдя Харбайскую россыпь и семафорный пост Верхний Харбайский № 2 в районе селения Федоровка, надлежит следовать по фарватеру, придерживаясь середины реки. Далее на север нужно идти по широкому Изосимскому плесу посредине между буями, а затем мимо селения Трудфронт, находящегося на левом берегу рукава. Пройдя этот 20 плес и повернув затем влево, надо выйти на Ватажный плес, в наиболее широком месте которого следует держаться ближе к левому берегу в расстоянии около  $\frac{1}{3}$  ширины плеса от него.

За Ватажным плесом русло рукава Бахтемир делает крутой поворот вправо, образуя так называемое Сергиевское колено. Здесь на крутом 25 правом берегу рукава раскинулось селение Сергиевское, находящееся в 33 милях (61 км) от порта Астрахань. В этом районе течение в рукаве очень сильное и прижимает суда к высокому правому берегу, поэтому проходить вблизи правого берега не следует. В 7 кбт к NE от селения Сергиевское на правом берегу рукава находится селение Троицкое. 30 Пройдя от селения Троицкое в восточном направлении посредине рукава примерно 2,5 мили и миновав селение Ямное, расположенное на левом берегу рукава на 30 км канала, надлежит повернуть влево и идти посредине широкого Петухова плеса. В месте поворота на Петухов плес справа остаются рукава Кривая-Ямная и Каранчаг. На левом берегу 35 Петухова плеса, длина которого около 6 миль, находится селение Маячное, расположенное на 25 км канала. Против селения Маячное от правого берега рукава тянется отмель, поэтому, не доходя примерно 5 кбт до селения, следует несколько уклониться к левому берегу рукава и, только пройдя 5 кбт к северу от селения, можно опять выходить на 40 середину плеса.

При подходе к селению Икряное, расположенному на правом берегу, нужно опасаться левобережной отмели. Выше этого селения фарватер опять проходит посредине рукава. В селении Икряное и на противоположном берегу расположены две ажурные мачты, которые можно 45 использовать для опознания района плавания. На 7,7 км на левом берегу рукава установлен семафорный пост Бахтемирский № 1, с которого суда оповещаются об открытии или закрытии прохода в узкости колена.

В 1,5 мили (2,8 км) к W от основного русла реки Волга на правом берегу рукава Бахтемир находится поселок Красные Баррикады, расположенный в 13,5 мили (25 км) ниже порта Астрахань.

Далее до селения Ильинка, расположенного на правом берегу основного русла реки Волга в 10,5 мили (19,5 км) от порта Астрахань, фарватер проходит посредине реки.

55 Выше селения Ильинка необходимо придерживаться левого берега, следя между ним и островом Ильинский. Пройдя этот остров и рукав

Кизань, далее до порта Астрахань нужно идти посредине фарватера.

Примечания. 1. Ввиду того что направление фарватера в рукаве Бахтемир и его ограждение могут изменяться, приведенные указания для плавания следует считать дающими только общую ориентировку при следовании с Астраханского рейда в порт Астрахань. 5

2. В связи с разными точками отсчета расстояния по судовому ходу, километраж, указанный в локации, меньше на 21 км, чем на карте «Дельта реки Волга» ВБУП, 1979 г.

**ПОРТ АСТРАХАНЬ** ( $46^{\circ}20' N$ ,  $48^{\circ}00' E$ ), оборудованный у обоих берегов реки Волга, является важнейшим портом на Каспийском море. 10

Несмотря на многие неблагоприятные условия, затрудняющие подход больших судов к порту с моря, и на замерзание устья реки Волга и северной части моря в зимнее время, порт Астрахань по грузообороту занимает второе место, уступая только порту Баку. Акватория порта по реке Волга имеет протяженность около 50 км. Здесь сооружено 15 много причалов и пристаней, принадлежащих различным организациям и ведомствам. В административном отношении акватория порта Астрахань подчинена начальнику порта Астрахань Волжского ордена Ленина объединенного речного пароходства. Здесь оборудован Астраханский морской рыбный порт, который объединяет все рыбоходные 20 нали, имеющие выход из дельты реки Волга в северную часть Каспийского моря.

В районе порта Астрахань река Волга имеет ширину от 600 м до 1,5 км. Берега реки в районе порта низкие, за исключением ее левого берега от стрелки реки Волга и рукава Болда ( $46^{\circ}23' N$ ,  $48^{\circ}04' E$ ) до 25 острова Пролетарский, где он высокий и крутой. Для защиты от паводковых вод вдоль низких берегов реки в 50—200 м от береговой линии проходит искусственный земляной вал.

В районе порта Астрахань от реки Волга отделяется несколько рукавов, наиболее значительные из которых Кизань, Царев и Болда; 30 истоки этих рукавов расположены на левом берегу реки Волга выше по течению соответственно в 4, 8 и 12 милях от истока рукава Бахтемир. Рукав Болда сразу от истока разделяется на два рукава: левый — Кривая Болда и правый — Прямая Болда.

На акватории порта Астрахань на реке Волга имеются четыре острова. Южный из них — остров Ильинский ( $46^{\circ}15' N$ ,  $47^{\circ}56' E$ ) лежит посредине реки; по обе стороны от него проходит судовой ход. Правый судовой ход предназначен для нефтеналивного флота. Остров Заячий расположен у правого берега реки Волга в 2,2 мили к NNE от острова Ильинский и отделен от берега узкой протокой Серебряная Воложка. 40 Остров Пролетарский находится у левого берега реки Волга против южной части острова Заячий. Между островом Пролетарский и левым берегом реки Волга расположен затон Золотой. В 1,9 мили к NE от острова Заячий посредине реки Волга лежит остров Городской, разделяющий русло реки Волга на два рукава: Трусовский и Городской. Основным 45 судоходным рукавом является Трусовский.

Несколько выше истока рукава Царев через реку Волга построен Астраханский железно-автодорожный мост; длина его подъемной части 55 м. Высота подъемной части моста в нижнем положении над средним из наименее уровней 18,7 м, а в верхнем положении 36,7 м. 50

В 4,5 км выше Астраханского железно-автодорожного моста через реку Волга перекинут автодорожный мост.

Судовой ход на акватории порта проходит ближе к левому берегу реки Волга; ширина судового хода 250—300 м.

В порту Астрахань имеется несколько рейдов.

Управление начальника порта Астрахань находится в здании пассажирского вокзала на левом берегу реки Волга против южной оконечности острова Городской.

Управление капитана Астраханского морского рыбного порта находится на нижнем причале грузового участка № 4, расположенным у правого берега реки Волга в 4,3 км к WSW от ухвостья острова Городской.

*Границы порта.* На севере граница порта проходит в районе селения Рассвет ( $46^{\circ}33' N$ ,  $47^{\circ}57' E$ ), а на юге — в районе поселка Красные Баррикады ( $46^{\circ}12' N$ ,  $47^{\circ}52' E$ ).

*Глубины и грунт.* Глубины на акватории порта Астрахань 3—20 м. У основных причалов порта постоянно проводятся дноуглубительные работы. Грунт — ил и песок.

*Таможенная служба* имеется в центральном грузовом районе на левом берегу рукава Городской и перевалочном районе порта Астрахань на правом берегу Трусовского рукава реки Волга. Телефон 22-69-69.

*Санитарно-карантинная служба* в порту выполняется санитарно-контрольным отделом Нижне-Волжского водздравотдела. Специалистами этого отдела может быть произведена дератизация и дезинфекция; ими же выдается свидетельство о прохождении дератизации. На суда представитель службы прибывает на катере «Малариолог».

В морском рыбном порту имеется санитарно-контрольный пост. Осмотр судов производится с 8 ч 00 мин до 21 ч 00 мин по местному времени.

*Портовые средства и оборудование.* Погрузочно-разгрузочные работы в порту Астрахань механизированы. Имеются несколько плавучих кранов. Для производства различных грузовых операций и обслуживания судов порт располагает большим количеством буксиров, катеров и барж.

В морском рыбном порту есть водоналивная баржа и очистная плавучая станция. Для стоянки судов в зимнее время имеются затоны.

*Ремонт.* В порту Астрахань можно произвести ремонт корпуса, таеклаха и механизмов судов и дноуглубительных судов. Имеется несколько плавучих доков.

*Снабжение.* В порту Астрахань суда могут пополнить запасы топлива и воды. Рыболовные суда могут пополнить запасы воды с водоналивной баржи, предварительно подав заявку в адрес главного диспетчера морского рыбного порта; водоналивная баржа прибывает к месту стоянки рыболовного судна.

Продовольствие можно приобрести в специальном магазине.

*Определение девиации, радиодевиации и маневренных элементов судов.* Уничтожение девиации и определение остаточной девиации магнитных компасов производятся девиаторами порта Астрахань и Астраханского морского рыбного порта; девиационные работы выполняются на девиационном полигоне в районе селения Рассвет. Здесь же могут быть выполнены работы по определению радиодевиации.

Заявку на девиатора капитан судна должен заблаговременно подать по радио, а при стоянке в порту — по телефону на имя начальника порта Астрахань. Капитаны рыболовных судов заявку на девиатора подают на имя капитана морского рыбного порта по радио, а при нахождении в порту — в письменном виде.

Для определения маневренных элементов судов в порту Астрахань имеется мерная линия, оборудованная двумя секущими створами, которые находятся на левом берегу реки Волга против ухвостья острова Большой Долгий, или Дурновский ( $46^{\circ}29' N$ ,  $48^{\circ}00' E$ ).

*Сообщение и связь.* Порт Астрахань, кроме сообщения по реке Волга, имеет железнодорожное и воздушное сообщение со многими городами страны.

Радиосвязь с судами осуществляется через Астраханский узел связи Волжского объединенного речного пароходства. Вахта на радиостанции для связи с судами, находящимися в море, несется круглосуточно, а с судами, находящимися в реке Волга, с 5 ч 00 мин до 24 ч 00 мин.

