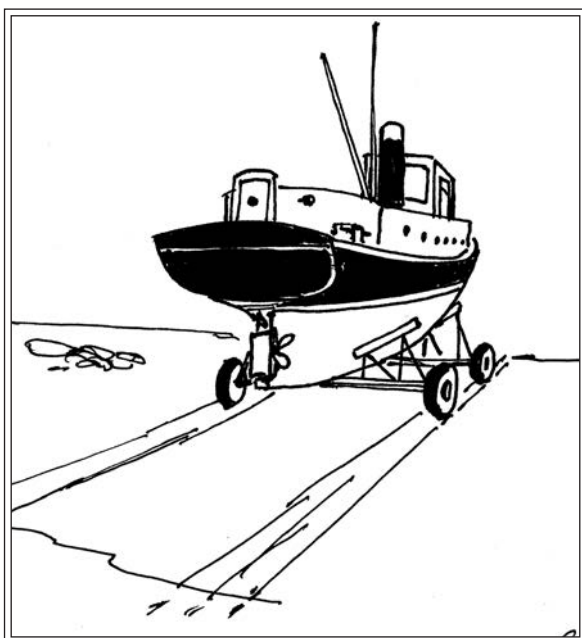


Алексей Крысанов

## Спуск на воду МРБ «Историк Морозов»



Начало спуска, малая вода

В доперестроечное время почти все небольшие суда на зиму вытаскивали на берег. В «караванке», во льду, оставались только крупные суда, плавучие краны. В последнее годы на песчаный пляж у Онежского порта вытаскивают только морской катер «Буревестник». Устье реки Онеги замерзает долго, молодые льдины то выносит в море, то снова загоняет в устье морскими ветрами. Расталкивая смерзающийся лёд, «Буревестник» подходит вплотную к пляжу, резко обрывающемуся под водой. На промёрзшую землю выкладывают катки-брёвна, за брэг<sup>1</sup> цепляют систему из блоков и троса, увеличивающих силу тяги, и вытаскивают катер бульдозером. Сталкивают бульдозером весной, снова по брёвнам, но они уже вязнут в оттаявшем песке и плохо катятся. Иногда железо катера просто скользит по застрявшему бревну, а то и просто по песку, обдирая свежую краску с днища. Мощь бульдозера преодолевает сопротивление земли, и катер соскальзывает на водный простор.

В начале июня 2011 г. на Сельдяном мысу в гавани Благополучия Большого Соловецкого острова спускали на воду экспедиционный бот «Историк Морозов» (длина 12 м, ширина 3 м, осадка 1,2 м, проект МРБ-40ПМ). Место спуска — необорудованный берег. Дно у самого берега плотное, песчаное с плавным понижением, но у береговой линии начинается всё утолщающийся слой ила, который на расстоянии 25–30 м уже достигает до 0,4–0,5 м.

Спуск происходил во время квадратурных приливов и отливов, когда уровень колебания воды минимален, и соорудить достаточно длинный самодельный слип без водолаза нет возможности. Выложили по обсыхающему дну короткую «дорогу» из двух параллельных настилов. Бот спускали во время самой малой воды на самодельной тележке. В отличие от стандартных трейлеров (прицепов), у которых колёса располагаются в районе центра тяжести судна, тележка бота имела две оси по концам, под носом и кормой

<sup>1</sup> Стальной трос, обносимый вокруг корпуса судна таким образом, что его концы сходятся у форштевня, где скрепляются с буксирным канатом.



«Историк Морозов» в бухте Благополучия во время спуска. Июнь 2011 г.

бота. Съехав с «дороги», задние колёса сразу провалились в ил настолько, что задняя часть рамы тележки вдавилась в поверхность ила и создала дополнительную площадь опоры. Все усилия столкнуть её дальше гидроманипулятором машины, стоящей на краю берега, через удлиняющий брус ни к чему не привели. Столкнуть сам бот по раме тележки не получилось из-за большой силы трения и упора в поперечные швеллеры выступающих сегментов свинцового кия.

Были рассмотрены несколько вариантов дальнейшего спуска бота. Решили начать с простейших, наиболее часто применяющихся в морской практике.

### Попытка 1. «Снятие судна с мели рывком»

С рейдового катера «Туман» (длина 19 м, ширина 5,4 м, осадка 1,4 м, двигатель ЗДб 150 л.с.) был заведён синтетический буксирный трос. Чтобы не вырвать швартовые битенги<sup>2</sup> и не повредить корпус бота, было принято решение тащить саму тележку. По сторонам рамы тележки, где стыковалась задняя ось и продольные швеллеры, под

