

## НАСТАВЛЕНИЕ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ ПО ОСНОВНЫМ РЕКОМЕНДОВАННЫМ ПУТЯМ

**Общие указания для плавания.** Каспийское море имеет свои характерные особенности, которые необходимо учитывать при выборе рекомендованных путей и плавания по ним. Основными факторами, создающими специфические условия плавания в Каспийском море, являются: 5

— различный климатический режим моря в разных его частях, обусловленный географическим положением моря;

— изменение уровня моря;

— подводная вулканическая деятельность;

— мелководность многих районов;

— сгоны и нагоны воды во время сильных ветров;

— довольно частые явления рефракции и миражей.

*Северная часть Каспийского моря* является наиболее мелководной частью Каспийского моря и по своим глубинам резко отличается от 15 средней и южной частей.

Район малых глубин простирается далеко в море, поэтому плавание здесь совершается главным образом вне видимости берегов, что в значительной степени ограничивает возможность определения места по береговым ориентирам. 20

Наносы рек Волга и Урал заметно изменяют глубины, особенно в прибрежных районах, и способствуют образованию новых мелей и банок, которые при общем мелководье этого района представляют значительную опасность для плавания. Не менее опасны различные затонувшие предметы, в большом количестве находящиеся в северо- 25 западной части моря, в частности на Астраханском рейде.

При сильных штормовых ветрах от W и NW колебания уровня моря настолько значительны, что создают угрозу судам, имеющим предельную осадку для глубин этого района. Отмечены случаи, когда на Астраханском рейде наблюдался сгон воды до 2 м и морские суда садились 30 на грунт на довольно продолжительное время. Плавая здесь, необходимо все время иметь данные об ожидаемой погоде, о штормах и об уровне воды.

Северная часть моря замерзает, поэтому навигация здесь с появлением льда поддерживается с помощью ледокола. Образование льда 35 происходит весьма быстро, особенно в северо-восточной части моря и на Волго-Каспийском канале. Покрывающий море тонкий слой молодого льда, известный под местным названием «новосадок», или «резун», при своем движении очень опасен для небольших деревянных судов, так как, обладая большой режущей способностью, он производит значительные повреждения. В это время плавание по Волго-Каспийскому каналу затруднительно, а в узкостях невозможно. Особенна опасна в ледовых условиях посадка судна на бровки канала, так как образование вокруг судна торосов из мелкого и дрейфующего льда создает

реальную угрозу безопасности судна. С началом вскрытия ледяного покрова в результате подвижки льда или дрейфа ледяных полей образуются большие торосы, высота которых достигает 6—7 м. Встреча судна с таким плавающим льдом может быть причиной его аварии.

5 *Средняя часть Каспийского моря* глубоководна; плавание здесь возможно в любых направлениях в зависимости от метеорологической обстановки и действующих в море течений. Исключение составляют следующие районы западного берега: участок от мыса Буйнак до мыса Башлы, берег от горы Бешбармак до мыса Кильязинская Коса и берега 10 Апшеронского полуострова. В этих районах имеются опасности в виде каменистых гряд, камней и банок. Серьезную опасность для плавания представляют буровые вышки и платформы, надводные и подводные сваи и трубы, находящиеся вблизи островов Апшеронского архипелага. Таким образом, условия плавания вдоль западного и восточного берегов средней части моря неодинаковы.

15 Западный берег средней части моря изрезан мало, и естественных укрытий здесь нет, за исключением бухты Сулак. Глубоководная часть моря, расположенная у этого берега, способствует развитию сильного волнения при штормовых ветрах. Открытый и приглубый берег не дает 20 возможности судам, застигнутым штормом, отстаиваться на якоре под берегом. Поэтому суда, стоящие на якоре в этом районе в штилевую погоду, при появлении мертвый зыби с моря, служащей предвестником шторма, должны немедленно сняться с якоря и уйти в море.

25 Район Апшеронского полуострова является наиболее сложным при плавании вдоль западного берега средней части моря; условия навигации здесь осложняются сильными северными штормами, часто возникающими внезапно. Поэтому при плавании в этом районе следует соблюдать особую осторожность.

