



Плавкран, самый необходимый инструмент

Евгений Морозов, инженер аварийно-спасательного подразделения ФГУП «Балтийское БАСУ»

Сегодня особенно остро стоит проблема плавучего крана, который может быть использован для судоподъема. Отечественная база плавкраностроения утрачена. Специалисты этого направления вымерли, как мамонты. Отсутствуют перспективные разработки. В то же время общая тенденция возрождения судостроения и машиностроения России дает реальную надежду на благополучное решение этой проблемы. Возрождаются верфи, способные строить крановые суда и предприятия, которым по плечу изготовление крановых строений. Специалисты по судоподъему готовы сформулировать техническое задание на современный плавкран. Один из них решил выступить с данной статьей в порядке обсуждения проблемы и постановки задачи.



Морской спасательной службе для эффективной работы требуется целый ряд судов – буксиры-спасатели, суда ЛРН, спасательные катера, водолазные суда, ледоколы. Но нет судна более необходимого для моряков-спасателей, чем плавучий подъемный кран.

В Российской империи постройка плавкранов большой грузоподъемности и специальных судов для подъема затонувших объектов началась в конце XIX века. До той поры со времен Лазарева и Нахимова использовались килекторы.

Постройка тяжелых плавкранов и судоподъемных судов была штучной работой. Однако проекты были тщательно продуманы и грамотно разработаны. Качество этих судов было высоким, и не только для своего времени. Так, в предвоенные годы на Севастопольском морском заводе был от-

ремонтирован и передан флоту плавучий кран грузоподъемностью 100 тс, построенный еще в 1890 году.

Судно для подъема затонувших подводных лодок «Волхов» было сдано в 1914 г. В 2014 году общественность Севастополя и экипаж судна торжественно отметили его столетний юбилей. Это судно, сейчас носящее имя «Коммуна», до сих пор в строю, в то время как судоподъемное судно «Карпаты» постройки 1967 года закончило активную деятельность в смутное время, не дотянув до XXI века (подробнее о нем – «Нептун. Водолазный проект», 2015 г., № 5, статья о «С-80»). Созданное в эпоху бурного развития науки и техники, это судно не смогло превзойти «Волхов».

В Советском Союзе проектирование и постройка тяжелых плавучих кранов начались в 1947 г. До этого времени исполь-



Самым мощным отечественным плавкраном был «Витязь», построенный в 1977 году. Это крановое судно со склоняющейся стрелой и палубными гинями имело грузоподъемность на стреле 1000 тс (2х500 тс).

зовались плавкраны дореволюционной и зарубежной постройки.

Самым мощным из них был «Демаг», построенный в Германии в 1941 году. История его создания и перегона в последние предвоенные дни – готовый приключенческий роман. При грузоподъемности 350 тс он долгое время был самым мощным плавкраном России. «Демаг» до сих пор в строю, лишь устарел физически и морально.

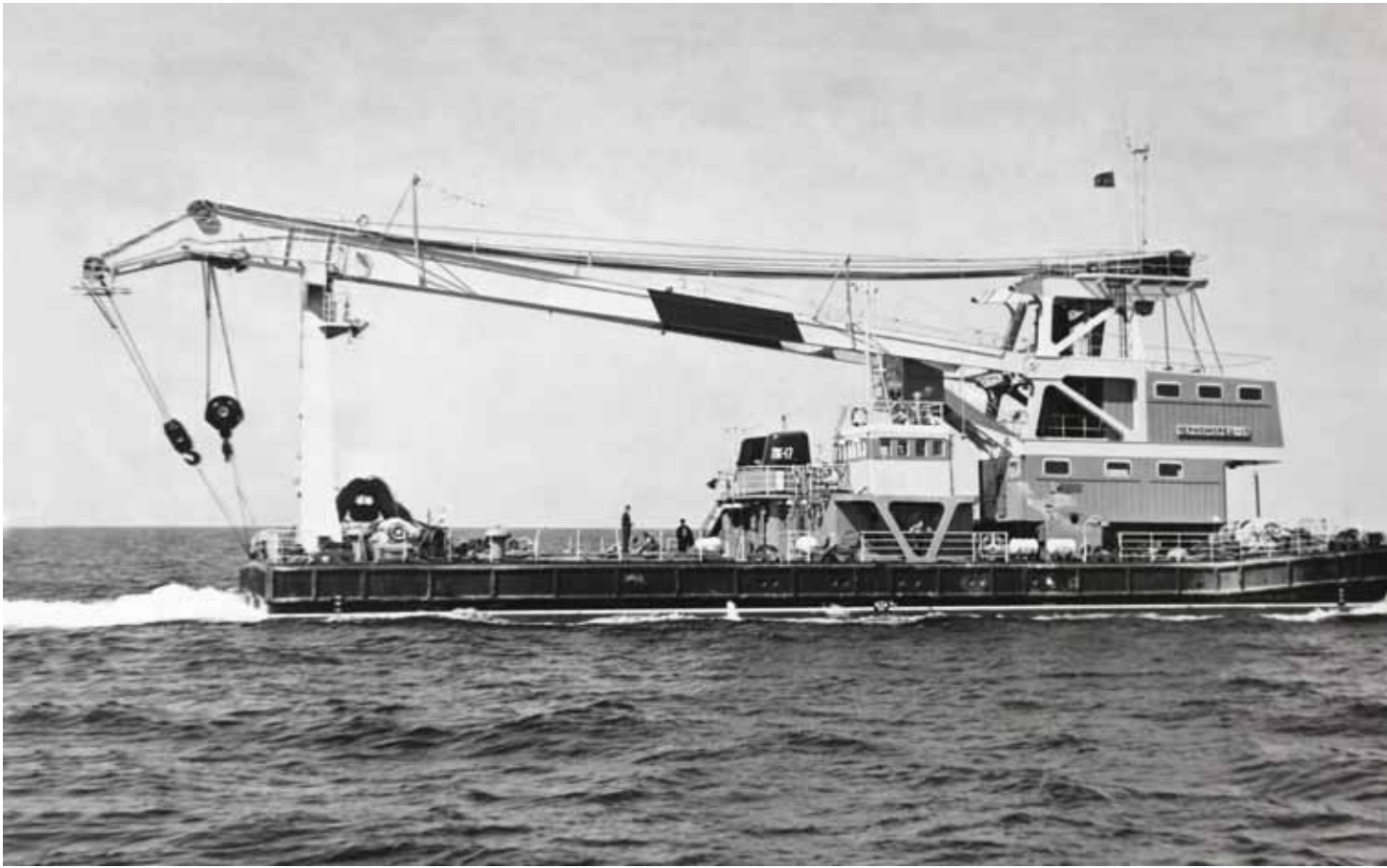
В 1963 году Севастопольский морской завод построил два первых самоходных плавкрана грузоподъемностью 50 тс по проекту ЦКБ-51. Верхнее (крановое) строение было спроектировано ПТО им. Кирова в Ленин-

