



Триумф больших кранов

Подъем норвежского фрегата «Хельге Ингстад»

д.т.н. А.В. Краморенко, к.т.н. В.В. Асминин – НИИ спасания и подводных технологий ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия»

Задачей любых судоподъемных работ является подъем затонувшего объекта в сжатые сроки с минимальными затратами при приемлемом уровне безопасности. Возможность решения такой задачи зависит от многих факторов, основными из которых являются наличие достаточно мощных технических средств для создания необходимых подъемных усилий и умение их подобающим образом применить. Показательным примером доминирования этих факторов является успешный подъем норвежского фрегата «Хельге Ингстад» в конце февраля – начале марта 2019 года.

Развитие средств навигации и совершенствование организации мореплавания, достигшие качественно нового уровня в начале XXI века, на практике оказываются не в состоянии пересилить пресловутый «человеческий фактор» и исключить навигационные происшествия, связанные с посадкой на мель или столкновениями кораблей и судов, заканчивающимися их гибелью. В группе риска находятся как гражданские суда, так и военные корабли, независимо от их национальной принадлежности и времени постройки.

8 ноября 2018 года подтверждением данному тезису стало столкновение фрегата управляемого ракетного оружия ВМС Норвегии «Хельге Ингстад» (Helge Ingstad), номер F 313, с мальтийским танкером «Сола ТС» (Sola TS) водоизмещением 112 000 т, загруженным сырой нефтью и отходившим от терминала в Стуре (Stureterminalen), расположенного на западном побережье Норвегии в районе Эднесета, близ города Берген. Личный состав фрегата, несший ходовую вахту, ошибочно принял огни танкера за огни терминала. Столкновение произошло в 04 ч 01 мин по местному времени в темное время суток, когда фрегат возвращался в базу после масштабного учения сил НАТО под кодовым наименованием «Единый трезубец» (Trident Juncture).

Боевой корабль получил обширные повреждения протяженностью свыше 35 м выше и ниже ватерлинии по правому борту в районе кормовой части надстройки, через которые в его корпус стала поступать вода, заполнившая три водонепроницаемых отсека, включая помещения кормовых генераторов, кладовые, служебные и жилые помещения ниже главной палубы. Фрегат был отбуксирован к берегу. В ходе непродолжительной борьбы за живучесть справиться с поступлением воды не удалось. Фрегат потерял остойчивость и лег на правый бок с креном 45°. Во время аварии пострадали 8 человек. 13 ноября корабль оказался полностью затоплен. Дополнительным негативным фактором стал резкий уклон скального грунта, по которому корабль сполз на глубину так, что из воды выступали только край кормовой надстройки по левому борту и верхняя часть антенного поста радиолокационной станции с установленной на нем мачтой. Крен корабля составлял 20° на правый борт, а дифферент около 20° на нос.

Гибель в мирное время боевого корабля нанесла урон престижу и корабельному составу ВМС



Норвежский фрегат «Хельге Ингстад» типа «Фриульф Нансен»

Норвегии. Было принято решение поднять фрегат в самые короткие сроки. Надежда на его последующее восстановление находилась в обратной зависимости от сроков проведения судоподъемных работ и, с учетом попадания морской воды на все оборудование, включая электрическое и радиоэлектронное, изначально была не велика.

Главной причиной выполнения судоподъемных работ стало устранение угрозы экологической безопасности. Наряду с топливом, разлив которого полностью предотвратить не удалось, в воду попало, как минимум, 10 т авиационного керосина — на борту корабля находился боезапас, включающий ракеты, артиллерийские снаряды и глубинные бомбы.



Надводная часть пробоины, ставшей причиной гибели фрегата «Хельге Ингстад»