Рыболовные суда поддерживают связь с радиостанцией морского рыбного порта, на которой несется круглосуточная вахта. Кроме того, у главного диспетчера морского рыбного порта круглосуточно работают на прием две УКВ радиостанции.

**Остров Городской** ( $46^{\circ}22' N$ ,  $48^{\circ}02' E$ ) делит русло реки Волга на два рукава: Городской и Трусовский. Транзитное судоходство осуществляется по Трусовскому рукаву. В Городской рукав снизу могут заходить суда пассажирского флота и другие суда для подхода к причалам и пристаням. Низкая северная часть острова во время весенне-летнего паводка покрывается водой; на южной, более возвышенной части, растут деревья и кустарники.

15

Берега острова окаймлены отмелю с глубинами менее 5 м. В некоторых местах кромка отмели ограждается светящими буями.

**Рейды порта Астрахань.** На акватории порта Астрахань оборудовано несколько рейдов, предназначенных для якорной стоянки судов, танкеров, барж и плотов. Границы рейдов обозначаются створными знаками, установленными на берегу; со стороны судового хода рейды ограждаются светящими буями. Положение рейдов показано на картах.

Сведения о рейдах приведены в таблице.

Название рейда и его назначение	Положение	Вместимость (количество судов)	Грунт	Глубины, м	Скорость течения, уз	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
Рейд № 1 для нефтеналивных судов с грузом I и II категорий	У левого берега реки Волга в 6 кбт к SSW от ухвостья острова Ильинский	16	Песок, ил	4—6	1,3	
Рейд № 2 для нефтеналивных судов с грузом I и II категорий	Непосредственно к N от приверха острова Ильинский	6	То же	3—6	1,5	
Рейд № 3 для судов, ожидающих заправки топливом	Непосредственно к W от приверха острова Пролетарский	1	»	3,5—4,6		
Рейд № 4 для нефтеналивных судов с грузом III и IV категорий	У левого берега реки Волга в 2 кбт к NNE от приверха острова Пролетарский	12	»	4,8—10,8	1,4	
Рейд № 5 для сухогрузных судов	Непосредственно к NE от рейда № 4	6	»	Не менее 4,8		
Рейд № 6 Нижний Боткачный для сухогрузных судов	У левого берега реки Волга в 5,5 кбт к N от приверха острова Городской	12	»	4—11	1,3	
Рейд № 7 Верхний Боткачный для сухогрузных судов	В 4 кбт к NW от рейда № 6 Нижний Боткачный	18	»	4—7,8	1,3	
Рейд № 8	У левого берега реки Волга в 5,4 кбт к NNW от рейда № 7	6	»	1,5—4	1,3	Предназначен для судов, груженных тростником

*Продолжение*

Название рейда и его назначение	Положение	Вместимость (количество судов)	Грунт	Глубины, м	Скорость течения, уз	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
Рейд № 9	У юго-восточного берега острова Большой Долгий ( $46^{\circ}29' N$ , $48^{\circ}00' E$ )	—	Песок, ил	1,4—5,5		Предназначен для плотов
Рейд № 10	У северного берега острова Большой Долгий	—	То же	1,4—4		То же

**Причальные сооружения** порта Астрахань оборудованы у обоих берегов реки Волга и в некоторых ее рукавах; к ним подведены пресная вода и электроэнергия. На всех причалах, за исключением Пассажирского причала, имеется достаточное количество погрузочных средств и средств 5 транспортировки грузов к складам.

Сведения о причальных сооружениях приведены в таблице.

Название причального сооружения	Положение	Длина, м	Глубины, м	Примечание
1	2	3	4	5

#### Порт Астрахань

Десять нефтяных причалов	У правого берега реки Волга от острова Ильинский до истока рукава Бахтемир	—	3,1—8,2	
Четыре нефтяных причала	У левого берега реки Волга в 1 мили к NE от ухвостья острова Ильинский	—	4,1—7,4	
Нефтяная пристань	У правого берега реки Волга в 1,5 кбт к NE от приверха острова Заячий	515	2,8—5,2	
Лесная пристань	У левого берега реки Волга в 1,2 мили к NNE от приверха острова Пролетарский	60	1—1,3	У пристани имеется суволь
Нефтяная пристань	У левого берега реки Волга к N от истока рукава Царев	247	2,4—4,1	
Пристань перевалочного района порта Астрахань	У правого берега реки Волга в 5 кбт к WSW от приверха острова Городской	454	4—5	4 причала
Пассажирский причал (пристань Семнадцатая)	У левого берега реки Волга в 3,2 кбт к ENE от ухвостья острова Городской	464	0,5—4	На причале находятся морской и речной вокзалы
Причал центрального грузового района	У левого берега реки Волга в 1,2 мили к S от приверха острова Городской	540	4—5,2	

*Продолжение*

Название причального сооружения	Положение	Длина, м	Глубины, м	Примечание
1	2	3	4	5
<i>Астраханский морской рыбный порт</i>				
Причалы грузового участка № 1	У левого берега рукава Кизань в 1,2 мили к Е от приверха острова Ильинский	—	3,5	
Причалы грузового участка № 4	У правого берега реки Волга в 4,3 кбт к WSW от ухвостья острова Городской	—	4	На участке находится служба капитана порта
Причал грузового участка № 3	У левого берега рукава Кривая Болда в 1,3 мили к ENE от приверха острова Болдинский (46°23' N, 48°04' E)	200	2—3	

**Город Астрахань**, административный центр Астраханской области и один из крупнейших городов в низовьях реки Волга, раскинулся на берегах основного русла реки Волга и рукавов Болда, Кизань, Кутум, Царев. В городе проживает 309 тыс. человек (1987 г.). В городе развито машиностроение и металлообработка, пищевая, рыбная, деревообрабатывающая, целлюлознобумажная промышленность, а также судостроение, судоремонт и перевалка грузов.

Над городом возвышается приметная колокольня Астраханского собора (46°21' N, 48°02' E), открывающаяся с большого расстояния, и телевизионная башня (46°22' N, 48°03' E).

**Портовые правила.** Ниже приводятся выдержки из Обязательных постановлений инспекции портового надзора северной части Каспийского моря изд. 1983 г. и из Обязательных постановлений по Астраханскому морскому рыбному порту изд. 1985 г., экземпляр которых можно получить по прибытии в порт.

Ввиду того, что обязательные постановления периодически корректируются и переиздаются, приведенные ниже выдержки могут несколько отличаться от соответствующих текстов обязательных постановлений последующего издания.

### Выдержки из Обязательных постановлений инспекции портового надзора северной части Каспийского моря

20

#### 1. Общие положения

1.2. Обязательные постановления являются дополнением к Общим правилам плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним (в дальнейшем Общие правила) и отражают специфические вопросы судоходства в поднадзорных водах; в случае несовпадения требований Общих правил и настоящих Обязательных постановлений надлежит руководствоваться последними.

1.4. Настоящие обязательные постановления распространяются на все суда, находящиеся в пределах поднадзорных вод и территорий:

а) Волго-Каспийский канал (ВКК) с береговой полосой шириной 20 м на всем протяжении по рукаву Бахтемир реки Волга от поселка Красные Баррикады (3063,8 км) до выхода в море, буй № 260 (44°46,6' N, 47°46,2' E);

б) Астраханского рейда до параллели 44°30' сев. шир.;

г) причальных линий предприятий Департамента морского транспорта (ДМТ) в городе Астрахань;

35

д) протоки Серебряная Воложка от автодорожного моста до ухвостья острова Заячий (3047,2—3055,5 км).

На суда ДМТ Обязательные постановления распространяются в пределах границ порта Астрахань в части, касающейся требований разделов 4 и 5.

5 Примечание: километры указаны согласно атласу ЕГС, том 7, изд. 1991 г. ПО «ВПВБ».

1.5. В пределах указанных п. 1.4 (а), (г) вод действуют Правила плавания по внутренним водным путям (ППВВП), за исключением Астраханского рейда, где действуют МППСС-72.

1.6. На акватории Волго-Каспийского канала, а также протоки Серебряная Воложка и прилегающих к ним берегах погрузочно-разгрузочные работы в не отведенных для этой цели местах без разрешения инспекции портового надзора северной части Каспийского моря и службы дноуглубления Астраханского производственного объединения морского транспорта Северо-Каспийского морского пароходства (СКМП) запрещаются.

1.7. В случае утери якоря или затопления различного рода оборудования, представляющих опасность для плавания, администрация судна или владелец оборудования обязаны принять меры к его извлечению. В противном случае в месте затопления необходимо выставить бук и сообщить об этом на ближайший обстановочный пост и в инспекцию портового надзора.

1.8. Об изменениях в судоходной обстановке и появлении в каналах каких-либо препятствий судоводители обязаны предупреждать суда и, кроме того, сообщать по радио в инспекцию портового надзора.

1.9. При плавании по Волго-Каспийскому каналу и протоке Серебряная Воложка включать палубные громкоговорители, за исключением случаев служебной необходимости, категорически запрещается.

25 1.10. Использовать ночью прожекторы и другие подобного рода источники света на судах и дноуглубительных судах запрещается, за исключением случаев определения фарватера, берегов и т. п. при отсутствии встречных судов.

## 2. Плавание судов в поднадзорных водах

### 2.1. Режим плавания

30 2.1.1. В период навигации инспекция портового надзора каждый первый день недели объявляет в виде ПРИП максимально допустимую осадку судов для следования по Волго-Каспийскому каналу.

2.1.2. Навигационную информацию и информацию о фактических глубинах в Волго-Каспийском канале можно получить в инспекции портового надзора, на лоцманском судне и обстановочных постах № 1 (28,3 км)\*, № 2 (73,0 км), № 3 (117,0 км), № 4 (149,0 км) службы пути СКМП по радио на УКВ.

2.1.3. При движении по Волго-Каспийскому каналу запас воды под килем должен быть для сухогрузных судов не менее 30 см, для нефтеналивных — не менее 40 см.

