



Россия

6

Взгляд сверху

ИВАН АЛЕКСЕЕВ

ФОТОГРАФИИ НИКОЛАЯ ИВАНОВА ([VK.COM/PILOTERRR](https://vk.com/piloterrrr))

*Человек привыкает к определенным перспективам и ракурсам.
А случись взглянуть на что-то давно знакомое с неожиданной стороны,
иногда просто поднять голову, — как ему открывается интересная картина,
которая может заставить задуматься, а зачастую и удивиться.*

Невская губа — место, давным-давно обжитое петербургскими яхт-сменами. В выходной день по ее водной глади туда-сюда снуют яхты. Где-то выставлены дистанции гонок, кто-то просто катает гостей, иные наслаждаются одиночеством в виду огромного города.

Отсюда уходят в дальние плавания, и в этом случае яхты идут через один из двух судоходных проходов в Комплексе защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений (в простонародье — дамба), а эти проходы официально называются судопропускными сооружениями С-1 и С-2.





Через С-1 идет Кронштадтский корабельный фарватер — главная дорога для судов, заходящих в Санкт-Петербург. Проходят через него и яхты, отбывающие в заграничное плавание; совсем рядом форт Константин, где они оформляются.

С-1 — сложнейшее гидротехническое и транспортное сооружение. У него целых три задачи: обеспечить судоходство, движение автомобилей и защиту города при угрозе наводнения. И со всеми С-1 успешно справляется.

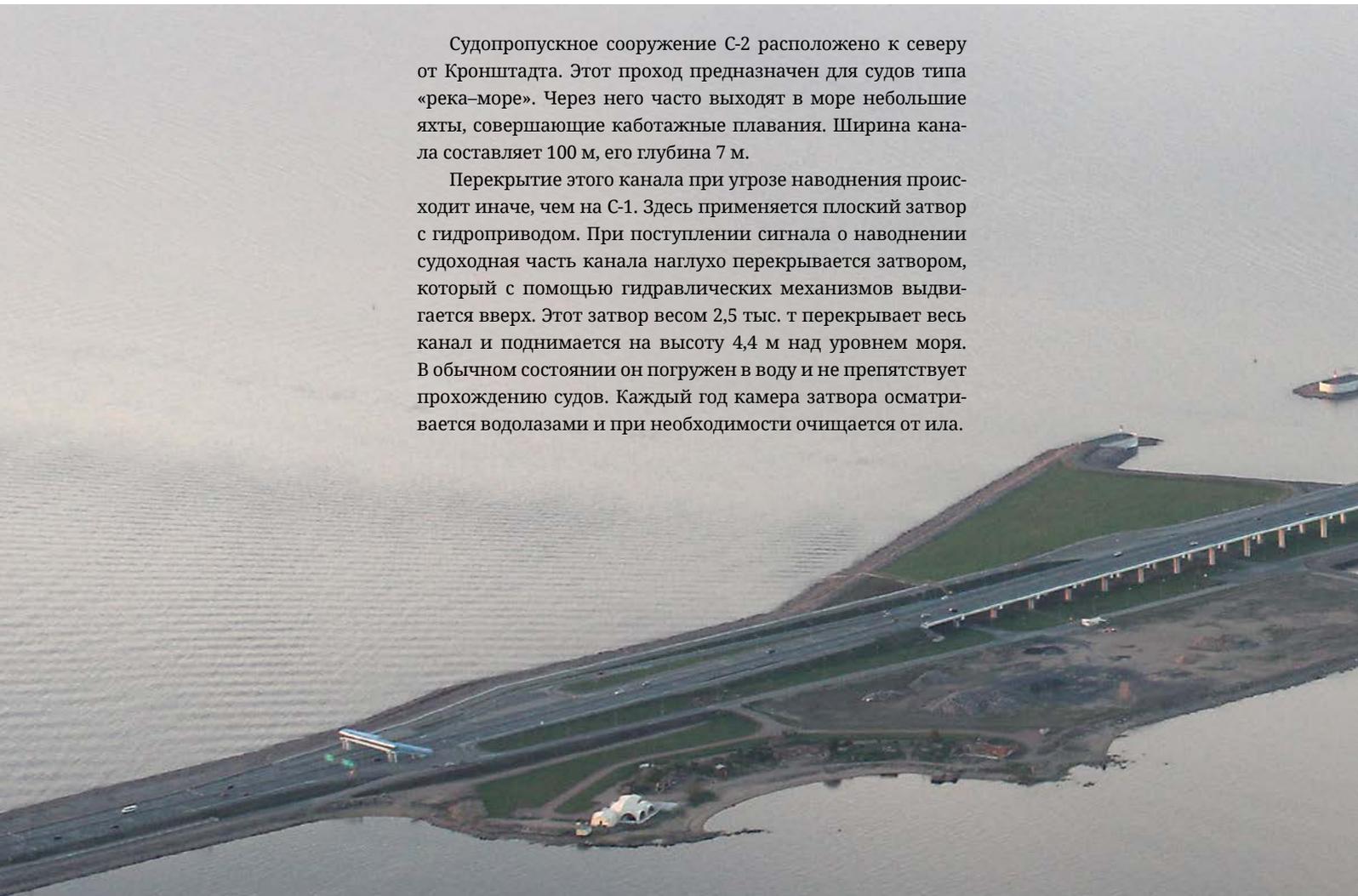
Под судоходным каналом проходит подземный автомобильный тоннель длиной 1961 м. Самая нижняя его точка расположена на отметке минус 28 м.

Канал судопропускного сооружения имеет длину 273 м и ширину 200 м, глубина прохода 16 м. Для его перекрытия предназначены два плавающих сегментных затвора (батопорта), каждый длиной 125 м и высотой 21,5 м. Положение затворов контролируется стальной конструкцией, вершина которой закреплена на гигантском шарнире диаметром 1,5 м. Перемещение батопортов осуществляется специальными локомотивами. Когда проход открыт, батопорты находятся в сухих доковых камерах. При угрозе наводнения доковые камеры заполняются водой, батопорты всплывают и выдвигаются в канал. Там они наполняются водой и опускаются на дно, защищая город от наводнения. На всю операцию полного перекрытия прохода требуется 70 минут.

Торжественное открытие С-1 для движения судов состоялось 7 октября 2008 года, и первым прошедшим через него судном стал паром «Георг Отс». Первое закрытие ворот С-1 было осуществлено 28 ноября 2011 года.

Судопропускное сооружение С-2 расположено к северу от Кронштадта. Этот проход предназначен для судов типа «река–море». Через него часто выходят в море небольшие яхты, совершающие каботажные плавания. Ширина канала составляет 100 м, его глубина 7 м.

Перекрытие этого канала при угрозе наводнения происходит иначе, чем на С-1. Здесь применяется плоский затвор с гидроприводом. При поступлении сигнала о наводнении судоходная часть канала наглухо перекрывается затвором, который с помощью гидравлических механизмов выдвигается вверх. Этот затвор весом 2,5 тыс. т перекрывает весь канал и поднимается на высоту 4,4 м над уровнем моря. В обычном состоянии он погружен в воду и не препятствует прохождению судов. Каждый год камера затвора осматривается водолазами и при необходимости очищается от ила.





Над С-2 перекинут мост — еще одна причина того, что через этот проход идут только небольшие яхты. Высота над водой всего 16 м. Но мост этот можно поднять еще на 9 м, правда, в этом случае необходимо перекрывать автомобильное движение по дамбе. Так что подобная операция — для особых случаев.

При отсутствии угрозы наводнения судопропускные сооружения постоянно открыты, и через них идут суда.

