



Сергей Аксентьев

Ирбенский КОЛОСС

Мы восхищаемся гигантскими сооружениями древних строителей, но непростительно равнодушны к не менее грандиозным творениям наших современников. А ведь подчас они по смелости замысла, техническому новаторству и эстетическому совершенству превосходят, к примеру, того же легендарного Колосса Родосского.

Основным морским путем из Бал-

тийского моря в Рижский залив еще с ганзейских времен служил северный фарватер Ирбенского пролива, с юга ограниченный низменным материковым берегом, а с севера – каменистой отмелью полуострова Сырве. Неровное дно щедро усыпано «наследством» двух мировых войн – тысячами мин, торпед и затонувших судов с боеприпасами. В самом оживленном месте угрозу судоходства испокон веку соз-

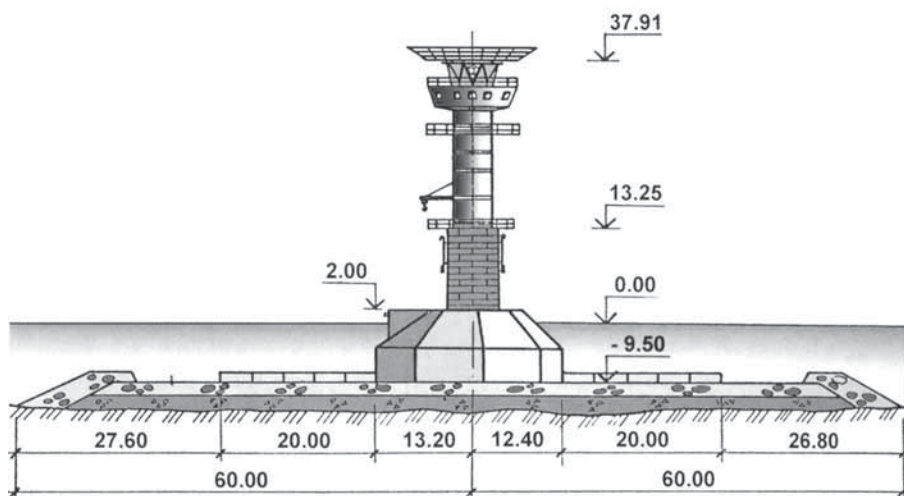
давала мель Михайловская. Ее неоднократно пытались оградить плавучим маяком, но каждый раз убеждались, что это не решает проблемы, поскольку в самый опасный осенне-зимний период судоходства маяк приходилось убирать, чтобы его не раздавили ледовые подвижки. В этом месте нужен был стационарный маяк.

К 1979 году проект такого маяка был готов. Работы по его сооружению начались в 1980 году одновременно на двух строительных площадках, под руководством талантливого инженера-гидростроителя Игоря Олеговича Алексева, ныне доктора технических наук, Президента Корпорации ГТ.

На банке Михайловской выбрали место, произвели топопривязку будущего маяка и в течение двух навигационных сезонов на глубине 12,5 метров отсыпали каменно-щебенчатую постель диаметром 100 и толщиной 3 метра. На слипе Гидроавиационной гавани Таллинского порта в это время отливали бетонный монолит-гигант. Частично готовую 2000-тонную махину по бокам обшили стальными листами и спустили на воду, подсоединив понтон с подвижным бортом, исключавшим при достройке на плаву контакт свежееуложенного бетона с морской водой.

К июню 1984 года работы завершили. Готовое к буксировке сооружение массой 5000 тонн с осадкой более 8 метров представляло пустотелый 9-гранный цилиндроконический массив, в центре которого возвышалась монолитная 14-метровая цокольная часть ствола маячной башни диаметром 7,5 метров. Теперь предстояла буксировка этого монстра морем на расстояние более двухсот миль из Таллинского порта к Михайловской мели.

На перегон отводилось 9 суток и 5 часов при скорости буксировки 3–4 узла, волнении моря до 5 баллов и ветре до 16 м/с. Плавучесть и остойчивость бетонного «колосса» обеспечивали навесные понтоны. Для проведения уникальной операции создали специальный отряд из трех морских буксиров суммарной мощностью до 10 000 лошадиных сил, гидрографического судна, пожарного



катера, нескольких водолазных ботов, 300-тонного плавучего крана и вспомогательных плавсредств.

Буксировка, несмотря на свежую погоду, прошла успешно. Отряд прибыл к месту установки маяка в расчетное время. Там 26 июля 1984 года после тщательной проверки водолазами состояния отсыпки, и ориентировки массива-гиганта относительно центра гидротехнического основания, началось его погружение на каменно-щебенчатую постель. Поставленный на грунт массив заполнили песчано-гравийной смесью и приступили к обкладке всего сооружения 30-тонными монолитами для предохранения всей конструкции от сдвигов.

Рано начавшиеся штормы прервали работы. Для обеспечения навигации в осенне-зимний период и весну 1985 года на закрытой площадке перекрытия установили изотопные генераторы, автоматически действующие дизель-электрические агрегаты и временный светооптический аппарат.

Весной следующего года, убедившись, что монолит и все сооружения в полном порядке, продолжили монтаж. Из Таллина сначала доставили и смонтировали пять железобетонных колец ствола башни общим весом более ста тонн, на которых установили 240-тонный служебно-бытовой отсек в форме перевернутого усеченного конуса и 150-тонное стальное каркасное фонарное сооружение с решетчатой вертолетной площадкой диаметром 12.4 метра. Буксировка крупногабаритов длилась месяц, а монтаж доставленного оборудования занял не более десяти суток.

Впервые в инженерной практике строительства маячных башен в открытом море была произведена уникальная операция: с плавучего крана на высоту до 50 метров поднимали огромные элементы и там монтировали с допусками не более пяти миллиметров. Такое стало возможным благодаря четкой организации работ, высочайшей квалификации монтажников и команды плавучего крана. Одновременно с монтажом крупногабаритов производили укладку к основанию монолитов; облицовывали цокольную часть башни чугунными тубингами на высоту 14 метров для защиты ствола от повреждения льдом и

ударов штормовых волн; вели отделку ствола и внутренних помещений, устанавливали и отлаживали техническое оборудование.

Маяк (высота над морской поверхностью 38 метров) оснастили мощным энергетическим оборудованием (три изотопные установки типа ИЭУ-1, два автоматических дизель-электрических агрегата); новейшим светооптическим аппаратом АСА-500М в открытом фонарном сооружении, радиомаяком и мощным радиолокационным маяком-ответчиком, обеспечивающим круглосуточную работу всего комплекса при любой погоде и любом состоянии атмосферы. 25 декабря 1985 года государственная комиссия с оценкой «отлично» приняла маяк в эксплуатацию, а в «Известиях мореплавателям» появилось сообщение: «В Ирбенском проливе в широте 57°45' N и долготе 21°43' E в северной части мели Михайловская начал действовать маяк Ирбенский. Дальность видимости огня 17 миль, радиомаяка 35 миль, радиолокационного маяка-ответчика 16 миль».

Так в очередной раз талант, помноженный на инженерный расчет, оправданный риск и упорство человека, позволили одержать еще одну важную победу над необузданными силами морской стихии. ✎

Автор выражает благодарность техническому директору НПФ «ГТ-ИНСПЕКТ» (Санкт-Петербург) Миценко Сергею Максимовичу за любезно предоставленные материалы о строительстве Ирбенского маяка.



Старый плавучий Ирбенский маяк