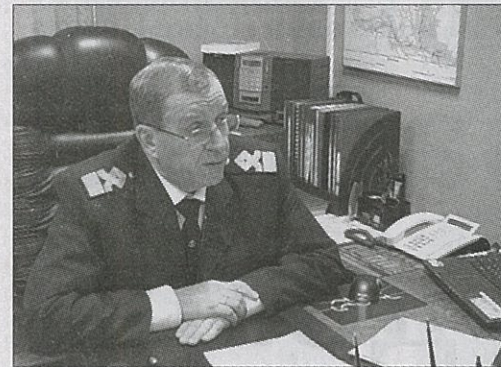


Будни ледокольного флота

# Пробиваясь сквозь льды

Ледоколы «Росморпорта» - настоящие зимние труженики. «Диксон» - самый мощный на Белом море, а также «Капитаны» «Евдокимов», «Косолапов» и «Чадаев» ежедневно спасают теплоходы из ледового плена. Конец февраля и март вообще считаются самым сложным временем. Но в порту трудностей не боятся – работа ледоколов с судами доведена до автоматизма. Ежедневно после заседания штаба ледокольных операций формируется план проводки судов.

При ледокольной проводке важно знать особенности каждого теплохода. Некоторые добираются до северной кромки Белого моря самостоятельно, например гигант «Норильский никель». Другим нужна помощь на особенно



**Заместитель директора по безопасности мореплавания и эксплуатации Геннадий Богданов.**

сложных участках. Есть и такие теплоходы, которые на всём протяжении пути приходится вести на буксире.

Главный диспетчер Архангельского филиала ФГУП «Росморпорт» Михаил Суслонов рассказывает:

- Маленькие ледоколы, мы их называем речными, это «Чадаев» и «Евдокимов», подводят суда к приёмному бую. Линейный «Диксон» встречает теплоходы у северной кромки, даёт рекомендации, кому можно следовать, кому ждать, а кого он возьмёт на буксир. Сейчас «Диксон» работает с теплоходом

типа «OLGA». Во льдах эти суда ходят плохо, приходится вести, постоянно окалывать. На буксир не возьмёшь, у них очень большой так называемый бульб, длиной три метра, - рассказывает Михаил Витальевич.

Расстояние в проводке судов – не главное. Например, 250 миль от приёмного бую, в зависимости от погоды, можно пройти за 25 часов, но это большая редкость. А бывает так, что при сильных сжатиях льда приходится ждать смены ветра. Тогда на преодоление этого же расстояния уходит до четырёх суток.

Играют роль и течения, которые в Белом море очень коварны – подвержены постоянным изменениям. Тут капитанам помогают прогнозы метеорологов и таблица приливов и отливов.

Заместитель директора по безопасности мореплавания и эксплуатации Геннадий Богданов показывает на карте:

- Вот пути куда и как следовать судну. Метеорологи изучают информацию по Белому морю, переданную со спутника, определяют места, где лёд разрежённый, и теплоход может пройти легче, дают свои рекомендации.

Ледокол «Капитан Косолапов» в этом году провел целую спасательную операцию в Онежском заливе. В порт даже при помощи мощного буксира «Норд» не могли пройти три теплохода Северного морского пароходства. Стамуха, а это большая льдина, которая «сидит» на грунте, встала на их пути.

Геннадий Богданов объясняет:

- Первоначально прорабатывался вопрос о том, чтобы проводить там взрывные работы.

Но прежде чем это решение принять, мы дали задание ледоколу, и у него получилось. «Капитан Косолапов» расколот эту льдину.

Без ледоколов не обойтись и в Кандалакше. Туда до конца февраля должны подойти пять теплоходов. В прошлые зимы



**Главный диспетчер Архангельского филиала ФГУП «Росморпорт» Михаил Суслонов.**



ледоколы уже занимались проводкой в этом порту. Сейчас для них снова есть работа.

- Капитан порта Кандалакша издал распоряжение, что с 7 февраля плавание разрешено только с ледоколом. Поэтому будем работать там, помогать. Но при этом и в Архангельск нужно заводить суда. Так что придётся распределять: где сложнее, туда пойдёт «Диксон», где полегче – «Капитан Косолапов», ему будет помогать «Капитан Чадаев». В порту у нас работает «Капитан Евдокимов», который занимается расстановками и швартовками судов - рассказывает Геннадий Фёдорович.

В этом году ледокольные проводки начались на месяц позже, чем в прошлом. Например, «Диксон» начал свою работу только 22 января. Это говорит о том, что ледовая обстановка пока несложная. Но в «Росморпорте» знают: зима только вступает в свои права, а значит, самая трудная работа впереди. Правда, благодаря капитанам, а они на ледоколах настоящие профессионалы своего дела, любой караван будет выведен из ледяной пустыни.

Евгения ЛАПИНА.