2.1.4. В период навигации движение судов по Волго-Каспийскому каналу и Астраханскому рейду осуществляется круглосуточно.

В зимнюю навигацию плавание судов по Волго-Каспийскому и Урало-Каспийскому каналам разрешается только днем.

2.1.5. Астраханский рейд является районом со сложными условиями плавания. Капитан судна должен находиться на мостице и лично управлять судном.

45 2.1.6. Плавание судов на Астраханском рейде осуществляется рекомендованными путями согласно поддерживаемой на уровне современности Лоции № 1003; осевые буи следует оставлять слева по ходу движения.

2.1.7. Суда, не пользующиеся рекомендованными путями, должны держаться в стороне от них и не затруднять движение судов, следующих рекомендованными путями.

50 2.1.8. При ограниченной видимости плавание по Астраханскому рейду осуществляется при наличии на судне исправного радиолокатора, а также согласно п. 2.1.6 с обязательным выполнением требований МППСС-72. УКВ радиостанция должна быть включена на канале 16 для взаимной информации о движении.

Суда с неисправными РЛС и суда, не имеющие их, должны до улучшения видимости стать на якорь в стороне от рекомендованных путей.

2.1.9. При отсутствии на акватории Астраханского рейда штатного навигационного ограждения суда, следующие с моря, должны стать на якорь на глубинах не менее 10 м.

Судам разрешается следовать по направлению к Волго-Каспийскому каналу, если у входа в него находится судно-ориентир с УКВ радиосвязью, способное также подавать сигналы для пеленгования.

2.1.10. Движение судов по рукаву Бахтемир в Бахтемирском колене (27,8—30,0 км) и Верхне-Харбайском колене (71,2—75,2 км) одностороннее и регулируется сигналами, поднимаемыми на семафорных постах.

Одиночным судам длиной до 30 м и шириной не более 10 м, а также судам на подводных крыльях на участках с односторонним движением разрешается двустороннее движение, однако эти суда не должны мешать движению больших судов.

\* Здесь и далее в тексте километры указаны согласно карте «Дельта реки Волга», ВБУП, 1979 г.

2.1.11. В Волго-Каспийском канале для одиночных судов (толкаемых составов) длиной более 50,0 м, а также буксируемых караванов, участками с односторонним движением являются:

- а) 38,5—40 км (у селения Икряное);
- б) 51—52,5 км (у селения Ямное);
- в) 56,3—57,8 км (у селения Сергиевское);
- г) 60,5—61,8 км (у селения Трудфорт);
- д) 63,4—65 км (Мало-Ракушинская россыпь);
- е) 68,5—70 км (у селения Ниновка);
- ж) 78—81,5 км (у селения Вахрамеево);
- з) 83—86 км (Шадинская узкость);
- и) 92—95 км (район протоки Бакланенок).

Одностороннее движение установлено также на участках:

- суводей, ограждаемых буями № 181—183, 191;
- Большой поворот (буи № 221—223);
- Малый поворот (буи № 241—243).

2.1.12. Остальным судам на участках, указанных в п. 2.1.11, надлежит заранее уменьшить скорость, чтобы расходиться и обгонять на малом ходу.

2.1.13. В морской части Волго-Каспийского канала (85—170 км) суда мощностью более 367,7 кВт (500 л. с.) должны следовать со скоростью не более 8 уз, а в периоды 20 с 1 по 25 июня (в районе буев № 131—193) и с 15 октября по 25 ноября (в районе буев № 181—231) должны следовать при движении вверх со скоростью не более 6 уз.

Приложение. Счет километров указан от 0 км Волго-Каспийского канала.

2.1.14. При буксировке тяжеловесных объектов составы должны следовать со скоростью не менее 3 уз при движении вверх.

2.1.15. В период весеннего половодья все суда во избежание разрушения береговых укреплений должны следовать со скоростью, исключающей волнобразование.

2.1.17. При резком понижении уровня воды в баровой части Волго-Каспийского канала от сгонных ветров фактические глубины могут уменьшаться до 1 м; в этом случае суда, идущие в море, должны стать на якорь в удобном месте закрытой части канала (не ниже 118 км согласно схеме ограждения Волго-Каспийского канала) или на Астраханском рейде, при следовании с моря.

После получения информации от портового надзора или с лоцманского судна о достаточных глубинах суда могут сниматься с якоря и продолжать движение.

2.1.19. Большие суда и составы могут выходить из Волго-Каспийского канала к местам обработки только после получения разрешения инспекции портового надзора.

2.1.21. При наступлении ледостава все суда могут входить в протоку Серебряная Воложка и выходить из нее только днем и с разрешения инспекции портового надзора.

2.1.22. Съемка судов с мели в Волго-Каспийском канале способом подмыва грунта запрещается. О всех случаях посадки судна на мель капитан обязан немедленно сообщить в инспекцию портового надзора.

2.1.23. При видимости менее 1 км движение судов в ВКК запрещается. В исключительных случаях разрешается движение судам с исправной РЛС и УКВ радиостанцией, следующим на аварийно-спасательные работы и спасение людей.

2.1.24. При сильных бортовых ветрах расхождение судов (караванов) в морской части Волго-Каспийского канала производится как левыми, так и правыми бортами. При этом суда (караваны), испытывающие наибольший дрейф, следуют с подветренной стороны.

2.1.26. Волго-Каспийский канал до выхода в море считается главным судовым ходом. Суда, выходящие из рукавов и проток, не должны мешать движению судов, следующих по главному судовому ходу.

2.1.27. Суда с большой осадкой для маневрирования и разворота на обратный курс могут использовать следующие участки Волго-Каспийского канала: 33—34 км; 43—44 км; 47—48 км; 70,5—71,5 км; 87—88 км; 96—96,5 км, а также районы буев № 164—165, острова Искусственный и буев № 201—205.

Судам, следующим по течению, при развороте рекомендуется использовать якорь.

2.1.28. Следующие с моря суда, которым запрещен вход в ВКК, обязаны стать на якорь в районе якорной стоянки. В этом случае ИГН сообщает капитану судна ориентировочное время входа в ВКК.

## 2.2. Особые случаи плавания судов в поднадзорных водах

60

2.2.1. При буксировке несамоходных судов или иных плавучих объектов по Волго-Каспийскому каналу управление буксировкой возлагается на капитана буксируемого судна.

2.2.2. Суда, имеющие запас воды под килем менее указанного в п. 2.1.3, проходят участки канала с лимитирующими глубинами в исключительных случаях и по согласованию с инспекцией портового надзора на буксире, не работая своими винтами.

2.2.3. Заявки на буксировку судов и объектов по Волго-Каспийскому каналу подаются в диспетчерскую СКМП за 5 дней до начала буксировочных операций.

2.2.4. По Волго-Каспийскому каналу допускается (с ограничением по метеорологическим условиям) буксировка судов и составов длиной 120 м, шириной 40 м и с объемом осадкой.

2.2.7. На участке морской части Волго-Каспийского канала от 135 до 188 км (буй № 205—260) при ветрах, вызывающих дрейф, плавание запрещается:

- 5 а) судам без груза и балласта в обоих направлениях при ветре со скоростью 5 м/с и более;
- б) самоходным судам с грузом или балластом при ветре со скоростью 17 м/с и более;

10 в) всем буксируемым караванам, кроме указанных в п. «а», в обоих направлениях при ветре со скоростью 14 м/с и более.

2.2.9. В случае аварии с судами и при опасных гидрометеорологических явлениях, когда безопасное движение судов по Волго-Каспийскому каналу невозможно, инспекция портового надзора сообщает в виде ПРИП о временном закрытии канала для плавания 15 всех судов.

2.2.10. В северной части Каспийского моря по линии от маяка Сулакский до порта Баутино (включая Волго-Каспийский канал) буксировочные операции осуществляются только в период летней навигации с 15 марта до 1 декабря.

При появлении льда в вышеуказанном районе буксировочные операции производятся 20 в каждом отдельном случае по согласованию с капитаном торгового порта.

2.2.11. Любая буксировка (п. 2.2.10) осуществляется только при наличии «Плана перехода» и «Инструкции по обеспечению безопасности буксировки» конкретного объекта. «План перехода» и «Инструкция» разрабатываются в соответствии с требованиями письма ММФ от 17.03.76 г. № 22 с приложением схемы и расчета буксирной линии.

### 25            2.3. Расхождение судов с дноуглубительными судами

2.3.1. Расхождение судов с дноуглубительными судами в ВКК осуществляется в соответствии с правилами расхождения судов с морскими дноуглубительными судами (приложение I к Общим правилам).

### 2.4. Лоцманское обеспечение при плавании по Волго-Каспийскому каналу

30            2.4.1. Лоцманская проводка при плавании по ВКК обязательна. К категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки по ВКК, относятся российские суда валовой вместимостью менее 500 рег. т, капитаны и старшие помощники которых имеют разрешение на право плавания без лоцмана, кроме судов с нефтегрузами, их остатками, взрывчатыми и ядовитыми веществами, а также пассажирского флота.

35            2.4.2. Лоцманская проводка по Волго-Каспийскому каналу в период навигации осуществляется круглосуточно.

2.4.3. При стоянке судна на акватории реки Волга (3007,0—3063,0 км) заявку на лоцманскую проводку по ВКК капитан обязан подать в ИГН не позднее чем за 8 ч до полной готовности судна к отходу и лоцманской проводки, а при стоянке в районах 40 ВКК — за 12 ч.

2.4.4. Суда, направляющиеся в порт Астрахань с моря, подают заявку на лоцманскую проводку с указанием приблизительного времени подхода к каналу по радио в два адреса:

- 45 — Астрахань, инспекция портового надзора;
- лоцманская станция (копия заявки).

2.4.5. Суда, следующие из портов Махачкала, Актау и Баутино, подают заявку на лоцманскую проводку через портовые радиостанции в описанном выше порядке за 24 ч до подхода к каналу.