30 Восточный берег средней части моря более изрезан и имеет ряд мысов и бухт, которые в известной мере могут служить для укрытия судов. Глубины у восточного берега меньше, чем у западного берега, вследствие чего и волнение слабее. При плавании вдоль восточного берега средней части моря в холодное время года, когда бывает наиболее неустойчивая погода, благоприятным фактором является то обстоятельство, что преобладающие ветры дуют преимущественно с берега. 35 В случае необходимости суда могут стать на якорь в любом месте у восточного побережья, пережидая ветер под прикрытием высокого берега.

Средняя часть моря почти не замерзает, за исключением некоторых заливов и бухт восточного побережья, замерзающих на непродолжительное время. При плавании вдоль западного берега зимой следует 40 учитывать возможность встречи с дрейфующим льдом.

45 *Южная часть Каспийского моря* наиболее глубоководна. В районе Бакинского архипелага и вдоль восточного берега этой части моря наблюдается активная деятельность подводных грязевых вулканов, приводящая к изменению рельефа дна и глубин над банками. Большую опасность для плавания представляют расположенные у западного берега между Апшеронским полуостровом и устьем реки Кур буровые вышки и платформы, надводные и подводные сваи и трубы, а также многочисленные острова, островки и банки. У восточного берега этой 50 части Каспийского моря мористыми опасностями являются банки Ульского и Грязный Вулкан, а между банкой Ливанова и полуостровом Челекен расположено большое количество буровых вышек и платформ; навигация осуществляется круглый год.

Приглубость западного и южного берегов в этой части моря позволяет 55 судам стоять на якоре на открытых рейдах только в тихую погоду.

Признаком приближения штормового ветра часто служит усиление мертвый зыби, которая иногда приходит за 5 ч до наступления этого

ветра. Хорошая видимость вообще и видимость горных вершин в частности являются признаками близкого наступления хорошей погоды.

**Рекомендованные пути и системы разделения движения судов.** В целях повышения безопасности плавания в районах интенсивного судоходства установлены рекомендованные пути и системы разделения движения судов.<sup>5</sup>

Плавание по системам разделения движения и рекомендованным путям производится круглосуточно, в любую погоду и в соответствии с правилом 10 МППСС-72.

При плавании системой разделения движения на подходе к порту Красноводск ориентирами служат горы Соймонова, Уфрак и Столовая. В плохую видимость следует ориентироваться по радиомаяку Бековича и буям, выставляемым на подходах к Красноводскому заливу.

Между мысом Шахова Коса и Красноводской косой наблюдаются два течения: одно из них направлено на юг, а другое на север. Восточная граница течения, идущего на S вдоль западного берега Каспийского моря, проходит в 30—40 милях от острова Жилой; остальное водное пространство занимает течение, направленное на N. Скорость течения, идущего на юг 0,3—3,5 уз, а течения, следующего на север несколько меньше. При длительных северных или южных ветрах скорость течений может увеличиваться до 2,5 уз. При продолжительных южных ветрах течение, направленное на S, может менять свое направление на обратное. Это же наблюдается при ослаблении устойчивых северных ветров, когда нагнанная в южную часть моря вода устремляется обратно на N по всей ширине моря. В этих случаях суда, следующие в Красноводский залив, имеют значительный снос к N, достигающий 10—12 миль; суда же, следующие в обратном направлении, нередко выходят к острову Нефтяные Камни.<sup>20</sup>

С наступлением сильных северных ветров после длительных южных ветров вода устремляется на S по всей ширине моря, вплоть до восточного берега; при этом суда, следующие в Красноводский залив, имеют снос к S, достигающий 12—15 миль.<sup>30</sup>

При плавании от порта Красноводск при подходе к Апшеронскому архипелагу надежными ориентирами служат маяки Жилой и Апшеронский и гора Бакинские Уши. При ограниченной видимости следует ориентироваться по резкому изменению глубин в районе острова Нефтяные Камни и по радиомаяку Жилой. Сооружения острова Нефтяные Камни на экране радиолокатора видны с 15—30 миль (в зависимости от типа прибора и метеорологических условий).<sup>35</sup>

**Рекомендованные пути.** Режимом плавания судов в Каспийском море (сводное описание) изд. 1982 г. установлены рекомендованные пути, по которым осуществляется плавание судов из важнейших портов и портовых пунктов Каспийского моря. Рекомендованные пути показаны на картах. Ниже приведены только те пути, которые имеют особенности плавания по ним.<sup>40</sup>

