



**СЕРГІЙ ЖМАЄВ,**  
начальник відділу маякової служби  
ФДУ «Миколаївський район Держгідрографії»

## Маяк і створ відновлено!

Для забезпечення безпеки мореплавства на Дніпровсько-Лиманському (п'ятому) коліні БДЛК, довжина якого 7,8 миль, у 1954 році було встановлено чотири маяки на ГТО (два Західних і два Східних), які утворили Східний і Західний створи.

У 1991 році в результаті навалювання судна на Передній Західний маяк було зруйновано його башту. Тоді на місці аварії виставили лише буй окремої небезпеки. Аналіз розрахункових даних Східного створу показав, що бокові відхилення після 14-кілометрової ходової частини створу перевищують допустимі, а якщо враховувати, що у період льодової кампанії при посуванні криги ПЗЗ ще й зміщуються зі штатних місць, то мореплавство п'ятим коліном БДЛК було взагалі складним. Єдиним надійним орієнтиром для судноводіїв міг би бути Західний створ, але для цього потрібно було відновити Передній Західний маяк, на



що тривалий час не вистачало асигнувань. Лише у квітні цього року держава установа «Держгідрографія» уклала відповідний договір зі спеціалізованою підрядною організацією, яким передбачалося проведення робіт у два етапи – на першому планувалося підняти підводну частину зруйнованого маяка на один метр над рівнем води, на другому – на відновленій конструкції виконати монтаж маякової башти зі щитом видимості.

Основні підготовчі роботи було виконано у заводських умовах. Так, протягом 10 днів виготовлено восьмигранний облицювальний сталевий циліндр з товщиною стінок 7 мм і вагою 13 тонн – для відновлення підводної частини маяка. Для башти маяка взято трубу діаметром 1200 мм, товщина стінок якої 14 мм, довжина 11 метрів і вага 6 тонн. Усі корпусні конструкції було відповідно очищено, заґрунтовано і пофарбовано.

Всі металеві конструкції і такі необхідні будівельні матеріали як цемент, пісок, щебінь, прісна вода, а також обладнання і механізми доставили до місця монтажу на баржі. За допомогою плавкрана облицювальний циліндр було встановлено





на дні Дніпровського лиману довкола залишків основи Переднього Західного маяка. Після герметизації стику підводним бетоном між облицюванням і старою конструкцією маяка було відкачано воду та підготовлено місце для проведення будівельно-монтажних робіт. У залізобетонні



залишки основи маяка було вмонтовано приблизно 150 анкерів, а для надання міцності всій конструкції введено 6 тонн арматурної сталі і 3 тонни закладних деталей, залито більше як 100 кубічних метрів бетону.

При завершенні першого етапу робіт фахівцями філії було визначено точні координати центра маяка та передано будівельникам за актом передачі геодезичної основи, а для визначення необхідної висоти цього навігаційного знака виконано прив'язку його основи до середнього багаторічного рівня моря у заданому районі. Лише після цього будівельники встановили металеві закладні деталі, щоб міцніше зв'язати основу з баштою маяка.

Під час другого етапу робіт на основі маяка було встановлено башту, в середині

якої залито бетон на 4000 мм у висоту.

Доступ до башти маяка забезпечують сталеві двері (2000 x 700 мм), обладнані внутрішнім замком. Перед дверима на трубі змонтовано невеличку площадку з леєрами безпеки. Щит видимості маяка виготовлено зі сталевих планок, закріплених на приварених до труби консолях. Усередині труби встановлено вертикальний трап з каркасом безпеки. У башті передбачено отвори для проникнення світла і стікання конденсату, люк (600 x 700 мм), який закривається зсередини. На верхній відкритій площадці на висоті 11 метрів над рівнем водної поверхні встановлено фундамент, на якому закріплено світлооптичний апарат на світлодіодах з дальністю видимості 10 миль і леєрне огороження.

Оплавування відновленого Західного створу підтвердило правильність конструктивних рішень при відновленні Переднього Західного маяка. На сьогодні безпеку мореплавства на п'ятому коліні БДЛК значно підвищено.