

# «Капитан Чадаев»: разрушая льды...

Ледокол «Капитан Чадаев» начал работы по спуску льда на Северной Двине. Совсем скоро в Архангельске ожидают ледоход. А значит, дельту реки нужно подготовить для быстрого его прохождения. Корреспондент нашей газеты на минувшей неделе присутствовала на ледокольной операции.

Ледокол уже отошёл от причала, и тут капитан получил ещё одно задание: убрать переправу Экономия–Реушенга. Официально её уже закрыли, на маршрут вышли буксиры. Но, чтобы люди не ходили по очень тонкому льду, переправу нужно разрушить полностью.

- Народ у нас отчаянный, думают: авось пробегу. И в итоге мы не раз доставали из воды и каракаты, и людей, - говорит капитан Валерий Квятковский.

Валерий Владимирович моряк опытный. Стаж его работы в должности капитана – 30 лет. Из них 17 – у штурвала «Чадаева». Поэтому невыполнимых задач для Валерия Квятковского нет. Спрашиваю: а нештатные ситуации часто бывают?

Он улыбается:

- Вся работа ледокола – это одна нестандартная ситуация. У нас ведь нет такого: вышел в море, проложил курс и идёшь. Тут то один теплоход застрял, приходится окалывать, то другой зашёл и встал на переправе – это совсем интересно: и судно вывести, и переправу не сломать.

Экипаж ледокола – 22 человека. Сменной команды нет. Поэтому работают всю навигацию. Капитану приходится решать не только «ледовые» вопросы, но и обычные бытовые.

- Недавно старпому жена звонит: дома труба потекла. Что делать? Высадили его на переправе, побежал домой ремонтировать, - рассказывает Валерий Квятковский. - Так что хорошо, что мы рядом с домом работаем.

Машинная команда на ледоколе «Капитан Чадаев» – девять человек, трудятся здесь по восемь-десять лет. Свою работу каждый любит и ценит.

Михаил Шкулёв начинал на «Чадаеве» электромехаником, теперь «дорос» до второго механика.

- Для двигателя и механизмов очень тяжело работать во льдах. Чаще, чем, например, на транспортных судах, мы проводим профилактику, ремонт. Причём, - отмечает Михаил Шкулёв, - многое делается силами экипажа. Появляются «окна» в навигации, нам выделяют сутки или двое

на профилактические работы.

Летом производятся работы доковые – ремонт винторулевой группы, корпуса судна, восстановление лакокрасочного покрытия. И здесь тоже задействована часть экипажа машинного отделения.

Удивляюсь: зимой работа, летом ремонт. Отдыхать-то когда?

Михаил Шкулёв смеётся:

- Хватает времени. Мы просто любим свою работу. Бываем в таких местах, куда не каждый архангелогородец попадёт.

На то, что всю зиму приходится проводить на ледоколе, не жалуется никто из экипажа. Капитан подтверждает слова Михаила Шкулёва.

- Мы все здесь как дома. У меня, например, большинство вещей тут лежит. После длинного отпуска возвращаюсь на ледокол, сажусь в кресло: ну всё, дома.

Приходят работать на ледокол и молодые сотрудники. Третий помощник капитана Виктор Котцов работает на «Чадаеве» второй год. Рассказывает:

- Один раз сходил в рейс «под флагом» – не понравилось, не моё это. Решил, что буду строить карьеру на родине. На ледоколе опытные люди работают, всегда помогут, в случае чего. И близко к дому, хоть раз в месяц, да удастся дома побывать. Всех своих увижу, и снова за работу.

Вообще без ледоколов в столице Поморья никак. Наш город подвержен наводнениям. Главный диспетчер архангельского филиала ФГУП «Росморпорт» Михаил Суслонов рассказывает:

- Когда-то в Архангельске были страшные наводнения. Погибали люди, затопляло дома. Если посмотреть на Обводный канал, там все старые здания стоят на высоких фундаментах. Старожилы помнят, что в ледоход лёд гнало прямо по проспекту. Поэтому



и было решено проводить противонаводковые работы. Потому что это дешевле, чем восстанавливать объекты, которые смоем водой, - говорит Михаил Витальевич.

Чтобы начать спуск льда, нужно несколько условий: среднесуточная температура выше нуля, высокие уровни воды – чтобы ледоколы не сели на мель, и чистый Двинский залив, чтобы льду было куда двигаться.

Спрашиваю у Михаила Витальевича: какие работы предстоят ледоколам в ближайшие дни?

- Как только уберут переправу в Маймаксе, выпустим лёд из Маймаксанского рукава. Потом Соломбальский и городской рейды. И ещё останется очистить Корабельный и Мурманский рукава, - говорит Михаил Суслонов.

После этого ледоколы Росморпорта пойдут вверх по реке на 25 километров. Чёрный Яр – место, где традиционно образуются загоры. Без помощи ледоколов там просто не обойтись.

Евгения ЛАПИНА.