*Рекомендованный путь № 3 от порта Баку до плавучего маяка Астраханский-Приемный.* Приметными пунктами при плавании этим путем служат горы Апшеронского полуострова, острова Жилой и Артема. При ограниченной видимости, приближаясь к банке Большая Жемчужная, нужно опознать свое место по глубинам, которые должны быть в пределах 16—18 м; далее до Астраханского рейда можно идти, также ориентируясь по глубинам.<sup>45</sup>

При плавании от острова Нарген до острова Жилой течения носят переменный характер; скорость их достигает 1 уз. При господствующих здесь северных и южных ветрах будет наблюдаться соответствующий снос к S или N.<sup>50</sup>

В районе острова Жилой течение, как правило, имеет южное направление; скорость его 0,5—1 уз. При усилении северных ветров скорость течения может увеличиваться до 2 уз. Курс на этом участке располагается в струях этого течения, огибающего восточный берег Апшеронского полуострова. Действие течения ослабевает в 30—60 милях севернее острова Жилой. При устойчивых южных ветрах наблюдается слабое течение на N. На переходе от острова Жилой до банки Апшеронская обычно наблюдается снос к E.

Вдоль западного берега северной части Каспийского моря течение 10 обычно идет на юг со скоростью 0,3—1 уз; при устойчивом и сильном северном ветре скорость его увеличивается до 2 уз. Курс здесь проходит в восточной части струи этого течения, где скорость его 0,3—0,5 уз; ближе к берегу скорость течения возрастает.

Иногда бывает выгоднее следовать вдоль восточного берега моря, 15 где вместо встречного течения, идущего на S, можно использовать попутное течение, направленное на N. Кроме того, часто наблюдаются случаи, когда у западного берега дуют сильные северо-западные или северные ветры, то у восточного берега в это время ветер слабый или штиль. Если судно намерено идти вдоль восточного берега Каспийского моря, 20 то нужно от светящего буя № 23 осевого ( $40^{\circ}19,3' N$ ,  $50^{\circ}43,9' E$ ) лечь на курс  $5,5^{\circ}$ , который ведет на мыс Меловой. Пройдя этим курсом 178 миль и приведя маяк Песчаный на пеленг  $117^{\circ}$ , надо лечь на курс  $297^{\circ}$  и следовать им 144 мили до светящего буя № 53 банки Большая Жемчужная западного, после чего повернуть на курс  $318^{\circ}$  и идти им 25 11 миль к плавучему маяку Астраханский-Приемный.

При плавании от Астраханского рейда до порта Баку выгоднее идти ближе к западному берегу Каспийского моря, где попутное течение будет сказываться сильнее. При подходе к Апшеронскому полуострову первым открывается маяк Апшеронский, а затем маяк Жилой. Определив надежно свое место, необходимо подойти к светящему бью № 23 осевому и следовать системой разделения движения до порта Баку.

Подходя к Апшеронскому полуострову при ограниченной видимости, следует ориентироваться по глубинам и по радиомаяку Жилой. Глубины менее 40 м свидетельствуют о том, что судно находится близко от опасностей Апшеронского архипелага и дальнейшее плавание нужно совершать с особой осторожностью. Радиокурсовые углы на радиомаяк Жилой должны быть в пределах  $3^{\circ}$ — $5^{\circ}$  правого борта.

При штормовых северных ветрах можно укрыться на Тюркянском 40 рейде и с южной стороны острова Жилой.

*Рекомендованный путь № 6 от порта Баку до порта Махачкала.* На этом пути при хорошей видимости ориентирами являются горы Бешбармак, Джалган, Шерябаш, Искирбаш, Тарки-Тау. При плавании обратным курсом на подходе к Апшеронскому полуострову первым открывается справа по курсу светящий буй № 41 банки Апшеронская 45 северный, а затем маяки Апшеронский и Жилой. При ограниченной видимости следует ориентироваться по глубинам и радиомаяку Жилой. Радиокурсовые углы на радиомаяк Жилой должны быть в пределах  $13^{\circ}$ — $15^{\circ}$  правого борта.

