

ІГОР КІРІЛОВ,
начальник групи експлуатації плавзасобів – капітан-наставник
ФДУ «Севастопольська філія Держгідрографії ім. Л. І. Мітіна»

Експлуатаційний вік ВГК-246 – подовжено!

Діяльність будь-якої держави, чий кордон виходить до моря, важко уявити без наявності у складі її флоту гідрографічних суден, призначених для навігаційно-гідрографічного забезпечення безпеки мореплавства у територіальних водах. Не становить винятку й Україна, гідрографічний флот якої нараховує більше як півтора десятка плавзасобів різного призначення і потужності.

Зупинимося на одному з гідрографічних катерів, побудованих за проектом 1896 ще у 1968 році. Це ВГК-246, переданий філії у 2009 р. для оперативного виконання завдань з обслуговування ЗНО, хоча слід було давно його списати на металобрухт. Та...

Катери цього типу завжди посідали важливе місце серед гідрографічних плавзасобів. Не дивлячись на їх «поважний вік», вони й досі використовуються при обслуговуванні застережних плавучих знаків та під час виконання гідрографічних робіт, для встановлення та знімання малих морських буїв і віх, виконання прибережних промірних робіт, гідрологічних вимірювань та ґрунтових зйомок у прибережній смузі до 100-метрової ізобати, на рейдах, у гаванях та гирлах річок. На сьогодні великих гідрографічних катерів проекту 1896 у водах України залишилось тільки чотири: один – у складі Чорноморського флоту РФ, один – у ВМС ЗС України і два – у розпорядженні державної установи «Держгідрографія».

Великий гідрографічний катер ВГК-246 має сталевий корпус, поділений п'ятьма водонепроникними перегородками на 6 відсіків, що дозволяє йому утримуватися на воді при затопленні одного з них. Рушійна установка, що складається з одного дизеля марки 6ЧСП 23/30 на 450 к. с. та одного чотирилопатевого гвинта діаметром 1,2 метри, забезпечує швидкість повного ходу 11,5 вузлів; при швидкості економічного ходу 10 вузлів дальність плавання становить 1 600 миль.

Електроживлення катеру забезпечують два дизель-генератори потужністю по 25 кВт (змінний струм 230 В). Має він вантажний трюм розмірами 4×5×2,5 метри, що дозволяє розмістити там близь-

ко 9 тонн вантажу і до 3 тонн на палубі. Для виконання вантажних робіт катер обладнано стрілами вантажопідйомністю 900 кг кожна, які встановлено на кормі і в носовій частині. Мореплавність – до 5 балів. Автономність плавання судна розрахована на 10 діб, що має принципове значення при проведенні довготривалих гідрографічних робіт.

Звичайно, за 42 роки експлуатації ВГК-246 його корпус, судові механізми та обладнання мали значну ступінь зношеності і потребували кропіткої і



Основні тактико-технічні характеристики ВГК-246:

– водотоннажність	– 128 т
– довжина макс.	– 28,54 м
– ширина макс.	– 5,41 м
– висота борту	– 2,93 м
– осадка повна/середня	– 2,1 / 1,71 м
– водотоннажність повна / порожнем	– 128,0 / 108,0 т
– вантажопідйомність / об'єм вантажн. трюму	– 12 т / 23,6 м ³
– швидкість повна/економіч.	– 11,5 / 10,0 вузл.
– дальність плавання / автономність	– 1 600 миль / 10 діб
– головний двигун	– 6 ЧСП – 23/30, 450 к. с.
– допоміжний двигун	– 4 Ч 10 – 5/13
– запас дизпалива	– 9 000 л
– запас мастила/марка	– 180 л / М10Г2
– запас води	– 6 т
– екіпаж / місця для пасажирів	– 10 / 6



повсякденної роботи для підтримання їх у робочому стані. Коли настав термін чергового докового огляду Регістром судноплавства України, особливо ретельно було визначено коло першочергових робіт з ремонту катера, складено ремонтну відомість на відновлення його технічного ресурсу, удосконалення та модернізацію. Складні технічні питання, які виникали при підготовці плавзасобу до докування та в період приймання виконаних робіт, вирішувалися при допомозі фахівців відділу експлуатації плавзасобів ДУ «Держгідрографія». Так, начальник відділу О. Померанець та головний фахівець В. Шпак безпосередньо контролювали хід робіт на усіх етапах ремонту включаючи і ходові випробування. Службовцем Л. Бердніковим було надано кваліфіковану допомогу при прийманні виконаних зварювальних робіт, а рекомендації головного фахівця В. Курагіна враховані під час модернізації навігаційного обладнання. Слушні пропозиції та рекомендації на етапі підготовки та безпосередньо під час ремонту надавалися також ветеранами гідрографічної служби, які свого часу багато років пропрацювали на гідрографічних судах ГС ЧФ, а потім і на судах ДУ «Держгідрографія». Це, насамперед, капітан ВГК-246 А. Ланчук, старший механік В. Шумков та інші.



