

**КОСТРИЧЕНКО В.В.
АЙЗЕНБЕРГ Б.А.**

**ВМФ СССР И РОССИИ
АВАРИИ И КАТАСТРОФЫ
ЧАСТЬ II
(БОЕВЫЕ НАДВОДНЫЕ КОРАБЛИ И КАТЕРА)**

**Приложение к Военно-Морскому Историческому Обозр
специальный выпуск №2**

**г. ХАРЬКОВ
1998**

СОДЕРЖАНИЕ

Навал БПК "Разящий" на БПК "Бодрый" 19 марта 1975 года (БФ).....	3
Навал БПК "Кронштадт" на БПК "Смышленный" 16 июня 1975 года. (СФ).....	3
Опасное маневрирование БПК "Николаев" 26 июня 1975 года	4
Касание грунта винтами торпедного катера "ТКАБ-127" 24 июля 1975 года.(ЧФ).....	5
Навал малого противолодочного корабля "МПК-43" на подводную лодку "С-65" 14 августа 1975 года.....	5
Навал эскадренного миноносца "Озаренный" на военный танкер "Золотой Рог" 7 сентября 1975 года.....	6
Опасное маневрирование БПК "Деятельный" и ВТК "Мезень" (ЧФ) 24 октября 1975 года.....	7
Касание грунта сторожевым кораблем "Иркутский комсомолец"(ТФ) в 1975 году.....	7
Столкновение сторожевого корабля "СКР-92"(ТФ) с рыболовным траулером "Поэт" в 1975 году.....	8
Столкновение морского тральщика "МТ-56" с теплоходом Иван Тургенев" (ММФ СССР) в 1975 году.....	9
Посадка на мель среднего десантного корабля "СДК-110" 16 марта 1976 года.....	9
Столкновение сторожевых кораблей "Гнища" и "Ворон" 6 апреля 1976 года.....	10
Два навигационных происшествия со сторожевым кораблем "СКР-32" (БФ) осенью 1976 года.....	10
Навал большого противолодочного корабля "Смельй" на торпедолов "ГЛ-1005" 22 февраля 1977 года (ЧФ).....	11
Столкновение малого противолодочного корабля "МПК-97" (БФ) со шведским танкером "Руно" 13 марта 1977 года.....	И
Навал ракетного эскадренного миноносца "Сознательный" на бочку в проливе Босфор 2 июня 1977 года.....	12
Посадка на мель ракетного катера "Р-97" (ЧФ) 26 июня 1977 года.....	13
Посадка на камни среднего десантного корабля "СДК-84" 4 августа 1977 года.....	13
Посадка на мель базового тральщика "БТ-251" (ЧФ) 13 декабря 1977 года.	14
Посадка на мель сторожевого корабля "Архангельский комсомолец" 18 декабря 1977 года.....	15
Касание грунта базовым тральщиком "БТ-176" (ЧФ) 15 марта 1978 года.....	16
Столкновение "МПК-40" с пограничным сторожевым кораблем "Сапфир" 27 ноября 1978 года.....	16
Касание грунта сторожевым кораблем "Сторожевой" 24 апреля 1978 года.....	17
Снос на береговую отмель сторожевого корабля "СКР-53" (ЧФ) 3 февраля 1979 года.....	18
Касание грунта малым ракетным кораблем "МРК-5"(БФ) 31 августа 1979 года.....	19
Навал эскадренного миноносца "Благородный" на гидрографическое судно "Память Меркурия" 21 марта 1980 года.....	20
Посадка на мель сторожевого корабля "СКР-50" (ТФ) 10 апреля 1980 года.....	20
Столкновение сторожевого корабля "СКР-90"(БФ) с минным заградителем "Фюн"(Дания) 18 апреля 1980 года. .	21
Посадка на мель противолодочного крейсера "Москва" 4 июня 1980 года.....	22
Касание грунта ракетным катером "Р-87" 8 июля 1980 года.....	22
Касание грунта базовым тральщиком "БТ-336" (БФ) 7 сентября 1980 года.....	23
Посадка на мель базового тральщика "БЕ-132"(ТФ) 5 ноября 1980 года.....	24
Столкновение ракетного крейсера "Вице-адмирал Дрозд" с атомной подводной лодкой "К-508" в 1980 году. (СФ). .	25
Опасное маневрирование сторожевого корабля "Куница" в марте 1981 года.....	26
Касание грунта эскадренным миноносцем "Сведущий" 10 апреля 1981 года.	26
Столкновение среднего десантного корабля "СДК-102" с большим противолодочным кораблем "Красный Крым" 15 апреля 1981 года.....	27
Выход на берег десантного катера "ДКА-592" 24 апреля 1981 года.....	28
Столкновение большого противолодочного корабля "Адмирал Исаков" (СФ) с эскадренным миноносцем УРО "Глазго" (ВМС Великобритании) 27 мая 1981 года.....	28
Касание грунта малым противолодочным кораблем "Комсомолец Грузии" 28 мая 1981 года.....	29
Касание грунта базовым тральщиком "БТ-176"(ЧФ) 3 июля 1981 года.....	30
Касание грунта большим противолодочным кораблем "Маршал Тимошенко" (СФ) 24 августа 1981 года.....	30
Касание грунта сторожевым кораблем "Ревностный"(БФ) 4 октября 1981 года.....	31
Снос на берег базового тральщика "БТ-83" 9 января 1982 года.....	32
Навал БПК "Комсомолец Украины" (ЧФ) на веху стенда КИМЭС 1 марта 1982 года.....	32
Навал БПК "Красный Крым" на БПК "Азов" 24 марта 1982 года.....	33
Касание грунта малым противолодочным кораблем "МПК-155" (ТФ) 25 апреля 1982 года.....	33
Навал БПК "Решительный" на причал 2 июня 1982 года.....	34
Касание подводного препятствия малым ракетным кораблем "Комсомолец Мордовии" 11 июня 1982 года (ЧФ)...	34
Касание подводного препятствия ракетным катером "Р-141" (Лен. ВМБ) 1 июля 1982 года.....	35
Нарушение территориальных вод Швеции "ПМК-27" (БФ) 10 августа 1982 года.....	36

Столкновение большого десантного корабля "БДК-181" и среднего десантного корабля "СДК-172" 1! августа 1982 года.....	36
Навал сторожевого корабля "СКР-110" на портовый буксир "Вайгач" 13 августа 1982 года.....	37
Навал малого противолодочного корабля "МПК-6" на траулер "Альциона" 13 января 1983 года.....	38
Посадка на мель базового тральщика "БТ-260" (БФ) 3 февраля 1983 года.....	39
Касание грунта малым противолодочным кораблем "МПК-108" (БФ) 6 марта 1983 года.....	39
Гибель ракетного катера "Р-82" (СФ) 23 марта 1983 года.....	40
Нарушение установленного режима плавания морским тральщиком "Комсомолец Белоруссии" и танкером "Олекма" 22 апреля 1983 года.....	41
Столкновение эскадренного миноносца "Отличный" (БФ) с шаландой "Невская-2" 1 мая 1983 года.....	41
Посадка на мель ракетного катера "Р-42" (ТФ) 19 мая 1983 года.....	42
Столкновение малого десантного корабля на воздушной подушке "МДК-88" с бруствером прохода 1 июня 1983 года.....	43
Навал большого десантного корабля (БДК) "Николай Фильченков" на "БДК-104" июня 1983 года.....	43
Потеря места плавучей базой подводных лодок "Иван Вахрамеев" (ТФ) 9 июня 1983 года.....	44
Навал БДК "Крымский комсомолец" 44 на поисково-спасательный корабль (ПСК) "Тамань" 3 июля 1983 года.....	44
Нарушение правил плавания вблизи территориальных вод Норвегии малым ракетным кораблем "Волна"(СФ) 29 августа 1983 года.....	45
Столкновение сторожевого корабля "Разящий" (ТФ) с эскадренным миноносцем "Файф" (ВМС США) 17 ноября 1983 года.....	46
Касание грунта миноносцем "Находчивый" 16 марта 1894 года.....	47
Касание грунта сторожевым кораблем "СКР-90" (БФ) 3 апреля 1984 года.....	48
Касание грунта эскадренным миноносцем "Современный" 1 марта 1985 года.....	48
Касание грунта малым ракетным кораблем "Туча" (СФ) 14 марта 1985 года.....	49
Посадка на мель малого противолодочного корабля "МПК-161" (БФ) 2 апреля 1985 года.....	50
Посадка на мель базового тральщика "БТ-728" (ЧФ) 4 апреля 1985 года.....	50
Навал среднего десантного корабля "СДК-4" на плавирчал 16 апреля 1985 года.....	51
Столкновение сторожевого корабля "СКР-86" с морским тральщиком "Связист" (БФ) 17 апреля 1985 года.....	51
Навал пограничного катера "ПСКА-476" на подводную лодку "С-296" 30 апреля 1985 года.....	52
Навал сторожевого корабля "Безукоризненный" на ПСКР "Дзержинский" 16 июля 1985 года.....	53
Навал сторожевого корабля "СКР-48" на танкер "Давид Бакрадзе" 1 августа 1985 года.....	54
Касание грунта морским тральщиком "Дизелист" (ЧФ) 1 октября 1985 года.....	54
Посадка на мель плавучей базы подводных лодок "Магаданский комсомолец" (ТФ) 24 ноября 1985 года.....	55
Столкновение корабля комплексного снабжения "Березина" с теплоходом "Капитан Сорока" (ЧМП ММФ СССР) 14 мая 1986 года.....	56
Касание грунта артиллерийским катером "АКА-312" 11 июля 1986 года.....	56
Столкновение больших противолодочных кораблей "Николаев" и "Строгий" (ТФ) 16 июля 1986 года.....	57
Навал малого противолодочного корабля "МПК-108" на судно физических полей "СФП-511" (ЧФ) 14 августа 1986 года.....	58
Выбрасывание на береговую отмель сторожевого корабля "СКР-40" (ЧФ) 27 декабря 1986 года.....	59
Навал на причал большого противолодочного корабля "Адмирал Нахимов" (СФ) 22 апреля 1987 года.....	60
Столкновение малого противолодочного корабля "МПК-41" с пограничным сторожевым кораблем "ПСКР-803" (ТФ) 8 сентября 1988 года.....	60
Столкновение сторожевого корабля "СКР-86" (БФ) с траулером "КИ-8067" 8 декабря 1988 года.....	61
Столкновение пограничного сторожевого катера "П-514" с транспортным судном типа "Волго-Балт" в 1988 году.....	62
Касание грунта ракетным катером "Р-334" (БФ) 28 ноября 1989 года.....	62
Касание грунта артиллерийским катером "АКА-312" 13 декабря 1989 года.....	63
Столкновение БПК "Маршал Ворошилов" с транспортным рефрижератором "Горец" в ночь с 19 на 20 ноября 1990 года.....	64
Навал большого противолодочного корабля "Керчь" на причал 1 марта 1993 года.....	64
Опасное маневрирование малого ракетного корабля "Шпиль" при буксировке 2 марта 1995 года.....	64

СТОЛКНОВЕНИЕ СТОРОЖЕВЫХ КОРАБЛЕЙ "КУНИЦА" И "ВОРОН" 6 АПРЕЛЯ 1976 ГОДА

Основные данные сторожевого корабля (проект "50", "Рига" класс)

Водоизмещение: 1415 т

Главные размерения: длина - 91,5 м
 ширина - 10,2 м
 осадка - 3,3 м

Вооружение: 3x1 - 100 мм ун.ор.
 2x2 - 37 мм зен.авт.
 1x3 - 533 мм ТА
 2x16 ствольных РБУ, 20 гл.бомб, 18 мин.

Скорость: 29 узлов

Экипаж: 168 человек.

Четыре сторожевых корабля проекта "50" из состава 181-го дивизиона Потийской военно-морской базы проводили учение в море с подводной лодкой. После окончания учения сторожевики находились с застопоренными машинами в девяти кабельтовых друг от друга. Командующий бригадой охраны водного района находился на борту СКР "Ворон". В 4 часа 40 минут комбриг приказал сторожевому кораблю "Куница" следовать на линию дозора, а СКР "Ворон" - на рейд Поти. Через 5 минут СКР "Ворон" начал движение со скоростью 14 узлов и его командир, запутавшись в простой обстановке, дважды безрасчетно изменял курс влево-вправо, пытаясь пройти по корме "Куницы" в дистанции 1-1,5 кабельтова. Комбриг и его штаб безучастно наблюдали за опасным маневрированием и не пресекли неправильных действий командира "Ворона". Сторожевой корабль "Куница" начал движение в 4 часа 52 минуты циркуляцией вправо, также дав ход в 14 узлов. Не закончив маневр, командир СКР спустился в ходовую рубку. Вахтенный офицер "Куницы" растерялся и, видя опасное сближение сторожевиков доложил об этом командиру с опозданием. Командир "Куницы" выскочил на ходовой мостик и дал обоими машинами полный ход назад. Одновременно и на "Вороне" переложили руль вправо и дали полный ход вперед. Но меры по предотвращению столкновения запоздали и в 4 часа 56 минут "Куница", имея непогашенную инерцию переднего хода, нанесла скользящий удар в корму "Ворона" по левому борту. Повреждения от столкновения были незначительные.

Гидрометеорологическая обстановка на момент столкновения:

Видимость - ночная, полная.

Волнение моря - 2 балла.

Сила ветра (120°) - 7 м/сек.

ДВА НАВИГАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯ СО СТОРОЖЕВЫМ КОРАБЛЕМ "СКР-32" (БФ) ОСЕНЬЮ 1976 ГОДА

Основные данные сторожевого корабля "СКР-32" соответствуют ТТХ проекта "35".

1. Во время очередного сбор-похода сторожевой корабль "СКР-20" получил приказание оказать помощь "поврежденному" сторожевому кораблю "СКР-32". Командир "двадцатки" запросил комбрига по радио с целью уточнить задачу учения: "Условно или фактически?" Ответ комбрига последовал немедленно: "Фактически!". В условиях 3-х балльного шторма "СКР-20" начал маневр подхода к правому борту "СКР-32" с кормовых курсовых углов. В момент швартовки лагом, начали крушить друг друга. С мачт были сбиты антенны УКВ-связи, а ударами корпусов - смяты леерные стойки от шкафута до волнореза. С трудом расцепившиеся корабли вернулись в базу для ремонта. •

2. Сторожевой корабль "СКР-32" стоял и дозоре на *внешнем* рейде Балтийска. СКР "Бдительный" (проект "1135") получил приказ выйти в море и, маневрируя на малом ходу, навалил на правый борт дозорного сторожевика, смяв ему кормовую оконечность по правому борту. "Бдительный!!!" получил две сквозных пробоины в носовой оконечности и смял форштевень.

**НАВАЛ БОЛЬШОГО ПРОТИВОЛОДОЧНОГО КОРАБЛЯ "СМЕЛЫЙ"
НА ТОРПЕДОЛОВ "ТЛ-1005" 22 ФЕВРАЛЯ 1977 ГОДА (ЧФ)**

Основные данные большого противолодочного корабля "Смелый" (проект "61 МП", "Кашин мод." класс)

Водоизмещение полное: 4934 т.
Главные размерения: длина - 146,2 м
 ширина - 15,8 м
 осадка - 4,84 м
Вооружение: 4 х 1 - пусковых установки крылатых ракет "П-15М"
 2 х 2 - ЗУР "Волна-П"
 2 х 2 - 76,2 мм ун.ор
 4 х 6 - 30 мм автомата и 2 х 1 - 45 мм салютных пушки
 1 х 5 - 533 мм ТА
 2 х 12 ствольных РБУ.
Скорость: 32 узла
Экипаж: 341 человек

Основные данные торпедолова "ТЛ-1005" (проект "1388", "Шелонь" класс")

Водоизмещение: 270 т.
Главные размерения: длина - 46 м
 ширина - 6 м
 осадка - 2 м
Вооружение отсутствует.
Скорость: 30 узлов
Экипаж: 20 человек.

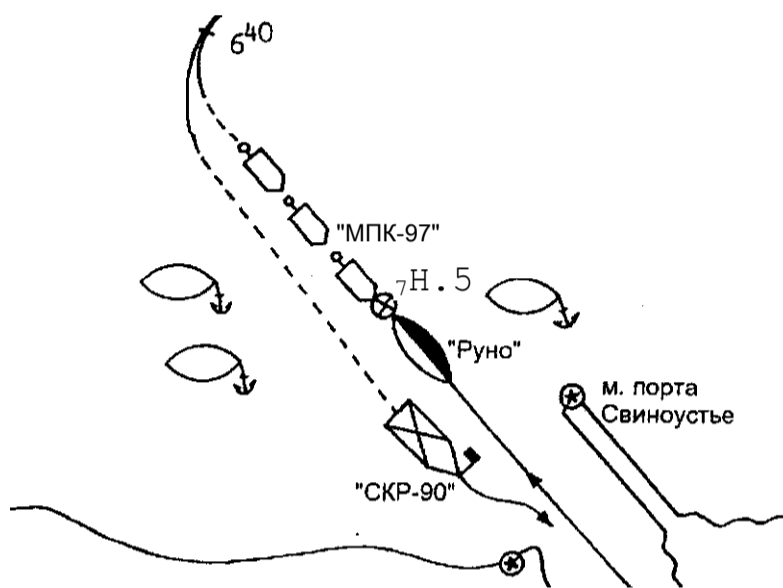
Авария произошла ночью 22 февраля 1977 года на акватории Севастопольской бухты. Торпедолов "ТЛ-1005" следовал по Южной бухте на выход из базы для участия в противолодочных учениях. Командир торпедолова не организовал надлежащего наблюдения, а вахтенный сигнальщик не знал расположения сигнальных постов на берегу. В 00 часов 55 минут командир БПК "Смелый" (бортовой номер "171") визуально обнаружил торпедолов, выходящий из-за Павловского мыса, но не принял решительных мер к остановке опасно маневрирующего торпедолова. Он ограничился лишь вызовом торпедолова сигнальным прожектором левого борта, который был принят неопытным сигнальщиком "ТЛ-1005" за вызов с берегового поста. Сигнальщик подтвердил получение вызова, но никому о нем не доложил. Корабли быстро сблизились и в 00 часов 57 минут командир БПК вынужден был дать запоздалую команду "Обе машины аварийный назад!" Менее, чем через минуту "Смелый" произвел навал на сред-

**СТОЛКНОВЕНИЕ МАЛОГО ПРОТИВОЛОДОЧНОГО КОРАБЛЯ
"МПК-97" (БФ) СО ШВЕДСКИМ ТАНКЕРОМ "РУНО"
13 МАРТА 1977 ГОДА**

Основные данные "МПК-97" (проект "204", "Поти" класс):

Водоизмещение: 439 т/ 552 т
Главные размерения: длина - 57,6 м
 ширина - 8,13 м
 осадка - 3,17 м
Вооружение: 1 х 2 - 57 мм ун.ор.
 4 х 1 400 мм ТА ПЛЮ
 2 х 12 ств. РБУ-6000.
Скорость: 36 узлов.
Экипаж - 56 чел, в т.ч. 4 офицера.

Корабельная противолодочная ударная группа в составе четырех единиц возвращалась с учения в порт Свиноустье к месту постоянной дислокации. Головным следовал сторожевой корабль "СКР-90" (проект "159") и за ним в кильватер - "МПК-97". На кораблях была установлена "боевая готовность №1" и обстановка по курсу и на рейде выдавалась береговым постом. Видимость в тумане не превышала 2-х кабельтовых, волнение на море - 1 балл, скорость ветра (40°) - 8 м/сек. На КПУ Г была выдана с берега информация о следовании по левой стороне фарватера на выход из порта шведского танкера "Руно". Сторожевик наблюдал цель на экране радара и, согласно информации берегового БИП, отвернул вправо от танкера для безопасного расхождения. Расхождение кораблей произошло в 7 часов 6 минут. Следовавший вторым в колонне, "МПК-97" утратил понимание обстановки, так как командир не организовал работу ГКП-БИП и подменил анализ обстановки личным наблюдением за экраном радиолокатора. В результате ряда безграмотных и неправильных действий, командир "МПК-97" считал, что танкер "Руно" отвернул вправо после расхождения с головным кораблем, для выхода на свою сторону фарватера. В итоге: шведский танкер был обнаружен визуально прямо по носу (в 50 метрах) и избежать столкновения не удалось. В итоге на "МПК-97" разбит и деформирован форштевень, а у танкера разорвана обшивка корпуса в носовой части.



НАВАЛ РАКЕТНОГО ЭСКАДРЕННОГО МИНОНОСЦА "СОЗНАТЕЛЬНЫЙ" НА БОЧКУ В ПРОЛИВЕ БОСФОР 2 ИЮНЯ 1977 ГОДА

Основные данные ракетного корабля проекта "56А", (ЭМ "Котлин" класс):

Водоизмещение: 3623 т.

Главные размерения:

длина - 126,1 м

ширина - 12,8 м

осадка - 5,69 м

Вооружение:

1 x 2 - ЗУР "Волна - М".

1 x 2 - 130 мм ун.ор.

1 x 4 - 45 мм зен.авт.

4 x 2 - 30 мм зен.авт.

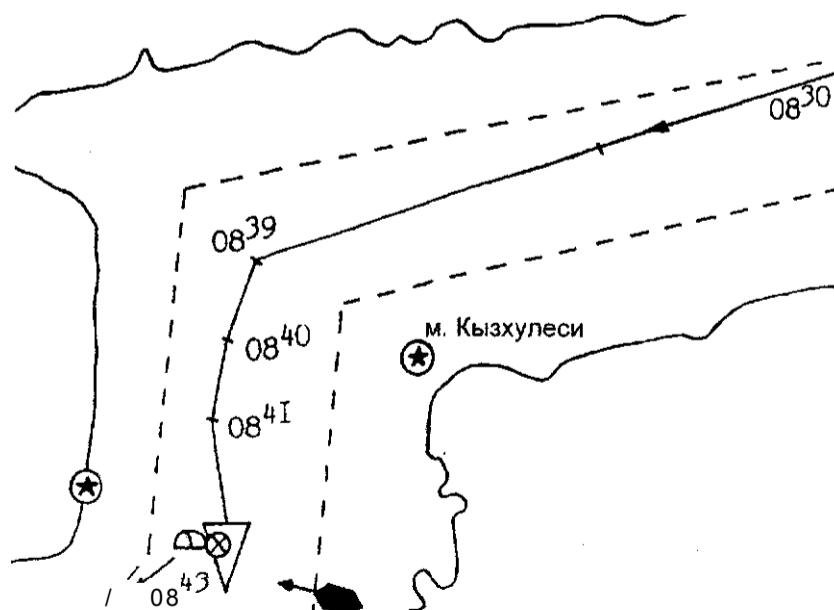
1 x 5 - 533 мм ТА

2 x 12 ствольных РБУ.

Скорость: 35 узлов

Экипаж: 310 человек

Корабль следовал проливом Босфор в составе отряда из трех кораблей, направляющихся на бо-



евую службу в Средиземное море. В 08 часов 30 минут командир "Сознательного" был предупрежден флагманом о наличии притопленной бочки на фарватере. При повороте эсминца на курс 178° в 08 часов 39 минут был визуально обнаружен турецкий баркас с красным флагом на штоке и через две минуты - притопленная бочка желтого цвета, а левее двигался паром с пассажирами. В 08 часов 41 минуту командир эсминца дал команду "Малый ход назад!" и через минуту застопорил машины, переложив руль право на борт. В 08 часов 43 минуты "Сознательный" получил три последовательных удара в кормовой части корпуса по правому борту. В результате навала на бочку были погнуты две лопасти правого винта.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ РАКЕТНОГО КАТЕРА "Р-97" (ЧФ) 26 ИЮНЯ 1977 ГОДА

Основные данные РКAB "Р-97" (проект "205" - "Цунами", "Оса-1" класс):

Водоизмещение: 221 т полное.

Главные размерения: длина - 38,6 м
 ширина - 7,6 м

 осадка - 1,18 м (Н), 3,01 м (К)

Вооружение: 4 х 1 - ПУ ракет "П-15" "Термит" в ангарах.
 2 х 2 - 30 мм зен.авт.

Скорость: 36,4 узла (фактически)

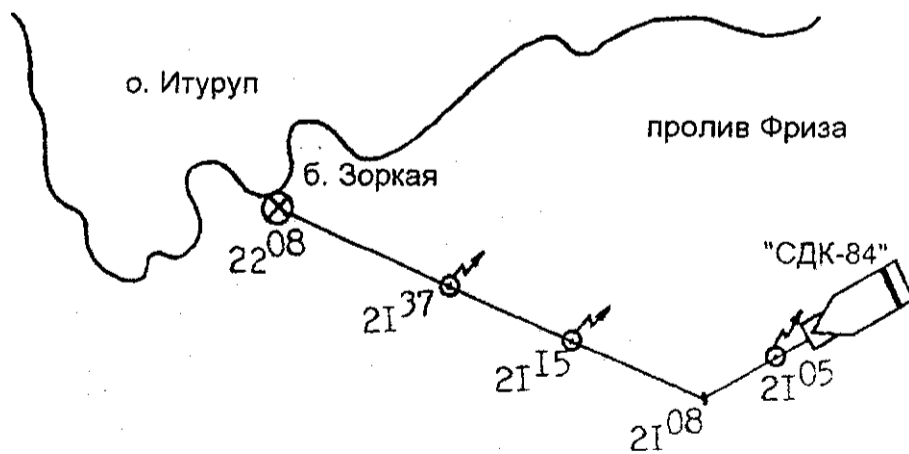
Экипаж: 25 человек.

Командир катера получил приказ самостоятельно выйти из порта Керчь, встретиться с буксирами и затем следовать на буксире в Севастополь к постоянному месту базирования. В районе маневрирования - штиль, видимость достигла 10 миль, а сила ветра (80°) - до 1 м/сек. Командир катера вступил в должность всего около месяца назад и проверка готовности катера к переходу должна была быть проведена штабом дивизиона. Проверка прошла формально, обстановки на переход командир катера не имел, прокладку ввели на карте масштаба 1:200000, не был изучен режим и маршрут плавания, предварительная прокладка сделана небрежно.

ПОСАДКА НА КАМНИ СРЕДНЕГО ДЕСАНТНОГО КОРАБЛЯ "СДК-84" 4 АВГУСТА 1977 ГОДА

Основные данные "СДК-84" соответствуют ТТХ проекта "771", "Полночный-А" класс.

Средний десантный корабль "СДК-84" следовал во Владивосток из бухты Броутон маршрутом севернее Курильских островов. В 17 часов 01 минуту командир СДК самостоятельно изменил курс корабля и решил зайти в бухту Зоркая острова Итуруп с браконьерской целью. Об изменении маршрута он на КП флота не донес, а с целью скрыть факт отклонения от маршрута донес в 18 часов 30 минут ложное место корабля. Он исходил из расчета движения с десяти-узловой скоростью согласно плана, а фактически "СДК-84" шел в густом тумане со скоростью 14 узлов. Волнение моря не превышало 2



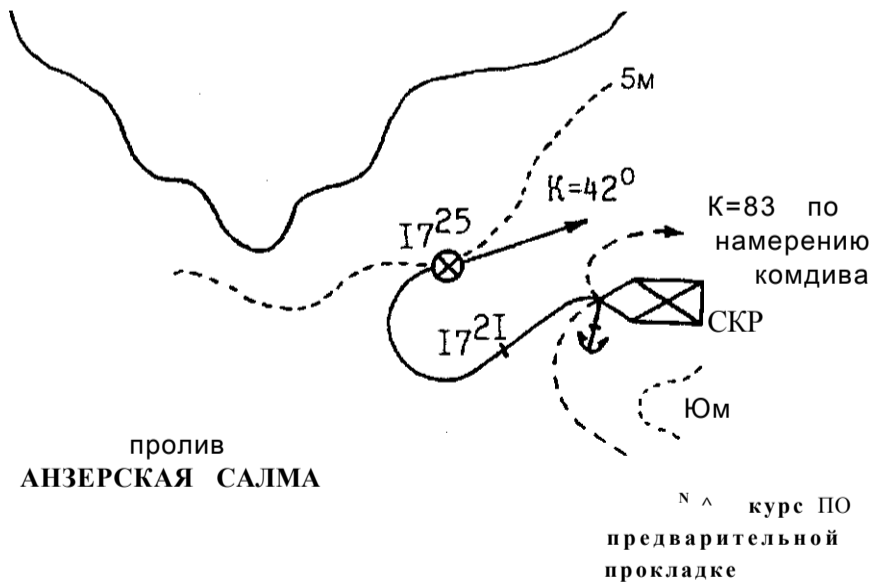
220 8". Для более плотной посадки корабля на грунт - иритолили румпельное отделение и тралыто кладовую. 15 декабря в бухту прибыл плавкран "Витязь". К этому времени водолазам удалось занести под днище в районах 22 и 69 шп. В качестве иглы удачно использовали штыревую антенну от станции "Пролив", а для протаскивания стропов применили плавающие танки и БТР. К 18 часам 30 минутам носовой подъемный строп был заведен и взят на 500-тонный гак "Витязя", причем пришлось демонтировать мешающую мачту тральщика. К 23 часам 40 минутам завели и взяли на 200-тонный гак кормовой строп. К 00 часов 45 минутам 17 декабря под корпусом тральщика водолазы протаскил! иглу на 51 шп. и в 6 часов 30 минут третий строи на второй 500-тонный гак. Для прочности под стропы были подложены стальные листы. В 14 часов 30 минут "БТ-251" был снят с камней, на гаках плавкрана переведен в Северную бухту и к 20 часам поставлен в док. Общая продолжительность спасательных работ-102 часа (круглосуточно).

