

Трудные ледовые мили

В ПОРТУ

Последний день января 2014 года вполне может войти в историю ледокольных проводок в Архангельском порту. Самый мощный на Белом море ледокол «Диксон» и самый современный транспорт усиленного ледового класса «Талнах» за шесть часов с трудом преодолели пятимильную дистанцию Мудьюгского канала.

— Не перестаю удивляться нашей северной природе. Еще две недели назад в Маймаксанской протоке не могли установить пешеходную переправу — льда не было. А сегодня сложилась настолько тяжелая ледовая обстановка, что пароходы не могут пройти в порт, — прокомментировал ситуацию, сдавая вахту, дежурный оператор службы движения судов Михаил Неклюдов.

С ноября, с момента закрытия навигации, и до 26 января, пользуясь благоприятными для плавания условиями, морские транспорты ходили по Белому морю без ледоколов. Проводка во льдах судов, идущих в Архангельск, начиналась только в устье Северной Двины, от деревни Лапоминка. Всего четыре дня простояли двадцатиградусные морозы, но изменили обстановку на всем бассейне до неузнаваемости. Сейчас ледовые поля начинаются от мыса Городецкий — это почти граница с Баренцевым морем. Основную трудность в продвижении теплоходов испытывают на участке между островом Сосновец и мысом Инцы, в самом узком месте горла Белого моря.

Штаб ледокольных операций (ШЛО), целью которого является четкое взаимодействие флота и порта в условиях зимы, был создан в ноябре прошлого года. Портные ледоколы «Капитан Евдокимов», «Капитан Чадаев», выполняя решение ШЛО, с начала декабря сопровождали транспортные и рыбопромысловые суда от острова Мудьюг к причалам и обратно, оказывали помощь при швартовке. Надо

признать, что морские переходы судов также постоянно находились под контролем штаба.

Первым почувствовал на себе трудности в ледовом плавании траулер «Ачинск», вышедший из Архангельска. Днем 27 января в адрес ШЛО от его капитана пришла радиограмма: «Встали во льду в районе острова Сосновец. Требуется помощь ледокола». На трассу движения судов срочно был выведен ледокол «Диксон», стоящий в ожидании работы у причала района Экономика. Тогда же другой ледокол «Капитан Косолапов» вышел в Онегу для сопровождения двух лесовозов Северного морского пароходства.

А через два дня из-за льда появились сложности захода в порт Архангельск. Листая вахтенный журнал, Михаил Александрович поясняет:

— Ветер западных направлений согнал весь лед, дрейфующий в Двинском заливе, в район острова Мудьюг. Днем 29 января на подходе к приемному бую были дизель-электроход «Талнах», следующий из Дудинки, с грузом продукции Норильского металлургического комбината, и голландский теплоход «Lady Irina» в балласте. В 16 часов ледокол «Капитан Чадаев» передал лоцмана на дизель-электроход «Талнах». И морской транспорт получил разрешение самостоятельно идти в порт. Надо сказать, что суда серии «Норильский никель» ходят во льдах очень хорошо — у них крепкий корпус и мощный двигатель. Кроме того, конструкция пово-



Дизель-электроход «Талнах»

ротного винта «Айсипод» позволяет им разламывать ледяные торосы многометровой толщины. Даже на зимнем Енисее эти суда редко прибегают к помощи ледоколов.

Но уже через 40 минут, зайдя на Мудьюгский канал, «Талнах» был зажат льдом. Ему на помощь поспешил ледокол «Диксон», занимавшийся проводкой теплохода «Lady Irina». Объединив силы, они вдвоем в 18.20 вышли за пределы входного фарватера. В тот день попыток захода в порт не предпринимали: транспорт был загружен на предельную осадку, а время полной воды в устье Северной Двины уже прошло. Снова суда начали движение уже 30 января. В 16.10 «Талнах» зашел на канал и, как сутки назад, снова был зажат боковым дрейфующим льдом. Тогда капитан судна Михаил Хоменко решил воспользоваться испытанным способом — развернуться, кормой вперед пробить многослойный лед и очистить путь. Конечно, обязать капитана заниматься этой трудной и рискованной работой никто не мог. Но с учетом того, что суда компании «Норильский никель» ходят по четкому расписанию, простой в несколько суток — это большие убытки.

В 18.40 «Талнах», хотя и с трудом, прошел по Мудьюгскому створу, вернулся к приемному бую, чтобы развернуться. В 19.20 вдвоем с ледоколом «Диксон» они начали движение в порт. В журнале не зафиксировано количество остановок, нет записей, как часто они окальвали друг друга. Но до Чижовского рейда, куда обычно суда идут час — полтора, добрались к полуночи. Глубокой ночью дизель-электроход «Талнах» ошвартовался у причала грузового района Экономика, начал выгрузку. А по проложенному каналу ледокол «Капитан Чадаев» провел в порт теплоход «Lady Irina». «Диксон» взял под проводку на выход в море теплоход «Механик Тюленев» и земснаряд «Онежский».

И в подтверждение слов, что тяжелая ледовая обстановка еще не скоро разрядится, от Северного управления гидрометеослужбы поступил прогноз. В нем сказано: под действием западных ветров в южной части Двинского залива ожидаются наслоения льда, торошение и сжатия. В устье Северной Двины толщина льда будет достигать 55 см, велика вероятность, что лед от прижимных ветров будет забивать судовой канал. В



Михаил Неклюдов

бассейне моря к середине февраля прогнозируется преобладание серо-белого льда толщиной до 40 сантиметров, сплоченностью 9–10 баллов.

Ситуация сложная, но порт работает. Трижды в сутки штаб ледовых операций передает информацию капитанам судов, где сообщаются ледовая карта, координаты точек для рекомендованного пути и прогноз погоды. С 14 февраля вводится ограничение по заходу в Архангельск судов с низким ледовым классом. Если ледовая обстановка и дальше будет усложняться, к нам на Белое море направят ледокол-мурманчанин «Капитан Драницын».

Владимир СОКОЛОВ.
Фото из архива автора.