*Рекомендованный путь № 7 от порта Баку до портового пункта Бекдаш.* Плавание этим путем проходит вне видимости берегов. Суда должны удерживать радиомаяк Карадацкий на радиокурсовом угле  $0^{\circ}$ . При подходе к портовому пункту Бекдаш хорошими ориентирами являются гора Дюльдюльата и мыс Бекдаш.

Действие течения в районе острова Жилой указано при описании 55 плавания по рекомендованному пути № 3. При подходе к восточному берегу следует учитывать течение, идущее на NNW со скоростью

0,3—0,5 уз. Сильные и продолжительные ветры южных направлений увеличивают скорость течений до 2 уз.

*Рекомендованный путь № 9 от порта Баку до порта Энзели.* Ориентирами при плавании этим путем служат: горы Бакинские Уши, Осман-Бозыдаг, Кягнизадаг; мысы Сангачал, Алят, Пирсагат и Бяндо-ван и острова Булла, Свиной, Обливной и Куринский Камень. При подходе к порту Энзели в ясную погоду с 30—40 миль открываются горы хребта Богровдаг, а с 9—10 миль маяк Энзелийский. С 5 миль на серо-желтом фоне низкого песчаного берега видны оконечности молов в виде черной полосы. Приметны опоры линии электропередачи, расположенные вдоль берега на протяжении 8 миль к Е от порта Энзели. Среди построек города приметен большой белый дворец.

При ограниченной видимости наиболее опасным является проход между банками Савенко и Военмор; здесь следует ориентироваться по радиомаяку Свиной и ревуну светящего буя № 107 банки Савенко 15 восточного. В районе устья реки Кура цвет воды резко меняется, а глубины с приближением к берегу резко уменьшаются.

На пути порт Баку — остров Свиной в штиль суда обычно имеют снос к W на 5 кбт; снос может быть также и к Е. При северном или северо-восточном ветре со скоростью 5—9 м/с суда оказываются на 20 3—5 миль впереди своего предполагаемого места, а также имеют снос к Е на 5 кбт. После продолжительных южных ветров наблюдается сильное течение на NE, которое иногда сносит суда на 4—5 миль к Е.

На пути остров Свиной — остров Куринский Камень при северных ветрах суда течением сносит на W и они оказываются впереди своего 25 предполагаемого места. Проходя устье реки Кура, необходимо учитывать довольно сильное течение на SE.

От штормовых ветров можно укрыться у островов Булла и Свиной, на Сальянском рейде и в Пирсагатской бухте.

*Рекомендованный путь № 13 от порта Махачкала до плавучего 30 маяка Астраханский-Приемный.* Ориентирами при плавании в районе порта Махачкала являются гора Тарки-Тау, которая визуально открывается с расстояния около 30 миль, и телевизионная мачта в городе Махачкала.

Течение в районе плавания направлено на S, скорость его незначительна. Большей частью течение совпадает с направлением ветра.

В штормовую погоду вход в порт Махачкала затруднителен, поэтому рекомендуется стать на якорь на рейде. Хорошим местом укрытия от штормов для малых судов является бухта Сулак.

*Рекомендованный путь № 14 от порта Махачкала до порта Актау.* 40 При следовании курсами 76,3°—256,3° необходимо учитывать течение у западного берега, идущее на S, и течение, следующее на N у восточного берега Каспийского моря; скорость течений 0,2—0,5 уз.

*Рекомендованный путь № 15 от порта Махачкала до портового пункта Бекдаш.* Плавание этим путем проходит вне видимости берегов, поэтому суда должны удерживать радиомаяк Караадский на радиокурсовом угле 0°. При подходе к портовому пункту Бекдаш хорошими ориентирами являются: мыс Суэ и горы Суэ, Иль и Дюльдюльата, ажурная мачта, труба в поселке Бекдаш и остров Караада.

В начале плавания при тихой погоде следует учитывать течение на 50 S, имеющее скорость 0,5 уз, а с приближением к восточному берегу — течение на NNW со скоростью 0,3—0,5 уз. При сильных и продолжительных ветрах следует учитывать возникающие ветровые течения, скорость которых может достигать 2 уз.

**От порта Баку до острова Нефтяные Камни (нефтеналивные причалы)** вначале суда следуют системой разделения движения до точки

40°13,0' N, 50°35,5' E. Далее надо лечь на курс 89° и идти им до точки 40°13,21' N, 50°48,48' E.