В заключение следует отметить, что судьба оказалась неблагоприятна к базовому тральщику "БТ-251" и в 16 часов 23 минуты 19 августа 1989 года он затонул на рейде Очамчирп в результате серим взрывов.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ СТОРОЖЕВОГО КОРАБЛЯ "АРХАНГЕЛЬСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ" 18 ДЕКАБРЯ 1977 ГОДА

Основные данные сторожевого корабля "Архангельский комсомолец" (до 25 октября 1968 г. - "СКР-76") соответствуют ТТХ проекта "50" ("Рига" класс);

Сторожевик находился в точке якорной стоянки в проливе Анзерская Салма. Видимость составляла около 70 кабельтовых, волнение моря - 2 балла, скорость ветра (265°) - 6 м/сек. В 15 часов 45 минут получен приказ о подготовке к выходу и начата экстренная подготовка к походу. Командир корабля совместно со штурманом наметил маневр поворота влево вокруг отмели "Стамик Капельский", но не доложил своего решения командиру дивизиона, находившемуся на борту СКРа. В 17 часов 18 минут "Архангельский комсомолец" снялся с якоря и начал циркуляции влево. Правая машина корабля работала в режиме "малый ход вперед", а руль положен влево, 15°. На ту беду, через три минуты на мостик поднялось начальство. Комдив безрассчетно и необдуманно отменил решение командира и штурманам решил пройти между отмелью и берегом. Он грубо и без всякой необходимости вмешался в управление кораблем и приказал положить руль "право на борт!". Затем, самодур дал пренебрежительное указание командиру корабля: "смотреть!", а штурману: "определяться!" и убыл в радиорубку. Командир корабля, не имея точного понятия о месте своего корабля, остался в штурманской рубке и безопасность маневра по карте не проконтролировал, находясь в угнетенном и униженном состоянии. Штурман в это время стоял у экрана радиолокатора и информации об изменении стороны поворота не получил. Опасность приближения сторожевого корабля к берегу реально оценивал только вахтенный офицер, который докладывал об этом командиру. Лишь в 17 часов 25 минут командир наконец осознал резкое уменьшение глубины до 10 метров и выбежал на мостик. Он приказал застопорить ход и тут же дал команду: "полный ход назад.". Но сторожевик, следовавший курсом 42°, на инерции переднего хода около 9 узлов - выскопчл на береговую отмель и повредил часть обшивки динца.



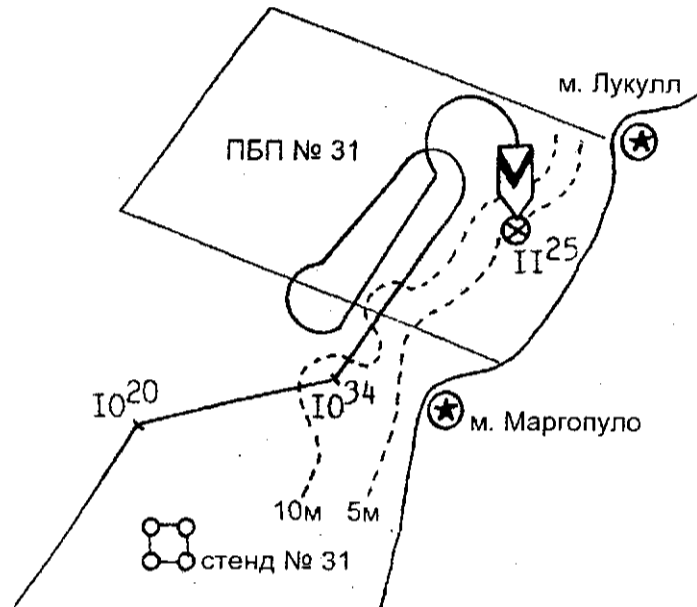
КАСАНИЕ ГРУНТА БАЗОВЫМ ТРАЛЬЩИКОМ "БТ-176" (ЧФ) 15 МАРТА 1978 ГОДА

Основные данные "БТ-176" - проект "257Д", "Ваня" класс (в 80х годах-тральщик переоборудован по проекту "1253В" в качестве корабля водителя телеуправляемых тральщиков):

Водоизмещение: 244 т / 270 т
Главные размерения: длина - 40,5 м
 ширина - 7,7 м
 осадка - 2,2 м
Вооружение: 1х2 - 25 мм зен.авт.
Скорость: 15 узлов
Экипаж: 30 человек.

Командир дивизиона тральщиков получил 13 марта 1978 г. В письменном виде приказание провести поиск мин на "стенде № 31" (размагничивания контроля электрических полей корабля) Он поверхностно ознакомился с задачей и не уяснил ее до конца. Тем не менее, он на следующий день доложил комбригу ОВ Ра (охраны водного района) свое решение на поиск мин в "ИБП № 31", перепутав его со "стендом № 31". Командир бригады и его штаб также не обнаружили этой грубой ошибки. В результате - командир базового тральщика "БТ-176" получил устное приказание провести 15 марта с 10.00

до 14.00 поиск мин в полигоне боевой подготовки № 31. В качестве мер безопасности указано не заходить по маневрированию за пятиметровую изобату. К 10 часам 30 минутам тральщик прибыл в район мелководного полигона. Видимость на море составляла около 60 кабельтовых, волнение моря - 2 балла, скорость ветра (200°) - 8 м/сек. Командир тральщика не удосужился изучить по лоциям и пособиям навигационные особенности района мыса Лукулл и начал поиск мин гидроакустикой. Корабль следовал шестизуловой скоростью и в 11 часов 25 минут (на курсе 183°) ударился о каменистую гряду обтекателем ГАС, полностью разбив его о камни. Отработав машинами "полный назад", корабль сумел сползти с гряды и самостоятельно убыл из мелководного района.



СТОЛКНОВЕНИЕ "МПК-40" С ПОГРАНИЧНЫМ СТОРОЖЕВЫМ КОРАБЛЕМ "САФИР" 27 НОЯБРЯ 1978 ГОДА

Основные данные "МПК-40" соответствуют ТТХ проекта "1124М" ("Гриша-3" класс).

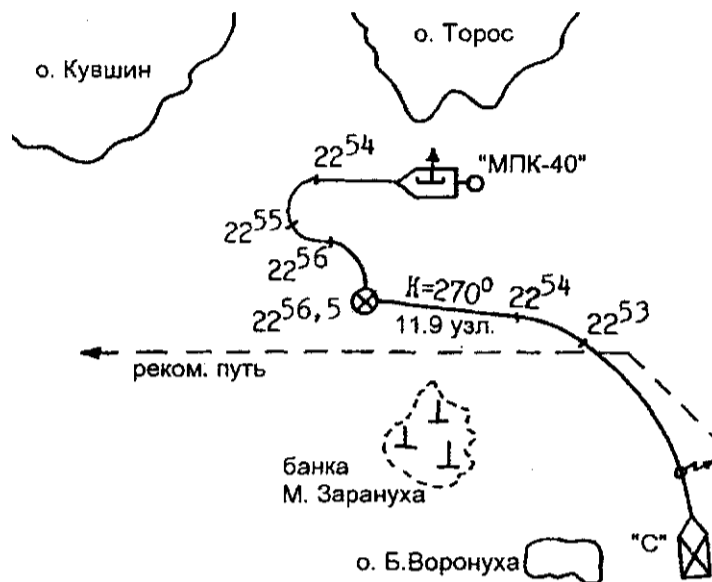
Основные данные ПСКР "Сафир" (проект "1124П", "Гриша-2" класс):

Водоизмещение: 950 т / 1050 т.
Главные размерения: длина - 71,2 м
 ширина - 10,2 м
 осадка - 3,72 м
Вооружение: 2х2 - 57 мм зен.автом.ор.
 2х2 - 533 мм ТА
 2х12 ств.РБУ-6000.

Скорость: 32 узла.
Экипаж: 70 человек.

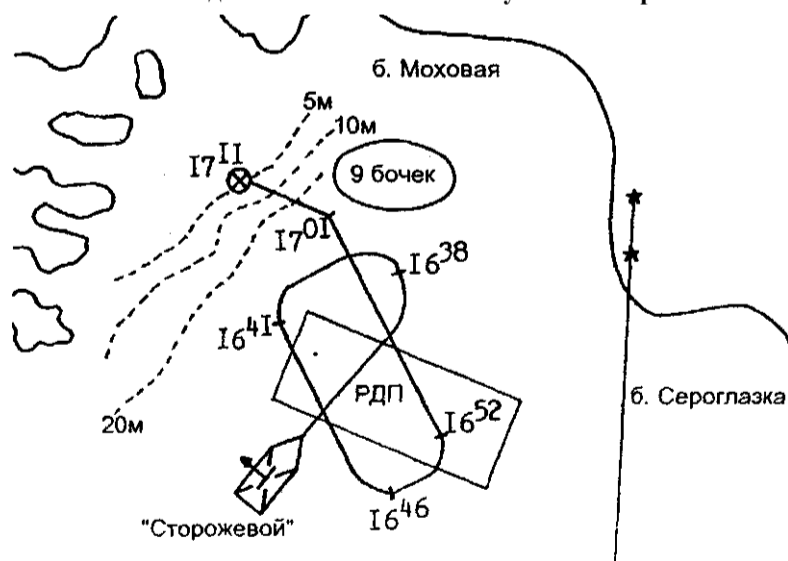
Малый противолодочный корабль "МПК-40" стоял в дозоре на якоре южнее острова Торос. Море парило, видимость не превышала 5 кабельтовых, периодически ухудшаясь до нуля. Скорость ветра (200°) до 5 м/сек. Перед съемкой с якоря командир МПК оценил обстановку по экрану радиолокатора в диапазоне 2,5 мили, но целей не обнаружил и переключения РЛС на больший диапазон шкал не сделал.

А в это время по акватории Кольского залива на двадцатидвухузловом ходу в условиях ограниченной видимости мчался ПСКР "Сапфир". В нарушение установленного режима плавания и не по рекомендованному курсу, он следовал в район острова Кувшин, срезая угол рекомендуемого пути (курсом 330°). Радиолокатор на сторожевике был включен, но радиолокационная прокладка не велась и расчеты на безопасное расхождение с целями не делались, туманные сигналы не подавались. В 22 часа 51 минуту "МПК-40" снялся с якоря и начал циркуляцию влево с курса 270° на курс 110°. Разворот производился правой машиной, работающей в режиме "малый ход вперед". Радиолокационное наблюдение на циркуляции оказалось неэффективным из-за смазанности изображения на экране РЛС, а туманные сигналы для корабля на ходу "МПК-40" также не подавал. Кроме того, ПСКР "Сапфир" приближался со стороны затененного для РЛС-наблюдения сектора кормовых курсовых углов корабля. В 22 часа 54 минуты "Сапфир" лег на курс 270°, проходивший на два кабельтова севернее рекомендованного пути и с окончанием поворота, уменьшил ход до 12 узлов. В этот, когда дистанция между кораблями сократилась до 4 кабельтовых, и на "МПК-40" радиометрист обнаружил опасно сближающийся корабль. Вместо немедленной остановки по получении доклада, командир МПК попытался разобраться в обстановке и упустил время. В 22 часа 55 минут на "Сапфире", при переключении шкалы РЛС на крупный масштаб, исчезло изображение на экране РЛС. Но даже в этих условиях командир ПСКР ход не уменьшил и через полторы минуты оба корабля столкнулись. Попытка отворота вправо на обоих кораблях привела лишь к смягчению последствий столкновения, так как удар оказался скользящим и не привел корабли к гибели. Но из-за повреждений корпусов корабли были поставлены в длительный заводской ремонт.



КАСАНИЕ ГРУНТА СТОРОЖЕВЫМ КОРАБЛЕМ "СТОРОЖЕВОЙ" 24 АПРЕЛЯ 1978 ГОДА

Основные данные СКР соответствуют ТТХ проекта "1135" ("Кривак1" класс).



Сторожевой корабль "Сторожевой" был переведен с Балтики на Тихий океан после известного мятежа 8 ноября 1975 года. Он вошел в состав КТОФ и более ничем примечательным не выделялся. 24 апреля 1978 года сторожевик выполнял радиодевiationsные работы на специальном полигоне в Авачинской губе. Командир БЧ-1 не сделал предварительной прокладки и не составил схемы маневрирования на полигоне. Командир "Сторожевого" также благодушествовал и не определял место сам, не контролировал штурмана и вахтенного офицера, не требовал выдачи на мостик пеленгов и дистанции до ориентиров. Командир БЧ-

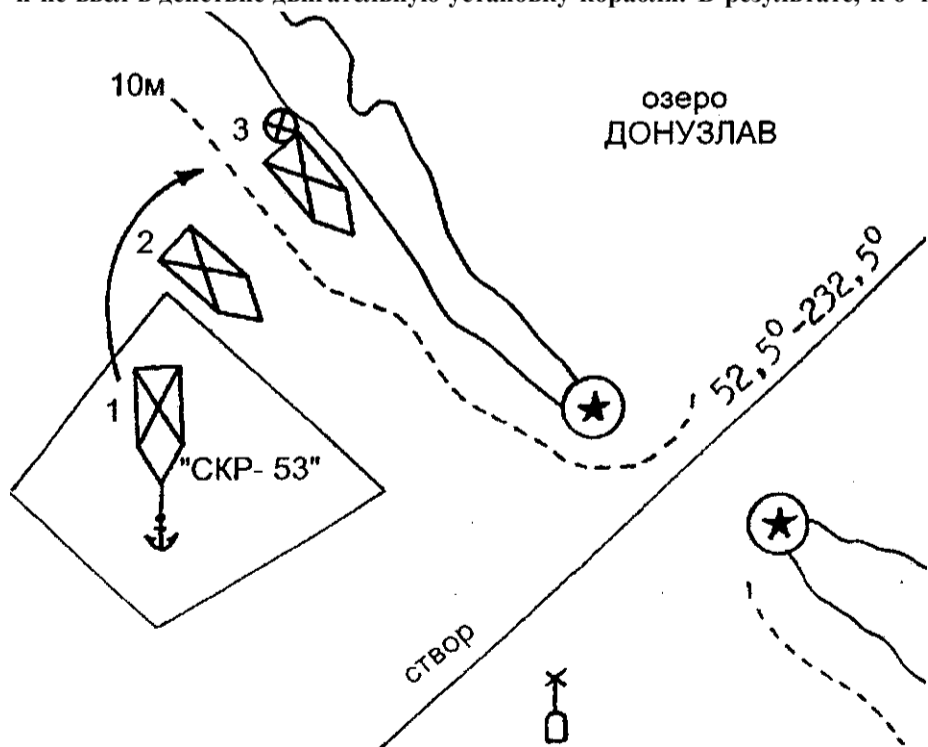
1 работал с радиопеленгатором и кораблевождением не занимался, а вахтенный офицер, пользуясь бесконтрольностью со стороны командира, просто грелся на весеннем солнышке. Видимость на море составляла около 10 миль, волнение моря - 1 балл, а скорость ветра (230°) - до 23 м/сек (порывами). В 16 часов 41 минуту корабль следовал курсом 151° со скоростью 18 узлов и через пять-минут начал циркуляцию влево, ложась на новый курс в 301°. В 16 часов 55 минут скорость хода была уменьшена до 8 узлов и "Сторожевой" бесконтрольно двигался вперед. Лишь в 17 часов 01 минуту на мостике спохватились и начали запоздалую циркуляцию влево. Но корабль уже вышел из района полигона и в 17 часов 11 минут коснулся песчаной отмели носовой частью. В результате - поврежден обтекатель гидролокационной станции, расположенный в носовом бульбе.

СНОС НА БЕРЕГОВУЮ ОТМЕЛЬ СТОРОЖЕВОГО КОРАБЛЯ СКР-53" (ЧФ) 3 ФЕВРАЛЯ 1979 ГОДА

Основные данные "СКР-53" соответствуют ТТХ проекта "50" ("Рига" класс).

Сторожевой корабль прибыл на внешний рейд Крымской военно-морской базы после учения и в 0 часов 52 минуты стал на правый якорь в И кабельтовых от берега. Волнение моря достигло 4 баллов, скорость ветра (180°) - 15 м/сек, видимость - до 60 кабельтовых. Учитывая полученное штормовое предупреждение №3, командир соединения приказал установить на корабле командирскую вахту, но не проконтролировал выполнение своего приказа. Командир "СКР-53" не принял никаких мер безопасности при стоянке своего корабля у берега в сложных штормовых условиях, не выполнил приказание начальника соединения и оставил мостик, отправившись отдыхать. Очередной вахтенный офицер, принявший смену в 04 часа 00 минут 3 февраля 1979 года, несение вахты вел формально, не проявил бдительности и место корабля не контролировал. Он не вел наблюдение за якорь-цепью и не контролировал по береговым ориентирам положение корабля, не имел понятия о расположении на берегу навигационных знаков, не установил вахту на радиолокаторе и не приказал опустить за борт балластину для проверки сноса корабля.

Около 05 часов 40 минут вахтенный сигнальщик доложил ему о предполагаемом обрыве якорь-цепи, но вахтенный офицер и не подумал доложить о случившемся командиру корабля, а начал проверять информацию определением места корабля по пеленгам на береговые ориентиры. Он не объявил тревоги и не ввел в действие двигательную установку корабля. В результате, к 6 часам 20 минутам (!) "СКР-53"



снесло на песчаную береговую отмель и он коснулся грунта обтекателем гидролокатора в дистанции двух с половиной кабельтовых от берега. Только теперь на корабле была объявлена "боевая тревога" и в 6 часов 35 минут отдан левый якорь. " и в 6 часов 35 минут отдан левый якорь. Но сразу после отдачи была оборвана и левая якорь-цепь, а попытка самостоятельно сняться с мели в условиях сильного волнения оказалась безуспешной. С 6 часов 35 минут в течение десяти минут попеременно давался "малый ход" вперед и назад, но результата не было. К 9 часам утра сторожевик плотно сел на прибрежную отмель.

КАСАНИЕ ГРУНТА МАЛЫМ РАКЕТНЫМ КОРАБЛЕМ "МРК-5" (БФ) 31 АВГУСТА 1979 ГОДА

Основные данные "МРК-5" (проекта "1240"- "Ураган", "Саранча" класс):

Водоизмещение: 390 т / 424 т

Главные размерения: длина - 44,4м (50,6м - с крыльями)

ширина - 14,2м (23,5м - с крыльями)

осадка - 2,8м (5,6м - с опущенными крыльями)

Вооружение: 2 х 2 - ПУ крылатых ракет "Малахит".

1 х 2 - ЗУР "Оса-М"

1 х 6 - 30м зен.авт.

Скорость: 8 узлов в водоизмещающем режиме

55 узлов на крыльях

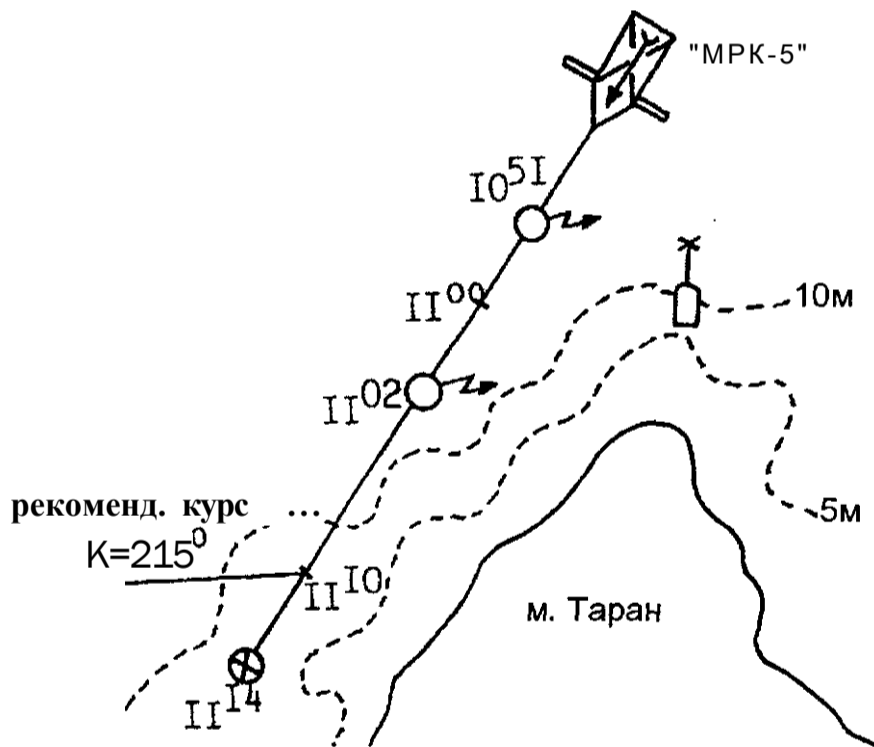
Экипаж: 45 человек.

Малый ракетный корабль на подводных крыльях проходил летом 1979 г. Заводские и государственные испытания в Финском заливе.

При выполнении им программы государственных испытаний 31 августа, "МРК-5" совершал переход курсом 190° со скоростью 42 узла.

На борту, кроме командира корабля, находились сдаточный капитан от промышленности и председатель комиссии госприемки.

Волнение моря не превышало 2 баллов, скорость ветра (270°) - 8 м/сек, видимость - 50 кабельтовых. К 11 часам "МРК-5" подошел к берегу в районе мыса Таран на дистанцию в 40 кабельтовых и уменьшил скорость до 17 узлов. В 11 часов 02 минуты командир БЧ-1 определил место и установил, что курс ведет в прибрежный мелководный район к западу от мыса Таран. Его доклад принял председатель гос. Комиссии, стоящий у автопрокладчика и наблюдавший движение корабля в сторону опасности. Но указаний на изменение курса он, как старший на борту, никаких не дал и ограничился высказанным вслух пожеланием "не заходить за изобату 20 метров". В 11 часов 10 минут командир БЧ-1 доложил на мостик о времени необходимого поворота на курс 215° . Вследствие неотработанности



ГКП и его низкой организации - команды на руль подавали хором все присутствующие начальники: командир корабля, сдаточный капитан, председатель комиссии, вахтенный офицер и штурман (!). но именно в момент необходимого поворота - все слышали доклад штурмана, но команду на руль никто не дал, а ожидали ее друг от друга. Лишь через три минуты до председателя госкомиссии дошло, что корабль не начинает поворот и он дал команду на руль. Поворот вправо был начат со значительным опозданием и через минуту "МРК-5" ударился о каменистый грунт последовательно носовыми и кормовыми устройствами. В результате, деформированы, разбиты винторулевые опускаемые кормовые колонки. Корабль почти на полгода вышел из строя.

**Костриченко В.В., Айзенберг Б.А. ВМФ СССР и России
Аварии и катастрофы. Часть II. (боевые надводные корабли и катера)**
Адрес редакции: 310157, г Харьков-157, а.я. 2675

Компьютерная верстка: Крупко Ю.В.

В данной книге описаны аварии произошедшие в ВМФ с 1975 по 1996 годы и до сих пор известные лишь узкому кругу лиц. Книга предназначена для всех, кому интересна история флота.

НАВАЛ ЭСКАДРЕННОГО МИНОНОСЦА "БЛАГОРОДНЫЙ" НА ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ СУДНО "ПАМЯТЬ МЕРКУРИЯ" 21 МАРТА 1980 ГОДА

Основные данные ЭМ "Благородный" (проект "56ПЛЮ", "Котлин" класс):

Водоизмещение: 3560 т

Главные размеры: длина - 126,1 м
 ширина - 12,79 м
 осадка - 5,69 м

Вооружение: 2 х 2 - 130мм ун.ор.
 4 х 4 - 45мм зен.авт.
 2 х 2 - 25мм зен.авт.
 1 х 5 - 533мм ТА
 2 х 16ств. РБУ-2500
 2 х 6 - бомбометы

Скорость: 35 узлов

Экипаж: 284 чел. В т.ч. 22 офицера.

Основные данные ГИСУ "Память Меркурия" (проект "860", "Самара" класс):

Водоизмещение: 1270 т.

Главные размеры: длина - 59,0 м
 ширина - 10,5 м
 осадка - 3,8 м.

Скорость: 15 узлов.

Экипаж: 45 чел.



Эскадренный миноносец "Благородный" выполнял задачу боевой службы в Средиземном море. Командир эсминца, являясь старшим в районе, приказал командиру ГИСУ "Память Меркурия" подойти к левому борту "Благородного" для передачи почты. Но командир "гидрографа" доложил по УКВ на эсинец, что машины на судне выведены из действия и для ввода их требуется дополнительное время. Видимость в районе полуострова Энос определялась не менее 60 кабельтовых, волнение моря - 2 балла, скорость ветра (220°)-6 м/сек. Недооценив гидрометеорологическую обстановку и не проявив достаточной твердости, командир "Благородного" принял необоснованное решение подходить к судну меньшего водоизмещения. Вывалив по левому борту два пневматических кранца, эсинец отшвартовался к правому борту "Памяти Меркурия", лежавшему в дрейфе. Через четыре минуты после швартовки, в 21 час 39 минут, в результате качки обоих кораблей на зыби, произошел навал друг на друга. Корабли сцепились выступающими частями надстроек, которые получили значительные повреждения и разрывы.

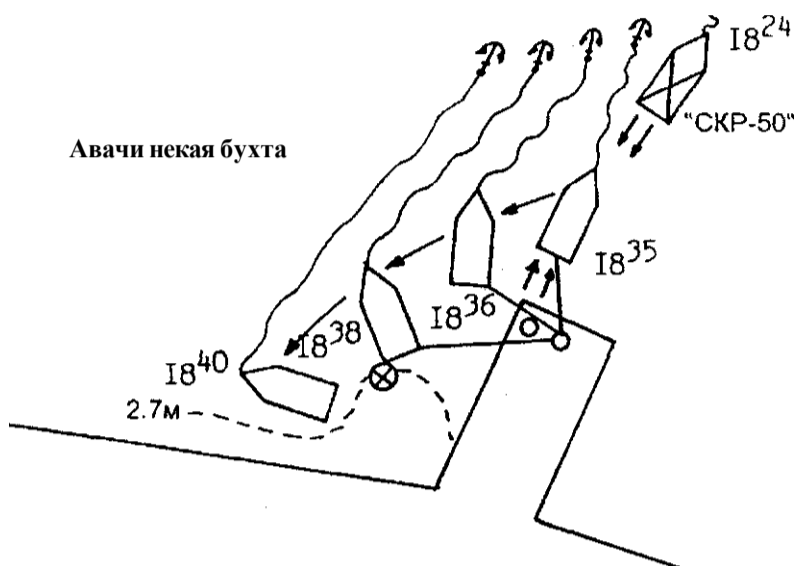
ПОСАДКА НА МЕЛЬ СТОРОЖЕВОГО КОРАБЛЯ "СКР-50" (ТФ) 10 АПРЕЛЯ 1980 ГОДА

Основные данные "СКР-50" соответствует ТТХ проекта "50" ("Рига" класс).

