



НЕ УТОНУТЬ У ПРИЧАЛА

ВЛАДИМИР КОЛЕСНИКОВ
ФОТО ЕЛЕНА АНИСЕНКОВОЙ

При упоминании о гибели судна в водной пучине большинство людей сразу представляют себе полную мрачной героики картину из серии «ревела буря, дождь шумел, во мраке молнии блистали...» В общем, всякие шквалы, рифы и девятые валы на коварных морских просторах. Конечно, случается и такое, но многолетний опыт показывает, что чаще всего суда (а особенно небольшие) по-тихому и без всякой героической борьбы со стихией идут ко дну прямо у собственного причала.

Конечно, гибель судна даже в таком бесславном антураже — тоже трагедия (хотя и не катастрофа). Судовладельцу в такой ситуации можно глубоко посочувствовать: досадно утопить собственное имущество, зачастую дорогостоящее, да к тому же многими владельцами одушевленное, что называется, «близкое сердцу». К тому же, помимо возникших в одно мгновение статей финансовых расходов на подъем и восстановление, есть реальная возможность попасть под штрафные санк-

ции, например, в случае разлива топлива, практически неизбежного при затоплении относительно крупного судна. (Стоит, кстати, заметить, что некоторые организации, эксплуатирующие причалы, в обязательном порядке требуют от пользователей причалов оформления страховки от риска разлива нефтепродуктов.) Как из рога изобилия посыплется и целая куча неприятностей поменьше, сопряженных с этим печальным происшествием. Довольно часто можно наблюдать такие суда заброшенными: по-видимому,

владелец, будучи не в силах справиться с возникшими трудностями, просто бросает судно на произвол судьбы.

Каждый раз можно найти вполне конкретные «технические» причины того, почему вода, которой полагается находиться снаружи судна, оказалась у него внутри. Но рассматриваемый вид происшествия — особый. И не зря при неофициальном разборе подобных случаев чаще всего звучит слово «глупость». Поскольку, выражаясь языком протокола, в них практически на сто процентов повинен пресловутый человеческий фактор.

Попытаемся разобраться, что же является наиболее частой причиной затопления судов на стоянке. В первую очередь это, конечно же, течь. Причем течь непосредственно в корпусе — явление достаточно редкое. Тем более что пробоина или даже просто срезанные корпусные заклепки обычно становятся последствием посадки на мель или столкнове-

ния с каким-то подводным препятствием, что обычно является поводом для немедленной инспекции корпуса.

Между тем, в корпусе и без того достаточно отверстий — потенциальных источников водотечности. На первом месте — фитинги (кингстоны) системы охлаждения двигателя, на лодках с классическими прямыми валами вслед за ним идут дейдвудные сальники, состояние которых грамотные судоводители инспектируют после каждого возвращения в гавань. Кстати, удар винтом о мель или даже плавающую в воде корягу — тоже повод для такой проверки. Гребной вал при этом может быть погнут, и возникающая при его вращении вибрация вызовет быстрое разрушение сальника и потерю его герметичности.

Что же касается системы охлаждения, особенно простейшей одноконтурной, то здесь не забывайте при постановке судна на стоянку наглухо перекрывать вентили кингстонов

(как правило, они предусмотрены конструкцией системы). Да и вообще потенциально слабыми местами могут оказаться любые кингстоны, через которые циркулирует вода, необходимая для работы всевозможных судовых систем — от автономного генератора до гальюна.

Кстати, катера с поворотно-угловыми колонками, где приводной вал и сальник расположены выше ватерлинии, тоже не застрахованы от водотечности после наезда подводной частью колонки на какое-либо препятствие. При этом страдают не только винт и редуктор: чаще всего такие суда имеют пластиковый, т. е. относительно хрупкий корпус, герметичность которого может нарушиться в местах крепления колонки (например, при ударе колонкой о грунт или топляки), а в некоторых случаях и просто от вибрации. Причем течь может оказаться незначительной и для беглого взгляда незамет-

ной, но в процессе длительной стоянки, не обеспеченной должным наблюдением, способной полностью затопить судно.