2.4.6. При ветре со скоростью 14 м/с и более, разводящем на Астраханском рейде 50 волнение более 4 баллов, затрудняющем прием (высадку) лоцмана, проводка производится по согласованию с капитаном проводимого судна методом лидирования до места, где можно принять лоцмана, или от места высадки лоцмана до выхода судна из Волго-Каспийского канала.

Лоцманская проводка методом лидирования судов, не имеющих связи на УКВ с лоцманским судном, не производится.

2.4.7. Инспекция портового надзора не несет ответственности за возможную задержку судна в случае:

60 а) отсутствия на лоцманском судне лоцмана к моменту подхода судна, капитан которого не выполнил требований информации о подходе;

б) когда по каналу следуют суда, проводка которых требует одностороннего движения;

в) отсутствия на штатном месте лоцманского судна в связи с уходом его из-за штормовой погоды.

2.4.8. Если к моменту подхода судна к Волго-Каспийскому каналу на штатном 65 месте не окажется лоцманского судна, то прибывшее судно должно стать на якорь так, чтобы не мешать движению других судов. Капитан судна должен сообщить в инспекцию портового надзора время своего подхода и ждать дальнейших указаний.

2.4.9. Капитан судна несет ответственность за безопасность лоцмана во время его приема, нахождения на борту и высадки.

2.4.10. Капитан судна обязан сообщить прибывшему на борт лоцману точную осадку, длину, ширину судна и другие сведения о нем, необходимые для безопасной проводки.

2.4.11. Капитан не должен допускать к проводке судна лоцмана, если сомневается в том, что он может эффективно выполнять свои обязанности в связи с состоянием здоровья. В этом случае капитан обязан поставить в известность инспекцию портового надзора.

2.4.12. При проводке судов от Астраханского морского рейда до порта Астрахань одним лоцманом, капитаны обязаны стать на якорь в пути для отдыха лоцмана длительностью не менее 4 ч.

2.4.13. Разрешение на право плавания без лоцмана оформляется в ИГН после проверки у судоводителей знаний Общих правил, настоящих Обязательных постановлений и Наставления для плавания по ВКК от Астраханского морского рейда до порта Астрахань (лоция Каспийского моря № 1003, ГУНиО МО).

2.4.14. Лоцманская проводка по ВКК для всех иностранных судов, независимо от их типа и валовой вместимости, обязательна.

2.4.15. При отказе капитана, прибывшего с моря, от лоцманской проводки методом лидирования (п. 2.4.6), прибывшее судно обязано стать на якорь в районе якорной стоянки.

## 2.5. Плавание судов в ледовых условиях

2.5.1. Открытие и закрытие зимней навигации объявляется через ПРИП.

2.5.2. С момента объявления зимней навигации плавание судов всех ведомств по Волго-Каспийскому каналу возможно только с разрешения инспекции портового надзора Северной части Каспийского моря.

2.5.3. Ледокольная проводка судов в поднадзорных водах обязана согласовываться с ИГН и осуществляться в соответствии с Правилами проводки судов ледоколами (Приложение 2 к Общим правилам).

2.5.4. Из Астрахани оформление выхода судов в Волго-Каспийский канал осуществляется ИГН независимо от их ведомственной принадлежности и форм собственности, а также после получения владельцем судов письменного разрешения областного управления автодора о прохождении ледовых переправ.

2.5.6. Плавание судов во льдах на Астраханском рейде и по Волго-Каспийскому каналу без ледокольного обеспечения запрещается.

2.5.7. Проводка судов ледоколом с моря (188—135 км) и обратно осуществляется в одну сторону, в светлое время суток, при хорошей видимости знаков ограждения канала и отсутствии подвижки льда.

2.5.8. Следование каравана судов от кромки льда разрешается только при нахождении у входа в канал судна-ориентира с ледовым классом (согласно п. 2.1.9).

2.5.9. Число судов, проводимых по Волго-Каспийскому каналу, определяет капитан ледокола по согласованию с начальником инспекции портового надзора с учетом ледового класса судов, состояния ледового покрова и метеорологических условий.

2.5.10. Капитан ледокола осуществляет проводку каравана в морской части канала (188—135 км), руководствуясь прогнозом и фактической погодой, данными ледовой разведки и информацией об участках, где глубины лимитирующие.

2.5.13. Местом формирования караванов является Астраханский рейд.

2.5.14. В период зимней навигации суда при плавании по ВКК должны иметь запас воды под килем не менее 50 см.

2.5.15. При плавании в ледовых условиях капитаны судов обязаны информировать инспекцию портового надзора о своем движении, гидрометеорологических условиях, характере ледового покрова и состоянии зимнего навигационного ограждения.

## 3. Использование средств связи

### 3.1. Порядок радиосвязи судов с УКВ радиостанциями «Рейд», «Корабль», «Сейнер» или «Катер»

55

3.1.1. Береговая УКВ радиостанция в порту Астрахань работает круглосуточно на следующих каналах:

а) на канале 14 (156,70 МГц), позывной «Астрахань-Радио-5» — диспетчерская СКМП;

б) на канале 9 (156,45 МГц), позывной «Астрахань-Радио-5» — Инспекция портowego надзора.

При плавании транспортных судов по акватории Астраханского речного порта, а также при стоянке их у причалов необходимо УКВ радиостанции держать постоянно включенными на дежурный прием и нести вахту ввиду возможного вызова на канале 14.

3.1.2. При плавании по Астраханскому рейду и Волго-Каспийскому каналу УКВ радиостанции на судах должны быть включены на канале 16 (156,80 МГц); при этом необходимо обеспечить надежную связь:

- а) во время движения и маневрирования судов, а также при буксировочных операциях между буксировщиками и буксируемым судном, при наличии на последнем экипажа;
- б) на стоянке на якоре;
- в) в условиях ограниченной видимости и при наступлении штормовой погоды, независимо от места стоянки судна (каравана).

3.1.3. Связь на УКВ, канал 16, ведется только по вопросам согласования действий между судоводителями. Ведение на канале 16 переговоров, не относящихся к обеспечению безопасности плавания, запрещается и рассматривается как нарушение Обязательных постановлений.

3.1.4. Преимущественным правом ведения переговоров на УКВ, канал 16, пользуются суда, попавшие в аварию, и суда, оказывающие помощь в предупреждении или ликвидации аварии. Остальные суда не должны мешать ведению их переговоров.

3.1.5. Работникам инспекции портового надзора, капитанам-наставникам и общественным капитанам портового надзора предоставляется право давать на УКВ указания капитанам и вахтенным помощникам судов о соблюдении Обязательных постановлений и правил плавания, о порядке ведения радиопереговоров или их прекращении.

### 20                   3.2. Использование УКВ радиостанции для обеспечения безопасности плавания судов

3.2.1. Все суда обязаны использовать УКВ радиостанции для обеспечения безопасности плавания.

3.2.2. Использование судоводителями УКВ радиостанций не освобождает их от обязанности строго выполнять правила плавания (МППСС-72, ППВВП, Общие правила, местные правила и Обязательные постановления).

3.2.3. Согласование судоводителями порядка расхождения и обгона судов (караванов), расхождения с работающими дноуглубительными судами производится на УКВ до обмена ими соответствующими звуковыми и зрительными сигналами.

3.2.4. Перед расхождением судов вызов на УКВ осуществляется судоводителем судна, идущего снизу, а перед обгоном — судоводителем обгоняющего судна. Во время согласования действий между судами, при расхождении и обгоне судоводители других судов не должны мешать их переговорам на УКВ.

3.2.5. Если судоводитель судна, идущего снизу, или обгоняющего судна не сделал вызов на УКВ до начала обмена звуковыми и зрительными сигналами, то такой вызов должен произвести судоводитель судна, идущего сверху, или обгоняемого судна (состава).

3.2.6. Если судоводитель, сделавший вызов на УКВ, не получил ответа, то он должен считать, что его вызов не слышен для других судов и обязан действовать с учетом этого обстоятельства.

3.2.7. При входе в узкость или при крутом повороте в условиях отсутствия зрительного контакта между судами судоводитель делает вызов на УКВ независимо от направления движения его судна.

3.2.8. Если во время связи с береговой УКВ радиостанцией возникает необходимость согласовать маневры судов по расхождению или обгону, судоводители должны временно переключить свои УКВ радиостанции на канал 16, предварительно уведомив об этом береговую радиостанцию.

## 4. Порядок плавания в портовых водах

### 4.1. Вход судов в порт и выход из него

4.1.1. Вход судов в порт осуществляется круглосуточно. Капитаны судов должны за 24 ч сообщить в инспекцию портового надзора время подхода к месту приема лоцманов, а также приблизительное время прибытия в порт.

### 4.2. Порядок подачи заявок на портовые услуги

4.2.1. Все виды услуг, в которых нуждаются суда и их экипажи, оказываются на основании заявлений, подаваемых по радио, телефону или в письменном виде. В заявке необходимо указать банковские реквизиты судовладельца.

4.2.2. Капитан судна, следующего в порт Астрахань, должен не менее чем через час после выхода из последнего порта захода направить соответствующей службе Северо-Каспийского морского пароходства и диспетчерской СКМП заявку на необходимые судну услуги.

4.2.5. Заявки на буксирные суда капитаны транспортных судов подают диспетчеру портпункта за 4 ч до начала буксирной операции.

#### *4.4. Плавание судов ММФ в портовых водах*

4.4.1. Плавание судов по акватории порта Астрахань осуществляется в соответствии с Правилами плавания по внутренним водным путям и Местными правилами плавания судов и плотов в Волжском бассейне.

4.4.2. При буксирных операциях в порту общее руководство возлагается на капитана буксируемого судна. 5

4.4.7. Транспортные суда валовой вместимостью 2500 т и более, длиной более 100 м, шириной более 13 м должны швартоваться с помощью буксиров.

4.4.8. При ветре со скоростью 17 м/с и более все работы в порту по перешвартовке и буксировке транспортных судов, кроме аварийных работ, прекращаются. 10

#### *4.5. Стоянка судов в порту*

4.5.1. Якорные места для судов определены Местными правилами плавания судов и плотов в Волжском бассейне.

