

БУКСИРОВКА ПО БЕЛОМУ МОРЮ

*Д.А. Коптев*¹

6 октября 2006 года «Владимир Котельников» начал свой путь к первому месту службы — Северодвинску. Корабли и суда, как и люди, по-разному проходят этот путь. Кому-то предстоит плавание вокруг Европы под пристальным взглядом наших, в разные годы более или менее, но вероятных противников, кому — почти «кругосветка» на Дальний Восток, но «Котельникову» предстоял переход, по выражению В. Конецкого, «в сугубо внутренних водах» — по системе каналов до порта Беломорск и далее по Белому морю до Северодвинска.

Неделя буксировки по внутренним водным путям прошла без особых приключений, и 14 октября судно подошло к последнему шлюзу, отделявшему Беломоро-Балтийский канал от Белого моря. В этот день я был вызван в штаб Беломорской военно-морской базы и получил приказание от начальника штаба контр-адмирала С.Н. Баранникова возглавить буксировку судна по Белому морю. В море в этот день я не собирался — была суббота, да еще и годовщина свадьбы, которую нечасто приходилось встречать дома.

Но приказ есть приказ, и наскоро попрощавшись с семьей и собрав вещи, я через несколько часов прибыл на борт морского буксира «МБ-8» — старого флотского трудяги, разменявшего пятый десяток на морских дорогах Беломорья. Командовал судном опытный капитан Алексей Германович Тетерин, впрочем, весь экипаж «восьмерки» отличался сплыванностью и хорошей морской выучкой. На борт также прибыли представители инспекции безопасности мореплавания и водолазы Беломорской ВМБ.

По прогнозу, погода ближайшие двое суток благоприятствовала буксировке. До Большого Сороцкого рейда (так называется рейд порта Беломорск по старинному названию этого места — село Сорока, когда о канале здесь еще и не слыхивали) добрались спокойно, но, как это часто бывает при встрече судов из канала, шлюз по каким-то причинам был закрыт около суток и лишь к середине дня 16 октября речные буксиры-толкачи вывели на рейд «Владимир Котельников». Погода начала свежеть, речники с трудом справлялись с буксировкой и просили их не задерживать. Но осмотр судна перед буксировкой — дело серьезное, поэтому вскоре я уже был на борту «Котельникова» вместе с инспекторами по безопасности плавания.

К сожалению, водолазы оказались бесполезны — состояние моря уже не позволяло спуститься под воду и провести водолазный осмотр корпуса.

И вот — первое знакомство с судном. Новенькая отделка, свежая краска, маркировка новых приборов, белоснежная надстройка, новенькие швартовные концы — как это приятно для морского глаза, особенно когда самому «молодому» действующему судну дивизиона скоро исполняется 20 лет! Проверили средства водоотлива и пожаротушения, связи, якорное и буксирное устройство — все в рабочем состоянии. К сожалению, судно почти не имеет балласта — чтобы пройти обветшалым Беломорканалом, почти все запасы выгружены. Но пополнить их на рейде возможности нет. Подписываем акт готовности к буксировке и отпускаем обрадованных речников. Их можно понять — они свою работу выполнили, наша — только начинается.

¹ Капитан 3 ранга Д.А. Коптев — начальник штаба, дивизионный штурман дивизиона судов обеспечения Беломорской военно-морской базы, в 2006 году — заместитель председателя Государственной комиссии по приему в состав ВМФ судна размагничивания (СР) «Владимир Котельников».

Приступаем к буксировке. В первые же минуты становится ясно, что легким переход быть не обещает. Высокий борт «Котельникова» увеличивает его парусность, судно почти без запасов, на буксире быстро набирает ход и начинает догонять буксировщик, к тому же его не удастся удержать за кормой. В этих условиях принимаю решение — буксировку прекратить, встать на якорь, вызвать на помощь второй буксир. Можно понять разочарование сдаточной команды — люди надеялись, что уже завтра будут в Северодвинске, но безопасность плавания прежде всего.

Ночью ветер усиливается. Старику-буксиру приходится подрабатывать машинами, чтобы удержаться на месте. С тревогой наблюдаем за «Котельниковым», стоящим на якоре в полумиле от нас, но беспокойство вскоре проходит — надежный якорь хорошо удерживает судно, помощь не нужна.

К вечеру 17 октября из Северодвинска приходит буксир «МБ-19». Он помоложе «восьмерки», да и машины у него в полтора раза мощнее. На совещании капитанов меняем план буксировки — за нос потянет МБ-19, МБ-8 будет одерживать корму «Котельникова». Но решение сейчас на рейде «принимает» погода — ветер до 20 м/с, море 3–4 балла, буксировка в этих условиях невозможна. Отправляем радиограмму в базу, наше решение на буксировку одобрено, остается одно — ждать погоды.