Катер на кільблоках

Під час ремонту спеціалістами підрядної організації було замінено листи зовнішньої обшивки, палуби, надбудови та відновлено набір корпусу судна.

Крім того, відновлено донно-забортну арматуру, гвинто-рульову групу, герметичність дверей, кришки люків та ілюмінаторів, замінено дві кормові паливні цистерни, а решту цистерн очищено, пофарбовано і вони успішно пройшли випробування на герметичність.



Спуск ВГК-246 на воду

Значна увага під час ремонту катера приділялася і питанню безпеки виконання вантажних операцій при гідрографічних роботах. Так, нашими фахівцями було відновлено і перевірено кран-балки вантажопідйомністю до 900 кг, повністю замінено таке лажи. Для зручності робіт з обслуговування плавучих ЗНО катер дообладнано двома відкидними площадками по бортах, спроектовано та виготовлено кормовий пристрій для безпечного скидання якорів вагою до 1,5 т, встановлення буїв або віх.

Особливу увагу під час ремонту було приділено побутовим умовам. Для забезпечення більш комфортного перебування екіпажу утеплено житлові приміщення, замінено стару обшивку, палубне покриття, відремонтовано шафи і рундуки. Повністю переобладнано санітарно-побутові приміщення і камбуз. Встановлено сучасну знезаражувальну систему питної води, що відповідає вимогам «Санітарних правил для морських суден».

За призначенням катер повинен виконувати і промірвальні та лоцмейстерські роботи. Враховуючи це, на бортах було відновлено так звані «навариші» для кріплення виносних забортних вібраторів промірних ехолотів. Стандарт Міжнародної гідрографічної організації S-44 (5th Edition February 2008) вимагає обов'язкового 100 % обстеження морського дна до глибини 100 метрів з використанням багатопроменевого ехолота. Оскільки найбільш придатним для виконання такого завдання є ВГК-246 проекту 1896, то у подальшому є сенс укомплектувати його стаціонарним промірним ехолотом типу EA-400 або багатопроменим ехолотом і GPS сантиметрового класу точності типу Trimble STS-461 з двома антенами. Це дозволить підвищити ефективність використання катера, постійно нако-



Катер біля причалу

пичувати гідрографічну інформацію, виконуючи під час переходів у район обслуговування ЗНО та у зворотному напрямку маршрутний промір на рекомендованих шляхах, системах розподілу руху та інших ділянках. Також стане можливим здійснення промірювання на проблемних ділянках акваторії, наприклад, таких як місця звалищ ґрунту, де цю роботу виконувати маломірними плавзасобами небезпечно, а гідрографічними суднами більшої водотоннажності економічно недоцільно.

Крім ремонтних і відновлювальних робіт, на катері виконано великий обсяг заходів з модернізації та удосконалення навігаційного обладнання, засобів зв'язку, механічної частини та протипожежних засобів.

Так, замість застарілих і громіздких комплектів навігаційних приладів і засобів зв'язку встановлено сучасну компактну навігаційну РЛС, приймач космічної навігації, ехолот фірми «Фуруно» з виведенням усієї навігаційної інформації, у тому числі і



