



# «Урал» покинул Кронштадт

Доковый ремонт универсального атомного ледокола «Урал» завершён на 5 дней раньше запланированного срока. 25 октября судно покинуло док имени П. И. Велешинского Кронштадтского морского завода.

«Урал» – третье судно проекта 22220, построенное на Балтийском заводе. Спущен на воду в 2019, в 2022-м на ледоколе был поднят государственный флаг. Мощность судна – 60 МВт (на валах), водоизмещение – 33,54 тыс. тонн.

Ледокол был поставлен в док Кронштадтского морского завода 1 сентября. За 55 дней специалисты завода-изготовителя, согласно гарантийным обязательствам, провели осмотр подводной части корпуса, донно-заборной арматуры и винто-рулевого комплекса, произвели плановые ремонтные работы и окраску подводной части корпуса.

25 октября морзаводцы вывели отремонтированный атомоход (шириной 34 метра) из самого большого кронштадтского сухого дока (в своём створе док им. П. И. Велешинского шире ледокола всего на 3 метра) – сработали слаженно, практически ювелирно. Для них это уже четвёртая доковая операция с участием атомоходов проекта 22220. И скорее всего не последняя. Первое знакомство состоялось в 2021 году с приходом на завод «Арктики» – головного ледокола данной серии.

Из Кронштадта «Урал» направился в Петербург на Балтийский завод. Далее его ждут в Мурманске, откуда судно уйдёт в длительный рабочий рейс – в Арктику.

Атомоходы проекта 22220 предназначены для обслуживания Северного морского пути и считаются самыми мощными судами данного типа в мире. Сейчас на Балтийском заводе ведётся строительство ещё двух ледоколов данного проекта: «Якутии» и «Чукотки». В ближайшие годы эта серия станет основой ледокольного флота России.

Капитан ледокола Иван Курбатов:

## «Для России Северный морской путь – это дорога жизни»

За день до выхода атомного ледокола «Урал» из дока Кронштадтского морского завода, капитан ледокола Иван Александрович Курбатов дал эксклюзивное интервью для читателей «КВ» – о секретах профессии и особенностях работы в Арктике.

– Иван Александрович, как давно Вы работаете на ледокольном флоте? Помните свой первый ледокол?

– Я родом из Новосибирска. Там отучился в Новосибирском командном речном училище им. Дежнёва, поработал на реке. Потом окончил Новосибирскую государственную академию водного транспорта. Думал работать на танкере, а мне сказали: «Посиди месяцок на ледоколе, а потом на танкер пересядешь». Так я попал на атомный ледокол «Россия». В 2007-м, когда пришёл новенький атомоход «50 лет Победы», я пересел на него, и за 14 лет прошёл на нём путь от 4-го помощника до 1-го старпома.

– В чём главная сложность работы на ледоколе?

– Мы, ледокольщики, в порты практически не заходим. У нас работа 4 через 4. Экипажи меняют через 4 месяца... Вот и представьте: 4 месяца без берега. Всё время лёд, холод, а ещё бывает вибрация страшнейшая, если работаем ударами, или когда на заднем ходу лёд колом... График работы специфический: 4 часа работаешь, 8 отдыхаешь. И ещё – ты ограничен во всём. Да, сейчас на ледоколе у нас и бассейн, и сауна, и тренажёрный зал – есть чем заняться. Ребята и фильмы смотрят, и в игры компьютерные играют, и спортом занимаются, и книжки электронные читают в часы отдыха. И всё же тут нужно быть аскетом. Лично мне нравится работать на Севере. Одна вахта на другую никогда не похожа. На мостик идёшь, никогда заранее не знаешь, что впереди. Постоянно просчитываешь, анализируешь, мозг держишь в тонусе.

– Сколько человек работают сейчас на «Урале»?

– 54 человека. Тут два экипажа: один в отпуске, второй работает. Через четыре месяца меняемся. Когда я пришёл на ледокол «50 лет Победы», на борту было 130 человек. Но постепенно экипажи сокращаются. А на современных атомоходах проекта 22220 изначально не требовалось столько людей. Тут много автоматики, поэтому экипаж маленький.

– А женщины есть в экипаже?

– У нас электромеханик – женщина. И оператор женщина – управляет атомным реактором! Но для нас они – такие же члены экипажа. Никакой разницы, пола в море быть не должно. Она либо может, либо не может работать в Арктике.

