



Встретимся у маяка!

Инеcса Зайковская

Ровно в полночь с 29 на 30 июня 2017 года последний в России плавмаяк «Ирбенский» ошвартовался у Набережной исторического флота Музея Мирового океана (ММО) в Калининграде. С этого момента начинается новый этап его жизни. Здесь он будет стоять и снова нести службу, рассказывая увлекательную историю обитаемых плавучих маяков. Впрочем, еще десять лет назад казалось, что судьба уникального судна печальна и его ждет утилизация.

В октябре 2010 года глава администрации Кронштадтского района Санкт-Петербурга А.М. Горощко предложил сохранить маяк как памятный объект Военно-морского флота и установить его в акватории Кронштадта. Идея была поддержана ветеранами флота, общественностью города. Появился шанс сохранить маяк как памятник истории науки и техники, разместить на нем экспозицию по истории маяков России, проводить занятия по морской практи-

ке для воспитанников Кронштадтского кадетского корпуса и клуба «Юный моряк».

Желание сохранить «Ирбенский» высказала и администрация г. Ломоносов, предложив оставить плавмаяк у своего причала. Увы, но к 2015 году вопрос ремонта и швартовки судна так и не был решен. Все, кто раньше были готовы принять маяк, реализовать этот проект не смогли.

И тогда к Морской коллегии Правительства РФ обратился Музей Мирового океана с предложением передать «Ирбенский» музею. За годы работы команда музея во главе с его основателем и директором Светланой Сивковой вернула к жизни четыре корабля. Бывшие когда-то гордостью российского флота и науки НИС «Витязь», ледокол «Красин», средний рыболовный траулер и подводная лодка сегодня являются украшением музейной набережной.

Большой опыт ММО — единственного в России комплексного морского музея — в сохранении и музеефикации исторических судов сыграл решающую роль в том, что именно ему доверили заботу о плавмаяке «Ирбенский».

В 2016 году Министерство культуры РФ выделило средства на докование судна, что позволило провести ремонтные работы корпуса и его покраску.

Первоначально планировалось ошвартовать «Ирбенский» рядом с филиалом музея в Северной столице — ледоколом «Красин». Но по гидротехническим причинам от этой идеи пришлось отказаться. Не нашлось для плавмаяка места и у других причалов в Санкт-Петербурге, а стоянка в Кронштадте обходилась музею

надобилось «Ирбенскому», чтобы в сопровождении буксира преодолеть 500 морских миль. Самый сложный участок пути пролегал именно в Ирбенском проливе, где в свое время маяк нес службу. Но, как и более 20-ти лет назад, «старичок» выдержал все шторма и непогоду и благополучно прибыл к своему новому причалу.

Яркий цвет и необычная конструкция судна уже сегодня привлекают к нему горожан и туристов. И пусть пока на его палубы нельзя подняться, зато можно при-

Краткая справка

*Год постройки маяка — 1962
Длина судна — 43,4 м
Ширина по миделю — 9,5 м
Осадка с полным грузом — 3,5 м
Водоизмещение — 570 т
Скорость хода — 8,7 узла
Экипаж — 19 человек*

Когда разрабатывался проект № 852, использование плавучих маяков как класса средств навигационного оснащения в ведущих морских державах постепенно завершалось. Поэтому в плавучие маяки «Ирбенский» и «Астраханский приемный» инженеры вложили весь накопленный к тому времени опыт строительства и эксплуатации светящих судов.

Ход плавучего маяка обеспечивал дизельный двигатель германского производства мощностью 375 индикаторных сил, средняя (экономическая) скорость хода составляла 7 узлов.

Вспомогательные дизельные двигатели с электрогенераторами обеспечивали судно электроэнергией на ходу и во время стоянки на позиции.

Отопление судна производилось дизельным парогенератором.

Запас дизельного топлива достигал 90 т, питьевой воды — 46,5 т, что обеспечивало 10-суточную работу главного двигателя, 120 суток работы паро- и электрогенератора и 50-суточную автономность по питьевой воде и провизии (данные приведены из формуляра на плавучий маяк).

