

Рекомендации судоводителям при заходе/выходе судов и баржебуксирных составов в шлюзы на Волго-Балте

При заходе в шлюзы, расположенные на основной трассе Волго-Балта судоводителям необходимо учитывать следующие обстоятельства:

1. Соотношение ширины судна/состава к ширине камеры шлюза.
2. Отсутствие направляющих стенок для входа в камеру шлюза как со стороны верхней так и нижней головы шлюза.
3. Особенности управления судном/составом по заходу в шлюзы, необорудованными специально направляющими стенками для входа в шлюз.
4. Умения судоводителей определять точку начала захода в шлюз исходя из фактического направления и скорости ветра, свального течения.
5. Обзор и видимость с поста управления судном/составом. При недостаточном обзоре выставлять впередсмотрящих (наблюдателей) за положением бортов судна /состава относительно стенок камеры шлюза.
6. Возможность использования переносных мягких кранцев для предотвращения жесткого удара носовых обводов судна/объекта буксировки о бетонные части головы шлюза.
7. Допустимая скорость ветра назначается капитаном судна/состава, но не более 10 - 12 м/с.
8. Рекомендуемая скорость захода в шлюз 1-3 км/ч.
9. При ограниченном обзоре с поста управления судном/составом или отсутствии обзора с кормового буксировщика (толкача), проход шлюзов рекомендуется осуществлять в светлое время суток.
10. При двойной тяге заходом в шлюз руководит головной буксировщик.
11. Кормовой буксировщик выполняет указания носового буксировщика и работает на задний ход.
12. При заходе носовой части судна /состава в голову шлюза предусматривается полная остановка судна/состава. Для предотвращения жесткого навала использовать мягкие кранцы.
13. Суда и составы имеющие размеры, уменьшающие габаритные запасы камер шлюзов или со сверхгабаритными грузами согласно Приказа Минтранса РФ от 04.09. 2003 года № 182 проводятся через шлюзы при обязательной лоцманской проводке. В этом случае капитан судна/буксировщика обеспечивает заход в шлюзы с учетом рекомендаций лоцмана.
14. Порядок входа в камеру шлюза выполнять следующим образом. По бортам судна/состава не должно быть кранцев в виде автопокрышек на цепях или тросах. По мере приближения носовой части судна/состава к голове шлюза диаметральной плоскость судна/состава должна быть выведена на центральную ось камеры шлюза. Борта судна/состава в этом случае должны быть параллельны стенкам камеры шлюза. Скорость входа в голову шлюза минимальная. В случае не параллельности бортов судна/состава и стенок камеры шлюза движение вперед судна должно быть остановлено.
15. Дальнейшее продвижение судна/состава в камеру шлюза мимо аварийных и рабочих ворот, чтобы не повредить защитные брусья ворот и ворота шлюза, возможно только после выравнивания параллельности бортов судна/состава к стенкам камеры шлюза и при минимальной скорости судна/состава. Руководство продвижением состава вперед осуществляет носовой буксировщик.
16. Выход судна/состава из камеры шлюза осуществляется так же на минимальной скорости и соблюдения параллельности бортов судна/состава к стенкам камеры шлюза и защитным брусьям ворот. Выходом состава из шлюза руководит капитан носового буксировщика.