– Что важно уметь для того, чтобы работать капитаном ледокола?

– Главное: научиться «читать» лёд. Я почти 9 лет штурманом работал, пока не стал старпомом. Все эти 9 лет я стоял на мостике, но не управлял ледоколом. Я изучал лёд, его виды, характеристики. Очень важно заранее видеть обстановку, делать правильные прогнозы и задавать нужную мощность ледоколу.

– С какой скоростью Вы проводите суда во льдах?

– Максимальная скорость ледокола – 23 узла, но с такой скоростью мы не ходим. Пароход бережём. Скорость зависит от времени года, от ледовой обстановки. Как-то раз в лёгких ледовых условиях мы добежали от Мурманска до Певека (это две с лишним тысячи киломе-

тров) за шесть суток. Обычно идём 14 узлов. Если лёд тяжёлый, то 10–12 узлов. А если судно за нами, то выбираем безопасную для судна скорость. Идеальная, коммерческая скорость, которая выгодна всем – 12 узлов.

– Кто выбирает способ проводки судов, их порядок в караване?

– Капитан ледокола. Мне необходимо выставить суда согласно их мощности, учитывая ледовый класс каждого судна. Максимально я водил за собой пять судов. Нужно всем участникам каравана объяснить, кто за кем идёт и какую дистанцию держит. Далее мы выбираем дорогу, давим лёд. Он уходит под корпус, а из-под корпуса – под кромки льдов. Тогда за нами остаётся чистый канал, по которому судам легко идти. Но бывает при сильном боковом ветре лёд встаёт в торосы, идёт сжатие льда и проходимость канала резко ухудшается. Тогда применяем способ буксировки вплотную – берём судно на буксир в свой кормовой вырез. Мне такой способ больше нравится. Он безопаснее и для нас, и для проводимого судна.

– Нас пугают глобальным потеплением. Замечаете ли Вы, что льда в Арктике стало меньше?

– Возможно, ледовая шапка Земли и стала меньше, но, когда идёшь на ледоколе, это не ощущаешь. В тех районах, где мы ходим, бывает, что за лето лёд не успевает растаять. Он просто дрейфует на север и превращается в двухлетний, многолетний лёд. С таким гораздо тяжелее работать. Поэтому у нас постоянно ручное управление. Нам всё время приходит-



Капитан «Урала» Иван Курбатов

ся выбирать дорогу. Нет такого: поставил на «авторулевое» и поехал.

– Считали, сколько судов Вы провели?

– Специально не считал. Знаю, что за зиму этого года только моя смена провела больше 200 судов. До середины 2010-х движение в Арктике не было таким интенсивным. А потом Северный морской путь начал стремительно развиваться. Государство сделало на него ставку и, как оказалось, очень вовремя. Правительством утверждён план развития Севморпути до 2035 года. Навигация там вот-вот станет круглогодичной. Для этого и нужны новые ледоколы проекта 22220 и атомный ледокол «Лидер», который сейчас строится на Дальнем Востоке.

– Как Вы относитесь к проекту бюро «Малахит» по строительству атомного подводного газозова? Ему ледоколы будут не нужны.

– Я думаю, технически это возможно, но насколько практически нужно – не знаю. Многие северные моря мелководные. В Восточно-Сибирском море, например, средняя глубина

20–25 метров. И как такое судно будет обходить толстые льды? Ему придётся делать большой крюк, а значит, будут большие расходы топлива. Проще оставить ледоколы.

– Морская транспортная дорога в Арктике есть только у России? Почему Канада, например, не развивает свой севморпуть?

– Мы на «50 лет Победы» практически доходили до Канады. Лёд там очень жёсткий, многолетний. Там сложнее ходить, чем у нас. Там даже промеры не везде есть – это не освоенная территория. У Канады там нет портов и ледоколов тоже нет. А главное – зачем им это? У нас вся страна выходит на Север. Сейчас порты восстанавливаются, модернизируются. В них вкладываются колоссальные ресурсы. И движение по Севморпути идёт с каждым годом всё интенсивнее. Приятно посмотреть. Для России Северный морской путь – это дорога жизни. Стране очень нужна эта дорога, и желательно, чтобы она была круглогодичной.

Материалы полосы подготовили Серафима Белевич и Глеб Чубинский