**От порта Баку до порта Баутино** суда следуют системой разделения движения до точки 40°20,4' N, 50°44,0' E. От этой точки надо лечь на курс 354° и идти им 259 миль. Когда маяк Тюб-Караганский-Верхний придет на пеленг 89°, следует повернуть на курс 45° и идти им 4,7 мили до подходного створа, ведущего к входу в Тюб-Караганский залив, остерегаясь отмели Тюб-Караганская.

**От порта Баку до порта Актау** вначале суда следуют системой разделения движения до точки 40°20,4' N, 50°44,0' E. Далее необходимо лечь на курс 5,5° и идти им 199,5 мили до точки 43°36' N, 51°10' E.

На участке от острова Жилой до порта Актау необходимо третью часть пути учитывать течение, направленное на SE, а остальную часть — течение, идущее на N. Скорость течений 0,2—0,5 уз.

**От порта Баку до портowego пункта Кианлы** вначале суда следуют системой разделения движения до точки 40°08,2' N, 50°25,5' E, а затем необходимо лечь на курс 89° и идти им 107 миль до точки 40°09,7' N, 52°43,3' E.

**От порта Баку до портowego пункта Аладжа** суда следуют системой разделения движения до точки 40°07,0' N, 50°24,5' E.

При намерении идти в портовый пункт Аладжа Челекено-Огурчинским проливом нужно из точки 40°07,0' N, 50°24,5' E лечь на курс 111,7° и пройти им 114 миль, затем повернуть на курс 90° и идти 16 миль. Когда маяк Челекенский придет на пеленг 80° и будет в 4 милях, следует повернуть на курс 155° и идти им 13 миль до буя № 136 пролива Челекено-Огурчинский осевого. Курс 111,7° проходит в 7 милях к S от банки Ливанова, а курс 90° в 4 милях к S от банки Жданова.

Если судно намерено идти в портовый пункт Аладжа южнее острова Огурчинский, то нужно из точки 40°07,0' N, 50°24,5' E лечь на курс 125,2° и пройти им 148 миль до точки 38°42,6' N, 52°57,0' E. Далее нужно лечь на курс 90° и, пройдя им 8 миль, повернуть на курс 17° и идти им 29,2 мили.

Плавание совершается вне видимости берегов, поэтому определять место следует по радиомаякам, радионавигационным и космической навигационной системам.

Действие течения в районе плавания такое же, как и при плавании рекомендованным путем № 1 от порта Баку до порта Красноводск.

**От порта Баку до порта Челекен** суда совершают плавание теми курсами, которые указаны в наставлении для плавания от порта Баку до портowego пункта Аладжа Челекено-Огурчинским проливом. Придя в точку 39°25,4' N, 53°01,0' E, нужно лечь на курс 106° и идти им 3,7 мили до входа в порт Челекен.

**От порта Баку до портowego пункта Окарем** вначале плавание совершаются теми курсами, которые указаны в наставлении для плавания от порта Баку до портowego пункта Аладжа — южнее острова Огурчинский. Придя в точку 38°42,6' N, 52°59,0' E, необходимо лечь на курс 136° и идти им 52 мили до светящегося буя № 131 Окарем осевого.

**От порта Баку до порта Нека** вначале суда следуют рекомендованым путем № 8 до точки 39°40,1' N, 49°53,5' E, а затем необходимо лечь на курс 137° и идти им 233 мили до входа в порт Нека.

**От порта Махачкала до Гурьевского фарватера** вначале суда следуют системой разделения движения № 3 до точки 43°01,0' N, 47°46,0' E.

Затем повернуть на курс  $29^{\circ}$  и идти им 152 мили до светящего буя № 81 осевого.