Корпус маяка разделен семью водонепроницаемыми переборками. Непотопляемость судна обеспечивалась при затоплении двух смежных отсеков из восьми.

Команда судна составляла 19 человек, размещавшихся в 13 одностанных и двухместных каютах. Одна из кают предназначалась для



слишком дорого. В итоге было принято решение буксировать судно в Калининград.

В проведении сложной операции по перегону судна из Кронштадта в столицу Янтарного края помогли Министерство культуры Российской Федерации и благотворительный фонд «ЛУКОЙЛ». Перед своим последним плаванием «Ирбенский» прошел конвертацию. На судне задраили все люки и иллюминаторы, двери и даже самые маленькие отверстия, через которые внутрь могла бы попасть вода. Только после этого Речной Регистр выдал разрешение на буксировку.

23 июня плавмаяк вышел из Кронштадта. Почти семь дней по-

коснуться к живой легенде — судну, известному каждому моряку, который хоть раз прошел по Балтике.

Впереди у «Ирбенского» новая жизнь. Его музейная служба только начинается. Через некоторое время на его борту появятся экспозиции о маячном деле в России, гостевые каюты начнут принимать первых посетителей, а в кают-компании вновь будут собираться моряки, чтобы пообщаться и вспомнить те годы, когда плавмаяк был ориентиром и указывал правильный путь. И вполне возможно, для калининградцев фраза «встретимся у маяка» станет такой же привычной, как для москвичей «встретимся у метро».



размещения лоцманов, которые, правда, на плавмаеке не присутствовали.

Над центральной частью судна возвышается мачта светового маяка, выполненная в виде полый металлической трубы, внутри которой находится лестница для доступа в фонарное сооружение.

Высота огня над уровнем моря составляла 17,5 м, дальность видимости — 12 морских миль.

Светооптический аппарат для «Ирбенского» был заказан в Швеции на фирме AGA. Свет силой 1700 кандел, исходящий из поясной линзы полуметрового диаметра с фокусным расстоянием 250 мм, удерживается в горизонтальной плоскости с помощью маятниковой системы. Для ее работы почти до киля протянуты тросы, балансирующие линзу во время волнения на море.

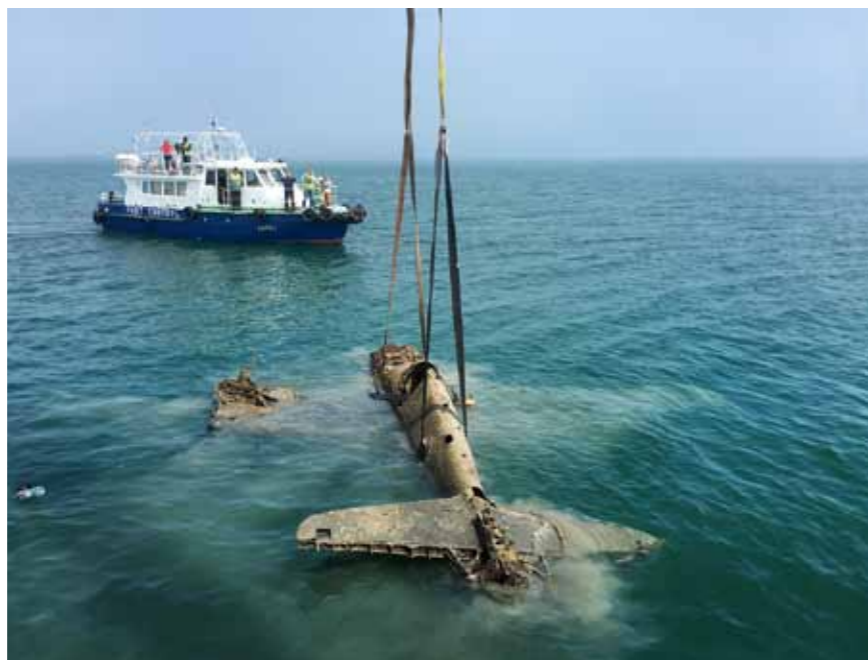
Помимо основного, белого маячного огня, плавучий маяк нес красный огонь, зажигаемый во время движения и при нештатных ситуациях, чтобы не дезориентировать судоводителей, наблюдающих плавмаеку.