Сторожевой корабль возвращался с учений и в 16 часов 33 минуты 10 апреля 1980 г. вошел в Авачинскую бухту. Не запросив разрешения на швартовку у оперативного дежурного Камчатской военной флотилии, командир сторожевика решил швартоваться к причалу кормой с предварительной отдачей якоря. В 17 часов 47 минут он высапил на причал со шлюпки швартовную команду и до 18 часов 20 минут "СКР-50" дважды заходил на швартовку. Из-за неисправности якорного устройства дважды не смогли отдать якорь в расчетной точке и наконец, в 18 часов 24 минуты, якорь был отдан, но с опозданием относительно расчетной точки. Видимость на море составляла 50 кабельтовых, волнение моря - 2 балла, скорость ветра (юрд-ост)- 13 м/сек. В 18 часов 35 минут сумели завести правый кормовой швартов на причал, но не успели его закрепить. Якорь к этому времени еще не забрал грунт и под воздействием ветра

и течения "СКР-50" начало быстро сносить влево. Командир сторожевика решил прекратить маневр и приказал отпустить швартов, чтобы отойти от причала. Начали выбирать якорь-цепь и дали малый ход вперед обеими машинами, но из-за вялых и нерешительных действий снос корабля быстро увеличивался и через две минуты, в 18 часов 38 минут, корабль ударился об отмель левым винтом. Еще через две минуты "СКР-50" плотно сел левым бортом на прибрежную мель.

Примечание: следует отметить, что на сторожевом корабле было установлено неадекватное якорное устройство, т.к. якоря и якорь-цепи имели массу и толщину на 40% меньше формулярных.



СТОЛКНОВЕНИЕ СТОРОЖЕВОГО КОРАБЛЯ "СКР-90"(БФ) С МИННЫМ ЗАГРАДИТЕЛЕМ "ФЮН"(ДАНИЯ) 18 АПРЕЛЯ 1980 ГОДА

Основные данные "СКР-90" соответствуют ТТХ проекта "159"("Петя-1"класс);

Основные данные ЗМ "Фюн"ЧВМС Дании, тип "Фальстер", бортовой номер "Н81"):

Водоизмещение: 1800 т

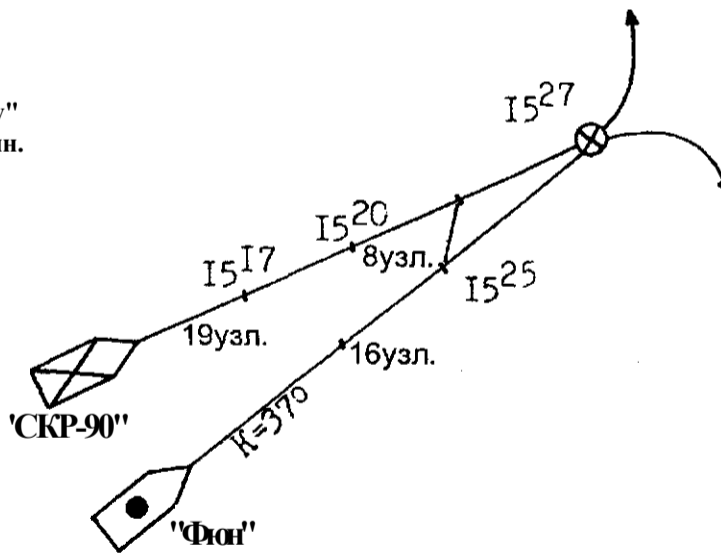
Главные размерения: длина - 77,0 м
ширина - 12,5 м
осадка - 3,6 м

Вооружение: 1 x 4 - ЗРК "Си Спарроу"
2 x 2 76мм ун.ор. 400 мин.

Скорость: 17 узлов

Экипаж: 120 чел.

Советский сторожевой корабль осуществлял плавное слежение за датским минным заградителем и следовал в дистанции 15-20 кабельтовых то него на курсовом угле 135° правого борта, в момент слежения видимость отмечалась переменная, от 15 до 40 кабельтовых, волнение моря - 2 балла, скорость ветра (310") - 12 м/сек. Командир сторожевика решил выполнить задачу радиотехнического противодействия и уменьшить дистанцию до 1-3 кабельтовых. При выполнении поставленной задачи советский корабль обогнал "датчанина" по правому борту на расстоянии менее 180 метров, следуя курсом 50" со скоростью 19 узлов. Минный заградитель следовал в это время шестнадцатиузловой скоростью курсом 37" и "СКР-90" уменьшил дистанцию до 100 метров и около десяти раз изменял курс и скорость, опасно маневрируя около ЗМ "Фюн". С 15 часов 10 минут командир "СКР-90" неоднократно получал доклады БИПа о неизменности пеленга и уменьшения дистанции, но вместо увеличения скорости и отворота влево - лишь уменьшил скорость в 15 часов 20 минут



Ракетный катер вышел из базы в 11 часов 30 минут 8 июля 1980 г. на обеспечение боевой подготовки ВВС КТОФ в районе бухты Суходол.

На катере отсутствовал штатный командир БЧ-1 и вместо него на выход был назначен другой офицер. Инструктаж по мерам безопасности проводили комбриг и нач штаба дивизиона, но без карты и без конкретного задания на обеспечение БП ВВС флота. Видимость на море составляла 10 миль, штиль, скорость ветра(215°)-2 м/сек. На переходе в бухту Суходол и при плавании вблизи берега, прокладка велась на карте масштаба 1:250000 при наличии карты масштаба 1:50000. Визуально место катера ни командир ни штурман не определяли а пользовались данными радиолокатора "Тесла". На карте прокладывались радиопеленги и дистанция до мыса Азарьева, измеренные не лично, а матросом-радиометристом, который при определении дистанции по неподвижным кольцам дальности получал большие ошибки. По прибытии в указанный район бухты Суходол, командир "Р-87" не знал, что ему делать, так как не имел задания-на обеспечение полетов и не установил связь с КП обеспечиваемого авиаполка. В результате, катер беспорядочно маневрировал на подходах к бухте и в 12 часов 45 минут коснулся днищем каменистого грунта у мыса Азарьева. При аварии были повреждены все винты и линия правого вала. Катер потерял ход и был отбуксирован в базу для ремонта.



Катер потерял ход и был отбуксирован в базу для ремонта.

КАСАНИЕ ГРУНТА БАЗОВЫМ ТРАЛЬЩИКОМ "БТ-336" (БФ) 7 СЕНТЯБРЯ 1980 ГОДА

Основные данные БТ проекта "1265"("Соня" класс):

Водоизмещение: 390 т / 430 т.

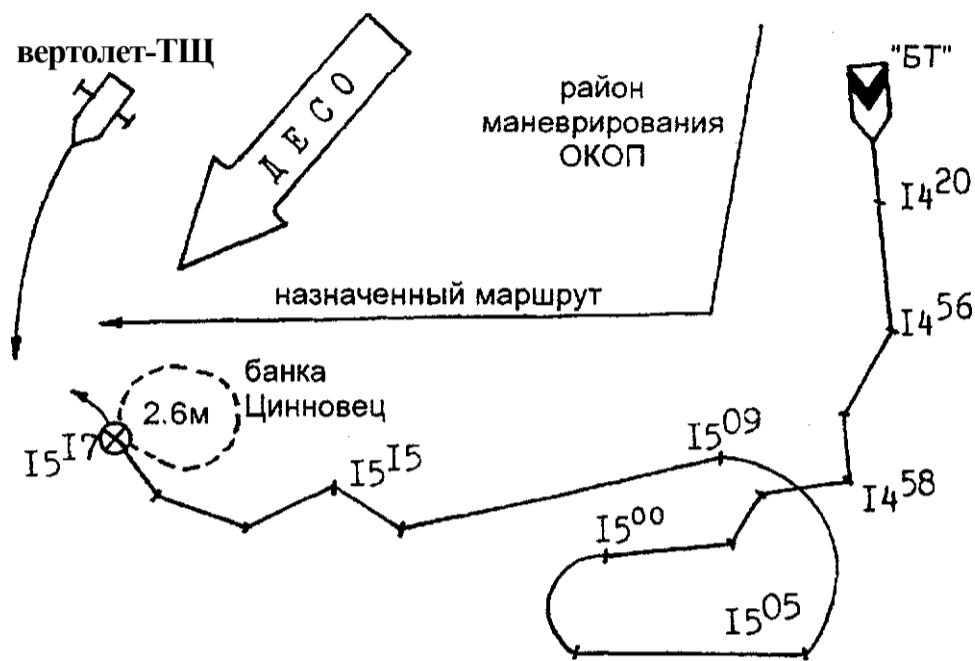
Главные размерения: длина - 49,0 м
ширина 10,2 м
осадка - 2,75 м

Вооружение: 1 х 2 - 30мм зен.авт.
1 х 2 - 25мм зен.авт.

Скорость: 14 узлов

Экипаж: 45 чел., в т.ч. 5 офицеров.

Тральщик по плану учения должен был принять трал от вертолета южнее места маневрирования ОКОП (отряда кораблей огневой поддержки). Севернее находился и десантный отряд (ДЕСО). Видимость в районе учений не превышала 60 кабельтовых, волнение моря - 1 балл, скорость ветра(310°) - 4 м/сек. Командир "БТ-336" неверно "на глаз" определил район действия ОКОП и посчитал, что силы ОКОП будут мешать его движению назначенным маршрутом. По его приказу тральщик уклонился к югу и оказался в опасной близости к банке Цинновец со средними глубинами в 2,6 метра. Все маневры

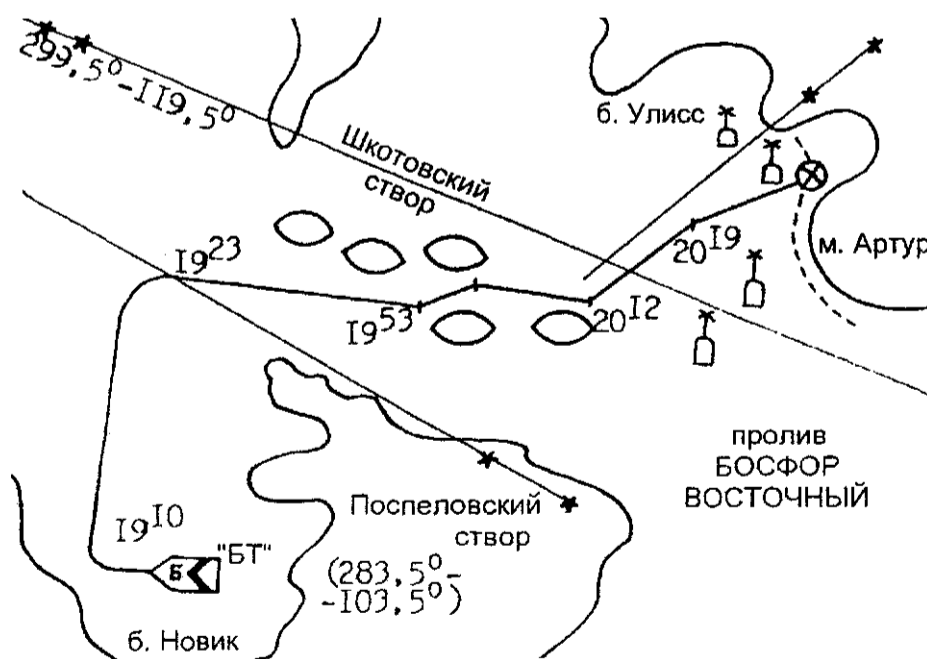


командир осуществлял без оценки обстановки по карте и без учета рекомендаций штурмана. Штурман видел движение корабля к опасности, но не доложил о необходимости немедленной остановки корабля, а занялся уточнением места корабля. Трлько в 15 часов 16 минут он доложил командиру об опасном курсе и через минуту "BT-336" на двенадцатиузловой скорости (курсом 300°) коснулся дном каменистого грунта, повредив спускаемое устройство подкильного гидролокатора.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ БАЗОВОГО ТРАЛЬЩИКА "БЕ-132"(ТФ> 5 НОЯБРЯ 1980 ГОДА

Основные данные "BT-132" соответствуют ТТХ проекта "1265".

Тральщик прошел средний восстановительный ремонт и по плану должен был совершить переход из бухты Новик в бухту Улисс. Разрешение на переход было получено в 18 часов 58 минут 5 ноября 1980 года. На борту отсутствовал старший начальник группы ремонтирующихся кораблей, а командир тральщика и штурман не знали района плавания, так как были только что переведены с Камчатской флотилии. Командир тральщика не стал использовать рекомендованный Шкотовский створ (299°,5-119",5), а принял решение следовать по Поспеловскому створу (283°,5-103",5) и уже с него свернуть на входной створ бухты Улисс(238",4-58",4). На море отмечалась полная ночная видимость, волнение моря - 1 балл, облачность - 2 балла, скорость ветра (320°)-7м/сек. В 19 часов 23 минуты тральщик лег на курс 283° и через полчаса на семиузловой скорости подошел к группе лежащих в дрейфе гражданских судов. Командир тральщика уменьшил скорость до 3 узлов и на переменных курсах стал пробираться между ними. Прокладка пути осуществлялась небрежно и в результате командир со штурманом практически потеряли место корабля. В 20 часов 12 минут "BT-132"



повернул на курс 60°, хотя визуально входной створ бухты Улисс не был опознан и местонахождение корабля оценивалось по радару. Огни входных буйв б.Улисс были опознаны неверно через несколько минут тральщик вышел на правый входной буй, посчитав за левый. В 20 часов 17 минут командир приказал повернуть на курс 65°, чтобы "попасть в боновые ворота" и через три минуты на трехузловом ходу тральщик сел на мель у мыса Артур. Из-за малого хода повреждению корпуса удалось избежать и тральщик был снят с мели на следующее утро.

СТОЛКНОВЕНИЕ РАКЕТНОГО КРЕЙСЕРА "ВИЦЕ-АДМИРАЛ ДРОЗД" С АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКОЙ "К-508" В 1980 ГОДУ. (СФ)

Основные данные РКР проекта 1134 - "Беркут" ("Креста-1" класс):

Водоизмещение: 6140 т / 7600 т

Главные размерения: длина - 155,6 м

ширина - 16,8 м

осадка - 6,8 м

Вооружение: 2 x 2 - ПУ ПКР "П-35" "Прогресс-М"

2 x 2 - ЗУР "Волна"

2 x 2 - 57мм зен.авт. 4 x 6 -30мм зен.авт.

2 x 5 - 533мм ТА.

,2 x 12ств.РБУ-6000 и 2 x бств. РБУ-1000. 1-Вертолет.

Скорость: 32 узла.

Экипаж: 360 чел., в т.ч. 39 офицеров.

Основные данные АПЛ проекта "670М"- "Скат-М" ("Чарли-2" класс):

Водоизмещение: 4372 т / 5500 т.

Главные размерения: длина - 104,9 м

ширина - 9,9 м

• осадка - 7,8 м

Вооружение: 8 ПУ крылатых ракет комплекса "Малахит"

4 - 533мм ТА и 2 - 406мм ТА

Скорость: 15/24 узла

Экипаж: 98 чел.

Ракетный крейсер обеспечивал практические ракетные стрельбы подводного атомохода и занял позицию на курсовом углу 120° левого бота в дистанции шести кабельтовых от "К-508", находящейся под перископом. Взаимное положение кораблей контролировалось по радиолокатору, на за 1 час до погружения на атомоходе закрыли вахту РЛС и для оценки обстановки использовали только тракт шумопеленгования лодочного соната. Периодически пеленг с лодки на крейсер докладывался по ЗПС (звукоподвольной связи) руководителю стрельбы. На море отмечалась дымка и видимость не превышала 50 кабельтовых, волнение моря - 1 балл, скорость ветра (200°) - 3 м/сек. Непосредственно перед погружением командир крейсера сократил дистанцию до лодки вдвое меньше допустимой, но постоянного гидроакустического наблюдения за лодкой не вели, прокладку за ней не проводили и счисления ее места не делали, БИП и ГКП практически бездействовали.

В 5 часов 03 минуты руководитель стрельбы дал указание передать на атомоход "Командиру - всплывать на боевой курс 94!". Но, матрос, поставленный на связь между мостиком и станцией ЗПС, не расслышал числа градусов и не отрететовав, передал гидроакустику искаженную информацию с цифрами курса, равным 304". Командир лодки без анализа обстановки бездумно начал поворот влево на указанный курс и одновременно всплывал на перископную глубину, увеличивая ход. Факт подачи на лодку ошибочной команды стал известен только через три минуты и на лодку повторно была подана команда всплывать на курсе 94". На атомоходе также бездействовал БИП, не оценивалась обстановка и не измерялась дистанция до крейсера. При всплытии подводного атомохода не было принято никаких мер безопасности (не подавались сигналы воздушными пузырями и т.п.) и в 5 часов 12 минут "К-508" прошла под килем крейсера и ударила во время всплытия верхним вертикальным стабилизатором о его киль, получив небольшие повреждения.

ОПАСНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ СТОРОЖЕВОГО КОРАБЛЯ "КУНИЦА" В МАРТЕ 1981 ГОДА

Основные данные СКР "Куница" соответствуют ТТХ проекта "50".

Сторожевой корабль "Куница" вместе с однотипными сторожевиками "Ягуар", "Волк", "Пантера", "Ворон", "СКР-57" входил в состав 181-го дивизиона кораблей ПЛЮ, базирующихся на п. Потти. В марте 1981 года сторожевой корабль "Куница" вышел на внешний рейд Потти и встал на якорь. Командир сторожевика - капитан-лейтенант Александр Зенченко не доложил командованию о выходе из строя одного котла и вышел в море с единственным исправным котлом. Во время стоянки на рейде вышел из строя опреснитель и на "Кунице" начали расходовать неприкосновенный запас котельной воды. Из-за боязни "разноса" командованием, командир продолжал стоять в точке и лишь несколько раз запрашивал по радио оперативного дежурного базы о времени возвращения в базу, на что получал грубое "стоять!". Лишь после получения штормового предупреждения, когда запаса котельной воды осталось на один час работы котла, командир наконец решил сообщить о невозможности дальнейшего пребывания в штормовом море. Получив свою "порцию" разноса от комбрига, ему было приказано немедленно входить в базу. Шторм к тому времени разошелся и волнение моря превышало 5 баллов, а скорость ветра (320°) - 13 м/сек, видимость составляла - 50 кабельтовых. Сторожевой корабль снялся с якоря и начал маневрировать для захода в базу. Многолетней практикой был выработан способ захода в базу во время шторма. Входить строго по фарватеру с крутым поворотом вправо на скорости менее 13 узлов практически невозможно, так как потеря скорости при повороте и наличие сложного водоворота в этом месте - вызывают потерю управляемости кораблем. Командир "Куницы" выбрал самый неудачный способ захода и шел прямо по фарватеру самым малым ходом. Ко всему этому он еще и выстроил на носу и в корме швартовые команды в жилетах. Вместо серии мелких плавных поворотов, он резко повернул на вход в базу и в этот момент на палубу вкатилась крупная волна. Она разметала моряков и смыла за борт одного человека, который мгновенно исчез в водовороте, несмотря на спасательный жилет. Обезумевший командир отдал приказ о спуске за борт шлюпки с гребцами. В это время вышедший из-за Западного мола портовый буксир чуть не перевернуло волнами. Находившийся на буксире комбриг - капитан 2 ранга В. М. Воронков, в мегафон приказал командиру "Куницы" полным ходом входить в порт, а там встать на якорь. Сторожевик начал набирать скорость и в этот момент волнами смыло еще одного матроса. Этот несчастный решил сфотографировать красивую и эффектную волну, которая успешно и смыла его за борт. "Куница" влетела на полном ходу в т.н. Старый порт, встала на якорь и поднявшийся на борт комбриг задним ходом ввел корабль в военную гавань. Трупы погибших моряков были обнаружены в обезображенном виде лишь через неделю. Командир корабля был снят с должности и едва не попал под суд по иску родителей погибших.

Примечание: Описание навигационного происшествия составлено по описанию очевидца, служившего в это время в Потти. Точная дата аварийного происшествия не установлена.

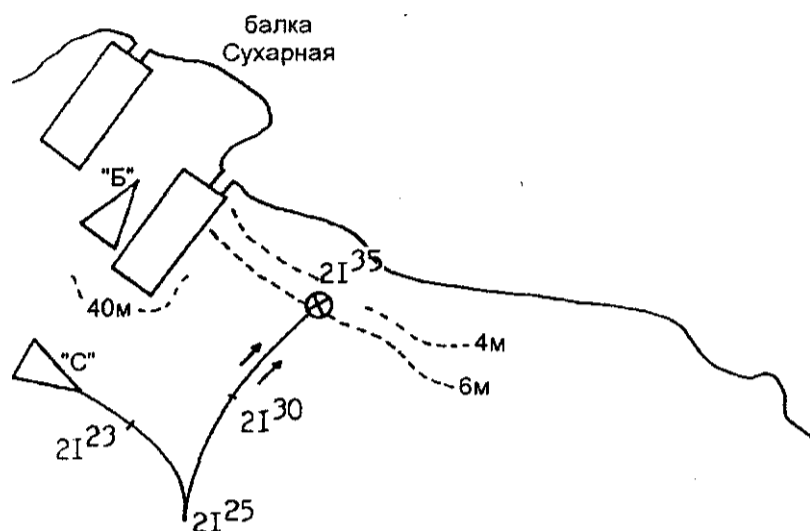
Повторение подобной ситуации в декабре 1986 года привело к крупной аварии со сторожевым кораблем "СКР-40". / Схема входа в Поттиский порт приведена при описании аварии "СКР-40" /.

КАСАНИЕ ГРУНТА ЭСКАДРЕННЫМ МИНОНОСЦЕМ "СВЕДУЩИЙ" 10 АПРЕЛЯ 1981 ГОДА

Основные данные эсминца соответствуют ТТХ проекта "56ПЛЮ".

При входе эсминца "Сведущий" в главную базу флота, его командир получил приказание начштаба бригады противолодочных кораблей принять на палубу учебные мины. Для этого рекомендовалось стать на якорь и швартовые концы к восточной части причала № 19Б носом на выход. В Севастопольской Северной бухте в это время отмечалась полная ночная видимость, волнение моря - 1 балл, скорость ветра (140°) - 5 м/сек.

В 21 час 20 минут "Сведущий" прибыл на траверз Сухарной балки и через 3 минуты начал поворот вправо для следования на заднем ходу к причалу, маневр выполнялся безрасчетно, "на глаз" и не



обеспечивал безопасного подхода к причалу из-за близости малых глубин. Штурман эсминца не следил за положением корабля и не произвел положенных расчетов, не рассчитал опасных и ограждающих пеленгов и дистанции. В 21 час 25 минут "Сведущий" начал движение кормой к причалу, работая обеими машинами "самый малый ход назад". Под действием ветра эсминец медленно сносило вправо от причала и через 10 минут он коснулся грунта левым винтом и пером руля. Тут же последовала команда "Руль прямо. Обе машины - полный ход вперед!" В 21 час 30-35 минут корабль отошел от опасного мелководья. При доковом осмотре обнаружена деформация пера руля и погнутые лопасти левого винта.

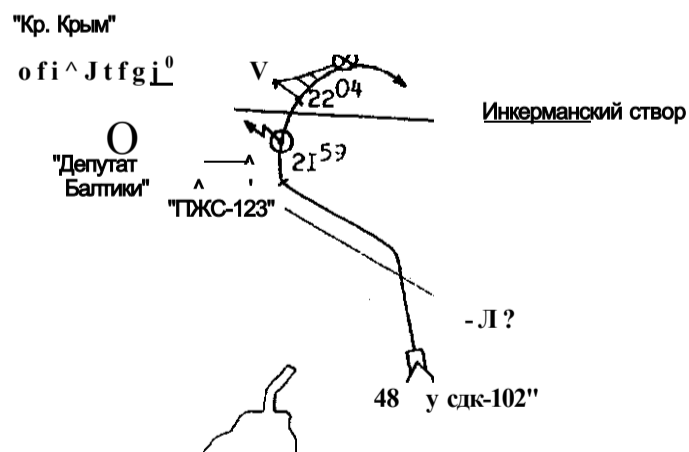
Примечание: Приказ на подход эсминцу к западной части причала № 19 был безрасчетно заменен начальником штаба соединения на подход к восточной части причала № 19Б. Последний не имел понятия о глубинах у причала и не считал нужным прибыть на эсминец для обеспечения маневра в опасных условиях. Нарушение начштаба первоначального плана швартовки не было вызвано необходимостью и являлось проявлением обычного самодурства.

СТОЛКНОВЕНИЕ СРЕДНЕГО ДЕСАНТНОГО КОРАБЛЯ "СДК-102" С БОЛЬШИМ ПРОТИВОЛОДОЧНЫМ КОРАБЛЕМ "КРАСНЫЙ КРЫМ" 15 АПРЕЛЯ 1981 ГОДА

Основные данные "СДК-102" соответствуют ТТХ проекта "771".

Основные данные БПК "Кр. Крым" соответствуют ТТХ проекта "61".

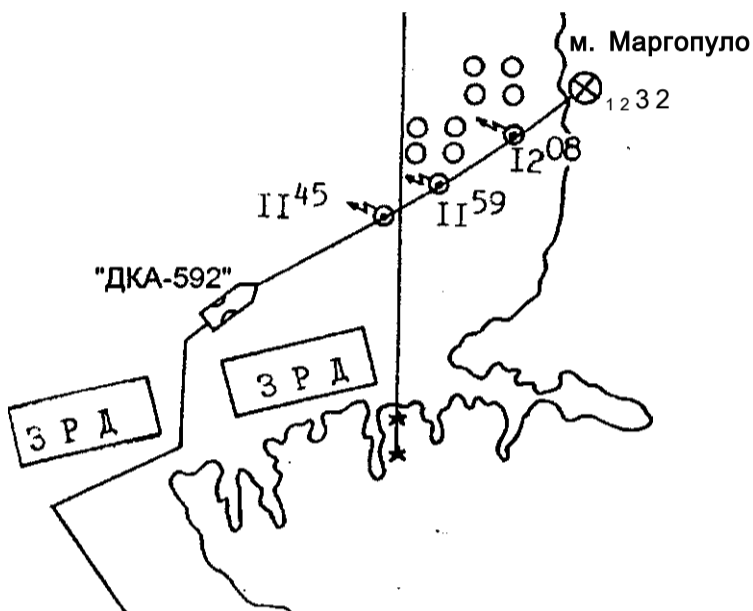
Средний десантный корабль "СДК-102" (бортовой номер "66") вышел из бухты Камышовая в 21 час 48 минут 15 апреля 1981 года для следования в район № 3 на учения. СДК следовал с пониженным запасом воздуха в системе реверса главного двигателя, зрительное и техническое наблюдение на корабле было не организовано, расчетов на переход и предварительной прокладки не имелось. Назначенный штурманом маршрут перехода вел к якорной стоянке прямо через зону разделения движения. Корабль шел тринадцатизуловой скоростью, изменив курс 340° на 351°. в 21 час 59 минут "СДК-102" проследовал мимо стоящих на якоре судов и направлялся на пересечение линии Инкерманского створа. По Инкерманскому створу в базу возвращался БПК "Красный Крым". Он выполнил задачи боевой подготовки и шел восемнадцатизуловой скоростью для постановки на якорь. На корабле находился комбриг соединения, но должного зрительного и технического наблюдения не было организовано.



ВЫХОД НА БЕРЕГ ДЕСАНТНОГО КАТЕРА "ДКА-592" 24 АПРЕЛЯ 1981 ГОДА

Десантный катер (бортовой номер "592") следовал из Феодосии в Донузлав после ремонта. Командир катера (мичман) имел слабые практические навыки кораблевождения и не сумел правильно проанализировать надводную обстановку на внешнем рейде Севастополя. Он вел навигационную прокладку на карте мелкого масштаба и не знал о наличии групп бочек на маршруте. Внезапно обнаружив скопление бочек, командир катера решил обойти их справа и не справившись с управлением, допустил выход катера на песчаный берег южнее мыса Маргопуло. Катер снялся с отмели самостоятельно и без повреждения. В момент навигационного происшествия на море стоял туман (видимость равна нулю), волнение моря - 1 балл, скорость ветра (330') - 6 м/сек.