Течение при плавании до банки Большая Жемчужная направлено на S и имеет скорость 0,3—0,5 уз; от банки Большая Жемчужная до Гурьевского рейда течение идет на WNW со скоростью до 0,3 уз. При сильных и продолжительных ветрах следует учитывать возникающие сгонно-нагонные явления и ветровые течения, достигающие скорости 1,5 уз. 5

**От порта Махачкала до порта Челекен** вначале суда следуют системой разделения движения № 3 до точки  $42^{\circ}59,8' N$ ,  $47^{\circ}46,0' E$ , затем рекомендованным путем № 17 до точки  $39^{\circ}51,2' N$ ,  $52^{\circ}49,7' E$ . Далее лечь на курс  $161^{\circ}$  и идти им 27,4 мили до точки  $39^{\circ}25,4' N$ ,  $53^{\circ}01,0' E$ , после чего лечь на курс  $106^{\circ}$  и идти им до входа в порт Челекен. 10

**От порта Махачкала до портового пункта Аладжа.** При следовании в портовый пункт Аладжа Челекено-Огурчинским проливом суда до точки  $39^{\circ}25,4' N$ ,  $53^{\circ}01,0' E$  следуют курсами, указанными в наставлении для плавания от порта Махачкала до порта Челекен. Далее необходимо лечь на курс  $155^{\circ}$  и идти им 13 миль до буя № 136 пролива Челекено-Огурчинский осевого. 15

Если судно намерено идти в портовый пункт Аладжа южнее острова Огурчинский, то из точки  $43^{\circ}00,5' N$ ,  $47^{\circ}44,9' E$  необходимо лечь на курс  $137,5^{\circ}$  и идти им 352 мили до точки  $38^{\circ}42,6' N$ ,  $52^{\circ}59,0' E$ . Далее нужно пройти 6,6 мили курсом  $90^{\circ}$ , а после этого лечь на курс  $17^{\circ}$  и идти им 29,2 мили до светящего буя № 149 залива Южный Челекенский правой стороны. 25

**От порта Махачкала до портового пункта Окарем** суда до точки  $38^{\circ}42,6' N$ ,  $52^{\circ}59,0' E$  следуют курсами, указанными в наставлении для плавания от порта Махачкала до портового пункта Аладжа (южнее острова Огурчинский). Далее нужно лечь на курс  $136^{\circ}$  и идти им 52 мили до светящего буя № 131 Окарем осевого. 30

**От Астраханского рейда до порта Баутино.** От точки  $44^{\circ}28,0' N$ ,  $48^{\circ}01,2' E$  необходимо лечь на курс  $83^{\circ}$  и идти им 95 миль до точки  $44^{\circ}39,8' N$ ,  $50^{\circ}12,3' E$ .

При подходе к Тюб-Караганскому заливу в ясную погоду с 15—20 миль открываются мысы Тюб-Караган и Урдюк. В ограниченную видимость о близости полуострова Тюб-Караган можно судить по уменьшению зыби при восточных и юго-восточных ветрах. Если огонь маяка Тюб-Караганский-Верхний закрыт туманом, то следует ориентироваться по огню переднего створного знака. При сносе судна к № 0 приближении к острову Кулалы можно судить по постоянному уменьшению глубин. В случае густого тумана вход в Тюб-Караганский залив сопряжен с опасностью выйти на отмель Тюб-Караганская, поэтому рекомендуется в зависимости от осадки судна или становиться на якорь на глубинах 6—10 м, или следовать в залив малым ходом, не заходя на глубины менее 10 м. 40 45

В начале плавания следует учитывать течение, идущее на S со скоростью 0,5 уз, а с приближением к восточному берегу — течение на NW со скоростью 0,3—0,5 уз.

**От Астраханского рейда до порта Актау.** От точки  $44^{\circ}28,0' N$ ,  $48^{\circ}01,2' E$  необходимо лечь на курс  $111^{\circ}$  и идти им 145 миль до точки  $43^{\circ}36,0' N$ ,  $51^{\circ}10,0' E$ . 50

При следовании курсом  $111^{\circ}$  необходимо учитывать течение на N у восточного берега Каспийского моря; скорость течения 0,2—0,5 уз.

**От Астраханского рейда до портового пункта Бекдаш.** От точки  $44^{\circ}28,0' \text{ N}$ ,  $48^{\circ}01,2' \text{ E}$  необходимо лечь на курс  $138^{\circ}$  и идти им до светящего буя № 53 банки Большая Жемчужная западного. Далее следует лечь на курс  $131,5^{\circ}$  и идти им 256 миль до точки  $41^{\circ}30,4' \text{ N}$ ,  $52^{\circ}32,0' \text{ E}$ .