4.5.8. Подход танкеров к нефтеналивным причалам осуществляется только с отдачей якоря. 15

#### *4.6. Действия при шторме*

4.6.1. При поступлении неблагоприятных прогнозов погоды инспекция портового надзора обязана оповестить об этом все суда, стоящие в порту.

4.6.3. При получении неблагоприятных прогнозов погоды администрация судов, стоящих в порту и на рейде, должна принять все меры по обеспечению безопасной 20 стоянки своих судов.

### **5. Дополнительные требования к судам**

#### *5.1. Требования по предотвращению загрязнения окружающей среды*

5.1.1. Всем судам запрещается сбрасывать за борт вещества, вредные для здоровья людей или живых ресурсов водоемов, а именно: 25

а) нефть, нефтепродукты, нефтеостатки, а также смеси, содержащие их в любой концентрации;

б) химическое сырье и продукты химического производства;

в) стоки из туалетов, лазаретов, душевых. Фановая система должна быть постоянно переведена на фекальную цистерну; 30

г) мусор и пищевые отходы, остатки любых грузов и пр.

5.1.2. Загрязнение атмосферы путем выброса густого дыма и ядовитых газов запрещается.

5.1.7. Если по какой-либо причине произошел сброс за борт любого вредного вещества, то об этом необходимо срочно (по радио, телефону, нарочным) сообщить 35 диспетчеру СКМП и в инспекцию портового надзора; следует также сообщить о всех замеченных с судна загрязнениях акватории, указав их точное местоположение, характер, размеры, направление движения.

5.1.8. В случае аварийного разлива нефтепродуктов с судов в подконтрольных водах судовладелец должен принять эффективные меры по их локализации с помощью 40 бонов, а также по сбору этих нефтепродуктов с поверхности воды и береговой полосы.

#### *5.2. Противопожарный режим в портовых и поднадзорных водах*

5.2.1. Безопасность судов и плавсредств различных ведомств в случае пожара на акватории Астраханского речного порта обеспечивается противопожарными судами (катерами) различных ведомств. 45

5.2.2. Вызов противопожарных катеров осуществляется:

а) катера «Стремительный» — на канале 4 (140,5 МГц) УКВ — радиостанции Р-609 или по телефону 26-14-01;

б) катера «Вьюн» — по телефону 29-94-16.

5.2.6. При плавании по Астраханскому рейду дежурное судно следует вызывать на 50 канале 16 УКВ — радиостанции «Корабль», а при плавании по акватории порта Астрахань зимой — на канале 14.

5.2.7. На всех судах, обслуживающих нефтеналивные суда и суда с грузами I разряда, выхлопные трубы двигателей и котлов должны быть оборудованы устройствами, исключающими возможность выбрасывания искр. 55

#### *5.3. Санитарный режим в порту*

5.3.1. Морские суда, следующие в порт Астрахань с моря и реки, должны за 6 ч до прибытия сообщить санитарно-карантинной службе сведения о наличии инфекционных больных или подозреваемых в таком заболевании, а также о падеже грызунов.

- 5.3.3. В период эпидемии все суда, находящиеся на акватории порта и в поднадзорных водах, должны выполнять противоэпидемические мероприятия органов санитарного надзора.
- 5.3.4. Слив балласта, принятого судами в водах Черного моря, запрещается.
- 5.3.5. Судам, следующим из Черного моря, без снятия карантина в установленном порядке выход в Каспийское море запрещается.
- 5.3.7. Использовать забортную воду для питья на всей акватории порта и в подконтрольных водах запрещается.

#### *Аварийно-спасательная служба*

- 10 Аварийно-спасательные работы в порту Астрахань производятся Северо-Каспийским управлением аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ. В порту Астрахань работы обеспечивает рейдовый водолазный бот «Волна», а в порту Махачкала — судно ВМ-10 и спасательное судно «Горячий». Вызов бота «Волна» производится по радио на частоте 2580 кГц, по телефону 59-83-32 15 или 59-18-45. В период навигации бот «Волна» выходит на радиосвязь ежедневно в 09-00, 11-00, 14-00 и 16-00. Позывной бота «Волна» — «Ласточка».

### **Выдержки из Обязательных постановлений по Астраханскому морскому рыбному порту**

#### *Общие положения*

- 20 1. Астраханский морской рыбный порт располагается на акватории речного рейда порта Астрахань.

#### *Вход судов в порт и выход из порта*

1. В Астраханском морском рыбном порту вход судов в порт и выход из него не регулируются. Оформление прихода и отхода судов производится дежурным портового 25 надзора на участке № 4 Астраханского морского рыбного порта. Связь с дежурным портового надзора осуществляется круглосуточно на УКВ «Сейнер», канал 12, позывной «Астрахань-49».

3. При плавании судов по дельте реки Волга и Волго-Каспийскому каналу судоводители обязаны строго руководствоваться Правилами плавания по внутренним водным путям РФ, Местными правилами, издаваемыми Волжской судоходной инспекцией МРФ РФ (Астраханский участок), и Обязательными постановлениями инспекции портового надзора Северной части Каспийского моря.

#### *Лоцманская проводка*

1. В Астраханском морском рыбном порту производится круглосуточная внутристоровая лоцманская проводка судов к причалам порта, рыбообрабатывающим и судоремонтным предприятиям Министерства рыбного хозяйства.

2. Капитаны судов заблаговременно, но не позднее чем за 12 ч, обязаны подавать заявки на лоцмансую проводку. Заявки подаются: при подходе к порту по радио на имя капитана порта, а при нахождении в порту письменно или по телефону 59-08-54. 40 3. Максимальная осадка судов, проводимых лоцманом, не должна превышать проходные глубины рек, ведущих к грузовым причалам, с учетом запаса воды под килем судна согласно ППВП РФ.

Габариты и проходные глубины запрашиваются капитанами судов по радио в Астраханском портовом надзоре.

- 45 *Особые случаи плавания судов в портовых водах*

5. Запрещается швартоваться к судам, производящим погрузочно-разгрузочные операции.

14. Капитаны всех судов при подходе к порту Астрахань обязаны на траверзе селения Икряное прекратить радиотелеграфную связь. Во время передвижения по речному 50 рейду порта Астрахань и дельте реки Волга все суда должны нести вахту на прием на радиостанции ПВ диапазона 2575 кГц, на частоте 1568 МГц, на Р-609 на частоте 138,25 МГц. На указанных частотах главная диспетчерская порта осуществляет круглосуточное дежурство.

**ОТ УСТЬЯ РУКАВА БАХТЕМИР ДО СЕЛЕНИЯ ГАНЮШКИНО,**  
55 находящегося в 86 милях к NE от устья рукава Бахтемир, берег изрезан многочисленными рукавами и является частью дельты реки Волга.

Берег низкий, окаймленный широкой отмелю с глубинами менее 3 м. Судоходство в этом районе возможно лишь в большом удалении от берега по Гурьевскому фарватеру. В прибрежной полосе плавание возможно только на малых рыболовных судах и лодках.

Во время половодья река Волга сильно разливается, особенно 5 в своем нижнем течении. Многочисленные острова ее дельты заливаются водой или вовсе размываются и исчезают, а взамен их в других местах под влиянием наносов образуются новые. Поэтому вся дельта реки Волга подвержена беспрерывным изменениям, которые главным образом отражаются на более мелководных ее рукавах. Плавание 10 осуществляется по Белинско-Каспийскому водному пути.

На прибрежной отмели против дельты реки Волга имеется множество банок и островов. В связи с общим повышением уровня Каспийского моря многие острова превратились в банки. Глубины на банках изменяются. Поэтому полностью доверяться глубинам, показанным 15 на картах, нельзя.

**Белинско-Каспийский водный путь** соединяет порт Астрахань с северо-восточной частью Каспийского моря. Этот второй по значению путь на 108 миль (200 км) короче пути следования в северо-восточную часть Каспийского моря, проходящего по Волго-Каспийскому каналу и Астраханскому рейду. Белинско-Каспийским водным путем могут 20 пользоваться суда с осадкой не более 1,5 м.

Общая длина Белинско-Каспийского водного пути 72,5 мили (134,3 км), а через рукав Бушма 68,9 мили (127,6 км).

Белинско-Каспийский водный путь делится на морскую и речную 25 части. Морская часть проходит по Белинскому каналу, прорытому по мелководной части Каспийского моря. Вход в Белинский канал обозначен входным светящим буем № 1. Белинский канал состоит из двух колен; первое колено имеет направление 338°, а второе 0°. Ширина канала по дну 30 м, наименьшая глубина в канале 2,6 м. На протяжении 30 первых 12 миль от входа канал ограждается светящими буями.

Речная часть Белинско-Каспийского водного пути имеет два варианта. Более глубоководный из них, но более длинный (на 6,7 км) ведет по рукавам: Белинский Банк, Бушма, Белый Ильмень, Бушминский канал, Бушма, Кривая Болда или через Яманцугский проран — Прямая 35 Болда. Другой путь проходит по рукавам: Белинский Банк, Бушма, Кривая Болда или через Яманцугский проран — Прямая Болда. На всем протяжении речная часть Белинско-Каспийского водного пути ограждается береговыми и плавучими знаками обстановки.

**Светящий буй № 72 осередка Хохлатинский южный** выставляется 40 в 33 милях к SSW от острова Укатный.

**Остров Укатный** (45°56' N, 49°34' E) лежит на прибрежной отмели с глубинами менее 2 м.

**Светящий буй № 73 острова Укатный южный** выставляется 45 в 12,5 милях к SE от острова Укатный.

**Светящий буй № 74 острова Новинский южный** выставляется в 16,4 милях к E от острова Укатный.

## ОТ СЕЛЕНИЯ ГАНЮШКИНО ДО МЫСА ТЮБ-КАРАГАН

От селения Ганюшкино до находящегося в 122 милях к SSE от него мыса Тюб-Караган северный и восточный берега Каспийского моря 50 почти на всем протяжении низкие, покрытые густой низкорослой растительностью. Исключение составляет лишь северный берег полуострова

Тюб-Караган, представляющий собой изрезанную оврагами холмистую местность. Растительность здесь скучная.