Как ни странно, еще одной распространенной причиной затопления судна на стоянке могут оказаться обычные осадки (касаются это, естественно, беспалубных или частично закрытых судов). Сильный ливень способен целиком заполнить водой открытую мотолодку, словно ванну, всего за два-три часа. От стояночного «дождевого» тента прок будет только в том случае, если он образует «домик», вода с которого легко скатывается за борт. Провисший тент превращается в огромную воронку, собирающую воду по всей площади кокпита, так что можете считать, что он отсутствует вовсе.

Для достаточно крупных судов не менее редки затопления в предзимний период, когда наступают первые морозы, а судно остается в воде. Замерзающая в системе охлаждения забортная вода, расширяясь, рвет трубы, а шланговые соединения под ее воздействием просто расползаются. В результате образуется течь, которая даже при своей незначительности, как уже говорилось, может иметь при длительной стоянке фатальные последствия. В этом случае хорошим индикатором послужит состояние водоема: пока на нем не началось образование льда, можно надеяться, что и вода в системах еще не замерзает. В помещениях палубного судна, окруженного незамерзшей водой, и температура будет сохраняться выше точки замерзания.

Раритетный катер затонул хоть и в гавани, но в таком неудачном месте, что пришлось задействовать плавкран и водолазный катер. Немало времени и сил ушло и на то, чтобы расчистить для них дорогу во льду и пробить над «утопленником» большую полынью





Не менее частой причиной затопления может оказаться неправильная швартовка, в том числе и в закрытой от волнения гавани с незначительным судоходством. Как показывают наблюдения, в результате колебаний уровня воды стоящие у пирсов суда затопляются тоже довольно часто.

В регионах, где колебания уровня воды являются регулярными и предсказуемыми, стояночные места, естественно, оборудованы соответствующим образом: в океанских районах, где приливно-отливные колебания уровня воды достигают 8–10 м, пирсы марин «езды» вверх-вниз вместе с пришвартованными лодками по высоким столбам-направляющим, словно в шлюзовой камере.

А в таком, например, регионе, как Санкт-Петербург, колебания уровня являются непредсказуемыми и полностью зависят от силы, направления и продолжительности ветра. Причем знаменитые питерские наводнения, сдерживаемые к тому же комплексом защитных сооружений — дамбой, при всей их «картинности» и ярко выраженных штормовых условиях редко являются такой причиной: как правило, максимальный урон может выразиться в отрыве судна от причала и посадке его на береговую отмель.

А вот «отводнение» (сгон воды) гораздо более коварно. При продолжительных восточных ветрах, ощущаемых на материке и даже у самого побережья как невинный легкий

бриз, уровень воды в устье Невы может опуститься на 1,3 м ниже ординара, и казавшаяся надежной стоянка вдруг превращается в ловушку. Суда «повисают» на швартовах с опасным креном, зачерпывая воду через палубные отверстия, либо полностью садятся бортом на мель. Крепко севшее на мель судно не может сняться ни своими силами, ни даже с помощью буксира, и зачастую опрокидывается прямо на глазах экипажа. А возвращающаяся в свои пределы вода довершает картину, затопляя беспомощное судно.

Опрокинувшееся судно практически бесполезно пытаться спасти подручными средствами, как правило, для его подъема нужно уже использовать тяжелую технику в виде кранов и понтонов, зачастую с привлечением водолазов. А в случаях, когда судно имеет на борту нефтепродукты, необходимо также привлекать спецтехнику для сбора и утилизации последних.