**От Астраханского рейда до портового пункта Кианлы.** От точки  $44^{\circ}28,0' \text{ N}$ ,  $48^{\circ}01,2' \text{ E}$  следует лечь на курс  $141^{\circ}$  и идти им 333 мили до точки  $40^{\circ}09,7' \text{ N}$ ,  $52^{\circ}43,3' \text{ E}$ .

**От Астраханского рейда до порта Красноводск.** От точки  $44^{\circ}28,0' \text{ N}$ ,  
10  $48^{\circ}01,2' \text{ E}$  надо лечь на курс  $138^{\circ}$ ; пройдя светящий буй № 53 банки  
Большая Жемчужная западный, следовать курсом  $117^{\circ}$  до точки  
 $43^{\circ}15,0' \text{ N}$ ,  $51^{\circ}07,0' \text{ E}$ . Затем необходимо лечь на курс  $160,3^{\circ}$  и идти им  
207 миль до точки  $40^{\circ}00,4' \text{ N}$ ,  $52^{\circ}39,8' \text{ E}$ . Далее следовать рекомендованым путем № 16.

15 При плавании вдоль восточного берега моря ориентирами являются мыс Суэ, горы Иль и Дюльдюльата.

Действие течения при плавании этими курсами такое же, как при плавании рекомендованным путем № 15.

При штормовых северных ветрах можно укрыться в заливах Александра Бековича-Черкасского и Казахский, а также в бухтах Бекдаш, Кианлы и в бухточке Карши.

**От порта Баутино до порта Актау.** От точки  $44^{\circ}39,8' \text{ N}$ ,  $50^{\circ}12,3' \text{ E}$  нужно лечь на курс  $225^{\circ}$  и пройти им 4,7 мили. Затем надо повернуть на курс  $173^{\circ}$  и идти этим курсом до тех пор, пока светящий знак Урдюк не придет на пеленг  $95,5^{\circ}$  и не будет в 5,8 мили. После этого необходимо идти курсом  $136,3^{\circ}$  до точки  $43^{\circ}36,0' \text{ N}$ ,  $51^{\circ}10,0' \text{ E}$ .

**От порта Баутино до Гурьевского фарватера.** Судам с осадкой до 3,5 м от точки  $44^{\circ}39,8' \text{ N}$ ,  $50^{\circ}12,3' \text{ E}$  нужно лечь на курс  $305,5^{\circ}$  и идти им 11 миль. Когда светящий знак Кулалинский-Южный придет на пеленг  $65^{\circ}$ , необходимо лечь на курс  $342^{\circ}$ , который ведет к светящему бую № 83 осевому.

При плавании в этом районе следует чаще определять свое место по светящим знакам Кулалинский-Южный, Кулалинский-Северный и маяку Тюб-Караганский-Верхний.

35 Течение здесь обычно попутное со скоростью 0,3—0,5 уз, но в зависимости от направления и силы ветра оно может меняться.

**От порта Красноводск до порта Челекен.** От точки  $39^{\circ}49,7' \text{ N}$ ,  $52^{\circ}55,6' \text{ E}$  необходимо лечь на курс  $170^{\circ}$  и идти им 24,7 мили до точки  $39^{\circ}25,4' \text{ N}$ ,  $53^{\circ}01,0' \text{ E}$ , после чего повернуть на курс  $106^{\circ}$ , который ведет 40 к входу в порт Челекен.

**От порта Красноводск до портового пункта Аладжа.** При следовании в портовый пункт Аладжа Челекено-Огурчинским проливом нужно из точки  $39^{\circ}49,7' \text{ N}$ ,  $52^{\circ}55,6' \text{ E}$  лечь на курс  $170^{\circ}$  и идти им 24,7 мили до точки  $39^{\circ}25,4' \text{ N}$ ,  $53^{\circ}01,0' \text{ E}$ , после чего повернуть на курс  $155^{\circ}$ , 45 который ведет к бую № 136 пролива Челекено-Огурчинский осевому.