Северная часть района между селением Ганюшкино и дельтой реки Урал довольно сильно изрезана; в восточной части береговая линия не имеет резко очерченных границ. В южную часть района между полуостровом Бузачи ( $45^{\circ}00' N$ ,  $52^{\circ}00' E$ ) и находящимся к SW от него полуостровом Тюб-Караган вдается обширный Мангышлакский залив.

Характерная особенность этого берега — отмелость. Плавание здесь возможно только в очень большом удалении от берега и лишь на малых судах. Исключением является южная часть Мангышлакского залива, где берег приглуб и доступен для подхода судов со сравнительно большой осадкой.

Сгоны и нагоны воды в северо-восточной части моря довольно значительны, особенно восточнее меридиана устья реки Урал. Нагонными ветрами являются ветры от W до NW, а сгонными — ветры северных и восточных направлений. Описываемый берег населен мало; самым крупным населенным пунктом здесь является город Атырау.

Наиболее надежные и укрытые от ветров якорные места находятся у южного берега Мангышлакского залива и у островов Тюлены.

**От селения Ганюшкино до устья реки Урал**, находящегося в 100 милях к ENE от селения Ганюшкино, северный берег Каспийского моря низкий и пустынnyй. Приметных пунктов, кроме нескольких селений, здесь нет. Большинство селений в настоящее время расположено в значительном удалении от береговой линии. Так, селение Ганюшкино (46°36' N, 49°17' E) находится сейчас в расстоянии около 10 миль от берега. Берег изрезан. От него выступает много низких полуостровов и кос, между которыми расположены иногда довольно обширные заливы и бухты.

Глубины у берега весьма малы, и сравнительно близко к нему в отдельных местах могут подходить только небольшие рыбацкие лодки и то лишь в случае нагона воды. Плавание судов вдоль берега осуществляется по Гурьевскому фарватеру.

*Затонувшее судно* (баржа) лежит в точке 46°20' N, 50°19' E.

*Светящие буи* выставляются в точках 46°21' N, 50°05' E; 46°35' N, 50°21' E; 46°40' N, 50°40' E и 46°47' N, 50°58' E.

*Затонувшие суда* (два) лежат на отмели с глубинами менее 5 м в точке 46°21' N, 50°31' E; суда ограждаются светящим буем.

**Гурьевский фарватер.** Плавание судов с Астраханского рейда на Гурьевский рейд осуществляется по Гурьевскому фарватеру, пролегающему в 35—60 милях от берега. Минимальные глубины на фарватере 2,5—4 м. Длина пути от Астраханского рейда до Гурьевского рейда около 220 миль. Вследствие того что фарватер проходит в большом удалении от берегов, плавание по нему совершается между светящими буями рекомендованными курсами по счислению.

Гурьевский фарватер начинается в 17,1 мили к SSE от южной оконечности острова Чистой Банки, проходит к W от острова Малый Жемчужный ( $45^{\circ}01' N$ ,  $48^{\circ}19' E$ ), затем севернее банки Ракушечная ( $45^{\circ}11' N$ ,  $48^{\circ}51' E$ ) и далее идет в направлении на NE до Гурьевского рейда.

На Гурьевский фарватер с Астраханского рейда можно выйти также по его южной ветви, которая начинается в 24 милях к S от острова Малый Жемчужный. Южная ветвь Гурьевского фарватера проходит к SE от банок Средняя Жемчужная и Ракушечная.

При плавании по фарватеру необходимо учитывать течение, идущее на E вдоль северного берега моря со скоростью 0,3—0,5 уз. В районе

впадины Уральская бороздина это течение поворачивает на S; скорость его здесь до 0,3 уз. При сильных и продолжительных ветрах скорость течения достигает 1,5 уз. При плавании по фарватеру необходимо также учитывать сгонно-нагонные явления.

При подходе к Гурьевскому рейду в ограниченную видимость о близости рейда свидетельствует отличительный цвет воды, который становится из желто-зеленого мутно-желтым. 5

**Средства навигационного оборудования.** Гурьевский фарватер и его южная ветвь ограждаются светящими буями.

По сведениям 1996 г., все светящие буи на Гурьевском фарватере 10 отсутствуют.

*Светящий буй № 75 острова Чистой Банки осевой выставляется в 17,1 мили к SSE от южной оконечности острова Чистой Банки; буй обозначает начало Гурьевского фарватера.*

*Остров Малый Жемчужный* образовался на осушной части банки 15 Малая Жемчужная ( $44^{\circ}58' N$ ,  $48^{\circ}19' E$ ). Восточный берег острова отмеченный, западный сравнительно приглубый. Почти на 8 миль к S от острова тянется узкая коса с глубинами менее 2 м; такая же коса простирается на 2 мили к N от острова. Между банками Малая Жемчужная и Средняя Жемчужная имеется узкий проход; наименьшая глубина 20 в нем 2 м. В проходе наблюдается сильное течение, направленное на S.

*Подводное препятствие* (труба), положение которого сомнительно, находится приблизительно в 4,3 мили к SSW от южной оконечности острова Малый Жемчужный.

*Светящий буй № 78 осередка Очиркин* восточный выставляется 25 в 14 милях к ENE от южной оконечности острова Чистой Банки.

*Банки.* Банки с глубинами 2; 1,6 и 0,8 м лежат соответственно в 8,5 мили к WSW, в 26,6 и 27 милях к E от северной оконечности острова Малый Жемчужный. В 23,8 мили к E от северной оконечности острова Малый Жемчужный находится банка Ракушечная с глубиной 30 2,4 м. Между этой банкой и банкой с глубиной 1,6 м имеется проход шириной около 2,5 мили; глубины в юго-западной части прохода 6 м, а в северо-восточной до 4 м. Им пользуются некоторые суда для прохода с S на Гурьевский фарватер. Однако входить в проход следует осторожно, непрерывно измеряя глубины. 35

*Светящий буй № 54 банки Средняя Жемчужная южный* выставляется в 23,6 мили к S от южной оконечности острова Малый Жемчужный; буй обозначает начало южной ветви Гурьевского фарватера.

*Подводное препятствие* ( $45^{\circ}17' N$ ,  $49^{\circ}35' E$ ), положение которого сомнительно, находится приблизительно в 1 миле к N от Гурьевского 40 фарватера.

*Наставление для плавания по Гурьевскому фарватеру.* Суда, идущие на Гурьевский рейд, должны подойти к светящему бую № 75 острова Чистой Банки осевому. Оставив этот буй к N в расстоянии не более 1 кбт, следует лечь на курс  $21,5^{\circ}$  и идти им 8,3 мили; слева от курса 45 будет банка с глубиной 2 м. Когда светящий буй № 76 острова Чистой Банки осевой придет на траверз, нужно лечь на курс  $40^{\circ}$  и пройти им 11,8 мили до светящего буя № 77 острова Малый Жемчужный осевого. Оставив этот буй в 2 кбт к S, надо лечь на курс  $82^{\circ}$  и пройти им 40 миль до светящего буя № 80 пятна Двухметровое осевого; справа 50 от курса в 2 кбт будет светящий буй № 79 Гурьевского фарватера осевого. У светящего буя № 80 пятна Двухметровое осевого следует лечь на курс  $126,5^{\circ}$  и идти им 8 миль до светящего буя № 81 осевого. Пройдя этот буй, надо лечь на курс  $73,5^{\circ}$  и идти им к светящему бую № 83 осевому. Пройдя 14 миль, следует у светящего буя № 83 осевого 55 повернуть влево и лечь на курс  $28^{\circ}$ , которым нужно пройти 15,3 мили

до светящего буя № 84 осевого. Оставив светящий буй № 84 осевой в 2—3 кбт к S, надо лечь на курс  $87^{\circ}$  и пройти им 23 мили до светящего буя № 85 острова Кулалы осевого. Это самый мелководный участок фарватера. От светящего буя № 85 следует курсом  $28^{\circ}$  идти 5 29 миль до светящего буя № 91 осевого. От него нужно лечь на курс  $24^{\circ}$  и, пройдя им 38,5 мили, подойти к светящему бую № 92 рейда Гурьевский специального назначения.

На Гурьевский фарватер с Астраханского рейда можно выйти также по его южной ветви. Для этого нужно с Астраханского рейда выйти 10 к светящему бую № 54 банки Средняя Жемчужная южному, а затем, оставив его в 2—3 кбт к N, лечь на курс  $53^{\circ}$  и пройти им 62 мили; слева от курса будет светящий буй № 82 банки Ракушечная южный. Подойдя к светящему бую № 81, далее надо следовать по Гурьевскому фарватеру так, как описано выше.

15 **Гурьевский рейд** находится к SW от дельты реки Урал. Рейд мелководен; в южной его части глубины около 4 м. Дно на рейде ровное, но при плавании по нему следует соблюдать осторожность и идти с минимальной скоростью, непрерывно измеряя глубины. На рейде возможно наличие подводных препятствий в виде утерянных якорей, затонувших судов, лодок и т. п.

К NE от рейда расположен полуостров Пешной, в 5,2 мили к SW от которого лежит остров Зюйдвестовая Шалыга. На острове находится грузовой участок по добыче и погрузке на баржи ракушки.

25 Волнение на рейде вследствие малых глубин незначительное. Наибольшее волнение развивается при юго-западных ветрах. Сгоны и на-гоны воды на Гурьевском рейде значительны.

*Светящий буй № 92 рейда Гурьевский специального назначения* выставляется в 23 милях к WSW от южной оконечности острова Зюйдвестовая Шалыга; буй обозначает якорное место на Гурьевском рейде.

30 *Светящий знак острова Зюйдвестовая Шалыга* установлен на острове Зюйдвестовая Шалыга.