Випробування обладнання для скидання якорів



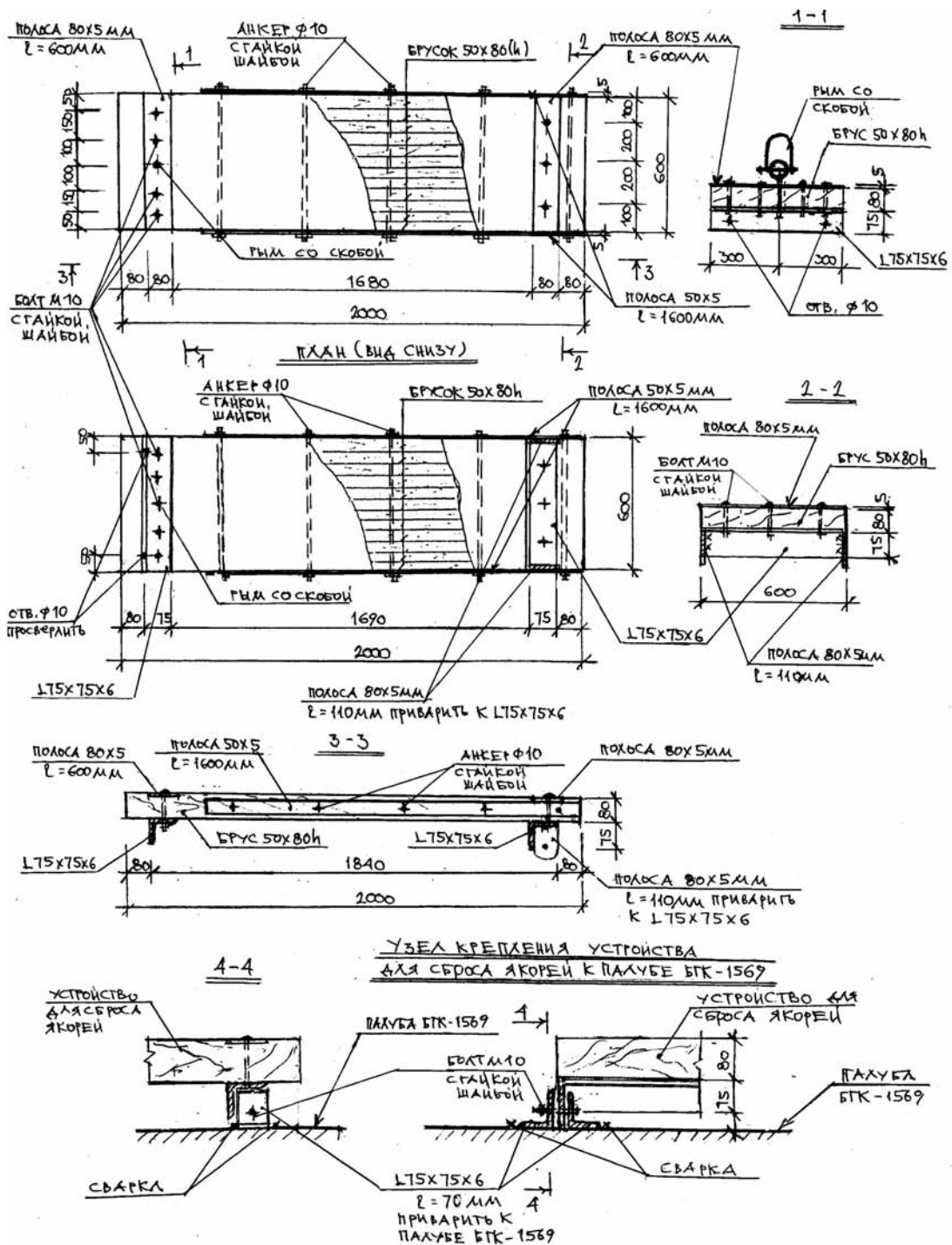
Встановлення обладнання для скидання якорів

електронних карт, на зручний дисплей. Завдяки такому оснащенню можна безперервно контролювати місцезнаходження катера і навігаційну обстановку навколо нього. Також встановлені засоби забезпечують необхідну кількість каналів зв'язку з береговими об'єктами та суднами, а склад засобів глобальної морської системи під час лиха та забезпечення безпеки (ГМСЗЛБ) мореплавства плавання катера в районі А1. Такий набір приладів надійно забезпечує безпеку мореплавства.

Для пожежної безпеки і живучості катера у машинному відділенні встановлено систему аерозольного об'ємного пожежогасіння «Каскад» і доопрацьовано систему з електричним санітарним насосом для використання її на випадок аварійної ситуації – на відкачування води. Для зручності роботи механіків ручний насос прокачування масла головного двигуна замінено на електричний. Найближчим часом плануються роботи з дообладнання катера сепаратором дизельного палива, що значно підвищить якість роботи дизелів і збільшить їх моторесурс, а в подальшому у наших планах – заміна кормового вантажного пристрою на сучасний крановий, який дасть можливість працювати з вантажем до 2 тонн.

Завдяки проведенню усіх перерахованих вище ремонтних робіт ВГК-246 отримав нове життя. Сьогодні катер відповідає сучасним вимогам, які пред'являються до суден цього класу; він успішно пройшов швартовні і ходові випробування та вже виконав чимало робіт зі встановлення віх у б. Комишева, обслуговування світних буїв у б. Севастопольська та з оплавування бухт порту Севастополь.

Пристрій для скидання якорів груп ЗНО у море



Креслення з виготовлення обладнання для скидання якорів

Сьогодні державна установа «Держгідрографія» докладє чимало зусиль для будівництва нових сучасних гідрографічних плавзасобів, та ми впевнилися, що і потенціал гідрографічних суден-

ветеранів ще далеко не вичерпаний. Крашим підтвердженням цього є досвід експлуатації ВГК-246 після його модернізації та ремонту.