Маневрирование ДКА представлено на схеме.



Примечание: Тактический номер десантного катера и его тип автору установить не удалось.

СТОЛКНОВЕНИЕ БОЛЬШОГО ПРОТИВОЛОДОЧНОГО КОРАБЛЯ "АДМИРАЛ ИСАКОВ" (СФ) С ЭСКАДРЕННЫМ МИНОНОСЦЕМ УРО "ГЛАЗГО" (ВМС ВЕЛИКОБРИТАНИИ) 27 МАЯ 1981 ГОДА

Основные данные ВПК "Адмирал Исаков" соответствуют ТТХ проекта "1134А".

Основные данные ЭМ УРО "Глазго" (борт.номер "Д-88"), тип "Бирмингем":

Водоизмещение: 41000 т

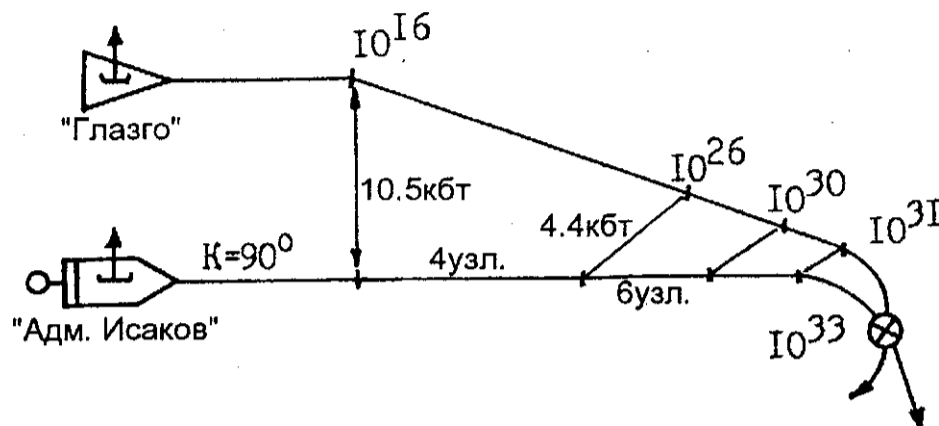
Главные размерения: длина - 125,0 м
ширина - 14,3 м
осадка - 6,5 м.

Вооружение: 1х2 - ЗРК "Си Дарт"
11х1 - 115 мм ун.ор.
2х1 - 20 мм зен.авт.
2х3 - 324 мм ТА ПЛО, 1 вертолет.

Скорость: 30 узлов.

Экипаж: 250 человек.

Британский ракетный эсминец маневрировал в Баренцевом море вне территориальных вод СССР. Слежение за непрошеным гостем в 7 часов утра 27 мая 1981 года начал осуществлять БПК "Адмирал Исаков" Северного флота, отмечалась полная видимость (полярный день), волнение моря - 1 балл, скорость ветра (45°) - 7 м/сек. Советский корабль, вопреки установленной заданием минимальной дистанции сближения в 10 кабельтова. В 9 часов 10 минут ЭМ УРО "Глазго" повернул с курса 190° на курс 90° и БПК "Адмирал Исаков" оказался у него за кормой. Командир советского корабля решил увеличить скорость для сохранения позиции на траверзе британского Эсминца и следуя курсом 90° со скоростью 9 узлов, вышел на правый траверз "Глазго" и начал медленно его обгонять. В 10 часов 15 минут "Глазго" повернул на курс 120° и , пользуясь преимуществом обгоняемого, начал провокационное сближе-



ние с советским кораблем. Последний, вместо того, чтобы продемонстрировать высокую морскую выучку и культуру, подыграл англичанину. Неправильно толкуя ряд правил "МППСС-72", командир "Адмирала Исакова" считал себя в ситуации пересечения курсов имеющим преимущество в движении. Ситуация опасного сближения продолжалась почти двадцать минут, но БПК упорно не желал

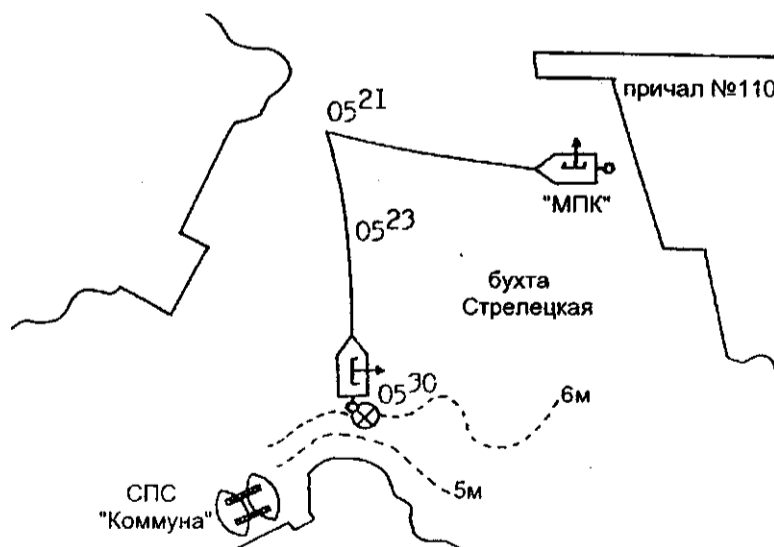
уступить дорогу британскому эсминцу, а вместо поднятия общепринятых сигналов предупреждения, поднял флаг Международного свода сигналов: "Вы идете к опасности". Лишь в 10 часов 30 минут командир советского БПК осознал неизбежность столкновения и скомандовал: "Право на борт! Правая машина стоп! Правая машина - средний назад!! Но было поздно, так как британский эсинец в этот момент повернул вправо, пользуясь глупостью советского командира. В 10 часов 33 минуты корабли сошлись бортами", содрав с них краску.

Низкая морская выучка советского командира дала повод заявить протест английскому командиру на опасное маневрирование "русского крейсера".

КАСАНИЕ ГРУНТА МАЛЫМ ПРОТИВОЛОДОЧНЫМ КОРАБЛЕМ "КОМСОМОЛЕЦ ГРУЗИИ" 28 МАЯ 1981 ГОДА

Основные данные МПК соответствуют ТТХ проекта "1124М".

МПК "Комсомолец Грузии" (бывший "МПК-127", "Гриша-3" класс) стоял у причала Стрелецкой бухты. Получив разрешение на выход из базы, на МПК отдали кормовые швартовные концы и начали в 05 часов 15 минут выборку левого якоря. Через шесть минут якорь выбрали и для разворота корабля носом на выход (вправо) и погашения инерции переднего хода, командир МПК дал команду: "Правая машина - малый ход назад, колонке - правый борт, 90°". Из-за неисправности указателя машинного телеграфа, была отработана команда "Полный ход назад" и при этом телеграф в ходовой рубке продолжал звенеть, что свидетельствовало о его рассогласовании. Командиру доложили о неисправности и он продолжил управление маневром корабля по громкоговорящей связи "Каштан" через ПЭЖ (пост энергетики и живучести). В 05 часов 23 минуты командир отдал команду: "Левая - малый ход вперед, правая - стоп". Однако, из-за неисправности связи на участке ПЭЖ-КМО (кормовое машинное отделение), команда дошла с опозданием. Лишь в 05 часов 27 минут, когда находившийся на борту начштаба соединения перевел телеграф в положение "Полный вперед!", телеграфы согласовались и правая машина стала сбрасывать обороты заднего хода. В это время командир МПК дал команду: "Отдать левый якорь". Одновременно, командир БЧ-5 пытался проинформировать аварийный стоп машины "стоп-

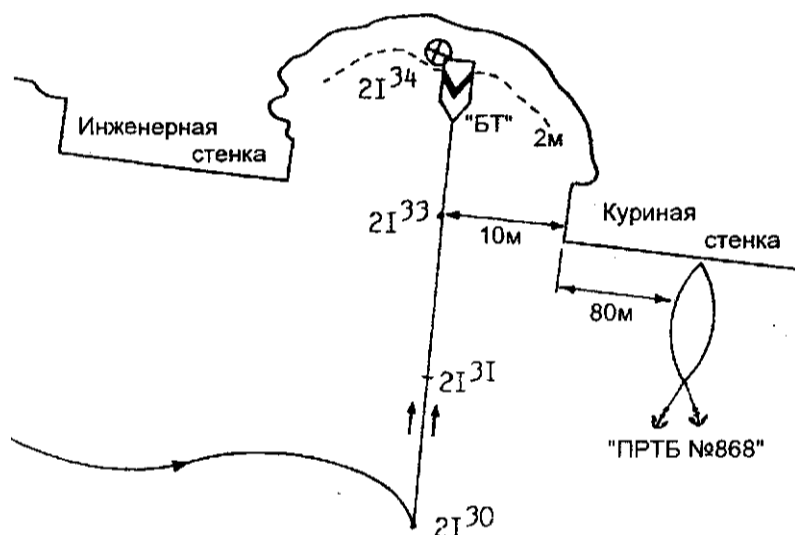


клапаном", но из-за неисправности одного эта попытка не увенчалась успехом. Только в 05 часов 30 минут правая машина отработала "малый ход вперед", но "Комсомолец Грузии" на инерции заднего хода коснулся прибрежной отмели средним, неработающим винтом и погнул одну лопасть.

КАСАНИЕ ГРУНТА БАЗОВЫМ ТРАЛЬЩИКОМ "БТ-176"(ЧФ) 3 ИЮЛЯ 1981 ГОДА

Основные данные "БТ-176" соответствуют ТТХ проекта "257Д".

Базовый тральщик "БТ-176" (позже модернизирован по проекту "123-В" в качестве водителя телеуп-



правляемых тральщиков) вышел в море с недоукомплектованным (до 50%) личным составом. Командир корабля не имел допуска к самостоятельному управлению и вышел в море на неподготовленном корабле. После выполнения задачи по охране района, командир тральщика получил приказание следовать в базу и швартоваться к причалу №7 бухты Куриная. При швартовке вместо двух положенных генераторов работал только один и отсутствовал план швартовки. Следуя по Инкерманскому створу, в 21 час 30 минут "БТ-176" развернулся кормой к берегу. Командир тральщика дал команду: "Обе машины-двойки назад! Отдать правый якорь!" для более точного ориентирования кормы корабля на свое место,

дана очередная команда в 21 час 31-32 минуты: "Левая машина-винт регулируемого шага, двойка-вперед!". в этот момент из строя вышла питающая машина ВРШ и тральщик стал неуправляем. Для исправления положения командир приказал задержать правую якорь-цепь и перейти на ВРШ из ПЭЖ, но правый якорь на илистом грунте не держал (выпущено около 100 метров цепи). В 21 час 33 минуты был отдан левый якорь (на клюзе - около 25 метров цепи) и экстренно остановлен главный двигатель. А через минуту, на инерции заднего хода "БТ-176" коснулся грунта левым неработающим винтом, повредив одну лопасть.

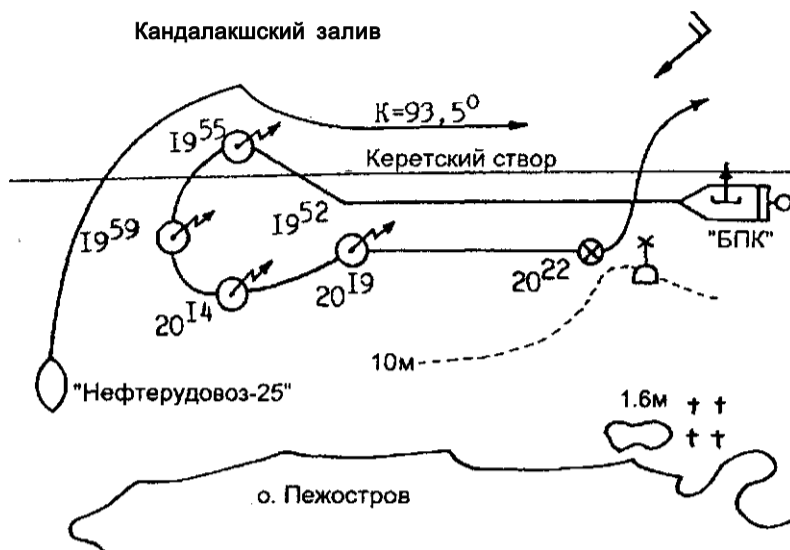
КАСАНИЕ ГРУНТА БОЛЬШИМ ПРОТИВОЛОДОЧНЫМ КОРАБЛЕМ "МАРШАЛ ТИМОШЕНКО" (СФ) 24 АВГУСТА 1981 ГОДА

Основные данные БПК соответствуют ТТХ проекта "1134А".

БПК "Маршал Тимошенко" маневрировал 24 августа 1981 года в Кандалакшском заливе и в 8 часов 50 минут командир корабля принял решение войти в незнакомый для него пролив Большая Салма. Командир БПК не удосужился даже взглянуть на карту (не говоря уже об изучении навигационных особенностей района) и основывался только на визуальном наблюдении акватории пролива, считая обстановку простой и не готовя корабль к плаванию в узкости, при подходе к узкости обнаружили отсутствие крупномасштабной карты. ВРИО командира БЧ-1 был вызван на мостик непосредственно перед входом в пролив и навигационных условий также не знал, с прибытием на ГКП он также ограничился поверхностным взором на карту масштаба 1:100000 и никаких расчетов не проводил (да их и не

требовали), боевой информационный пост бездействовал, вахтенный офицер стоял рядом с командиром корабля и также никакого участия в кораблевождении не принимал, местом корабля не интересовался. Командир БПК в это время маневрировал "на глаз" и никаких данных не требовал. В 20 часов 14 минут он развернул корабль на обратный курс, выходя на Керетский створ курсом 90° со скоростью 18 узлов. Левее створа, на выход из пролива следовал "Нефтерудовоз-25" (курсом $93,5^\circ$) и БПК "Маршал Тимошенко" начал рискованный обгон этого судна. При этом, БПК находился южнее створа и его курс вел к опасности. Видимость на море отмечалась полная дневная, волнение моря -1 балл, скорость ветра

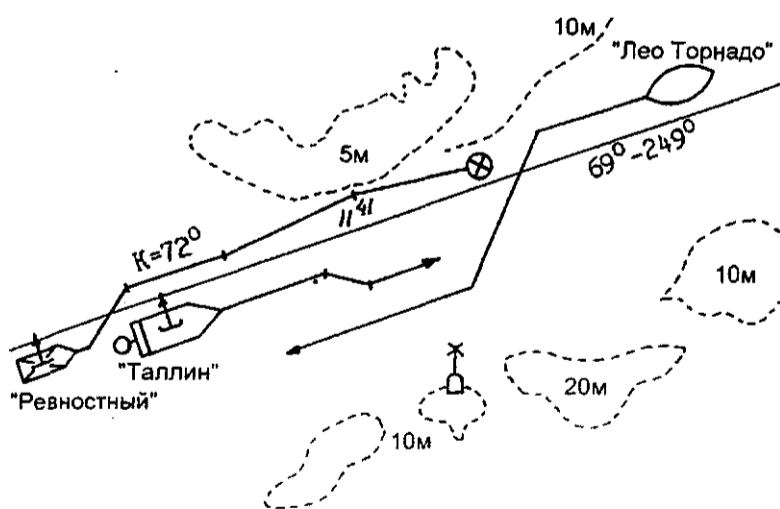
(40°)-8м/сек, уровень малой воды приходился на 18 часов 45 минут, в этих условиях на БПК заметили крестовую вежу (на изобате 10 метров) с большим опозданием и не успели уклониться влево. В 20 часов 22 минуты корабль коснулся грунта и резко отвернул влево, пересек курс "Нефтерудовоза" в опасной близости и покинул пролив. О повреждениях - сведения отсутствуют.



КАСАНИЕ ГРУНТА СТОРОЖЕВЫМ КОРАБЛЕМ "РЕВНОСТНЫЙ"(БФ) 4 ОКТЯБРЯ 1981 ГОДА

Основные данные .СКР соответствуют ТТХ проекта "1135М" (вооруженного 2х1-100мм унив. орудиями).

Сторожевик совершил заход в ангольский порт Мапуту вместе с большим противолодочным кораблем "Таллин" (проект "1134Б"). Подготовка к выходу на СКР проводилась формально, графических планов не составлялось, отсутствовали крупномасштабные карты района порта Мапуту и подходов к нему, а копию с карты на "Таллине" сделать поленились. Плавание при выходе из порта 4 октября 1981 года "Ревностный" осуществлял "на глаз", следуя за лидером-БПК "Таллин". Корабли шли курсом 72° восьмизуловой скоростью и на экране РЛС было обнаружено встречное судно, следовавшее со скоростью 10 узлов. В 11 часов 32 минуты встречное судно ("Лео-Торнадо") отвернуло влево, уступая дорогу БПК "Таллин". Последний в это время уменьшил ход, высаживая лоцмана. Сторожевой корабль "Ревностный" начал обгон по левому борту "Таллина" и в 11 часов 41 минуту обогнал его. Командир сторожевика не знал главного требования лоции этого района: оставлять знак, ограждающий банку Рибейру в 3 кабельтовых к северу. "Ревностный" вышел за пределы судоходной части канала и отворот вправо на курс 77° , оказался недостаточным. В 11 часов 42 минуты он коснулся носовым бульбом каменистого грунта в дистанции менее двух кабельтовых от банки Рибейру. В результате - поврежден титановый обтекатель гидролокатора.

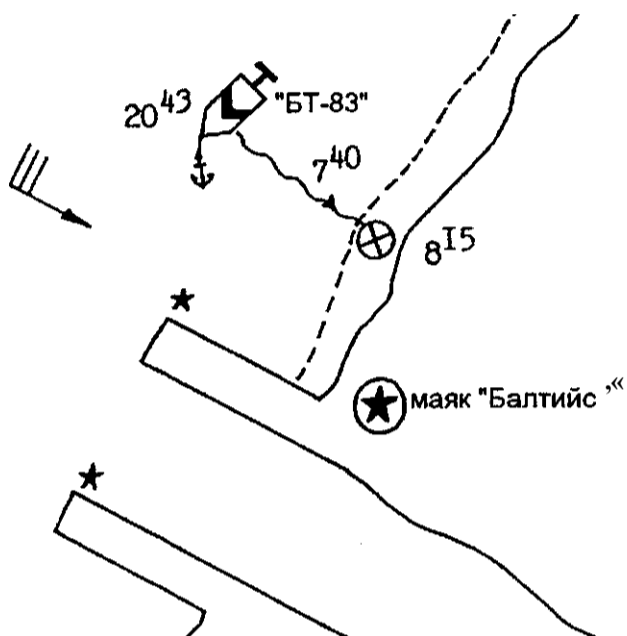


Последний в это время уменьшил ход, высаживая лоцмана. Сторожевой корабль "Ревностный" начал обгон по левому борту "Таллина" и в 11 часов 41 минуту обогнал его. Командир сторожевика не знал главного требования лоции этого района: оставлять знак, ограждающий банку Рибейру в 3 кабельтовых к северу. "Ревностный" вышел за пределы судоходной части канала и отворот вправо на курс 77° , оказался недостаточным. В 11 часов 42 минуты он коснулся носовым бульбом каменистого грунта в дистанции менее двух кабельтовых от банки Рибейру. В результате - поврежден титановый обтекатель гидролокатора.

СНОС НА БЕРЕГ БАЗОВОГО ТРАЛЬЩИКА "БТ-83" 9 ЯНВАРЯ 1982 ГОДА

Основные данные БТ соответствуют ТТХ проекта "257Д".

Базовый тральщик стоял на якоре с 20 часов 43 минуты 8 января 1982 года. Прибыв на внешний рейд порта Балтийск, рейдовую службу и вахтенное наблюдение должным образом не организовали, наблюдение за местом корабля не вели и штормовую готовность при усилении ветра не объявили. Командир тральщика опыта плавания практически не имел и вахтенных офицеров к несению службы не подготовил.

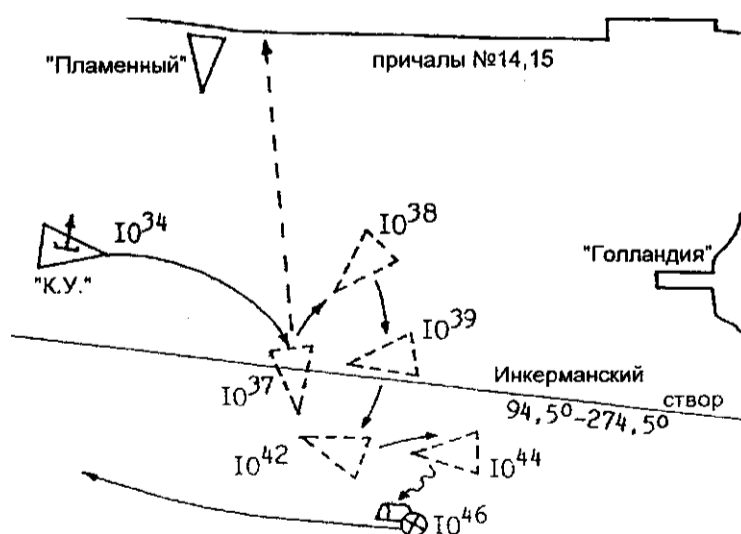


Во время стоянки вышла из строя радиолокационная станция, а командир назначил на вахту двух неподготовленных мичманов и спокойно ушел спать. Волнение моря достигало трех баллов; скорость ветра (330°)-15 м/сек., видимость - 40 кабельтовых. Вахтенные коротали время игрой в домино и в азарте игры никакого наблюдения за якорь-цепью не вели, за дрейфом тральщика по балластине не наблюдали и об резком усилении ветра командиру не доложили. Примерно в 7 часов 30 минут была оборвана якорь-цепь и тральщик начало дрейфовать к берегу. Только через 10 минут вахтенный мичман сыграл "учебную тревогу" и не дожидаясь прибытия командира на ГКП убыл отдыхать. Командир и штурман на ГКП не прибыли и продолжали почивать, а старпом тщетно пытался заняться побудкой личного состава. В 8 часов 15 минут 9 января 1982 года корабль был волнами выброшен на берег. Ударами волн его корпус получил значительные повреждения и в дальнейшем корабль в строй не вводился.

НАВАЛ БПК "КОМСОМОЛЕЦ УКРАИНЫ" (ЧФ) НА ВЕХУ СТЕНДА КИМЭС 1 МАРТА 1982 ГОДА

Основные данные БПК "Комсомолец Украины" соответствуют стандартным ТТХ БПК проекта "61", "Кашин" класс.

БПК "Комсомолец Украины" должен был швартоваться кормой к причалу №15 на второе место. Видимость составляла 60 кабельтовых, волнение моря -1 балл, сила ветра (20°)-7-9 м/сек. Корабль в 9 часов 34 минуты следовал по Инкерманскому створу и через три минуты развернулся кормой несколько восточнее места постановки. Командир БПК принял решение не швартоваться, а стать на якорь в районе Северного сухого дока, но в 10 часов 42 минуты - изменил свое решение. Застопорив машины, он дал малый ход назад и начал кормой вперед движение корабля на рейд бухты Сухарная для постановки на якорь. Во время движения выяснилось, что



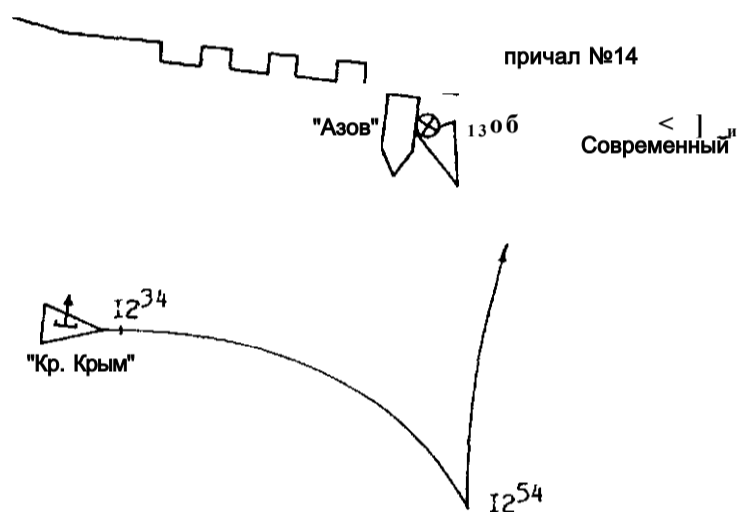
место там занято. Командир БПК погасил инерцию заднего хода и вновь решил идти к Севдоку. За две минуты "раздумий" корабль под действием северного ветра начало быстро дрейфовать и в 10 часов 46 минут навалило левым бортом на желтую вежу стенда КИМЭС (контрольно-измерительная магнитно-электрическая станция). При работе машинами враздрай вправо, вежа стенда была затянута под корпус и повредила все три лопасти левого винта.

НАВАЛ БПК "КРАСНЫЙ КРЫМ" НА БПК "АЗОВ" 24 МАРТА 1982 ГОДА

Основные данные БПК "Красный Крым" соответствуют стандартным тактико-техническим характеристикам БПК проекта "61", "Кашин" класс.

Основные данные БПК "Азов" соответствуют стандартным характеристикам БПК проекта "1134Б", кроме вооружения (проект "1134БФ").

Вооружение: 4 х 6 - 30мм зен.авт.
" 2 х 4 - ПУ ракето-тор-
• пед "Метель-Раструб".
1 х 2 - ЗУР "Шторм"
6 х 4 - ПУ ЗУР "Форт"
2 х 2 - ЗУР "Оса-М"
2 х 6 - 76,2мм ун.ор.
2 х 2 - 533мм ТА ПЛО
2 х 12 ств.РБУ
2 х бств.РБУ
1 вертолет в ангаре.



Оперативный дежурный главной базы дал разрешение стать к причалу №14 в Северной бухте Севастополя, и сообщил погоду - ветер 350° в 6 м/сек. В 12 часов 47 минут БПК "Красный Крым" снялся с якоря у Северного сухого дока и через семь минут вышел на пеленг постановки. Но к этому моменту ветер резко переменял направление на восточный (80°) с силой 10-12 м/сек. Волнение моря - 1 балл, видимость - 50 кабельтовых. Учитывая сильный порывистый ветер, командир "Красного Крыма" развернул корабль кормой к причалу на 7° правее пеленга постановки. Нос БПК, имеющий большую парусность, стало быстро уваливать вправо и корма БПК развернулась на эсминца "Современный", стоящий у причала лагом. Когда до эсминца оставалось около 120 метров, командир "Красного Крыма" остановил машины и погасил инерцию заднего хода. Затем в течении пяти минут последовало несколько неуверенных команд на реверс машинами. Под действием сильного прижимистого ветра и нескольких дач заднего хода, БПК "Красный Крым" коснулся правой кормы оконечностью кормы корпуса БПК "Азов". Еще через минуту площадка левого гранатомета "Терция" прорезала левый борт на "Красном Крыме" в районе каюты №2.

КАСАНИЕ ГРУНТА МАЛЫМ ПРОТИВОЛОДОЧНЫМ КОРАБЛЕМ "МПК-155" (ТФ) 25 АПРЕЛЯ 1982 ГОДА

Основные данные "МПК-155" соответствует ТТХ проекта "1124М".