Если нужно идти в портовый пункт Аладжа южнее острова Огурчинский, то из точки  $39^{\circ}25,4' \text{ N}$ ,  $53^{\circ}01,0' \text{ E}$  нужно лечь на курс  $203,5^{\circ}$  и, пройдя этим курсом 5 миль, повернуть на курс  $180^{\circ}$  с расчетом выйти в точку  $38^{\circ}42,6' \text{ N}$ ,  $52^{\circ}59,0' \text{ E}$ . Далее идти курсами, как указано в на-50 ставлении для плавания от порта Махачкала до портового пункта Аладжа.

При ограниченной видимости следует ориентироваться по радиомаякам Бековича и Огурчинский.

При плавании к южной оконечности острова Огурчинский следует учитывать течение, идущее на N со скоростью 0,5 уз. Продолжительные и сильные ветры вызывают ветровые течения.

**От порта Красноводск до портового пункта Окарем.** До точки 38°42,6' N, 52°59,0' E суда следуют теми курсами, которые указаны в наставлении для плавания от порта Красноводск до портового пункта Аладжа (южнее острова Огурчинский), и далее курсом 136° необходимо идти 52 мили до светящего буя № 131 Окарем осевого. 5

**От порта Красноводск до порта Ноушехр.** От точки 39°49,7' N, 52°55,6' E леть на курс 170° и идти этим курсом 24,7 мили до точки 39°25,4' N, 53°01,0' E, после чего леть на курс 203,5° и идти 178 миль до входа в порт Ноушехр. 10

**От порта Красноводск до порта Энзели.** От точки 39°49,7' N, 52°55,6' E леть на курс 170° и идти им 24,7 мили до точки 39°25,4' N, 53°01,0' E, после чего леть на курс 238° и идти им 195 миль до точки 37°42,5' N, 49°31,0' E. Далее повернуть на курс 188,5° и следовать им 13 миль до входа в порт Энзели. 15

**От порта Красноводск до порта Апшерон.** При намерении следовать в порт Апшерон северным проходом необходимо из точки 39°51,2' N, 52°49,7' E леть на курс 294,5° и идти им 117,5 мили до точки 40°40,0' N, 50°29,2' E. Далее следовать рекомендованным путем № 5. 20

**От порта Красноводск до порта Актау.** До точки 40°00,4' N, 52°39,8' E суда следуют рекомендованным путем № 16. После этого нужно леть на курс 340,3° и идти им 207 миль до точки 43°15,2' N, 51°07,3' E. Далее надо идти курсом 5,5° до точки 43°36,0' N, 51°10,0' E. 25

**От портового пункта Аладжа до порта Апшерон.** До точки 39°25,4' N, 53°01,0' E суда следуют путями, указанными в наставлении для плавания от порта Красноводск до портового пункта Аладжа. От этой точки нужно леть на курс 350° и идти им до точки 39°47,8' N, 52°56,0' E. Далее пройти системой разделения движения № 2, рекомендованным путем № 16 до точки 39°51,3' N, 52°49,6' E. После чего повернуть на курс 293° которым следовать до точки 40°37,77' N, 50°26,2' E. Далее необходимо идти рекомендованным путем № 4. 30

**От порта Энзели до порта Ноушехр.** От точки 37°29,7' N, 49°28,3' E суда следуют курсом 8,5° до точки 37°42,5' N, 49°31,0' E. Затем нужно леть на курс 116° и идти им 37,5 мили, после чего следовать курсом 125° до тех пор, пока вход в порт Ноушехр не будет виден по пеленгу 157°. Далее необходимо леть на курс 157°, который ведет к входу в порт. 35

**От пристани Нефтечала до порта Апшерон.** От точки 39°14,8' N, 49°15,5' E суда ложатся на курс 96,5° и следуют до точки 39°13,5' N, 49°29,7' E. После этого нужно повернуть на курс 353° и далее идти рекомендованным путем № 9 до точки 39°57,9' N, 49°45,8' E. Из этой точки надо леть на курс 46,5° и идти им 17,2 мили. Затем суда следуют системой разделения движения до точки 40°20,3' N, 50°43,0' E и далее рекомендованным путем № 4 или 5. 40

При следовании в порт Апшерон в обход Бакинского архипелага суда идут рекомендованными путями № 11 и 8 до точки 40°00,0' N, 49°53,5' E. Из этой точки нужно леть на курс 35° и следовать им до точки 40°10,0' N, 50°02,0' E. Далее суда идут системой разделения движения и рекомендованным путем № 4 или 5. 50