Лишь утром 20 октября ветер начинает стихать, правда, иногда огрызаясь снежными зарядами. Перехожу на МБ-19, начинаем маневр подачи буксирного конца на «Котельников». Капитан МБ-19 Александр Николаевич Марченко, бывший офицер-подводник, справляется с непростым маневром блестяще. А ведь волнение есть — так не хочется при швартовке к «Котельникову» содрать свежую краску, погнуть леера, словом, «обидеть» новое судно. Теперь, наконец, можно начинать движение в Северодвинск.

Погода все улучшается. Через несколько часов по левому борту видны очертания Соловецких островов, чуть позже открывается маяк Жижгинский, открывающий вход в Двинский залив. Наступает ночь, но тут приходится сбавить скорость — группа боевых кораблей и судов Беломорской ВМБ, идущая впереди нас, возвращается в порт, сближение вплотную небезопасно.

Лишь днем 21 октября «Владимир Котельников» под буксирами входит в Северодвинск. Местом его первой стоянки становится причал № 13 — такое вот «счастливое» начало. Первым корпусом у причала стоит «собрат» «Котельникова», СР-276 — первое судно размагничивания этой серии, построенное в далеком 1973 году и, к сожалению, с 1995 года не выходившее в море. С прибытием!

Государственные испытания

И вот наступил день Государственных испытаний — 28 ноября 2007 года. Позади напряженная работа Государственной комиссии под руководством капитана 1 ранга Вячеслава Алексеевича Тимошенко, в прошлом командира бригады эсминцев Северного флота, под началом которого вырос не один нынешний адмирал. Его опыт, умение выслушать мнение и предложения как членов комиссии, так и представителей промышленности и принять устраивающее всех решение во многом приблизили этот день. Но беспокойство все равно остается — командир судна, капитан 3 ранга Алексей Клычников, управлял судном лишь на заводских ходовых испытаниях, да и Горьковское водохранилище — совсем не Белое море, особенно в последних числах ноября.

Я тоже не имел опыта управления судном, однако полностью полагаюсь на профессионализм сдаточной команды и желание экипажа проявить свою выучку при первом выходе в море.

Раннее утро, еще темно, но время выхода остается прежним — слишком велика программа испытаний. И вот подошли портовые буксиры, отданы швартовные концы, судно начинает маневр на выход из порта. Вопреки утвержденному заранее плану, командир отпускает буксиры и дает ход. Судно быстро набирает обороты, на минуту возникает желание взять управление на себя, вернуться к первоначальному замыслу, но, видя уверенность командира и хорошую управляемость судна на переднем ходу, отказываюсь от своего намерения, и не напрасно. Судно с небольшой, вполне допустимой погрешностью ложится на ось Северодвинского канала, соединяющего порт с открытым морем. По счастью, осень в этом году затянулась, льда еще нет, да и ветер умеренный, примерно 2–3 балла.

Судно проходит приемный буй порта Северодвинск и ложится на курс в район проведения испытаний. Начинаем с определения маневренных элементов — скорости на разных режимах хода, инерции, поворотливости. Судно прекрасно слушается руля на переднем ходу, машины выдают проектную мощность. К сожалению, как и большинство одновинтовых судов, «Котельников» плохо слушается руля на заднем ходу, и очень велика инерция — более 2 километров с «полного хода» до «стопа». Это обязательно надо учесть при возвращении в базу.

Проверили средства связи и навигации. Здесь все в порядке, а вот с установкой РЛС явно проблема — антенна установлена слишком низко, из-за чего затруднено определение по береговым ориентирам. Один за другим испытываются грузоподъемные средства, якорное устройство, попутно отрабатывается спуск на воду судовых плавсредств. День пролетает незаметно, однако чудес не бывает — к вечеру чувствуется уже и усталость, и слегка усилившаяся качка, но программа госиспытаний — закон, и лишь около 23 часов судно начинает свой обратный путь в Северодвинск.

И вот снова все ближе родные причалы, огни створов, ожидающие судно буксиры... Однако предстоит еще нелегкий маневр швартовки, учитывая темноту и большую инерцию судна, которую на канале заранее не погасишь. Посоветовавшись, пока есть время, находим решение — перед входом на внутренний рейд порта уменьшить скорость до минимально возможной и развернуться в сторону причала не плавной дугой, как это принято, а резким поворотом вправо. Маневр удается. Молодец, командир, с первой тебя самостоятельной швартовкой!

Еще предстоит подписание множества документов, поставка дополнительного оборудования, устранение неполадок, выявленных в ходе испытаний... Но первые мили по Белому морю уже пройдены успешно, и ощущение выполненной работы не оставляет всех, кто глубокой ночью покидает судно.