По сведениям 1996 г., светящий знак Зюйдвестовая Шалыга отсутствует.



Остров Зюйдвестовая Шалыга на Е

1 — светящий знак острова Зюйдвестовая Шалыга на  $74^{\circ}$  в 1,5 мили

Светящий буй № 25 Урало-Каспийский правой стороны выставляется в 7,2 мили к W от северной оконечности острова Зюйдвестовая Шалыга.

Подводное препятствие, положение которого сомнительно, находится приблизительно в 8 милях к NW от северной оконечности острова Зюйдвестовая Шалыга.

40 *Полуостров Пешной* простирается на 12 миль к SSE от левого берега устья рукава Золотой реки Урал. Он образовался вследствие соединения островов Пешные с берегом. Южная оконечность полуострова, несмотря на небольшую высоту, благодаря темной окраске приметна с 5—6 миль.

45 *Ковш* ( $46^{\circ}54' N$ ,  $51^{\circ}40' E$ ) находится у западного берега полуострова Пешной. К входу в ковш ведет углубленный канал длиной около 5 кбт, прорытый от Урало-Каспийского канала.

**Якорное место** на рейде для судов с осадкой около 3 м находится у светящего буя № 92 рейда Гурьевский специального назначения. Суда с меньшей осадкой могут становиться на якорь в северной части рейда.

**Урало-Каспийский канал** прорыт для прохода судов с Гурьевского 5 рейда к городу Гурьев; он имеет длину 30,2 мили (56 км) (счет километров ведется от Гурьевского автодорожного моста). Канал делится на две части: морскую и речную. Глубина в Урало-Каспийском канале 1,8 м.

Морская часть канала начинается на Гурьевском рейде от светящего буя № 25 Урало-Каспийский правой стороны и заканчивается 10 у полуострова Пешной. Длина этой части 11,6 мили (21,5 км), ширина 50 м. Морская часть канала состоит из двух колен: первое колено имеет направление 203°—23°, второе колено 226,7°—46,7°.

Для обеспечения прохода судов по Урало-Каспийскому каналу 15 предоставляется буксир мощностью 225 кВт.

Речная часть канала начинается у полуострова Пешной и заканчивается у города Гурьев. Эта часть канала проходит по рукаву Золотой, который является наиболее глубоководным рукавом дельты реки Урал, и по реке Урал. Остальные рукава дельты реки Урал сильно обмелели и не имеют навигационного значения. Речная часть канала извилиста, 20 имеет много колен и проходит среди отмелей, простирающихся от правого и левого берегов реки Урал. Протяженность речной части канала 18,6 мили (34,5 км).

Вследствие наносов реки Урал дельта ее постоянно увеличивается в сторону моря. Берега дельты низкие, покрыты густой низкорослой 25 растительностью; здесь расположено несколько селений.

**Средства навигационного оборудования.** Морская часть Урало-Каспийского канала ограждается светящими буями и вехами по системе МАМС (регион А).

По сведениям 1996 г., светящие буи отсутствуют. У входа в морскую 30 часть канала выставляются два буя.

Речная часть Урало-Каспийского канала ограждается бакенами и вехами. Бакены правой стороны (считая с моря) окрашены в белый цвет, а бакены левой стороны — в красный. Штатных мест бакены не имеют, а выставляются в наиболее трудных для плавания местах в зависимости от изменения положения фарватера. Ночью на бакенах правой стороны зажигается белый огонь, а на бакенах левой стороны — красный.

**Предупреждение.** Вследствие того что глубины в Урало-Каспийском канале непостоянны и ограждение его может изменяться, входить в канал без уточнения наименьшей глубины и состояния ограждения не рекомендуется. Следует учитывать, что в зависимости от направления ветра в канале наблюдаются значительные колебания уровня воды.

**Порт АО «Атыраузенпорт»,** открытый для захода иностранных судов, 45 расположен на реке Урал. Он предназначен для обеспечения пассажирских перевозок и обработки грузов, прибывающих из морского торгового порта Баутино, порта Астрахань, а также из города Уральск и поселка Индер, которые находятся соответственно в 800 и 271 км вверх по реке Урал от города Атырау. До города Уральск могут проходить суда с осадкой 2—3 м в весенний паводок и до поселка Индер — суда с осадкой 1,15 м 50 в межень; летом в связи с падением уровня воды в реке Урал судоходство совершается с перебоями. В 1984—1986 гг. суда проходили до поселка Индер в течение всей навигации.

По сведениям 1996 г., при плавании по реке Урал руководствуются лоцманской картой реки Урал изд. 1960 г. и местными правилами 55 изд. 1974 г.

Основные причальные сооружения порта находятся в районе поселка Ширина Балыкшинского района. Причальные сооружения АО «Атыраузенпорт» имеют причальную бетонную стенку длиной 210 м; на ней находятся несколько порталных кранов грузоподъемностью 4—5 т и 5 один кран грузоподъемностью 16 т. Выше по течению реки Урал сооружена причальная бетонная стенка АО «Атыраубалык» с порталными кранами грузоподъемностью 0,5—1 т для выгрузки рыбы.

Контроль за безопасностью мореплавания возложен на капитана порта.

10 Границы порта. Северная граница порта проходит в районе поселка Калмыково ( $49^{\circ}06' N$ ,  $51^{\circ}39' E$ ), южная — у поселка Пешной ( $46^{\circ}54' N$ ,  $51^{\circ}40' E$ ).

Таможня имеется в поселке Балыкши ( $47^{\circ}03' N$ ,  $51^{\circ}52' E$ ).

15 Санитарно-карантиная служба имеется в поселке Балыкши. По заявке капитана судна можно произвести дезинфекцию.

Ремонт судов производит Атырауский судоремонтный завод рыбной промышленности, мелкий ремонт — мастерские АО «Атыраузенпорт».

Снабжение. Дизельное топливо и масла можно принять у причала Курилкинской нефтебазы, находящейся на левом берегу реки Урал 20 ниже причалов АО «Атыраузенпорт».

Пополнить запасы пресной воды можно из водопровода в районе грузового участка порта, швартуясь непосредственно к берегу, или у дебаркадера, где оборудован пассажирский причал.

Продовольствие можно приобрести в магазинах города Атырау, по-25 селков Балыкши и Дамба.

Сообщение и связь. Город Атырау связан железнодорожным и авиационным сообщением с городом Астрахань и другими городами.

Портовая радиостанция, работающая на частоте 4100 кГц (запасная 6405 кГц), осуществляет связь с 7 до 18 ч (время московское) с портом Астрахань и морским торговым портом Баутин, а также с городом Уральск.

Радиостанция, установленная в диспетчерской порта, работает на прием круглосуточно на частоте 1835 кГц (запасная 2650 кГц) и осуществляет связь с судами, работающими на реке Урал и в северной части Каспийского моря. Имеется телетайпная связь.

Пассажирский причал оборудован у дебаркадера, установленного у левого берега реки Урал ниже автодорожного моста. Глубина у дебаркадера 4,6 м.

Город Атырау, или Гурьев ( $47^{\circ}07' N$ ,  $51^{\circ}55' E$ ), административный центр Казахстана и центр рыбной промышленности северо-восточной части Каспийского моря, раскинулся на обоих берегах реки Урал. Значение города увеличилось в связи с постройкой железной дороги Актау — Атырау и Атырау — Астрахань. В городе Атырау проживает 150 тыс. человек (1987 г.). В городе имеются нефтеперерабатывающие, 45 химические, машиностроительные заводы и мясокомбинат.

Портовые правила. По сведениям 1996 г., при плавании по Урало-Каспийскому каналу и до города Атырау следует руководствоваться Обязательными постановлениями инспекции портового надзора северной части Каспийского моря, 1983 г., и Местными правилами плавания по 50 водным путям Волжского и Уральского бассейнов. Контроль за выполнением правил плавания осуществляет АО «Атыраузенпорт».

От Урало-Каспийского канала до Мангышлакского залива северный и восточный берега Каспийского моря низкие, пустынные, покрытые низкорослой густой растительностью. Дальше в глубь местности расти-

тельность совершенно отсутствует. Вдали от береговой линии простирается цепь песчаных бугров. От южной части описываемого берега далеко в море выступает полуостров Бузачи. В 60 милях к Е от дельты реки Урал находится устье реки Эмба, воды которой достигают моря только при сильных половодьях.

Берега отмелые, поэтому положение береговой линии изменяется при малейшем изменении уровня моря под действием сгонно-нагонных явлений. Перемещение береговой линии в ту или иную сторону происходит на 6—8 миль и более. На отмели, окаймляющей берег, имеется много опасностей.

Между устьем реки Урал и северо-западной оконечностью полуострова Бузачи расположена впадина Уральская бороздина; глубины в ней 3,8—8,6 м. В остальной части района глубины весьма незначительны, поэтому плавание здесь возможно только для малых судов и в большом удалении от берега.

**Предупреждение.** Показанное на картах положение береговой линии следует считать приближенным. Кроме того, вследствие заторов льда могли произойти изменения и в рельфе дна, поэтому на верность показанных на картах глубин целиком полагаться не следует.

*Светящий буй № 94 запретного района* северный, ограждающий северо-восточный угол района № 214, выставляется в 30 милях к NNW от мыса Бурыншик ( $45^{\circ}27' N$ ,  $51^{\circ}45' E$ ).

*Светящий буй № 95 запретного района* северный, ограждающий северо-западную границу района № 214, выставляется в 37,5 мили к WNW от мыса Бурыншик.

**Манышлакский залив, острова и опасности, лежащие на подходе к нему с W.** Манышлакский залив вдается в юго-восточный берег северной части Каспийского моря между западным берегом полуострова Бузачи и северным берегом полуострова Тюб-Караган. Вершина Манышлакского залива носит название залива Кочак; западнее залива Кочак в южный берег Манышлакского залива вдается залив Сарыташ.