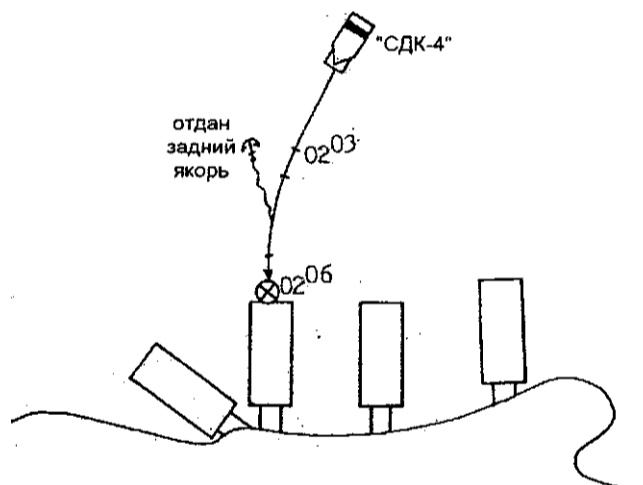
Корабль стоял у причала во внутренней гавани порта Корсаков. Штатный командир МПК был в отпуске и его временно замещал командир однотипного корабля, назначение которого не было санкционировано Командующим флотом. ВРИО командира МПК к своим обязанностям относился формально и

до 1 кабельтова) командир решил перед заходом в Стрелецкую бухту маневрировать переменными ходами. Получив разрешение ОД базы на движение и снявшись с якоря, тральщик прошел между Двумя кораблями и развернулся для захода в Стрелецкую бухту. Но на экране радиолокатора бухты перепутали и "БТ-728" в 19 часов 51 минуту лег на курс 154°, имея ход 10,5 узлов. Курс вел прямо на вход в мелководную бухту Круглая и лишь перед входом в бухту на тральщике уменьшили скорость до 5 узлов, подвернув на курс 147°. Тральщик вошел в бухту и внезапно на мостике увидели, впереди по курсу берег и черные камни, выступающие из воды. Отработав машинами "самый полный назад", тральщик в 20 часов 10 минут остановился перед камнями и сразу же начал движение кормой вперед, на мостике не успели еще сориентироваться, как через две минуты "БТ-728" на инерции заднего хода крепко сел днищем на мель. В результате посадки на камни было повреждено стеклопластиковое покрытие днища и деформированы насадки обоих винтов. Кораблю требовался сложный доковый ремонт.

> НАВАЛ СРЕДНЕГО ДЕСАНТНОГО КОРАБЛЯ "СДК-4" НА ПЛАВПРИЧАЛ 16 АПРЕЛЯ 1985 ГОДА

Основные данные "СДК-4" соответствуют ТТХ проекта "771".

Корабль стоял на якоре в озере Донузлав (Крымская военно-морская база). На море отмечалась полная ночная видимость, штиль, скорость ветра (40°) - 4 м/сек. В 2 часа ночи корабль снялся с якоря и начал движение. Командир СДК подал команду на работу машинами враздрай, чтобы подойти к причалу № 2 для приема боевой техники через носовую аппараль. Полевая машина команду "назад" не отработала и в 2 часа 03 минуты "СДК-4" начал движение к причалу под одной (правой) машиной со скоростью 5-6 узлов. Расстояние до торца причала к этому времени составляло около 140 метров. На дистанции 70 метров правая машина была застопорена и дана команда: "Обе машины - полный ход назад!", но корабль руля слушался плохо и машины задний ход не отработали. Когда до причала оставалось менее 50 метров, был отдан кормовой якорь, но приказ о его задержке был отдан лишь в 2 часа 05 минут, когда до торца причала оставалось 10 метров. Через минуту "СДК-4" на инерции переднего хода навалился носовой частью корпуса на торец причала и повредил обе створки ворот.



СТОЛКНОВЕНИЕ СТОРОЖЕВОГО КОРАБЛЯ "СКР-86" С МОРСКИМ ТРАЛЬЩИКОМ "СВЯЗИСТ" (БФ) 17 АПРЕЛЯ 1985 ГОДА

Основные данные "СКР-86" (проект "35М", "Мирка-2" класс):

Водоизмещение: 1136 т.

Главные размерения: длина - 81,92 м
ширина - 9,17 м
осадка - 2,86 м.

Вооружение: 2x2 - 76 мм ун.ор.

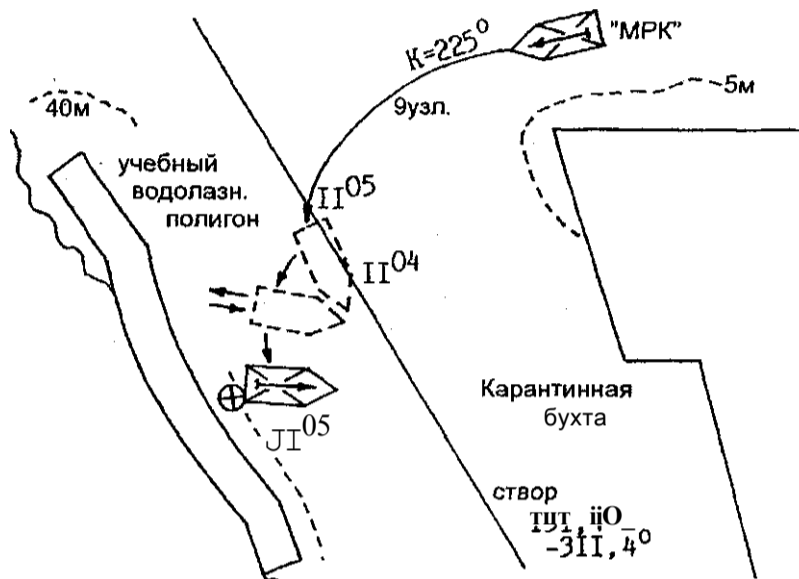
2x5 - 406 мм ТА ГЛЮ.

2x12 ств.РБУ-6000. 12 гл.бомб ББ-1.

Скорость: 30 узлов.

Экипаж: 110 чел.

Малый ракетный корабль "Комсомолец Мордовии" (до 28 апреля 1982 г. носил наименование "Зыбь") возвращался после учебного выхода в бухту Карантинная (п.Севастополь). На море - штиль, видимость - 100 кабельтовых, сила ветра (230°)-4 м/сек. При подготовке входа в узкость бухты штурман МПК не провел предварительной прокладки, не рассчитал опасных и поворотных пеленгов, времени поворотов. Он допустил в имеющихся расчетах грубые ошибки, повлекшие за собой навигационную аварию. "Комсомолец Мордовии" следовал 9 узловой скоростью по фарватеру курсом 225,3° и в 11 часов 03 минуты совершил поворот влево, на линию створа (151,4°-311,4°). После поворота командир МПК застопорил машины и корабль шел вперед на инерции и уже не управлялся. Затем последовала команда на работу машин враздрай и МПК пересек линию створа, а чуть позже и опасный пеленг у водолазного учебного полигона. В 11 часов 05 минут МПК "Комсомолец Мордовии" коснулся правым работающим винтом подводного препятствия и повредил все три лопасти.

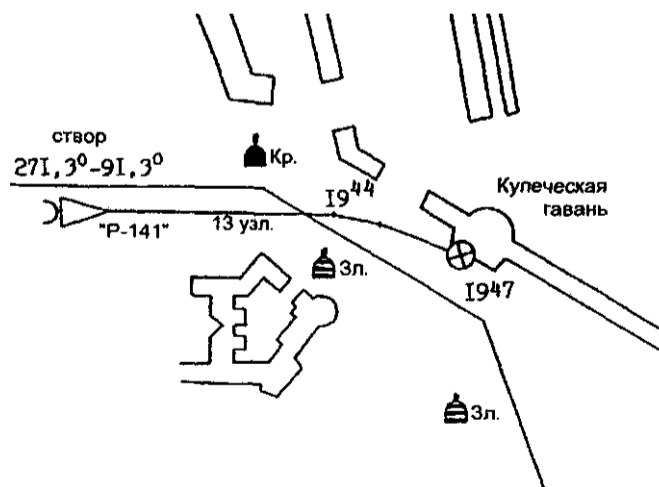


Здесь следует отметить и существенное влияние на происшествие того момента, что командир МПК не учел времени запаздывания от подачи команды на руль и в машину до ее исполнения.

КАСАНИЕ ПОДВОДНОГО ПРЕПЯТСТВИЯ РАКЕТНЫМ КАТЕРОМ "Р-141" (ЛЕН. ВМБ) 1 ИЮЛЯ 1982 ГОДА

Основные данные ракетного катера "Р-141" (Кронштадский комсомолец") предположительно соответствуют ГТХ РКАБ проекта "205".

Ракетный катер вышел в море с некомплектованным экипажем, часть оружия и технических средств была не в строю, некоторые члены экипажа не имели допуска к несению ходовой вахты. После выполнения учебной задачи катер 1 июля 1982 возвращался в базу. Видимость на море составляла около 10 миль, волнение -1 балл, скорость ветра (270°) - 3м/сек. Катер шел по Малому Кронштадскому рейду курсом 91 со скоростью 13 узлов, но тревога для плавания в узкости была объявлена с большим запзданием и не устанавливалась прямая связь ГКП с машинами и рулем. Маневрирование командир катера осуществлял "на глаз", а не по створам и рекомендованным курсам, навигационная прокладка также не велась. В 19 часов 44 минуты, когда командир решил повернуть на курс 109°, внезапно произошла поломка дизель-генератора и обесточились авторулевой с системой дистанционного управления двигателями. Из-за неподготовленности личного состава не была выполнена команда о приходе на ручное управление двигателями и рулем. В результате - катер на скорости 7 узлов ударился носом в основание стенки Купеческой гавани и смял таранный отсек.



НАРУШЕНИЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД ШВЕЦИИ "МПК-27" (БФ) 10 АВГУСТА 1982 ГОДА

Основные данные МПК соответствуют ТТХ проекта "204".

Малому противолодочному кораблю "МПК-27" была поставлена задача слежения за кораблями НАТО в районе шведской ВМБ Хорс-Фьерд. При этом работники штаба соединения не учли указания не приближаться ближе 5 миль к границам территориальных вод, так как точность определения своего места в этом районе (при определении по радиомаякам) достигает погрешности в 2 - 3 мили. На МПК обязанности командира БЧ-1 исполнял новый офицер, который несколько дней назад только вступил в должность и не имел допуска к самостоятельному исполнению обязанностей. Ему в помощь прикомандировали "старого" штурмана с этого же МПК, переведенного четыре месяца назад на другой корабль. На корабле неустойчиво работал радиолокатор, а ошибки в определении радиодевяциации превышали 3°.



К 9 часам утра "МПК-27" занял линию корабельного дозора и в 9 часов 50 минут начал слежение за минным заградителем "Мен". Видимость на море не превышала 50 кабельтовых, облачность - 6 баллов, волнение моря - 3 балла, скорость ветра (270°) - до 16 м/сек. Оба штурмана навигационную прокладку вели небрежно и не учитывали дрейф от ветра, не измеряли глубин эхолотом и не определялись по радиолокатору. Место корабля они определяли только по радиомаякам и не анализировали получаемые невязки в 5 - 6 миль за короткие промежутки времени. Командир МПК был занят процессом сближения за минзагом "Мен" и не контролировал деятельность штурманов. Несмотря на то, что ширина прохода между внешними границами шведских территориальных вод составляет всего

14 миль, командир не оценил возможность несанкционированного захода или приближения к границам Швеции. В 13 часов командир МПК получил приказание прекратить слежение и через три минуты начал поворот на обратный курс. Корабль не имел надежного обсервованного места и в 15 часов 12 минут вошел в территориальные воды Швеции. В течение получаса "МПК-27" находился внутри территориальных вод Швеции и провел в непосредственной близости от шведского минного заградителя "Эльсборг", лежавшего в дрейфе. С минзага зафиксировали факт нарушения советским кораблем границ Швеции и это дало повод шведской стороне заявить очередной протест.

СТОЛКНОВЕНИЕ БОЛЬШОГО ДЕСАНТНОГО КОРАБЛЯ "БДК-181" И СРЕДНЕГО ДЕСАНТНОГО КОРАБЛЯ "СДК-172" 11 АВГУСТА 1982 ГОДА

Основные данные "БДК-181" (проект "775", "Ропуча" класс):

Водоизмещение: 3500 т/4080 т

Главные размерения: длина - 112,5 м
ширина - 15,0 м
осадка - 3,5 м

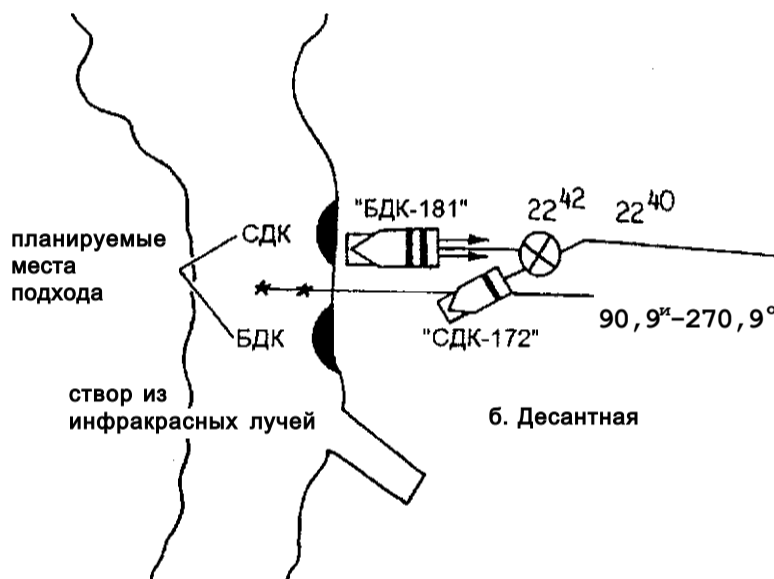
Вооружение: 2 x 2 - 57 мм зен.авт.
2 ПУ "УМС-73"(Град")

Скорость: 17,8 узл.

Экипаж: 98 чел (в т.ч. - 17 офицеров).

Основные данные "СДК-171" соответствуют ТТХ проекта "771"

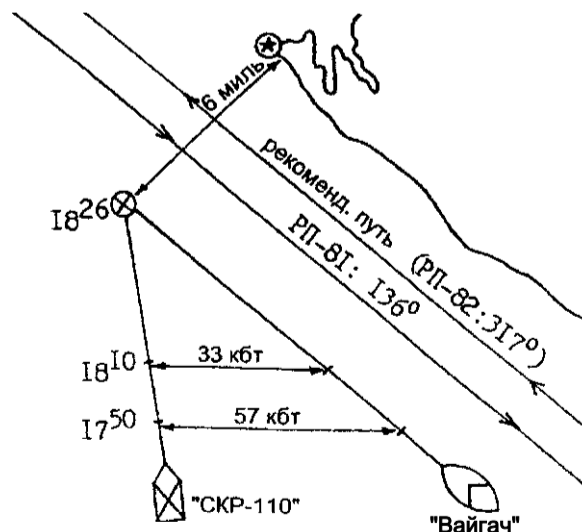
Десантные корабли к проведению учения готовились в спешке и из-за недостатка времени их готовность к выходу в море не проверялась. Высадку морских пехотинцев планировалось провести в бухте Десантная. Подход к берегу "БДК-181" по плану намечался на левый фланг высадки, а "СДК-172" - на правый фланг. Фланги обозначались инфракрасными огнями и был установлен створ из инфракрасных лучей. На мостике "БДК-181" находился Начштаба соединения, который наблюдал за движением кораблей в единственный (!) бинокль на корабле. Тем самым он лишил возможности наблюдать обстановку корабля и штурмана, а корабль шел гораздо правее инфракрасных створов (то есть на место, планируемое для "СДК-172"). В 22 часа 31 минуту командир БЧ-1 доложил о времени отдачи якоря, но его рекомендации командир не принял и отдал якорь лишь после второго доклада. В результате корабль уткнулся носом в отмель и створки носовых ворот не открылись. Командир "БДК-181" принял решение сместить корабль назад и дал команду "средними назад". В 22 часа 41 минуту БДК резко пошел назад, но наблюдения за окружающей обстановкой не велось. Отмечалась полная ночная видимость, волнение моря - 1 балл, скорость ветра (205° - 5 м/сек. В это время на свое "планируемое" место подходил "СДК-172", следовавшим курсом 271° со скоростью 4 узла. В 22 часа 41 минуту на нем, одновременно с БДК, обнаружили друг друга оба корабля. Командир СДК попытался уклониться влево, но через минуту "БДК-181" ударил его кормой на инерции заднего хода. Удар пришелся в правый борт среднего десантного корабля в районе надстройки. Отмечены повреждения средней тяжести на обоих кораблях, требующие заводского докового ремонта.



НАВАЛ СТОРОЖЕВОГО КОРАБЛЯ "СКР-110" НА ПОРТОВЫЙ БУКСИР "ВАЙГАЧ" 13 АВГУСТА 1982 ГОДА

Основные данные "СКР-110" (проект "159А", "Петя-2" класс)
 Водоизмещение: 1094 т
 Главные размерения: длина - 82,3 м
 ширина - 9,2 м
 осадка - 2,83 м
 Вооружение: 2 х2 - 76,2 мм ун. ор.
 2 х2 - 406 мм ТА ПЛО
 2х12 ств. РБУ, 22 мины.
 Скорость: 33 узла
 Экипаж: 96 человек, в т.ч. 8 офицеров.

Портовый буксир "Вайгач" следовал из Балаклавы в бухту Камышовая и при движении сошел с рекомендованного пути (РП-82: 317"), оказавшись на пути встречного движения (РП-81: 136"). Видимость на море

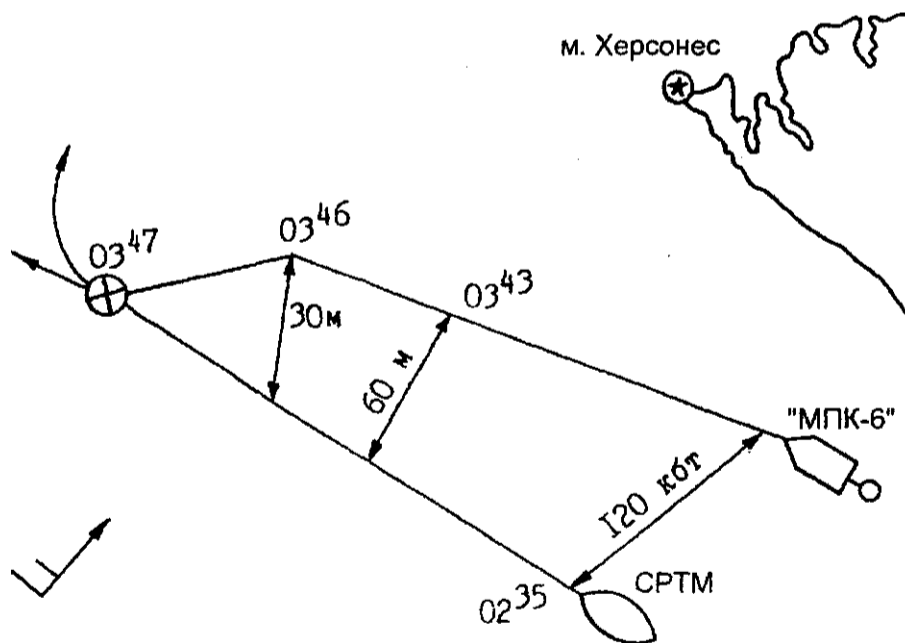


отмечалась не менее 80 кабельтовых, штиль, сила ветра (200°) - 2 м/сек. Сторожевой корабль выполнял учебные задачи в полигоне боевой подготовки (ПБП-41). В 17 часов 50 минут вахтенный сигнальщик обнаружил на курсовом угле $110^\circ - 120^\circ$ в дистанции около 60 кабельтовых надводную цель и доложил о ней вахтенному офицеру. Больше никто за этой целью не следил, элементы движения цели не определялись. Боевой информационный пост не развертывался, радиолокационная станция не включалась. Сторожевик продолжал следовать курсом 0° со скоростью 13 узлов. В 18 часов 10 минут командир сошел с мостика в радиорубку на переговоры с оперативным дежурным ОВРа и указаний вахтенному офицеру на расхождение с целью не дал. Дистанция до буксира сократилась к этому времени до 33 кабельтовых. Вахтенный офицер бездействовал и допустил сближение с буксиром на Дистанцию 2 кабельтова. За 1 - 2 минуты до начала он дал команду "Лево руля!" и "Машины полный ход назад!", но эти меры запоздали и в 18 часов 26 минут "СКР-110" на инерции переднего хода навалил на ПБ "Вагач". Оба корабля отделались вмятинами. Следует отметить, что на буксире никаких мер предотвращения столкновения не предпринимали, сигналов и гудков не подавали.

НАВАЛ МАЛОГО ПРОТИВОЛОДОЧНОГО КОРАБЛЯ "МПК-6" НА ТРАУЛЕР "АЛЬЦИОНА" 13 ЯНВАРЯ 1983 ГОДА

Основные данные "МПК-6" соответствуют ТТХ проекта "1124М".

Корабль находился в дозоре у Севастополя и получил два приказа от оперативного дежурного базы на опознание двух морских целей. После опознания одной цели, МПК лег на генеральный курс 280° для сближения с другой целью. Корабль следовал со скоростью 26 узлов и в 2 часа 35 минут обнаружил ее на экране радиолокатора в дистанции около 12 миль. Волнение моря не превышало 2 баллов, скорость ветра (240°) - 6 м/сек, ночная видимость - не более 50 метров. Для опознания цели командир МПК решил сблизиться на расстояние голосовой связи и увеличил скорость до 28 узлов. В 3 часа 43 минуты корабль нагнал цель и опознал ее, как СРТМ "Альциона". После этого МПК лег в дрейф на остром курсовом угле траулера и оказался в положении обгоняющего, но никаких сигналов на траулере о курсоуказании не было сделано и лишь разрешено следовать дальше. Командир МПК убыл с ходового мостика в радиорубку на переговоры с оперативным дежурным базы, а вахтенный офицер покинул мостик и спустился в ходовую рубку заполнять вахтенный журнал, не организовав наблюдения за целью. Случайно, в 3 часа 46 минут, на левое крыло мостика вышел штурман для определения места и обнаружил в тридцати метрах от МПК идущий на него траулере. Он немедленно доложил об этом командиру, а тот не выходя на мостик, скомандовал дать средний ход и переложить руль право на борт. Но было поздно, так как через минуту "Альциона" врезалась в "МПК-6". В результате столкновения МПК получил пробоину в левом борту позади надстройки (площадью $0,8 \times 0,7$ м) и значительные вмятины и деформации палубы и обшивки левого борта в надводной части. На траулере также смята носовая часть корпуса выше ватерлинии.



ПОСАДКА НА МЕЛЬ БАЗОВОГО ТРАЛЬЩИКА 'БТ-260" (БФ) 3 ФЕВРАЛЯ 1983 ГОДА

Основные данные "БТ-260" (проект "1265" - "Яхонт", "Соня" класс):

Водоизмещение: 450 т.

Главные размеры:

длина - 49,0 м

ширина - 8,8 м

осадка - 2,31 м

Вооружение:

1x2 - 30мм зен. авт.

1x2 - 25мм зен. авт.

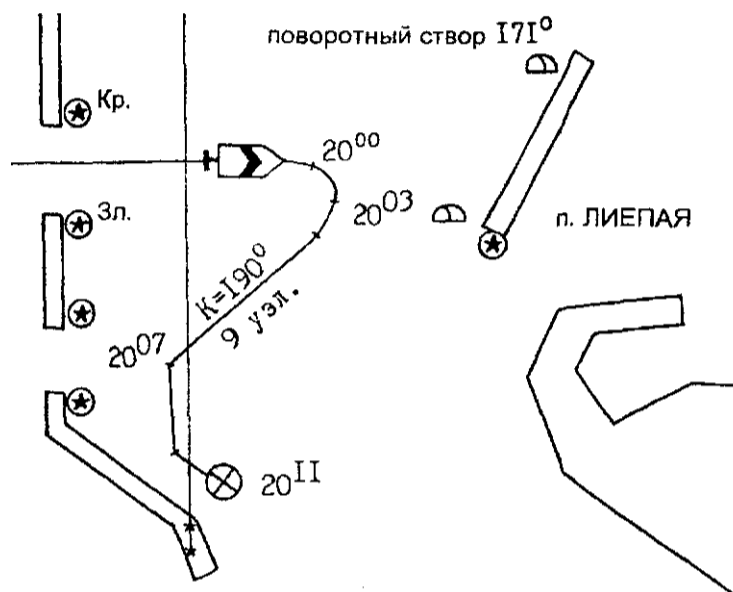
Скорость: 14 узлов.

Экипаж: 45 чел, в т.ч. 5 офицеров.

Корабль возвращался в порт Лиепая и перед входом в базу не объявлялась учебная тревога при проходе узкости. Старшим на борту являлся начальник штаба соединения, который в ходе маневрирования тральщика неоднократно вмешивался в действия командира корабля и создал на ГКП нервную обстановку. Штурман корабля не вел навигационную прокладку, а командир тральщика маневрировал "на глаз" и ориентировался по буям.

Начштаба не пресек безграмотных действий обоих офицеров, не поднялся на мостик (время было зимней ночью) и не вступил в командование кораблем, подавая противоречивые "указания" из рубки.

В 20 часов 03 минуты тральщик завершил циркуляцию вправо и лег на курс 190°, двигаясь со скоростью 9 узлов. Штурман место поворота контролировал по буям и створам и в 20 часов 07 минут дал на мостик рекомендацию повернуть влево на курс 171°. Запоздалый поворот оказался недостаточным и курс вел прямо к опасным глубинам в 6 - 8 метров. И через четыре минуты "БТ-260" на циркуляции сел на мель и повредил обтекатель гидроакустической станции "МГ-69". Корабль снялся с мели самостоятельно и с целью скрыть происшествие, командир тральщика (с согласия начштаба) приказал подделать записи в вахтенном и навигационном журнале. Происшествие вскрылось лишь "благодаря" доносу одного из офицеров корабля, совершенному по карьерным мотивам.

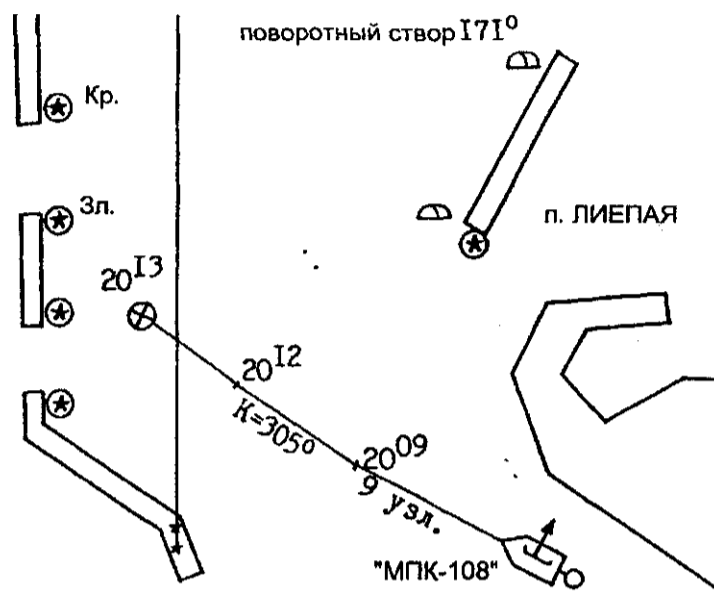


КАСАНИЕ ГРУНТА МАЛЫМ ПРОТИВОЛОДОЧНЫМ КОРАБЛЕМ "МПК-108" (БФ) 6 МАРТА 1983 ГОДА

Основные данные "МПК-108" соответствуют ТТХ проекта "1124М".

