

В'ЯЧЕСЛАВ НОВОХАЦЬКИЙ,
головний фахівець відділу навігаційного забезпечення
мореплавства і маякової служби ДУ «Держгідрографія»

Причали – складова надійності роботи ЗНО

Відомо, що для оперативного і якісного обслуговування ЗНО потрібні спеціалізовані гідрографічні судна і катери, а також місця для їх постійного або тимчасового базування, тобто причали, обладнані швартовними та відбійними пристроями і призначені для швартування суден, їх стоянки під час вантажно-розвантажувальних робіт, посадки і висадження пасажирів чи інших портових операцій.

З перших днів існування державної установи «Держгідрографія» всі її зусилля були спрямовані на підтримання робочого стану ЗНО, як берегових, так і плавучих. Згодом почалося поступове відновлення навігаційних засобів з одночасною їх модернізацією, а також будівництво спеціалізованих суден для їхнього обслуговування.

І ось, нарешті, дійшла черга і до ремонту причалів, без яких неможливе обслуговування плавучих ЗНО, ЗНО на гідротехнічній основі (ГТО) і тих, що знаходяться на узбережжі у віддалених місцях.

Слід зауважити, що за час експлуатації майже в усіх причалів були зруйновані бетонні конструкції, більшість з них знаходилися в незадовільному технічному стані. Мали

пошкодження різного ступеня й інші конструктивні елементи причалів, в результаті чого підхід та швартування гідрографічних суден до таких причалів або їх ділянок ставали неможливими, бо створювали незручність і становили небезпеку при стоянці та проведенні вантажно-розвантажувальних робіт.

Враховуючи важливу роль причалів у роботі гідрографічних суден з підтримання належного робочого стану берегових і плавучих ЗНО, забезпечення безпеки мореплавства в районах, протягом 2009–2010 років Держгідрографією в усіх філіях було проведено їх поточні та капітальні ремонти.

Першим було заплановано відремонтувати причал РВБ ФДУ «Одеський район Держгідрографії», введений в експлуатацію ще у 1967 р. Відтоді ремонтні роботи тут не проводилися, що і стало однією з причин руйнування бетонних конструкцій.

Обстеження технічного стану причалу підтвердило необхідність проведення тут капітальних ремонтних робіт, а тому було встановлено обмеження щодо його експлуатації.

Стан причалу до початку ремонту і після його завершення показано на фото.



Причал РВБ Іллічівському порту – до ремонту



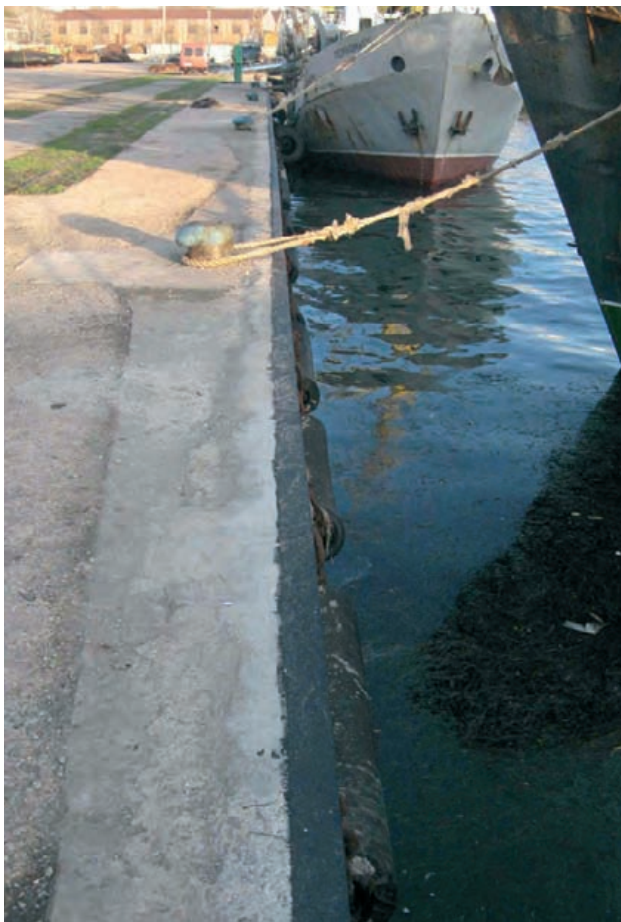
і... після нього



**Причал гідротехнічної основи
Переднього Станіслав-Адзигольського маяка до**



і... після ремонту



**Причал РВБ Керченського району
після поточного ремонту**

Передній Станіслав-Адзигольський маяк на гідротехнічній бутовій основі, який має важливе навігаційне значення для безпеки судноплавства у регіоні, було побудовано ще у 1915 році. Використовується він суднами, що захо-

дять до Херсонського МТП та ідуть вище по Дніпру. Для підходу і швартування гідрографічних суден східну частину його гідротехнічної основи було виготовлено із залізобетону. Раніше маяк перебував на балансі Управління «Чоразморшлях».

На момент його передачі Держгідрографії, технічний стан споруди був незадовільним. Під час експлуатації, особливо у важких зимових умовах, внаслідок льодоходів гідротехнічна основа та інші конструктивні елементи маяка, як правило, діставали різного ступеня пошкодження. Так, більшість залізобетонних конструкцій основи було зруйновано або ушкоджено, що створювало незручності і становило небезпеку при постачанні на маяк паливно-мастильних матеріалів та інших необхідних вантажів.

Враховуючи важливість Переднього Станіслав-Адзигольського маяка та його основи для виробничої діяльності ФДУ «Миколаївський район Держгідрографії», було вирішено у липні-жовтні 2009 року провести поточний ремонт його залізобетонної основи та облаштувати залізобетонний причал, що і було зроблено. Завдяки цьому сьогодні без затримок і безпечно здійснюється постачання необхідних матеріалів для безперебійної роботи маяка і забезпечення життєдіяльності обслуговуючого персоналу.

З 1991 року не ремонтувався і причал ремонтно-відновлювальної бази ФДУ «Керченський район Держгідрографії», довжина причальної смуги якого 470 метрів.

За майже двадцять років експлуатації відбійники причалу, залізобетонні колесовідбійні бруси зовсім зруйнувалися, кріплення проіржавіли, бетонне покриття розкришилося.

Щоб призупинити подальше руйнування причалу, восени минулого року було проведено його поточний ремонт, під час якого демонтовано 132 і встановлено 136 нових відбійників, відновлено всі колесовідбійні бруси, зроблено нове бетонне покриття.

Не у кращому стані була і причальна смуга для стоянки суден Касперівського поста Херсонської дільниці, побудована ще у 50-х роках минулого століття, яку, як і Передній Станіслав-Аджигольський маяк, у 2006 році Управлінням «Чоразморшлях» було передано на баланс Держгідрографії.

Враховуючи важливість використання цього причалу, Держгідрографія у квітні–липні поточного року здійснила капітальний ремонт частини (45 м) причальної смуги згаданого вище поста. Проводити капітальний ремонт решти причальної смуги (усього 148 м) економічно не вигідно і недоцільно з практичної точки зору, оскільки немає потреби у її використанні.

Відновлення названих у статті причалів дозволило Держгідрографії без затримок проводити планові роботи з обслуговування та ремонту берегових і плавучих ЗНО, засобів навігаційного обладнання на ГТО, здійснювати підготовку буїв до їх встановлення, проводити з дотриманням правил безпеки вантажно-розвантажувальні роботи, забезпечило місце для відстою гідрографічних суден.



Причальна смуга Касперівського поста до



і... після капітального ремонту