В качестве иллюстрации к вышеизложенному можно привести такой характерный пример: в начале декабря 2012 года в результате падения уровня воды в одном из петербургских яхт-клубов опрокинулся и затонул железный катер с запасом топлива на борту. Катер стоял у пирса на значительном расстоянии от берега, исключая возможность работы берегового крана, поэтому для его спасения была привлечена специально оборудованная водолазная площадка, на палубе ко-



торой размещается кран грузоподъемностью 10 тонн. Наличие льда увеличило стоимость услуг, так как для доставки понтона буксирам пришлось прорубать канал во льду. А для вывоза и утилизации выкачанной из катера воды, содержащей топливо, был привлечен специальный автомобиль, аренда которого вкупе с утилизацией грязной воды тоже обошлась судовладельцу в кругленькую сумму.

С подошедшей вплотную водолазной площадки спустился водолаз, заведший стропы под корму катера (нос катера, лежа на грунте, оставался над водой). Работой крана сперва выровняли крен, а затем приподняли корму катера таким образом, чтоб палубные отверстия (двери и люки) оказались над водой, после чего при помощи обычной мотопомпы и длинного шланга содержимое трюмов довольно быстро перекачали в танки специальной машины. Некоторые затопленные отсеки, недоступные снаружи, пришлось вскрывать при помощи ацетиленового резака. Задержка происходила только тогда, когда танки машины наполнялись, и машина уезжала для их опустошения. В целом технически несложная операция, занявшая пару-тройку часов, потребовала изрядных материальных затрат. Не говоря уже о затратах на восстановление судна.

А причины, как уже говорилось, были на удивление просты: неправильный выбор места стоянки и небрежение к погоде.



Конечно, случайности бывают всякие, и никто от них не застрахован. Однако значительно снизить риск от их последствий все-таки можно. Возьмите за привычку соблюдать несколько несложных правил:

1. Перед тем как запустить двигатель и отойти от причала, обязательно загляните в трюмное пространство плюс включите трюмную помпу. Некоторое количество воды там, как правило, имеется, но увеличенный его уровень — серьезный повод для беспокойства и для поиска места течи. Кстати, таким же поводом может быть и заметный крен лодки на стоянке — часто он вызывается как раз попаданием в корпус значительного объема забортной воды.

2. После посадки на мель или наезда на какое-либо подводное препятствие обязательно проинспектируйте трюмное пространство на предмет появления воды — даже в том слу-

чае, если удар пришелся только на подвесной мотор или угловую колонку.

3. Если корпусные кингстоны снабжены вентилями, полностью перекрывайте их всякий раз, когда оставляете судно в гавани.

4. Автоматические трюмные помпы (на маленьких лодках и аккумуляторы тоже маленькие, так что после продолжительной работы помпы удаление воды из корпуса в конечном итоге прекратится). Лучше раз и навсегда устранить причину течи, чем бесконечно откачивать набирающуюся воду. Кроме того, помпы требуют регулярного осмотра и ухода. Большинство таких устройств — поплавочного типа, а поплавков может быть случайно заклинен какой-нибудь тряпкой или веревкой, которые помпа сама же к себе и подтянет вместе с потоком откачиваемой воды.

Поднять затонувшее судно — это еще полдела. Едва ли не более сложной и дорогостоящей задачей становится освобождение акватории от разлившегося топлива, причем в дополнение к расходам на собственно откачку нефтепродуктов незадачливому судовладельцу ждет еще и солидных размеров штрафа.

5. И, наконец, о пресловутом человеческом факторе. Подавляющее число утонувших у берега судов пошло ко дну исключительно из-за недостатка внимания со стороны владельцев. Судно в гавани — не автомобиль в гараже или даже на открытой стоянке. Оставив его «отдыхать» в марине, регулярно следите за текущими погодными условиями и прогнозами. Резкое усиление ветра, обильные осадки, значительное изменение уровня воды в акватории, первые заморозки — веский повод оторваться от уютного домашнего дивана и лично посетить место стоянки, дабы при необходимости вмешаться в ситуацию. Увы, полагаться на персонал стоянки или яхт-клуба можно далеко не всегда (хотя, по идее, в случае какой-либо чрезвычайной ситуации вахтенный должен первым забить тревогу). Убедитесь, что работники стоянки в любой момент могут с вами связаться, да и вы сами можете узнать у них текущее положение дел. ❖