Корабль выходил из порта Лиепая для выполнения учебной боевой задачи на скорости 13 узлов, вместо рекомендуемых девяти узлов. Обязанности командира корабля исполнял офицер с другого, однотипного корабля. Он не учел большую осадку нового корабля, не знал об отсутствии на борту штурмана МПК и других офицеров, отдыхавших на берегу. Командир не провел никаких расчетов на переход, не объявлял готовности к бою и походу, к плаванию в узкости, а при маневрировании ориентировался только по буям. Находившийся на борту командир дивизиона также неосмотрительно проявил самонадеянность и не оказал практической помощи новому командиру МПК. В 20 часов 03 минуты командир "МПК-208" покинул ходовой мостик и направился в радиорубку для ведения переговоров с оперативным дежурным базы, приказав через 6 минут повернуть с курса 305° на курс 334°. После поворота на мостик вышел комдив и, обнаружив отсутствие на корабле штурмана, попытался на фоне ярких береговых огней ночного города разглядеть светящиеся створные знаки. Он не обнаружил их и понял, что корабль давно пересек линию створа. Вступив в командование кораблем, комдив подал команду на дачу обеими машинами полного

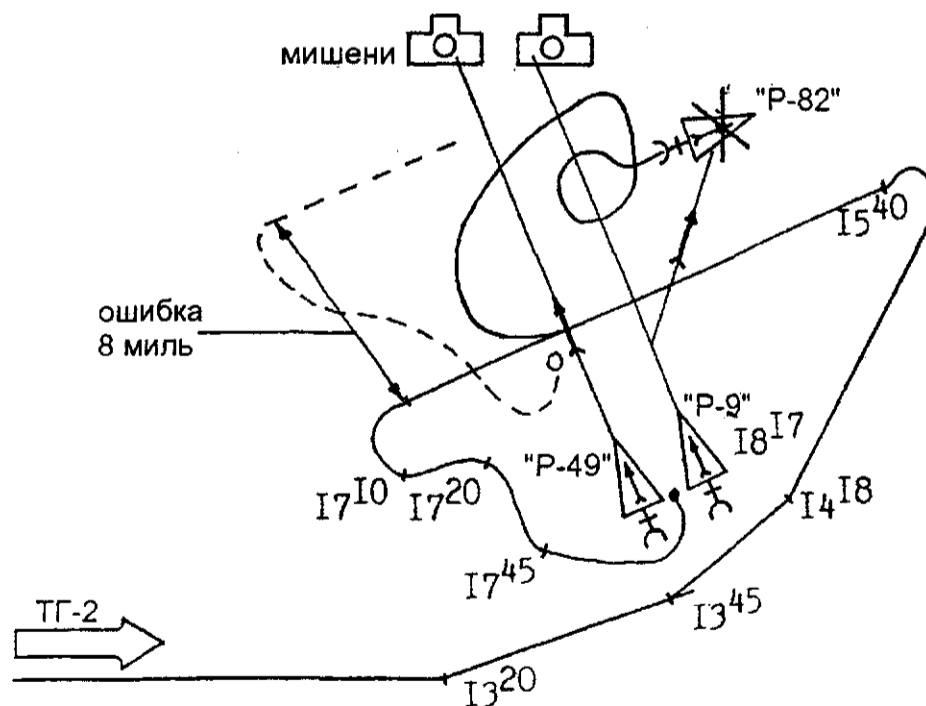
хода назад и на перекладку руля вправо. Но его действия запоздали и в 20 часов 13 минут "МПК-108" сел днищем на западную бровку углубленного канала. На инерции переднего хода МПК сполз с отмели и повредил только обтекатель подкильной ГАС "Аргунь". Командир МПК выскочил на мостик за минуту до касания грунта и никаких действий не предпринимал.



ГИБЕЛЬ РАКЕТНОГО КАТЕРА "Р-82" (СФ) 23 МАРТА 1983 ГОДА

Основные данные РКА "Р-82" соответствуют ТТХ проекта "205".

Три ракетных катера Северного флота вышли в море для выполнения ракетной стрельбы по морским целям. Головным в кильватерной колонне следовал катер "Р-49" на котором находился командир дивизиона, а за ним - "Р-9" и "Р-82" (все катера "205"). Тактическая группа №2 (ТГ-2) к стрельбе не подготовилась и требования руководящих документов не были выполнены. На протяжении всего плавания маневрирование осуществлялось "на глаз" и счисление пути на флагмане не велось, что и привело в конце концов к невязке в 8 миль(!). Флагманский штурман работал по радионавигационной системе "БРАС", которая работала с большими погрешностями, а эхолот и радиопеленгатор были неисправны. Навигационная РЛС вышла из строя, а навигационный секстан был украден несколько месяцев назад.



Но самонадеянное командование на флагманском катере не организовало даже обмен навигационной информацией с другими катерами. В 16 часов 35 минут ракетный катер "Р-82" отвернул вправо, чтобы исполнять функции КВНП (корабля воздушного наблюдения подвижного). Через час, отвернувшись вправо "стреляющие" катера подошли к намеченному району стрельбы и ракетный катер "Р-9" обнаружил две мишени на дистанции 130 кабельтовых. Продолжая следовать прежним курсом, два катера вышли на заданный пеленг стрельбы в 125 кабельтовых от КВНП "Р-82". Не связавшись с кате-

ром "Р-82" и не уяснив обстановку (невязка вместе составляла около 8 миль), комдив доложил руководителю стрельбы о готовности к ее выполнению. Получив разрешение, оба катера произвели пуски двух ракет "Термит" (П-15) в 18 часов 17 минут. Крылатая ракета, выпущенная с "Р-9" навелась на КВНП "Р-82" и через минуту поразила его в правый борт. В результате взрыва и пожара - катер затонул. О количестве жертв (а они несомненно были не менее трети экипажа) нигде официально не сообщалось. В том же году силами АСС КСФ катер был поднят с глубины 123 метра. Руководитель работ - капитан 1 ранга Ю.В. Кононенко. Катер не восстанавливался и сдан на слом после изучения результатов взрыва.

НАРУШЕНИЕ УСТАНОВЛЕННОГО РЕЖИМА ПЛАВАНИЯ МОРСКИМ ТРАЛЬЩИКОМ "КОМСОМОЛЕЦ БЕЛОРУССИИ" И ТАНКЕРОМ "ОЛЕКМА" 22 АПРЕЛЯ 1983 ГОДА

Основные данные МТ "Комсомолец Белоруссии" (бывший "МТ-502") соответствуют ТТХ проекта "254".

Основные данные танкера "Олекма" соответствуют ТТХ НТ типа "Певек".

Корабли встретились в 9 часов 22 минуты в районе острова Уэссан. Тральщик выполнял функции конвоира танкера и после разворота последнего оба корабля в течение двух с половиной часов следовали по полосе встречного движения системы разделения движения в проливе Ла-Манш. О факте грубейшего нарушения правил судоходства ни командир тральщика, ни капитан танкера не доложили. Лишь после сообщения о факте нарушения режима плавания по иностранным дипломатическим каналам, оба офицера признались, что совершили данное нарушение с целью сокращения маршрута перехода и "якобы" для уменьшения качки в штормовых условиях.

СТОЛКНОВЕНИЕ ЭСКАДРЕННОГО МИНОНОСЦА "ОТЛИЧНЫЙ" (БФ) С ШАЛАНДОЙ "НЕВСКАЯ-2" 1 МАЯ 1983 ГОДА

Основные данные ЭМ "Отличный" (проект "956" - "Сарыч", "Современный" класс):

Водоизмещение: 7500/7940 т

Главные размерения: длина - 156,5 м
ширина - 16,8 м
осадка - 5,45 м

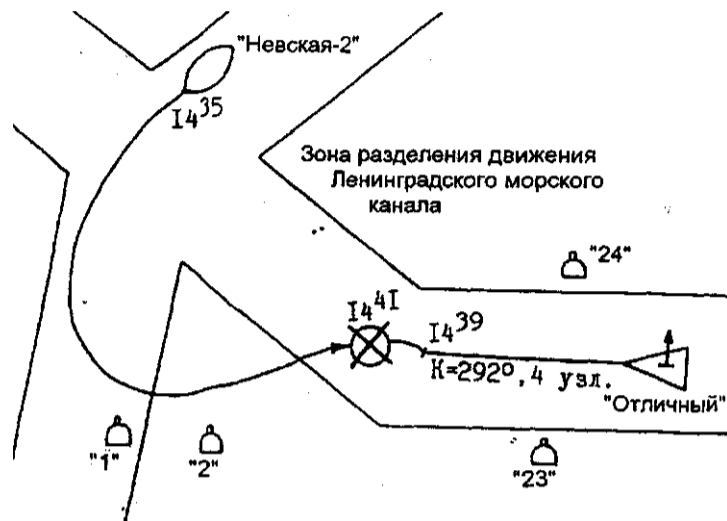
Вооружение: 2 x 4 - ПУ крылатых ракет "Москит"
2 x 1 - ЗУР "Ураган"
2 x 2 - 130 мм ун. Ор.
4 x 6 - 30 мм зен. авт.
2 x 2 - 553 мм ТА
2 x 6 ств. РБУ-1000, 1 вертолет.

Скорость: 33 узла.

Экипаж: 350 человек, в т.ч. 25 офицеров.

В 12 часов 07 минут эсминец "Отличный" отошел от причальной стенки завода им. Жданова в Ленинграде. На корабле объявили учебную тревогу и эсминец был подготовлен к плаванию в узкости, но из-за неисправности заводского буксира, командир соединения решил совершить переход в Кронштадт самостоятельно. Из-за несплавности личного состава, организовать должным образом визуальное и техническое наблюдение в условиях тумана не сумели. Видимость на море - переменная: от полукабельтова до 80 кабельтовых, штиль, скорость ветра (270°) - 2 м/сек. Корабль шел ленинградским морским каналом со скоростью 8,6 узла, но при обнаружении полосы тумана в 14 часов 35 минут, ход уменьшили до 4 узлов и начали подавать туманные сигналы. На экране радара в это время наблюдалось 6 морских целей (в носовом отсеке), но вахтенный офицер работой БИЦ (боевого информационного центра) не

Расчет БИЦ еще не был отработан и ближнюю морскую обстановку не освещал и не анализировал, не проводил непрерывную РЛС - прокладку за движением целей. В 14 часов 36 минут на экране радиолокатора появилась отметка малой надводной цели в дистанции 6,2 кбт. По расчетам БИЦ корабль должен был разойтись с ней в дистанции 0,9 кбт. левым бортом. При выводе эсминца из завода движение по Морскому каналу было закрыто, но внезапное появление встречной цели не насторожило командира "Отличного". При повороте вправо на рекомендованный курс 315° в 14 часов 40 минут визуально было обнаружено прямо по курсу судно, идущее на пересечку. Командир эсминца немедленно отдал команду на полный задний ход, но его действия запоздали и через минуту эсминец ударил шаланду "Невская-2" своим форштевнем в корму. Через несколько минут шаланда затонула кормой из-за пробоины в правом борту около надстройки. Впоследствии шаланда была поднята и отремонтирована. Эсминец также вынужден вернуться в завод для ремонта.



Через несколько минут шаланда затонула кормой из-за пробоины в правом борту около надстройки. Впоследствии шаланда была поднята и отремонтирована. Эсминец также вынужден вернуться в завод для ремонта.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ РАКЕТНОГО КАТЕРА "Р-42" (ТФ) 19 МАЯ 1983 ГОДА

Основные данные РКА "Р-42" (проект "1241.1"- "Молния-1", "Тарантул-2" класс):

Водоизмещение: 475 т

Главные размерения: длина - 59,0 м
ширина - 10,2 м
осадка - 2,95 м

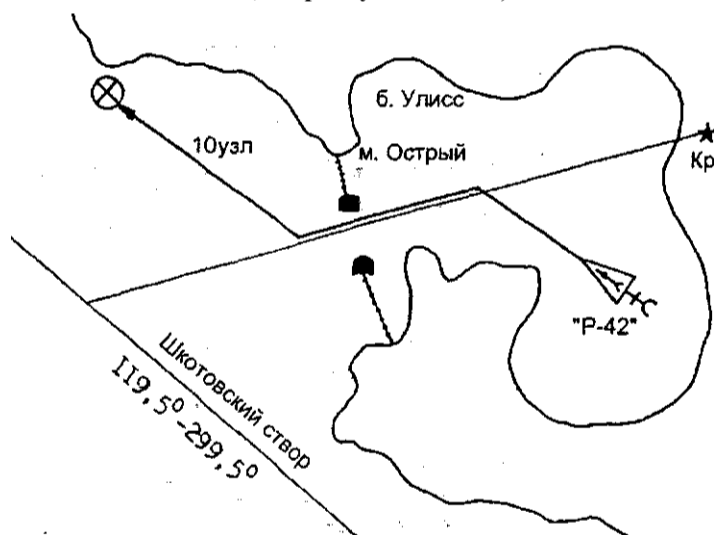
Вооружение: 2 x 2 - ПУ крылатых ракет "Термит"

1 x 1 - 76мм ун.ор.
2 x 8 - 30мм зен.авт.

Скорость: 42 узла.

Экипаж: 40 чел, в т.ч. 5 офицеров.

Ракетный катер "Р-42" проходил заводские испытания и получил приказ на переход по внутреннему рейду порта Владивосток. Командир катера никаких задач штурману на переход не ставил и тот не сделал предварительную прокладку и расчетов маневрирования. Приготовления катера к бою и походу также не проводилось и половина личного состава БЧ-1 на борту отсутствовала. При отходе от причала обесточился эхолот и штурман ушел устранять неисправность. Командир катера управлял безрасчетно и, вместо следования по створам, решил следовать вдоль берега, даже не взглянув на карту. После прохода боновых заграждений бухты Улисс, командир назначил курс через опасный мелководный район на расстоянии 90 метров от мыса Острый. Катер следовал со скоростью 10 узлов и в 20 часов 20 минут штурман восстановил электропитание на эхолот и обнаружил резкое уменьшение глубин под килем. Он сразу же доложил на мостик и командир приказал остановить машины. Но его действия запоздали и в 20 часов 25 минут на скорости около 10 узлов сел днищем на каменную гряду в 50 метрах от берега. Днище катера, винты и гребные валы получили сильные повреждения и катер на несколько месяцев встал в док на ремонт.



СТОЛКНОВЕНИЕ МАЛОГО ДЕСАНТНОГО КОРАБЛЯ НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ "МДК-88" С БРУСТВЕРОМ ПРОХОДА 1 ИЮНЯ 1983 ГОДА

Основные данные МДК проекта "1232.1" ("Джейран", "Аист" класс)

Водоизмещение: 298 т.

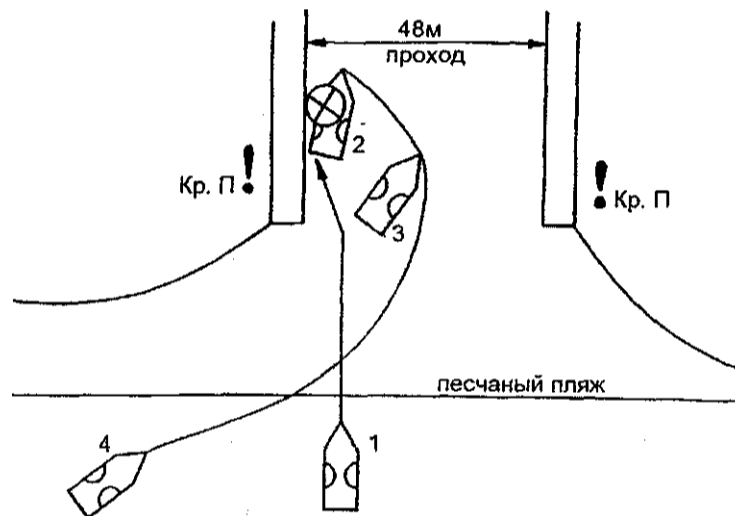
Главные размерения: длина - 45,5 м
 ширина - 17,3 м
 осадка - 0,7 м

Вооружение: 2 x 2 - 30мм зен.авт.

Скорость: 55 узлов, максимально - до 70 узлов.

Экипаж: 15 человек, в т.ч. 3 офицера.

МДК на воздушной подушке проходил испытания, базируясь на акватории соленого озера Узунларское (северо-западнее Феодосии). Берег в этом районе окаймлен отмелями с глубинами менее 10 метров и идеально подходит для базирования судов этого типа. Для стоянки кораблей оборудованы специальные бетонные площадки, но управление кораблями на воздушной подушке требует специальных навыков. И 1 июня 1983 года, при выходе "МДК-88" на берег, командир МДК не учел влияния уклона подстилающей поверхности прохода на управляемость кораблем. Он неверно выбрал режим скорости и не вписался в размеры прохода. Корабль занесло влево и он на 20 узловой скорости стукнулся носом в левый бруствер прохода. Силой удара корабль отбросило вправо и он вынужден был на заднем ходу спуститься к воде и повторить маневр выхода на берег. В результате столкновения помят левый носовой угол корпуса и заклинена носовая аппарель для выхода боевой техники. Устранение полученных повреждений требовало заводского ремонта, осуществленного в Феодосии.



НАВАЛ БОЛЬШОГО ДЕСАНТНОГО КОРАБЛЯ (БДК) "НИКОЛАЙ ФИЛЬЧЕНКОВ" НА "БДК-104" ИЮНЯ 1983 ГОДА

Основные данные БДК проекта "1171" ("Тапир"), "Аллигатор" класс:

Водоизмещение: 4150 т

Главные размерения: длина - 113,1 м
 ширина - 15,6 м
 осадка - 4,5 м

Вооружение: 1 x 2 - 57мм ун.ор.- (2x2-57мм - на "БДК-104")

2 x 2 - 25мм зен.авт. - (нет на "БДК-104")

1 - ПУ "Град" для НУРС - (нет на "БДК-104")

Скорость: 17 узлов.

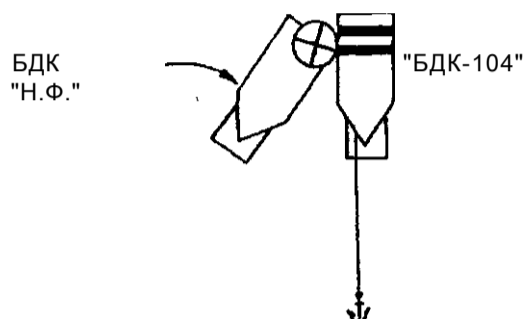
Экипаж: 100 человек.

Большие десантные корабли "Николай Фильченков" и "БДК-104" стояли, отшвартовавшись кормой к причалу Куриной стенки в Севастополе. При отходе от причала на БДК "Николай Фильченков"

10

Аварии и катастрофы

причал "Куриная стенка"



Северная бухта Севастополя

никаких расчетов по съеме с якоря при нордовом ветре не делали. На малом ходу корабль начало быстро сносить влево и через несколько минут, несмотря на работу машинами враздрай, он навалил кормой на рядом стоящий "БДК-104". Оба корабля отделались небольшими вмятинами обшивки выше ватерлинии.

**ПОТЕРЯ МЕСТА ПЛАВУЧЕЙ БАЗОЙ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК
"ИВАН ВАХРАМЕЕВ" (ТФ) 9 ИЮНЯ 1983 ГОДА**

Основные данные ПБПЛ проекта "1886", "Угра" класс:

Водоизмещение: 6780 т/ 7980 т

Главные размерения: длина - 144,8 м
ширина - 18,1 м
осадка - 5,8 м

Вооружение: 4 х 2 - 57 мм зен.авт.ор.

Скорость: 17 узл.

Экипаж: 220 чел.,(в т.ч. - 18 офицеров).

Плавбаза ПЛ "Иван Вахрамеев" маневрировала в Южно-Китайском море. Командиром БЧ-1 на ПБПЛ являлся офицер, ранее снятый с аналогичной должности на ПЛ. Продолжав демонстрировать свою низкую профессиональную подготовку, он определял место корабля только по радиолокатору и получаемые невязки, указывающие на течение (скоростью до двух узлов), не анализировал и не учитывал. Видимость на море отмечалась около 60 кабельтовых, облачность - 9 баллов, волнение моря - 1 балл, скорость ветра (200°) 7 м/сек. Вечером 8 июня 1983 года плавбаза с 18.00 до 20 часов 30 минут лежала в дрейфе, но он снова не учитывал снос ее течением и ветровым дрейфом. В 20 часов 30 минут он определился по дистанциям до мыса Ратьчанг-Камрань и острова Нои, но перепутал ориентиры и определил дистанции до мысов Ратьчанг-Гань и острова Тяла. В дальнейшем плавбаза начала маневрирование в сторону от берега и ее местом никто не интересовался, командир БЧ-1 перестал определяться и ушел спать. Флагманский штурман его деятельность не контролировал и с момента выхода из порта лично место корабля не определял. Сомнения в месте ПБПЛ у него возникли лишь к 11 часам 9 июня, когда по расчетам должен был открыться берег, он потребовал место от всех кораблей отряда и, определившись, получил невязку более 48 миль(!)-

**НАВАЛ БДК "КРЫМСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ"
НА ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЙ КОРАБЛЬ (ПСК) "ТАМАНЬ"
3 ИЮЛЯ 1983 ГОДА**

Основные данные БДК соответствуют ТТХ проекта "1171".

Основные данные ПСК "Тамань" (бывший "Суздаль"), проекта 596П", "Вытегралес" класс:

Водоизмещение: 9920 т.

Главные размерения: длина - 122,9 м
ширина - 16,7 м

осадка - 8,3
 Скорость: 18 узлов.
 Экипаж: 46 человек.

Большой десантный корабль "Крымский комсомолец" (бывший "БДК-6") возвращался с моря в Севастополь и осуществлял маневр швартовки к причалу Куриной стенки. Развернувшись кормой к стенке, на БДК отдали оба носовых якоря и на малом заднем ходу стал приближаться к причалу. Скорость ветра (260°) достигла 7 м/сек и для избежания сноса корабля, руль переложили влево. Отсутствие четкого* плана

швартовки и безрасчетное маневрирование "на глаз" - привели к навалу БДК кормой на правый борт отшвартованного к причалу ПСК "Тамань". Из-за небольшой инерции заднего хода и отсутствия волнения - повреждения, полученные обоими кораблями, оказались незначительными.



НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ПЛАВАНИЯ ВБЛИЗИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД НОРВЕГИИ МАЛЫМ РАКЕТНЫМ КОРАБЛЕМ "ВОЛНА"(СФ) 29 АВГУСТА 1983 ГОДА

Основные данные МРК "Волна" (проект "1234" - "Овод", "Нанучка-1" класс):

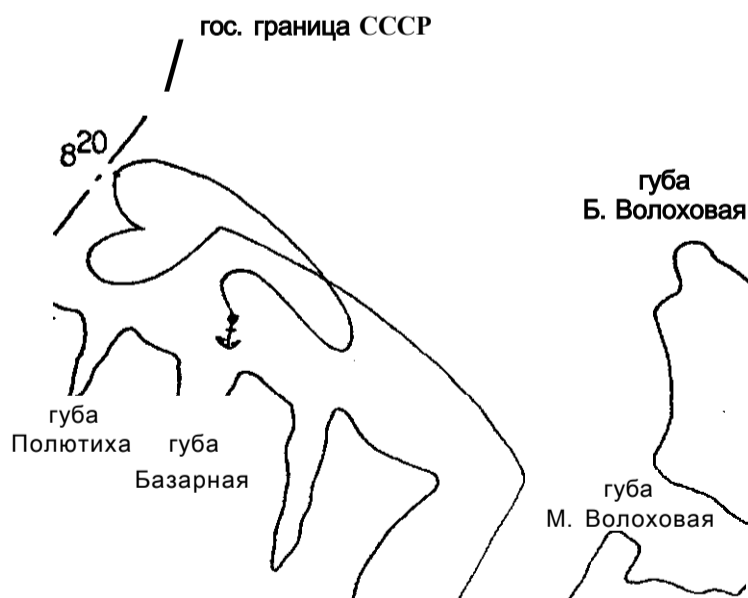
Водоизмещение: 69,0 т

Главные размерения: длина - 59,3 м
 ширина - 11,8 м
 осадка - 2,6 м

Вооружение: 2 x 3 - ПУ крылатых ракет "Малахит"
 1 x 2 - ЗУР "Оса-М"
 1 x 2 - 57 мм зен.авт.ор.

Скорость: 36 узлов

Экипаж: 60 человек, в т.ч. 10 офицеров.



В 6 часов 00 минут 29 августа МРК "Волна" снялся со швартов пирса бухты Линахамари и начал движение к Варангер - фиорду. Корабль к выходу должным образом не готовился, офицеры не изучили морской театр и маршрут перехода. Часть ТСК (технических средств кораблевождения) - навигационная РЛС, лаг и гирокурсорказатель - были не в строю. Командир БЧ-1 на местности не ориентировался "на глаз" и не занимался практическим счислением корабля, а контролировал место с помощью артиллерийского радиолокатора. В результате - он потерял место корабля и вывел в 7 часов 45 минут не к губе Базарная, а более западном - губе

Полутьна Западная. Видимость на море достигала 10 миль (полярный день), волнение - 2 балла, скорость ветра (300°) - 8 /сек. В 8 часов 11 минут вахтенный сигнальщик доложил о появлении красных створных знаков, обозначающих направление государственной границы СССР, но командир и штурман их назначение не знали. После разворота влево и нескольких минут размышлений, командир приказал застопорить ход в 8 часов 20 минут. Одновременно он получил указание радиотехнического поста не пересекать границу СССР и приказал переложить руль вправо на борт. На крутой циркуляции вправо МРК "Волна" приблизился к линии разграничения территориальных вод на 2,5 кабельтова. Это дало повод норвежской стороне заявить протест.

СТОЛКНОВЕНИЕ СТОРОЖЕВОГО КОРАБЛЯ "РАЗЯЩИЙ" (ТФ) С ЭСКАДРЕННЫМ МИНОНОСЦЕМ "ФАЙФ" (ВМС США) 17 НОЯБРЯ 1983 ГОДА

Основные данные СКР "Разящий" соответствуют ТТХ проекта "1135".

Основные данные ЭМ "Файф" (борт.№991), типа "Спруенс":

Водоизмещение: 7800 т.

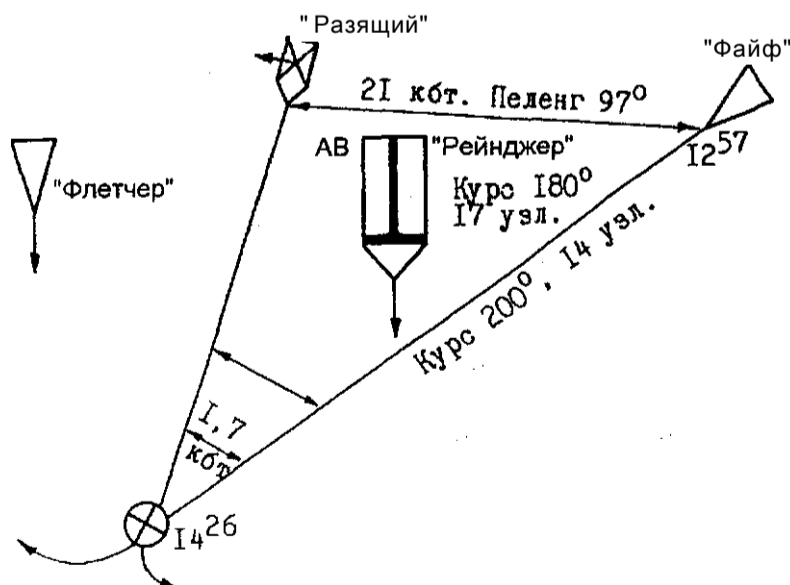
Главные размерения: длина - 171,0 м
ширина - 17,6 м
осадка - 8,8 м

Вооружение: 2 x 4 - ПКРК "Гарпун"
1 x 8 - ЗРК "Нато Си Спарроу"
1 x 8 - ПЛРК "Асрок"
2 x 1 - 127мм ун.авт.ор.
2 x 6 - 20мм зен.авт. "Фаланкс"
2 x 3 - 324мм ТА, 2 вертолета в ангаре.

Скорость: 32 узла.

Экипаж: 295 человек.