Кроме светового маяка плавмаека «Ирбенский» оборудован наутофоном (звукосигнальной установкой) и радиомаяком, включаемыми в условиях тумана.

Американский самолет на дне Керченского пролива

6 мая 2017 г. в Керченском проливе был поднят на поверхность фюзеляж истребителя «Киттихаук». Этого момента поисковики из Тольятти, обнаружившие его на глубине около 9 метров, ждали почти год.

Одномоторный самолет американского производства, поставленный на вооружение советских войск по ленд-лизу, пролежал на дне Керченского пролива более 70 лет. Это место находится в акватории якорной стоянки порта «Кавказ» и его нужно было очистить от крупных предметов на дне. Водолазы предварительно потратили семь дней на то, чтобы размыть ил и песок вокруг самолета, работали по четыре человека в несколько смен.



Кертис Р-40 обнаружила в 6 км от таманского берега поисковая экспедиция «Большой десант — 2017». По словам руководителя отряда Александра Елкина, самолет подбили в ходе Керченско-Эльтигенской операции в 1943 году. «Скорее всего, летчик смог посадить машину на воду и, возможно, выжил», — рассказал поисковик.

Американскими самолетами Кертис Р-40 «Киттихаук» в конце 1943 года были вооружены два истребительных авиаполка ВВС

Черноморского флота. Известно, что один из них не имел потерь в районе Керченского пролива в конце 1943 — начале 1944 года. А вот в 62-м полку числился не вернувшимся с боевого задания из района Керчи 29 ноября 1943 года младший лейтенант 22-летний Авдеенко Владимир Иванович...

К операции по обследованию дна на этой акватории подключились дайверы и поисковики из Москвы, Тулы, Владимира, Сочи, Самары, Тольятти, Харько-



ва, Крыма. Они обратились к мостостроителям с просьбой оказать техническую помощь по подъему найденного самолета.

Поднимали находку с помощью плавучего крана, который был задействован в основных строительно-монтажных работах Крымского моста. К сожалению, сжатые сроки проведения подводной операции не позволили провести полную расчистку фюзеляжа на грунте, в результате чего при подъеме на поверхность в райо-

не хвоста образовалась трещина. Но в будущем, в процессе восстановления реставраторы обещают устранить все дефекты.

Частично уцелела приборная доска, кресло пилота и двигатель, на котором хорошо видна маркировка. Приборы отсутствуют, скорее всего, они выпали при ударе. Отлетела от удара о воду и часть бронестекла. В кабине пилота поисковики обнаружили парашют и аптечку. Но самая интересная находка ожидала их в центральной части фюзеляжа. В нижней части самолета была найдена советская аэрофотокамера 1941 года выпуска.

По окончании экспедиции все находки были переданы на хранение в фонды Черноморского центра подводных исследований, где они пройдут все этапы консервации и реставрации.

Поисковики планируют привести поднятый со дна истребитель в порядок и установить на одной из исторических площадок Керченского полуострова, посвященных подвигу советских военных. Пока же поднятая со дна боевая машина будет храниться в Керченской крепости.



INCREDIBLE COLOR
HIGH DEFINITION DIVE



icon net 4.0
с трансмиттером

Уникальная технология двусторонней связи, разработанная Mares, изменяемая частота измерений и испытанный алгоритм расхода дыхательных смесей Mares позволяют Icon в режиме реального времени держать Вас в курсе ситуации с запасом и расходом газа. Теперь у вас есть возможность выходить на экран карты дайв-сайта во время погружения!



mares
just add
water

mares.ru