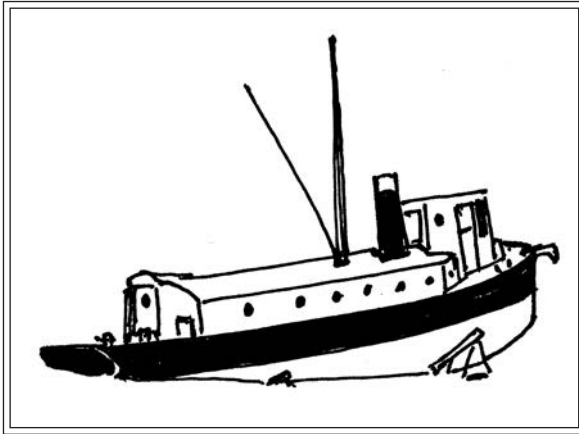
водой (0,5–0,7 м) был подрывт грунт и изогнутым штырём продёрнуты две чалки, соединённые за кормой вместе при помощи скобы. К скобе присоединили и буксирный трос. Катер начал разгон, стравливая за борт длинный трос, и в момент обтягивания троса достиг максимальной скорости, но бот даже не пошевелился, тяги одного винта катера, конечно же, не хватило, чтобы стронуть тяжёлый бот с места.

Мало кто знает, что в 1970-е гг. на реках СССР были спроектированы и ходили новые колёсные буксирные теплоходы. Благодаря большей площади упора «досок» гребных колес (чем площади лопастей винта) они перемещали большие грузы. Так, при длине 43,2 м, ширине корпуса 8 м, осадке 1 м, общей мощности дизелей 2×270 кВт (2×367 л.с.) тяга составляла 6 т.

Буксировка судном-спасателем при помощи выбирания якоря с одновременным ходом вперёд не проводилась. Во-первых, ввиду интенсивности движения судов в гавани, так как брашпиль на судне-спасателе ручной (его крутят два матроса) и выбирает якорь очень медленно. Во-вторых, илистый грунт плохо держит якорь, и он может поползти.

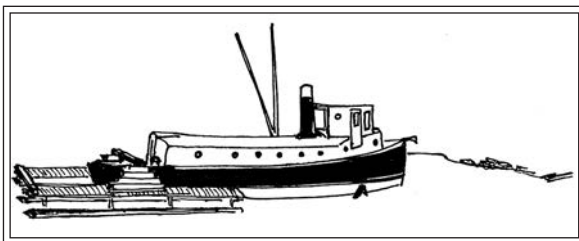
В устье реки Онеги подобное снятие с мели происходило в ноябре 2009 г. Рейдовый катер «Капитан Митягин» (длина 19 м, ширина 5,4 м, осадка 1,4 м, двигатель ЗДб 150 л.с.) в условиях

<sup>2</sup> Прочная полая тумба, возвышающаяся над палубой. Является частью буксирного и швартового устройства судна.



Полная вода

плохой видимости и сильного свального течения сел на каменистую мель. Это произошло опять же во время небольших колебаний уровня воды, что и не позволило сойти самостоятельно с мели. В ближайшие дни ожидался ледостав, поэтому было решено снимать судно, не дожидаясь больших приливов. Использовались два судна: самоходная морская мотозавозня «МЗ 102» (примерные размеры 19×6 м, осадка 1 м, двигатели 3Д6 2×150 л.с., двухвинтовая, тяга 3,36 т) и морской линейный буксир «Александр Кучин» (длина 23,45 м, ширина 5,73 м, осадка 2 м, валовая вместимость 90 т, двигатель 8ЧСПН-18/22 315 л.с.). Оба судна-спасателя встали в кильватер, соединившись последовательно тросами с судном на мели. В результате нескольких рывков судно с мели было снято.



Корма приподнята понтонами

## Попытка 2. «Подъем с использованием плавучести понтонов, городков и домкратов»

Под киль, впереди винта, была подведена широкая грузовая стропа, ею был привязан поперёк кормы толстый брус. По малой воде по обеим сторонам кормы, под брус, были подведены два понтона. Слабина стропы выбрана при помощи домкратов и городков, установленных на

палубах понтонов. В полную воду понтоны чуть приподняли корму, тяга с берега за трос не дала ощутимого результата из-за большого угла между ходовым концом каната на берегу и направлением спуска бота. Тогда по оси спуска бота в раму спусковой тележки, со стороны берега, был упёрт торец длинного бруса, на другой торец нажали стрелой гидроманипулятора. Понтоны уменьшили давление кормы на задние колёса тележки и её удалось продвинуть на глубину, после чего понтоны были отсоединены, и бот смог задним ходом сойти с тележки.

**Крысанов Алексей  
Александрович**



Директор Онежского историко-мемориального музея. Капитан пяти Онежских комплексных этнографических экспедиций по Лямецкому и Поморскому берегам Белого моря. Автор книг «Поморские промыслы (Онежский уезд 1861–1916 гг.)», «Тресковый промысел онежан на Мурмане (1850–1920 гг.)», один из авторов книги «Не век жить — век вспоминать. Культура Поонежья и Онежского Поморья».

*В статье использованы рисунки автора.*