Советский сторожевой корабль "Разящий" осуществлял слежение за многоцелевым авианосцем "Рейнджер" в северной части Аравийского моря. На сторожевике неоднократно нарушали документы, запрещающие заходить внутрь авианосного ордера и сближаться на дистанцию менее 60 кабельтовых. Общее время нахождения кораблей внутри ордера на дистанции менее заданной (до 14 кабельтовых!) ч" достигло трех часов. Находившийся на сторожевике ВРИО начштаба соединения не пресек неверных действий командира корабля с в сложных условиях отпустил его с мостика вниз отдыхать, а затем и сам



ушел с мостика. Управление "Разящим" осуществлял старпом, который неоднократно игнорировал рекомендации штурмана и вахтенного офицера. Американский эсминец "Файф" следовал на сближение с советским кораблем со скоростью 14 узлов курсом 200°. В 12 часов 57 минут дистанция между ними составляла 21 кабельтов. Авианосец с кораблями сопровождения следовал генеральным курсом 180° со скоростью 17 узлов, а эсминцу "Файф" поставлена задача вытеснения нахального сторожевика. Тем временем, старший помощник командира дважды проигнорировал доклад вахтенного офицера и его просьбу доложить командиру корабля об опасном маневрировании эсминца "Файф". Также без ответа осталась рекоменда-

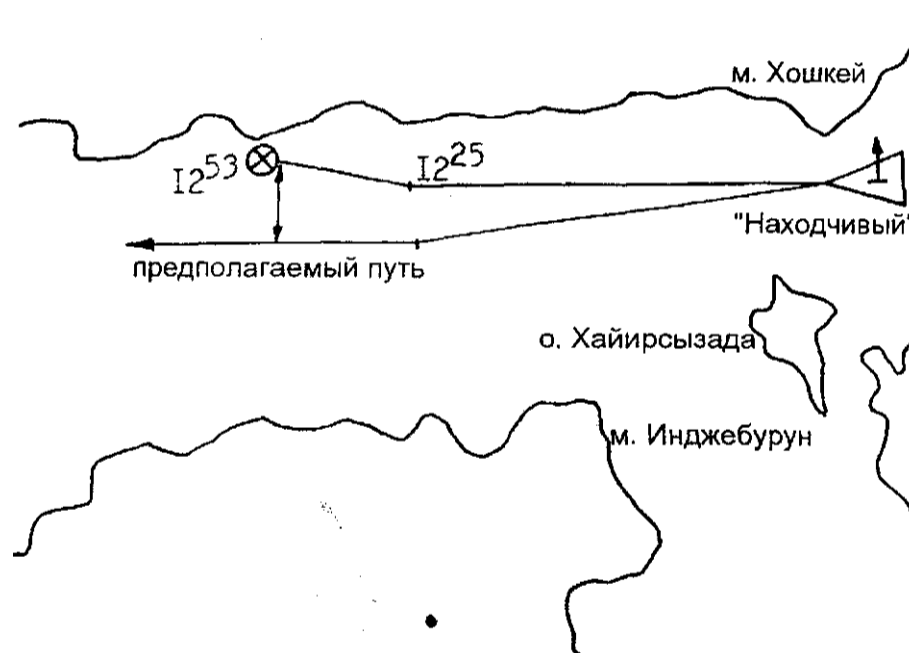
ция штурмана изменить курс "Разящего" вправо и увеличить скорость хода. В 14 часов 22 минуты корабли сблизилась на дистанцию менее двух кабельтовых и на ГКР подняли сигнал: "Осторожно, у меня вышло из строя рулевое управление". Через две минуты на американском эсминце подняли ответный сигнал: "Понял ваш сигнал, провожу учения по маневрированию". Дистанция между кораблями сократилась до 60 метров и в 14 часов 26 минут произошло столкновение. "Разящий" нанес удар форштевнем в правый борт американца и повредил обшивку корпуса выше ватерлинии (4,5м вмятина). Нос советского корабля также был помят и "Разящий" резко отвернул вправо, с трудом избежав столкновения с другим кораблем охранения.

КАСАНИЕ ГРУНТА МИНОНОСЦЕМ "НАХОДЧИВЫЙ" 16 МАРТА 1984 ГОДА

Основные данные ЭМ(РКБ) "Находчивый" соответствуют ТТХ проекта "56-А".

Корабль следовал из Севастополя в Средиземное море на очередную боевую службу. Благополучно миновав Босфор, он в 8 часов 18 минут 16 марта 1984 г. вышел в Мраморное море. Командир корабля, находился на ГКП, штурман - в штурманской рубке, а вахтенный офицер - в БИП. На эсминце объявлена "боевая готовность №2 и постоянно работала навигационная РЛС "Дон", а визуальное наблюдение обеспечивалось тремя сигнальщиками. Видимость составляла около 60 кабельтовых, волнение моря - 2 балла,

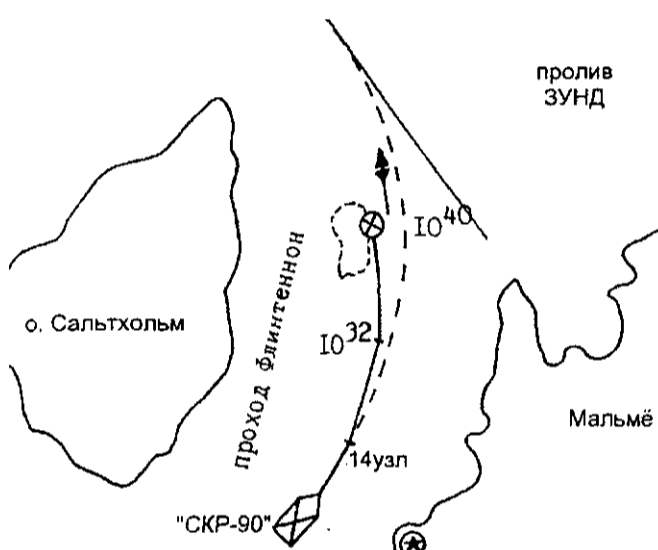
скорость ветра(50°)-14 м/сек, скорость течения(250°)-0,8 узл. Эсминец имел скорость 23 узла, но штурман не вел графического счисления пути, а ориентировался по "зайчику" автопрокладчика и определял место корабля каждые 40-50 минут. При этом он не фиксировал изменение курсов для расхождения со встречными судами, а в промежутках между наблюдениями занимался ремонтом аппаратуры. В 11 часов 11 минут "Находчивый" повернул влево на новый курс 237°, имея ход 22 узла. В 12 часов 00 минут радиометрист измерил дистанцию до острова Мармара, а штурман проложил - до острова Хайирсызада (см.схему). Невязка составила около 4 мили (а в журнале записано - 0,9 мили). Глубины эхолотом не измерялись, а другие способы и ориентиры для определения не использовались, учет течения не производился. В 12 часов 25 минут штурман вновь определился по трем дистанциям (на экране РЛС) и невязки составили 2,6 мили. Штурман признал эту обсервацию ошибочной, но вместо повторения обсервации - убыл на обед. Вахтенные офицеры (в двух сменах) местом корабля не интересовались и место не определяли. Командир корабля навигационными вопросами также не занимался и разрешил обед и смену вахты при плавании в узкости, не подготовив свои корабль к плаванию. В 12 часов 40 минут эсминец начал обгонять попутное судно на дистанции и на ходовой мостик прибыл командир БЧ-1, была объявлена "учебная тревога". Эсминец уклонился вправо и произвел обгон на дистанции 12 кабельтовых. Проложенный штурманом курс вел корабль прямо на банку Доганарслан и в 12 часов 53 минуты "Находчивый" коснулся грунта на 22-узловой скорости (курс-252"). В результате касания грунта, на эсминце помято днище и обнаружена водотечность корпуса, что потребовало докового осмотра и ремонта.



КАСАНИЕ ГРУНТА СТОРОЖЕВЫМ КОРАБЛЕМ "СКР-90" (БФ) 3 АПРЕЛЯ 1984 ГОДА

Основные данные "СКР-90" соответствуют ТТХ проекта "159".

Проход проливом Зунд первоначально не планировался, но получив приказание и имея время на подготовку, командир "СКР-90" ничего не предпринял, полагаясь на великое русское "авось"... Корабль не был подготовлен к плаванию в узости, не включен эхолот и не снижена скорость до 10 узлов. В условиях периодических снежных зарядов, с уменьшением видимости с 30 до 5 кабельтовых, волнением моря в 2 балла и скоростью ветра (норд-вест) до 12 м/сек. - командир БЧ-1 не успевал вести прокладку. Этот офицер только что закончил училище и щ должности пребывал около 8 месяцев. Счисление штурман вел небрежно, не учитывал дрейф и скорость течения, место корабля не определял. Сто- рожевик продолжал иметь ход в 14 узлов и из штурманской рубки командир БЧ-1 дал запрос на мостик: "Прошли плавучесть?"



На нечетко сформулированный запрос, а штурман имел ввиду плавучий знак "Мальме-Редд", последовал неверный положительный ответ, так как на мостике имели ввиду плавучий знак "Кальсгрундет". Последовала рекомендация штурмана лечь на курс 0°, принятая командиром корабля. Командир "СКР-90" лично место не определял, а сверившись бы с картой - легко бы заметил несоответствие курса с радиопеленгами. В 10 часов 32 минуты сторожевой корабль начал циркуляцию влево на рекомендованный штурманом курс. Через семь минут командир корабля визуально заметил восточ-

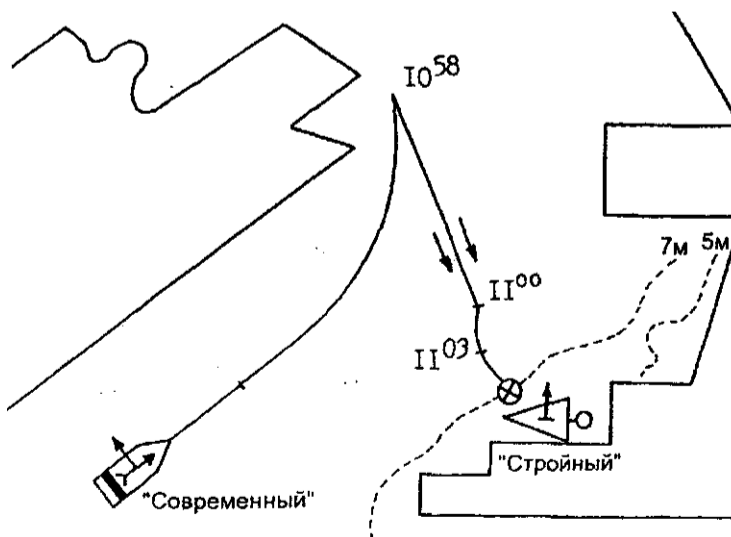
ную вежу банки Шоллен и осознал, что его корабль вышел за ось фарватера. Немедленно был дан полный ход назад, но команда запоздала и в 10 часов 40 минут "СКР-90" на инерции переднего хода коснулся каменистого грунта. В результате был разбит обтекатель подкильного гидролокатора.

КАСАНИЕ ГРУНТА ЭСКАДРЕННЫМ МИНОНОСЦЕМ "СОВРЕМЕННЫЙ" 1 МАРТА 1985 ГОДА

Основные данные ЭМ "Современный" соответствуют ТТХ проекта "956".

Отряд советских кораблей совершал официальный визит в югославский порт Сплит. Первым произвел швартовку БПК "Стройный" (проект "61") и за ним, приняв на борт лоцмана - эсминец "Современный". Видимость на море достигла 10 миль, волнение моря -1 балл, скорость ветра (120°) - 4 м/сек.

Предварительных расчетов и графического плана швартовки не было сделано. Штурман и БИЦ практически бездействовали и на циркуляции влево (см. схему) эсминец почти вплотную приблизился к опасной изобате 10 метров. В 10 часов 58

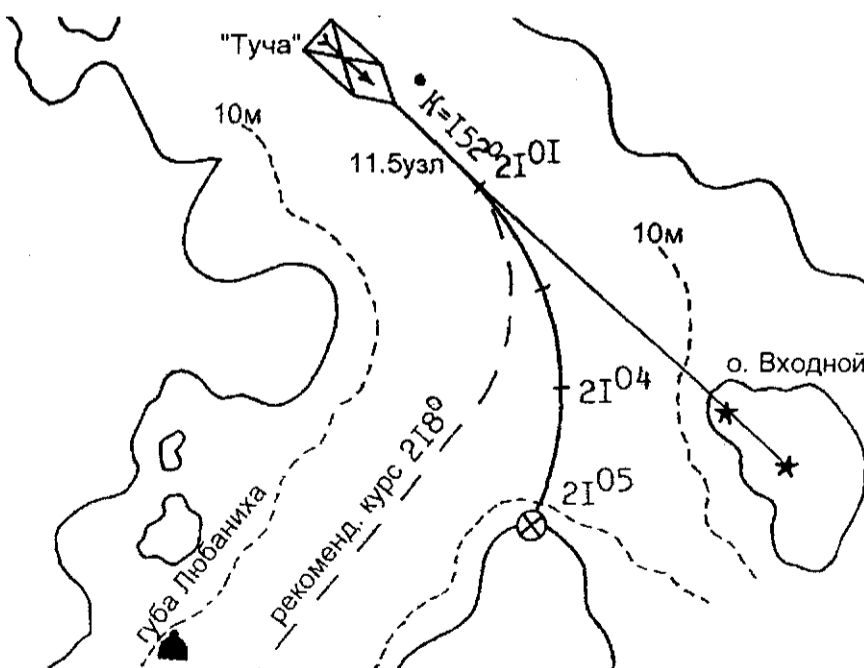


минут с мостика последовала команда обоим машинам "малый ход назад" и через две минуты - "обе машины стоп! Отдать правый якорь". Из-за быстрого сноса корабля в 11 часов 03 минуты последовала новая команда: "Обе машины - самый малый ход вперед!", но команда запоздала, так как уже через полминуты корабль коснулся грунта кормовой частью и повредил лопасти левого гребного винта. Началась сильная вибрация корпуса и эсминец с трудом сошел с отмели. Дальнейшая швартовка была проведена с помощью портовых буксиров, а водолазный осмотр показал необходимость докового ремонта.

КАСАНИЕ ГРУНТА МАЛЫМ РАКЕТНЫМ КОРАБЛЕМ "ТУЧА" (СФ) 14 МАРТА 1985 ГОДА

- Основные данные МРК "Туча" (проект "1234.1" - "Овод-1", "Нанучка-2" класс):
 - Водоизмещение: 730 т
 - Главные размерения: длина - 59,3 м
 - ширина - 11,8 м
 - осадка - 2,9 м.
 - Вооружение: 2х3 -ПУ крылатых ракет "Малахит" (П-120)
 - 1х2 - ЗУР "Оса-М"
 - 1х1 - 76 мм ун.ор.
 - 1х6 - 30 мм зен.авт.
 - Скорость: 34 узла
 - Экипаж: 60 человек, в т.ч. 10 офицеров.

Малый ракетный корабль "Туча" возвращался с моря в базу пос. Гранитное (губа Долгая Западная). На море отмечалась переменная видимость и временами - снежные заряды, волнение моря - 2 балла, скорость ветра (210°) - 5 м/сек. Командир БЧ-1 не имел крупномасштабного планшета и не вел графического счисления при плавании в узкости. Место корабля он определял редко и увлекался излишне подробными записями в навигационном журнале, что занимало много времени. В 21 час 01 минуту Штурман доложил командиру корабля о времени поворота вправо и вновь ушел заполнять журнал. Затем он поднялся на мостик и по экрану РЛС обнаружил значительное отклонение корабля от рекомендуемого пути. Он лишь доложил, что корабль не вписывается в поворот, но его доклад был проигнорирован командиром. Командир корабля свои обязанности выполнял формально и получив доклад штурмана о времени поворота, продолжал следовать курсом 152° со скоростью 11,5 узлов и хотел безрасчетно задержаться на курсе 170°. Прогноировав тревожный доклад штурмана, он в 21 час 03 минуты получил сообщение радиометриста, что прямо по курсу - берег. Вместо того, чтобы сразу же остановить движение корабля, командир начал резкий поворот вправо машинами враздрай и лишь через минуту дал задний ход. Его действия явно запоздали и через 30 секунд МРК "Туча" врезалась на 7-узловом ходу в гранитный берег. Полностью разбит и деформирован форштевень и первый отсек. Поступление воды удалось остановить и корабль на длительное время поставлен в заводской ремонт.



Кандилли. В 7 часов 31 минуту руль был переложен влево и дан самый малый ход вперед обеими машинами. Через минуту, для ускорения поворота влево, левая машина была застопорена и сразу же дана ей команда на "средний ход назад". Одновременно, правая машина отработала "средний вперед".

Но в этот момент левая машина не отключилась с переднего хода и вместо поворота влево - "Николаев" начал опасно сближаться с берегом прямо по курсу. В 7 часов 33 минуты левая машина была застопорена, а правой машине дан максимально возможный ход назад и отданы оба якоря. В результате принятых экстренных мер, БПК "Николаев" остановился в бухте Бебек на расстоянии около 100 метров от берега

КАСАНИЕ ГРУНТА ВИНТАМИ ТОРПЕДНОГО КАТЕРА "ТКАБ-127" 24 ИЮЛЯ 1975 ГОДА.(ЧФ)

Основные данные "ТКАБ-127" (проект "206ЭР", "Моль" класс):

Водоизмещение: 220 т

Главные размерения: длина - 38,5 м

* ширина - 7,7 м

осадка - 1,8 м

Вооружение: 2 x 2 - 30мм зен.авт.

4 x 1 - 533мм ТТ

Скорость: 41 узел.

Экипаж: 25 человек.

Большой торпедный катер "ТКАБ-127", построенный в Ленинграде на заводе "Алмаз", был переведен на Черное море для обеспечения обучения экипажей экспортных кораблей. Летом 1975 г. корабль проводил заводские ходовые испытания и не сдал еще ни одной курсовой задачи. Тем не менее, торпедный катер, приписанный к Керченско-Феодосийской военно-морской базе, был назначен участвовать в проведении водно-спортивного праздника к Дню ВМФ СССР. 24 июля 1975 г. катер вышел на рейд керченской бухты для отработки эпизода торпедной атаки. Видимость по морю - не менее 70 кабельтовых, волнение - 1 балл, скорость ветра (315") - 5 м/сек, глубины в районе маневрирования - около 4 метров. На борту торпедного катера находился начальник штаба бригады, бездейственно наблюдающий за маневрированием катера. "ТК-127" в 18 часов 20 минут следовал курсом 240" со скоростью 15 узлов и через пять минут повернул влево на новый курс. Но, из-за нечеткого закрытия рейда, на пересечку курса "ТК-127" прошел заводской рабочий катер. Командир торпедного катера не учел влияния мелководья и после попадания катера на волну прошедшего судна, корма "ТК-127" резко просела и он коснулся всеми тремя винтами каменистого грунта. В результате - повреждены лопасти всех винтов катера.

Авария произошла в точке с координатами: Ш= 45°20 '74" , Д= 36°28' 43"

НАВАЛ МАЛОГО ПРОТИВОЛОДОЧНОГО КОРАБЛЯ "МПК-43" НА ПОДВОДНУЮ ЛОДКУ "С-65" 14 АВГУСТА 1975 ГОДА

Основные данные "МПК-43" (проект "1124М", "Грпша-3" класс):

Водоизмещение: 954 т. 1070 т.

Главные размерения: длина - 71,2м

ширина - 10,3 м

осадка - 3,72 м

Вооружение: 1 x 2 - ЗУР "Оса -М"

1 x 2 - 57мм VII.ОР.

1 \ С) - 30мм зен.авт.

2 x 2 - 533мм ТА М М

2 x 12 стн РБУ. 12 гл. бомб, 18 мин.

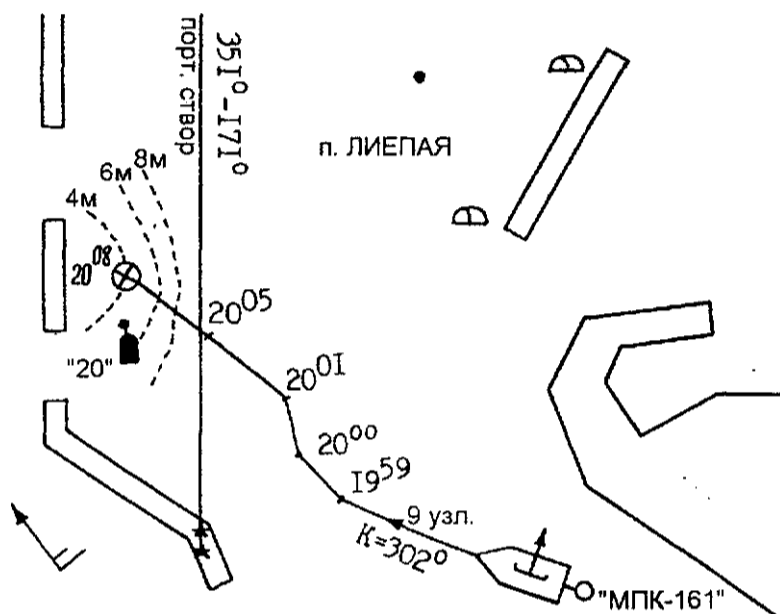
Скорость: 24,5 узел

Экипаж: 70 человек; с 1983г. по 1991 г "МПК--13" носил наименование "Одесский комсомолец")

ПОСАДКА НА МЕЛЬ МАЛОГО ПРОТИВОЛОДОЧНОГО КОРАБЛЯ "МПК-161" (БФ) 2 АПРЕЛЯ 1985 ГОДА

Основные данные "МПК-161" соответствуют ТТХ проекта "1124М".

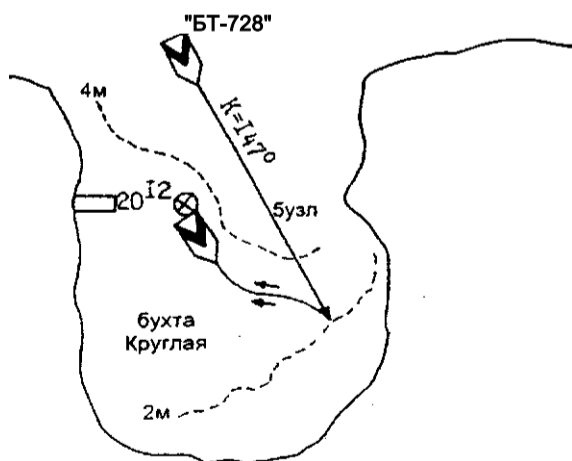
Корабль следовал на выход из порта Лиепая в условиях тумана с видимостью около 1 кабельтова, при волнении моря - 2 балла и скорости ветра (180') - 8 м/сек. На корабле, кроме командира БЧ-1 находился и дивизионный штурман. На МПК отсутствовал крупномасштабный план-планшет аванпорта Лиепая и командир БЧ-1 вел классическое счисление вместо observationalного. В 19 часов 59 минут "МПК-161" на 9-узловом ходу начал поворот вправо с курса 302° на курс 350° и через минуту вышел из строя гироскопический компас. По приказанию дивизионного штурмана командир БЧ-1 убыл в гироскоп для устранения неисправности. В это же время див. штурман потерял место корабля и попытался перейти на магнитный компас, но не учел ни склонения, ни девиации. Он попытался определить место корабля по радиолокатору, но из-за больших погрешностей истинного места также определить не смог. Не представляя своего места, див. штурман подтвердил необоснованное предложение лечь на курс 350° по магнитному компасу. Командир корабля не остановил движение и не потребовал уточнения места, лишь в 20 часов 07 минут, когда вахтенный офицер доложил об резком уменьшении глубин под килем, последовала команда: "Стоп машины!", Но было поздно и через минуту "МПК-161" на восьмиузловой скорости сел днищем на мель. Снять ко-



рабль удалось лишь с помощью портовых буксиров. В результате посадки на мель поврежден обтекатель подкильной ГАС.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ БАЗОВОГО ТРАЛЬЩИКА "БТ-728" (ЧФ) 4 АПРЕЛЯ 1985 ГОДА

Основные данные "БТ-728" соответствуют ТТХ проекта "1265".



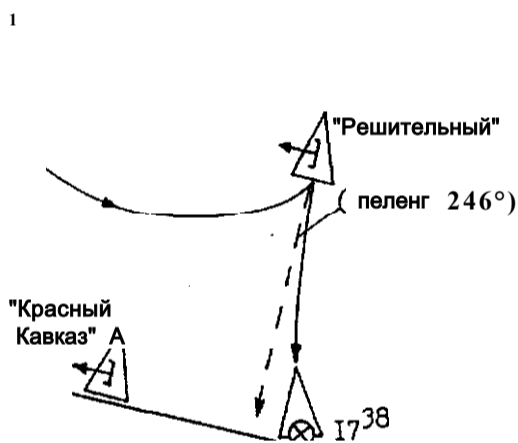
Базовый тральщик снялся с якоря и швартовых в 11 часов 55 минуты отошел от причала Куриной стенки в Севастополе. Пройдя боновы ворота, "БТ-728" отвернул вправо на курс 294°, имея скорость хода в 13,5 узлов. В связи с ухудшением видимости в тумане до 4 кабельтовых и запретом оперативного дежурного (ОД) базы на передвижение по внешнему рейду, тральщик до 19 часов 20 минут стоял на якоре. Волнение моря не превышало 1 балла, скорость ветра (20°) - 2 м/сек. Радиолокатор "Дон" работал неустойчиво, а гироскопический компас был не в строю. Лишь перед съемкой с якоря штурман определил место корабля, а командир тральщика - ни разу им не интересовался и лично места не определял. Счисление пути штурман не проводил и в условиях малой видимости (

не организовал подготовку "МПК-155" к выходу в море. На море был штиль, видимость превышала 10 миль. Залив Анива был уже несколько недель чист ото льда, но гидрографическая служба не выставила предостерегательные знаки и в том числе - буй, ограничивающий с севера банку с глубинами 1,3 м. В 13 часов 50 минут "МПК-155" снялся со швартовов, дал ход 11 узлов и лег на курс 280°. На мостике, кроме командира корабля и штурмана, находился и начальник дивизиона корабля ОВР. В момент прохода ворот гавани порта Корсаков, в соответствии с предварительной прокладкой, штурман доложил: "Время поворота на курс 300°". Командир корабля принял его доклад, но не прореагировал и команды на руль не дал. Рядом стоящий комдив подтвердил правильность доклада штурмана, приказав командиру "взять вправо". Реакции вновь не последовало. Комдив, отстранив от телеграфа командира корабля, скомандовал - "Стоп машины" и "Право на борт". Но было поздно и в 13 часов 52,5 минуты "МПК-155" на инерции переднего хода и циркуляции вправо коснулся грунта. Повреждений не отмечено.

НАВАЛ БПК "РЕШИТЕЛЬНЫЙ" НА ПРИЧАЛ 2 ИЮНЯ 1982 ГОДА

Основные данные БПК "Решительный" соответствуют стандартным тактико-техническим характеристикам БПК проекта "61", "Кашин" класс.

БПК "Решительный" должен был произвести швартовку к причалу Минной стенки на шестое место,



рядом с БЦК "Красный Крым". При полной видимости, силе ветра (170°)-6 м/сек, волнение моря - штиль. При подходе к пеленгу постановки корабль оказался несколько правее и для исправления этого положения командир "Решительного" принял решение около двух минут лежать в дрейфе. Он рассчитывал, что южный ветер снесет корабль на необходимый пеленг постановки. Однако, нос "Решительного", имеющий большую парусность, увалило влево и корма "смотрела" значительно правее места №6. В течение трех последующих минут командир БПК суетливо и бестолково подавал многочисленные команды на телеграф и в 17 часов 39 минут на инерции заднего хода навалился на угол причала. В результате навала был помят левый угол кормовой оконечности "Решительного".

КАСАНИЕ ПОДВОДНОГО ПРЕПЯТСТВИЯ МАЛЫМ РАКЕТНЫМ КОРАБЛЕМ "КОМСОМОЛЕЦ МОРДОВИИ" 11 ИЮНЯ 1982 ГОДА (ЧФ)

Основные данные МРК "Комсомолец Мордовии" (проект "1234.1" ("Овод-1"), "Нанучка-3" класс).

Водоизмещение: 639 т / 730 т

Главные размерения: длина 59,3 м
ширина - 11,8 м
осадка - 2,9 м

Вооружение: 2 х 3 - ПУ крылатых ракет "Малахит"
1 х 2 - ЗУР "Оса"
1 х 1 - 76,2мм ун.ор.
1 х - 30 мм зен.авт.

Скорость: 34 узла.

Экипаж: 60 чел в т.ч. 10 офицеров.

Основные данные МТ "Связист" (проект "266М", "Натя-1" класс):

Водоизмещение: 770 т.

Главные размерения: длина - 61,2 м
Ширина - 10,2 м
осадка - 3,65 м.

Вооружение: 2х2 - 30 мм зен.авт.

2х2 - 25 мм зен.авт.

22х5 ств.РБУ-1200. •

Скорость: 17,3 узл.