граде. Краны предназначались для грузовых операций, строительных и монтажных работ в портах и на открытых рейдах, для спасательных операций с выходом в открытое море до 250 миль с ограничением по состоянию моря 3–4 балла. Всего было выпущено 54 таких плавкрана.

На заводе «Красное Сормово» для Каспийского флота было построено крановое судно-катамаран «Кер-Оглы» г/п 250 тс. Соединение корпусов и монтаж верхнего строения выполнили на сдаточной базе в Баку. В 1965 году судно вступило в строй.

В том же году было принято решение о создании базы отечественного плавкраностроения. В Севастополе было организовано ЦКБ «Коралл», а Севастопольский морской завод получил развитие в качестве производственной базы.

В конце 1966 года был построен первый самоходный полноповоротный плавкран г/п 100 тс типа «Черноморец», а в 1971 году – г/п 300 тс типа «Богатырь». Всего на Севастопольском заводе было построено – для СССР и на экспорт – около 40 кранов



типа «Черноморец» и 6 – типа «Богатырь». В семидесятые годы было построено также несколько 60-тонных плавкранов типа «Астрахань». В середине восьмидесятых годов на базе этих прототипов были созданы плавкраны повышенной грузоподъемности – «Севастополь» г/п 140 тс и «Слава Севастополя» г/п 500 тс.

Самым мощным отечественным плавкраном стал «Витязь», построенный в 1977 году. Это крановое судно со склоняющейся стрелой и палубными гинями имело грузоподъемность на стреле 1000 тс (2x500 тс). До уровня палубы «Витязь» мог поднять при совместной работе подъемов стрелы и палубных гиней груз весом до 1600 тс. «Витязь» был построен на пределе технических возможностей советской промышленности.

Продолжались также закупки крановых судов за границей.

В 1973 году для легендарной ЭОН-12 были закуплены 2 плавкрана фирмы «Магнус» грузоподъемностью на стреле 400 тс (2x200 тс) и до уровня палубы с использованием палубных гиней – 800 тс. Эти плав-

краны получили в СССР названия «Судоподъем-1» и «Судоподъем-2».

В восьмидесятые годы для нужд Нефтегазпрома были получены 2 плавкрана-катамарана «Титан-1» и «Титан-2» грузоподъемностью по 600 тс, а также самый мощный из полноповоротных плавкранов в СССР, «Станислав Юдин», грузоподъемностью на стреле 1600 тс (2x800 тс).

В те же годы для технического обслуживания Волго-Каспийского бассейна и нужд Подводречстроя в Австрии были закуплены полноповоротные плавкраны «Могучий» и «Канал им. Москвы» г/п по 350 тс.

Все эти плавкраны были выполнены как самоходные маневренные суда с соответствующим районом плавания.

Таким образом, до момента распада СССР наша страна была уже неплохо обеспечена плавкранами как отечественной, так и зарубежной постройки. Это были современные мощные суда, способные выполнять многие работы на море, реке и в портах. Автору довелось работать со всеми перечисленными плавкранами. Несмотря на определенные