Восточный берег Манышлакского залива низкий, окаймленный осушкой. Южный берег его представляет собой возвышенное плато; он изрезан оврагами, балками, руслами ручьев и имеет ступенчатый обрывистый склон в сторону моря. Здесь к береговой линии почти вплотную подступают холмы и горы. Между мысом Тюб-Караган и заливом Сарыташ холмы тянутся вдоль берега грядой и имеют почти одинаковую высоту.

Растительность на берегах Манышлакского залива скудная. Густую растительность можно встретить лишь в оврагах и долинах.

Береговая линия залива извилиста; от его южного берега выступает ряд характерных мысов, а от восточного берега — полуостров Долгий.

На отмели, выступающей от восточного берега залива, лежат острова Тюлены. К ним относятся острова Новый, Подгорный, Рыбачий, Морской и Кулалы. Все острова низкие, узкие, вытянутые с севера на юг. Проходы между ними мелководны. К берегам островов Тюлены, особенно к острову Морской, течением приносится большое количество морской травы, которая перемешивается с илом и гниет, распространяя специфический запах.

Опасности у южного берега залива имеются лишь в непосредственной близости от береговой линии, где лежат надводные и подводные камни.

В Манышлакском заливе можно становиться на якорь везде, сообразуясь с осадкой судна. Волнение здесь не имеет большой силы, так как залив укрыт с моря островами и отмелью. Наиболее укрытые якорные

места для малых судов находятся к югу от островов Рыбачий и Подгорный, а также в заливе Кочак. Лучшим местом для якорной стоянки является залив Сарыташ.

Предупреждение. Значительную опасность при следовании 5 к Мангышлакскому заливу с Астраханского рейда представляют банка ( $44^{\circ}30' N$ ,  $48^{\circ}30' E$ ) с глубинами менее 10 м, банка Кулалинская и затонувшие суда, расположенные вблизи них; в районе затонувших судов вследствие наносов могут образовываться мели и банки.

Банка Кулалинская ( $44^{\circ}40' N$ ,  $49^{\circ}12' E$ ) имеет наименьшую глубину 10 2,8 м.

Светящий буй № 96 банки Кулалинская южный ( $44^{\circ}34' N$ ,  $49^{\circ}06' E$ ) ограждает банку Кулалинская с S.

Светящий буй № 97 банки Кулалинская северный ( $44^{\circ}47' N$ ,  $49^{\circ}26' E$ ) ограждает банку Кулалинская с N.

15 Затонувшие суда. Затонувшее судно ( $44^{\circ}42' N$ ,  $49^{\circ}14' E$ ), положение которого сомнительно, лежит у северо-западной кромки банки Кулалинская. Второе затонувшее судно находится в 6,8 мили к WNW от первого.

20 Остров Кулалы лежит у входа в Мангышлакский залив в 11,5 мили к NNW от мыса Тюб-Караган ( $44^{\circ}39' N$ ,  $50^{\circ}19' E$ ). Остров является самым большим из островов Тюлены. Величина и форма острова Кулалы постоянно меняются, причем наибольшему изменению подвержены его оконечности, которые непрерывно удлиняются к E и NE.

25 Остров Кулалы низкий; только в его средней части у западного берега расположены песчаные холмы. Западный берег острова несколько выше восточного.

Растительность на острове Кулалы скучная, но все же ее больше, чем на берегу материка в этом районе.

30 Глубины у острова Кулалы, как и во всей северной части моря, непостоянны и изменяются в зависимости от течений, ветров и подвижек льда зимой. Это обстоятельство следует особенно учитывать при плавании вдоль западного берега острова. Здесь вследствие изменения уровня моря глубины, показанные на картах, могут отличаться от фактических.

35 Светящий знак Кулалинский - Северный установлен в северной части острова Кулалы.

Светящий знак Кулалинский - Южный установлен в южной части острова Кулалы.

40 Затонувшее судно, положение которого сомнительно, находится приблизительно в 6,5 мили к W от северной оконечности острова Кулалы.

Швартовая бочка выставляется в 17,8 мили к W от южной оконечности острова Кулалы.

45 Остров Морской расположен в 7,7 мили к ESE от северной оконечности острова Кулалы. Остров Морской невысокий; его западный берег несколько ниже восточного и покрыт густой растительностью. Вся северная часть острова низкая, а от его средней части почти до южной оконечности вдоль восточного берега тянется цепь песчаных бугров.

У западного и северного берегов острова Морской лежат островки; 50 у его южной оконечности, представляющей собой узкую песчаную косу, расположен низкий остров. Берега обоих островов окаймлены осушкой.

Остров Рыбачий находится в 7,5 мили к NNE от мыса Тюб-Караган. Остров низкий, с ровной поверхностью; при входе в Мангышлакский залив он опознается только с небольшого расстояния. Остров Рыбачий 55 отличается от близлежащих к нему островов тем, что его средняя часть покрыта травой.

Берега острова окаймлены осыхающей отмелью.

*Острова Подгорный и Новый* лежат соответственно в 8,5 мили к Е и в 15 милях к ENE от северной оконечности острова Рыбачий. Берега островов окаймлены осушкой. 5

Остров Подгорный становится виден на экране радиолокатора с 8 миль.

*Мыс Багарджик* ( $44^{\circ}38' N$ ,  $50^{\circ}36' E$ ) приметный представляет собой оконечность низкого каменистого выступа. В 1,5 мили к S от мыса берег резко поднимается, образуя небольшой скалистый обрыв, хорошо видимый с NE и NW. Непосредственно к ESE от обрыва на вершине прибрежной гряды с северо-восточных направлений видны четыре низких дерева с раскидистыми кронами. 15

Мыс Багарджик может быть опознан благодаря Караганской впадине, прорезающей прибрежную гряду непосредственно к S от этого мыса. 20

В 2,2 мили к SW от мыса Багарджик на вершине прибрежной гряды с северных направлений приметно пять низких деревьев с округлыми кронами. Эти деревья видны с расстояния до 25 3 миль.

В 1 милю к SW от мыса Багарджик раскинулось малоприметное селение Караган.

На 1,4 мили к N от мыса Багарджик тянется отмель с глубинами менее 5 м, на которой 30 у берега лежат надводные и подводные камни.

*Мыс Жигылган*, высокий и приметный, расположен в 8,7 мили к Е от мыса Багарджик. Мыс Жигылган имеет несколько оконечностей, каждая из которых представляет собой нагромождение множества камней. Склон холма, спускающийся к оконечностям мыса, обрывист. 35

На экране радиолокатора мыс Жигылган становится виден с расстояния более 15 миль.

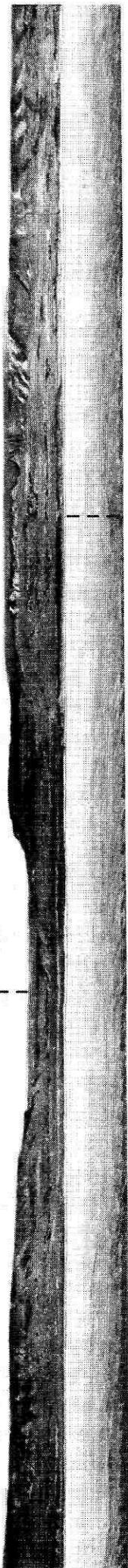
От каждой из оконечностей мыса Жигылган 40 к N простираются небольшие надводные каменистые гряды; кромки этих гряд приглубы.

Светящий знак Жигылганский установлен в 1,9 милях к ESE от мыса Жигылган.

Якорное место для малых судов находится у западного берега мыса Жигылган. Оно защищено от ветров всех направлений, кроме северных. 45

*Залив Сарыташ* вдается в южный берег Манышлакского залива к Е от низкого мыса Ащимурын ( $44^{\circ}34' N$ ,  $51^{\circ}01' E$ ). При входе в залив Сарыташ приметна гора Унгоза высотой 50 228 (200) м с двумя трапециевидными вершинами; восточная вершина длиннее западной.

Южный берег Манышлакского залива в районе Караганской впадины на SSW  
1 — Караганская впадина; 2 — мыс Багарджик на  $200^{\circ}$  в 2 милях



Берега залива низкие, местами окаймленные песчаными пляжами. Горы здесь отступают к S, образуя котловину с пологими склонами, на восточном краю которой возвышается гора Унгоза. Далее к E горы снова подходят к берегу на расстояние до 1 мили. Слоны их у вершин 5 обрывистые, а ближе к морю пологие.

Берега залива изрезаны оврагами и балками и покрыты скучной растительностью.

Глубины в заливе Сарыташ по мере удаления от берега увеличиваются равномерно. Западная часть залива более глубоководна, чем 10 восточная. В непосредственной близости от берега встречаются надводные и подводные камни.

Колебания уровня воды в заливе при сгонах и нагонах довольно значительны. Наибольший нагон воды наблюдается при ветрах от NW и WNW.

15 *Залив Кочак* является вершиной Мангышлакского залива. Северный берег залива Кочак низкий и отмелый. В отдельных местах отмель осыхает на расстояние до 2 миль. Вдоль южного берега залива простирается цепь гор, пересеченных местами небольшими оврагами и обширной долиной. Этот берег покрыт низкорослым кустарником.

20 Колебания уровня воды в заливе Кочак незначительны. При ветрах от S и SE в нем наблюдается сгон воды, а при ветрах противоположных направлений — нагон.

Вход в залив возможен только на катерах и малых судах. Якорная стоянка в заливе Кочак спокойна.

25 *Наставление для входа в Мангышлакский залив.* Входить в Мангышлакский залив следует с W между островом Рыбачий и мысом Тюб-Караган, держась ближе к последнему. Днем в хорошую видимость вход в залив опознается легко; ночью ориентирами являются маяк Тюб-Караганский-Верхний ( $44^{\circ}36' N$ ,  $50^{\circ}18' E$ ) и светящий знак Кулалин-30 ский-Южный ( $44^{\circ}50' N$ ,  $50^{\circ}11' E$ ). При плохой видимости входить в залив затруднительно; в этом случае в целях предосторожности надлежит уменьшить скорость и чаще измерять глубины.

---