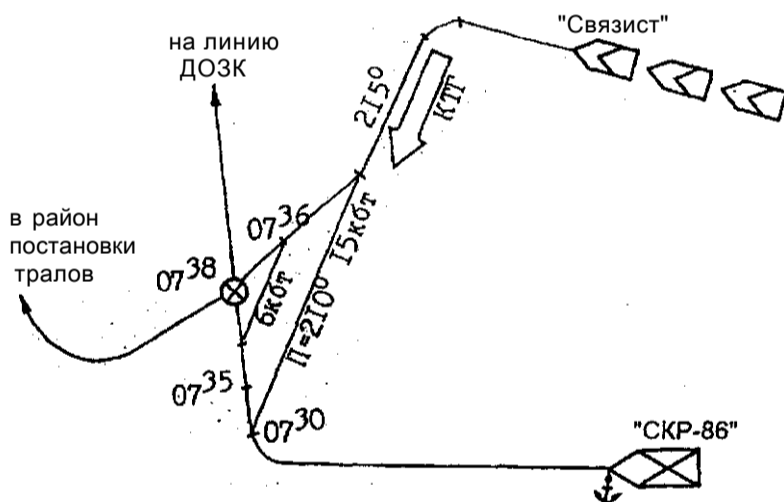
Экипаж: 68 чел.

Маневрируя на внешнем рейде порта Балтийск, командир "СКР-86" получил приказание оперативного дежурного базы следовать на линию корабельного дозора. Никаких распоряжений командир сторожевика не отдал, а продолжал отдыхать в каюте, вплоть до столкновения. Маневрами корабля руководил старпом, не имевший допуска к самостоятельному управлению кораблем. После съемки с якоря (без разрешения командира - по некоторым данным: командир был беспробудно пьян) никаких мер предосторожности, кроме включения ходовых огней, не производилось. В предрассветном тумане видимость составляла от 0,5 до 1,5 кабельтовых, волнение моря - 1 балл, скорость ветра (280°) - 3 м/сек. В 7 часов 30 минут радиометрист сторожевика доложил на мостик о трех надводных целях, дистанция до которых сокращалась, а пеленг не менялся. Старпом не сумел оценить ситуацию и вместо уменьшения хода; увеличил его до 14 узлов. Лишь при сокращении дистанции до 100-150 метров, он приказал остановить машины и переложил руль на 25° вправо. Но его меры запоздали.

Приближающимися целями оказались три тральщика, составляющие корабельную тральную группу. На головном корабле - тральщике "Связист" находились комбриг соединения и командир дивизиона.

Но в сложных туманных условиях они также ничего не предприняли для безопасности плавания, а на тральщиках даже не подавались туманные сигналы. Старшие офицеры покинули ГКП и ушли завтракать. Вахтенный офицер "Связиста" об опасном сближении с быстроходной надводной целью вовремя не доложил и комдив выскочил на мостик лишь за несколько минут до столкновения. Визуально обнаружив идущий на тральщик СКР, он также растерялся и подал несколько бессмысленных взаимоисключающих команд. *

В 7 часов 38,5 минут "СКР-86" врезался в левый борт "Связиста", прорубив клинообразную пробойну в надводной части корпуса тральщика.



НАВАЛ ПОГРАНИЧНОГО КАТЕРА "ПСКА-476" НА ПОДВОДНУЮ ЛОДКУ "С-296" 30 АПРЕЛЯ 1985 ГОДА

Основные данные "ПСКА-476" (проект "1400" -"Гриф", "Жук" класс):

Водоизмещение: 50 т.

Главные размерения: длина - 24,0 м
ширина - 5,2 м
осадка - 1,9 м.

Вооружение: 1х2 - 12,7 мм пулемет.

Скорость: 30 узл.

Экипаж: 17 человек.

Основные данные ПЛ "С-296" соответствуют ТТХ проекта "613".

Пограничный катер с бортовки номером "476" стоял, ошвартованный левым бортом к пограничному сторожевому кораблю класса "Стенька" с бортовым номером "022" (у плавпирса в Балаклавской бухте). Рядом стоял ремонтирующийся СКР"828" и три пограничных катера. В 16 часов 20 минут командир катера, отдав швартовы, начал движение и положил руль "вправо-15". Правая машина катера работала "малый вперед" и после прохода среза причала, в 16 часов 21 минуту руль был переложен прямо, а правой машине дан "стоп". Не дожидаясь ее отработки, левой машине была дана команда "малый вперед" и корабль получил инерцию переднего хода влево. Через минуту катер ударил носовой оконечностью по кормовому срезу подводной лодки "С-296". Серьезных повреждений корпусов из-за малой скорости не было и катер убыл на линию дозора. При этом он прошел в опасной близости и от среднего десантного корабля "СДК-4", который прибыл в Балаклаву для ремонта носовых створок ворот после аварии.

НАВАЛ СТОРОЖЕВОГО КОРАБЛЯ "БЕЗУКОРИЗНЕННЫЙ" НА ПСКР "ДЗЕРЖИНСКИЙ" 16 ИЮЛЯ 1985 ГОДА

Основные данные СКР "Безукоризненный" соответствуют ТТХ проекта "1135".

Основные данные пограничного сторожевого корабля "Держинский" (проект "1135.1"- "Нерей", "Кривак-3" класс);

Водоизмещение: 3500 т.

Главные размерения:

длина - 123,5 м
ширина - 14,2 м
осадка - 7,3 м

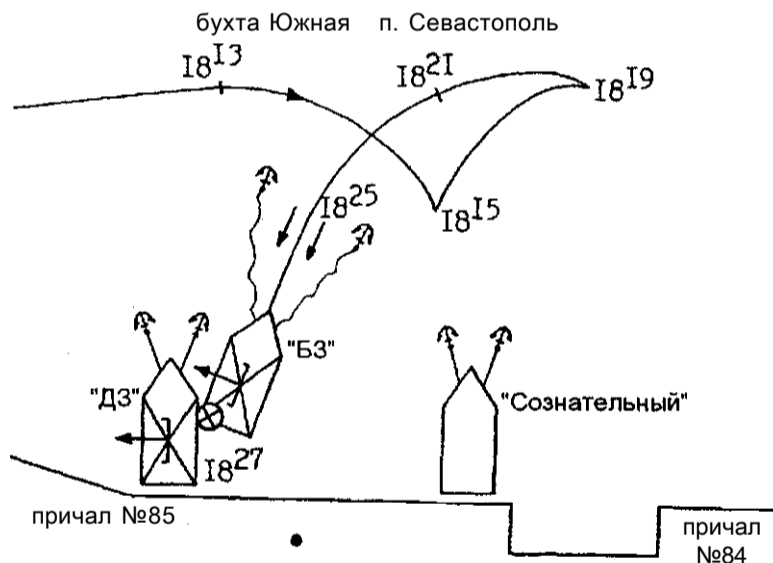
Вооружение: 1х1 - 100 мм ун.ор.
2х6 - 30 мм зен.авт.
1х2 - ЗУР "Оса-М"
22х4 - 533 мм ТА
2х12 ств.РБУ-6000.
1 вертолет в ангаре.

Скорость 32 узла.

Экипаж: 190 чел.

Сторожевой корабль возвращался с моря и, повернув в Южную бухту Севастополя, готовился к швартовке кормой. "Безукоризненному" было указано швартоваться к месту № 4 причала № 85 Минной стенки.

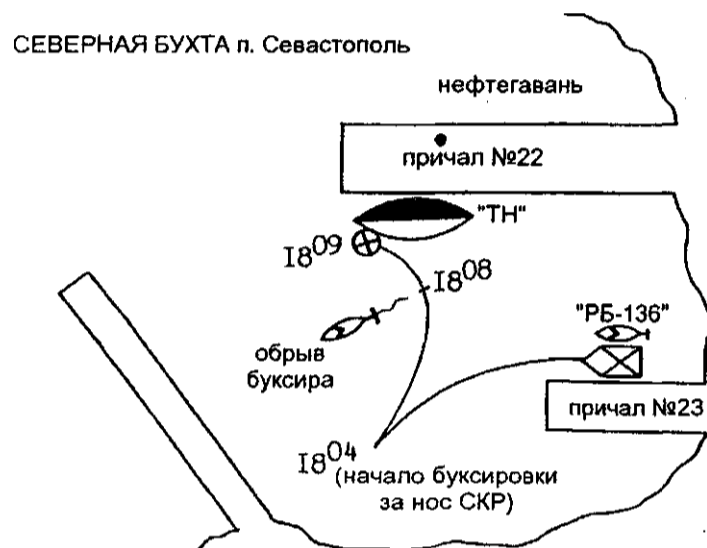
В 18 часов 11 минут сторожевик прошел траверз ПСКР "Держинский", ошвартованного к месту № 3. Видимость на море была не менее 8 миль, волнение моря - около 1 балла, скорость ветра (40°) - 7 м/сек. После прохода траверза ПСКР, в командование - управление кораблем в учебных целях вступил старший помощник командира "Безукоризненного". Заступивший в управление старпом не учел метеобстановку и инерцию корабля. И в управление "Безукоризненным" вновь вынужден был вступить командир корабля. Новое руководство положение сторожевика не улучшило, так как ветер усилился до 10 м/сек, а командир не решился повторить маневр заново. Вместо этого он набрал большую энергию заднего хода и команду в машины на "передний ход" дал с опозданием. Отдача обоих якорей ничего не исправила и в 18 часов 27 минут "Безукоризненный" произвел навал левым минным скатом на правый борт ПСКР "Держинский". В результате навала была повреждена обшивка надводного борта ПСКР.



НАВАЛ СТОРОЖЕВОГО КОРАБЛЯ "СКР-48" НА ТАНКЕР "ДАВИД БАКРАДЗЕ" 1 АВГУСТА 1985 ГОДА

Основные данные "СКР—48" соответствуют ТТХ проекта "35М".

Сторожевой корабль "СКР-48" стоял в бухте Клепальной у причала №23 севастопольской нефтегавани. После заправки топливом, в 17 часов 25 минут его буксировку лагом начал рейдовый буксир "РБ-136". Отмечалась полная видимость, на море - штиль, скорость ветра(300°) - до 4 м/сек. Буксир не смог выполнить маневр разворота и вывести сторожевик из нефтегавани и помощник капитана буксира решил осуществить буксировку за нос. В 18 часов 4 минуты на буксир был заведен капроновый трос и начата буксировка курсом на танкер "Давид Бакрадзе", стоявший у причала №22 с грузом топлива. Через две минуты буксир начал маневр поворота влево на выход из нефтегавани. Дистанция между "СКР-48" и танкером сократилась тем временем до 30-40 метров. В 18 часов 7 минут дистанция до танкера начала быстро уменьшаться и помощник капитана буксира "РБ-136" резко повернул влево и увеличил обороты почти до полного хода. Буксир оказался почти под прямым углом к сторожевику и через минуту буксирный трос лопнул. А еще через минуту, в 18 часов 9 минут "СКР-48" на инерции переднего хода навалился форштевнем на правый борт танкера "Давид Бакрадзе" и оставил на его корпусе почти пятиметровую "царапину".

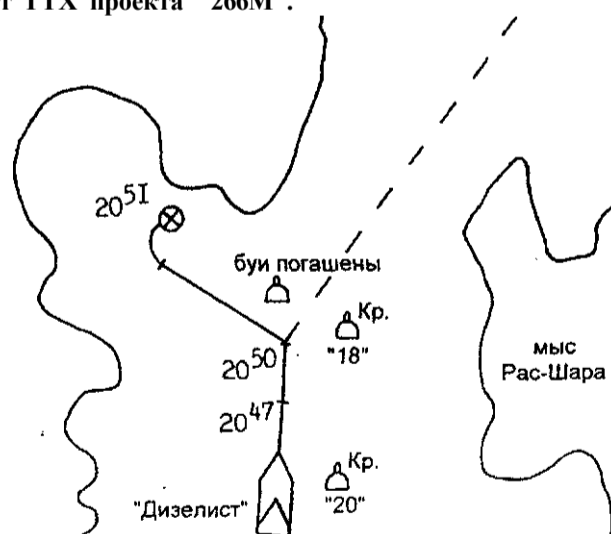


Примечание: Командир сторожевого корабля никаких мер по предотвращению навала не предпринимал и безучастно взирал на происходящее, вместо того, чтобы в опасный момент отдать якорь и поддерживать машины в немедленной готовности дать ход.

КАСАНИЕ ГРУНТА МОРСКИМ ТРАЛЬЩИКОМ "ДИЗЕЛИСТ" (ЧФ) 1 ОКТЯБРЯ 1985 ГОДА

Основные данные МТ "Дизелист" соответствуют ТТХ проекта "266М".

Морской тральщик осуществлял выход из порта Мензель-Бургибу (в проливе Гуле-дю лак) для следования из Средиземного моря в Севастополь. Находящийся на борту лоцман, давал вместе с командиром команды на чисто русском языке. В 20 часов 39 минут штурман тральщика провел последнюю надежную обсервацию. Видимость на море составляла около 60 кабельтовых, волнение моря - 1 балл, скорость ветра (240°) - 9 м/сек и скорость течения (3") - 0,3 узла. Корабль следовал курсом 354" со скоростью 10 узлов и в 20 часов 47 минут подошел к буям №19 и №20, ограждающим фарватер, что помогло уточнить место тральщика. Через две с половиной минуты штурман доложил командиру корабля: "Время поворота вправо на курс 70"". Корабль в это



ширина - 7,9 м
 осадка - 1,94 м
 Вооружение: 2 x 2 - 30 мм зен. Авт.
 4 x 1 - 40 6м ТА ПЛЮ, 12 гл. Бомб
 Скорость: 32 узла.
 Экипаж: 32 чел. В т.ч. 5 офицеров.

Артиллерийский катер входил в состав Керченско-Феодосийской базы и выполнял задачи охраны полигонов боевой подготовки и районов испытания оружия. Находясь 11 июля 1986 года в дозоре, он получил приказание оперативного дежурного базы срочно выйти за границу района: мыс Киик-Атлама - мыс Чауда. Катер в 19 часов 05 минут снялся с якоря и двадцатиузловым ходом направился в заданное место. Видимость в районе Феодосийского залива составляла не менее 70 кабельтовых, волнение моря - 1 балл, скорость ветра (180°) - 5 м/сек. Командир катера, по рекомендации штурмана, назначил курс 310°,4. Курс позволял выполнить маневр в кратчайшее время, но проходил вблизи опасных глубин с изобатой 5 м. Рулевой не расслышал точных цифр курса, но не отрепетовал, а держал катер на курсе 314°. Фактически же катер, с учетом дрейфа и погрешности магнитного компаса, лежал на курсе 321°. Радиолокатор и эхолот на катере не включались из-за кажущейся простоты обстановки. И в 19 часов 20 минут катер выскочил правым бортом на береговую отмель вблизи мыса Чауда, но сумел сползти с нее и покинул опасный район.

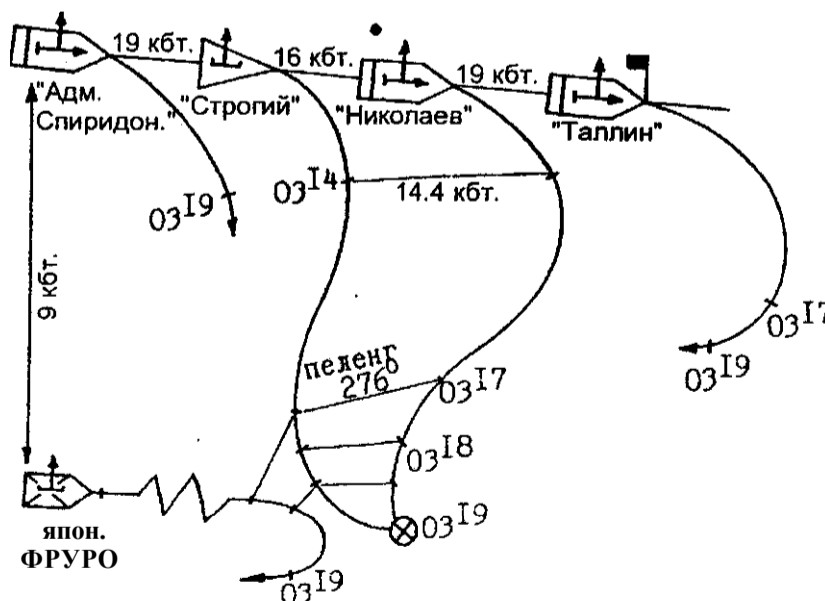
СТОЛКНОВЕНИЕ БОЛЬШИХ ПРОТИВОЛОДОЧНЫХ КОРАБЛЕЙ "НИКОЛАЕВ" И "СТРОГИЙ" (ТФ) 16 ИЮЛЯ 1986 ГОДА

Основные данные БПК "Николаев" соответствуют ТТХ проекта "1134Б".

Основные данные БПК "Строгий" соответствуют ТТХ проекта "61".

Группа советских противолодочных кораблей во главе с БПК "Таллин" выполняла учебные задачи в Японском море. На траверзе концевой БАК "Адмирал Спиридонов" (проект "1155") в дистанции 9 кабельтовых справа следовал японский фрегат, выполнявший задачу слежения за советским отрядом. Видимость на море составляла не менее 50 кабельтовых, облачность - 9 баллов, волнение моря - 1 балл, скорость ветра (110°) - 3 м/сек.

В 3 часа 12 минут с флагманского БПК "Таллин" последовала команда начальника штаба бригады противолодочных кораблей: "Поворот все вдруг вправо, на курс 275°". И через минуту три корабля начали циркуляцию вправо, кроме "Адмирала Спиридонова", которому мешал японский фрегат. При повороте дистанция между БПК "Николаев" и "Строгий" начала сокращаться с 16 до 14 кабельтовых и продолжала уменьшаться при неизменном пеленге 276°. Корабли имели ход 15 узлов и японский фрегат, следовавший параллельным курсом 97° с той же скоростью, оказался в 3 часа 14 минут прямо по курсу БПК "Строгий" в дистанции 10 кабельтовых. Командир "Строгого" отдал в это время команду: "Обе машины - стоп!", а через минуту: "Лево на борт. Правая машина - малый вперед. Левая - товсь назад!" В 3 часа 16 минут и на мостике "японца" осознали опасность столкновения и



ВЫБРАСЫВАНИЕ НА БЕРЕГОВУЮ ОТМЕЛЬ СТОРОЖЕВОГО КОРАБЛЯ "СКР-40" (ЧФ) 27 ДЕКАБРЯ 1986 ГОДА

Основные данные "СКР-40" соответствуют ТТХ проекта "159", но при последнем капитальном ремонте в Болгарии - оставлено 2 установки РБУ-2500 и один кормовой торпедный аппарат.

Сторожевой корабль прибыл на внешний рейд Поти из Варны и начальник штаба бригады дал предварительное разрешение на вход в базу к 14.00. В 13 часов 41 минуту командир корабля - капитан-лейтенант Грушевский повторно запросил у оперативного дежурного базы разрешения на вход и обеспечение буксирами. В 14 часов 25 минут ОД базы по радио сообщил командиру, что обеспечения входа буксирами не будет из-за штормовой погоды. Волнение моря к этому времени достигло 4-4 баллов, скорость ветра (315°) - 12 м/сек, направление наката -100°, видимость на море - 50 кабельтовых. Входной канал в порт Поти при ширине 100 метров имеет наименьшие глубины 8,5 м, а при ширине - 60 метров - 10 м. Вход в порт при северо-западных ветрах затруднен и опасен. И в 14 часов 27 минут командир сторожевика передал ОД базы: "Буду заходить самостоятельно, буксирам ожидать на входе". Следуя курсом 120° со скоростью 12 узлов, "СКР-40" начал в 14 часов 35 минут поворот вправо на курс 156°.



Но течение двух минут сильными ударами волн и напором ветра в правый борт сторожевик получил опасный крен в 50° и был развернут на курс 120°, потеряв управляемость. Командир корабля дал команды: "Стоп машины, малый назад, полный назад!" В период с 14 часов 38 минут до 14 часов 40 минут он пытался работой машин удержать корабль на фарватере от сноса влево на мель. Два обеспечивающих рейдовых буксира - "Капитан Реквава" и "Капитан Хириков" не могли оказать ему помощь из-за сильной зыби и маломощности. В 14 часов 40 минут сторожевик навалил левым бортом на западную вежу и командир приказал отдать правый якорь. Тут же ветром и волнами корабль начало разворачивать вправо. Командир корабля приказал штурману убить на бак для приема буксирного конца с "Капитана Реквавы", но тот при попытке перехода получил сильнейшую травму грудной клетки и с трудом был спасен матросами. В 14 часов 45 минут буксир "Капитан Реквава" навалило на правый борт сторожевика в районе кормы и от удара за борт улетел старпом, которого волнами вынесло на пляж. С трудом матросы закрепили буксирный конец, но в 14 часов 47 минут "СКР-40" зацепился за грунт обтекателем гидролокатора и через минуту буксирный конец лопнул. Одновременно лопнула якорь-цепь и корабль понесло кормой на берег. В 14 часов 50 минут он ударился кормой о каменный мол, был отброшен волнами и через пять минут сел на мель всем корпусом. Волны, ветер и сильный накат все больше отбрасывали корабль к берегу. В 15 часов 05 минут на "СКР-40" удалось отдать левый якорь, а к 16 часам 00 минут он уже прочно сидел на береговой отмели. Многие моряки получили тяжелые травмы, но о человеческих жертвах сведений не было. Старший на борту "СКР-40" - начштаба 82-го дивизиона учебных кораблей - практической помощи командиру СКР во время аварии не оказал. Предновогодний "подарок" оказался командованию КЧФ не кстати и спасательные работы были развернуты весьма оперативно. Уже в 15 часов 30 минут был вызван мощный буксир "Настороженный", который прибыл в Поти уже через полтора часа. В 20 часов 30 минут из Сухуми прибыл буксир "Мужественный". Утром следующего дня вылетели из Севастополя и в 11 часов 15 минут прибыли на командный пункт 184-й бригады кораблей охраны водного района - контр-адмирал Рыбак, капитан 1 ранга Жбанов (начальник АСС КЧФ), капитан 1 ранга Баринев и капитаны 2 ранга Янковский и Сидоренко. И в 12

часов на КП был развернут пост руководства спасательными работами. В этот же день, 28 декабря 1986 года были сделаны промеры вокруг корабля и проведены подготовительные работы по снятию СКР с мели.

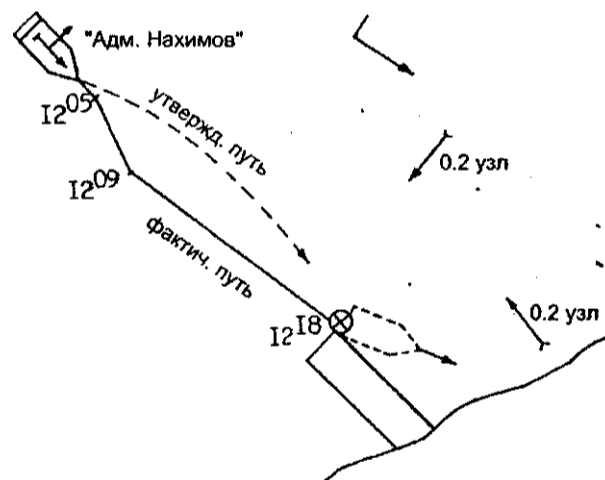
К 22 часам 15 минутам из Севастополя прибыл и крупнейший спасатель флота - "Эльбрус". В 10 часов утра 29 декабря начались работы по снятию сторожевика с мели: пожарный катер "ПЖК-67" откачал воду из затопленных отсеков и в 12 часов 30 минут убыл в порт. Два десантных катера "ДКА-293" и "ДКА-237" подошли к правому борту и высадили группу спасателей на корабль. К 21 часу 30 минутам, при попытке снять СКР с мели, вновь оборвался буксирный конец и сторожевик застрял на бровке канала курсом 69°. Фильтрации корпусом воды не наблюдалось. В 02 часа 30 минут в Потю прибыли спасательные буксиры "СБ-922" и "СБ-4", морской грейдер "МГР-229600" и землесос "МДС-9", а также - рефулер "Кодор". К 6 часам утра 30 декабря 1986 года на "СКР-40" удалось завести стальной трос с буксира "Мужественный". В 10 часов утра "Мужественный" начал операцию стаскивания сторожевика с бровки канала. Видимость на море - 40 кабельтовых, волнение моря - 2-3 балла, скорость юго-западного ветра - 8 м/сек. В течение часа "СКР-40" удалось снять с мели и отбуксировать в порт для ремонта.

«

НАВАЛ НА ПРИЧАЛ БОЛЬШОГО ПРОТИВОЛОДОЧНОГО КОРАБЛЯ "АДМИРАЛ НАХИМОВ" (СФ) 22 АПРЕЛЯ 1987 ГОДА

Основные данные БПК соответствуют ТТХ проекта "1134А".

БПК "Адмирал Нахимов" возвращался с моря в базу Североморск после отработки задач боевой подготовки, имея в действии по одному котлу в каждом эшелоне. Наблюдался прилив ("полная вода"), волнение моря - 1 балл, скорость ветра (310°) - 5 м/сек, скорость течения - 0,2 узла, видимость - до 10 миль. Имея ход 6 узлов, "Адмирал Нахимов" лег на курс в 140° с предполагаемым углом подхода к причалу в 8°. В 12 часов 09 минут штурман обнаружил снос вправо при дистанции до причала 8,5 кабельтовых. Командир корабля пренебрег докладом штурмана, но получая непрерывные доклады штурмана о сносе на причал, засомневался в безопасности подхода. В 12 часов 12 минут - дистанция до причала сократилась и командир переложил руль "влево-15°", "Обе машины - товсь!" В 12 часов 14 минут он доложил начальнику штаба бригады о своих сомнениях и застопорил ход. Дистанция до причала составляла менее двух кабельтовых и угол подхода уменьшился до 4°. Начштаба, удобно расположившись на диване, решение на отход не утвердил. И в 12 часов 18 минут БПК "Адмирал Нахимов", на курсе 131° и скорости переднего хода около 2-х узлов, навалил правым бортом на торец плавпричала. В результате навала корабль получил пробойну размерами 8,2 x 0,76 м выше ватерлинии с разрывом шести шпангоутов, обмоток размагничивания, кабельных трасс БЧ-2 и РТС.



СТОЛКНОВЕНИЕ МАЛОГО ПРОТИВОЛОДОЧНОГО КОРАБЛЯ "МПК-41" С ПОГРАНИЧНЫМ СТОРОЖЕВЫМ КОРАБЛЕМ "ПСКР-803" (ТФ) 8 СЕНТЯБРЯ 1988 ГОДА

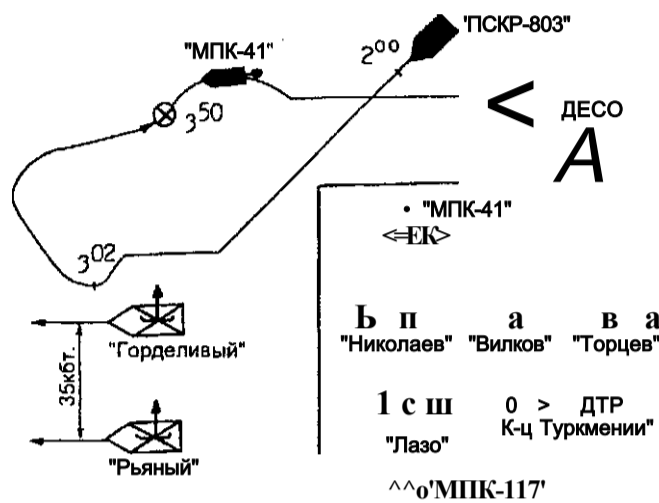
Основные данные "МПК-41" соответствуют ТТХ проекта "1124".

Основные данные "ПСКР-803" (проект "1241.2" - "Молния-2", "Паук" класс):

Водоизмещение: 475 т.
 Главные размеры: длина - 57,5 м
 ширина - 10,2 м
 осадка - 3,59 м
 Вооружение: 1 х 1 - 75 мм ун.ор.
 1 х 6 - 30 мм зен.авт.
 4 х 1 - 406 мм ТА ПЛО
 2 х 5 ств. РБУ-1200М
 Скорость: 33 узла.
 Экипаж: 38 человек.

Малый противолодочный корабль "МПК-41" совместно с "МПК-117" выполнял задачу ближнего противолодочного охранения десантного отряда (ДЕСО) в ходе зачетного тактического учения. Отмечалась полная ночная видимость,

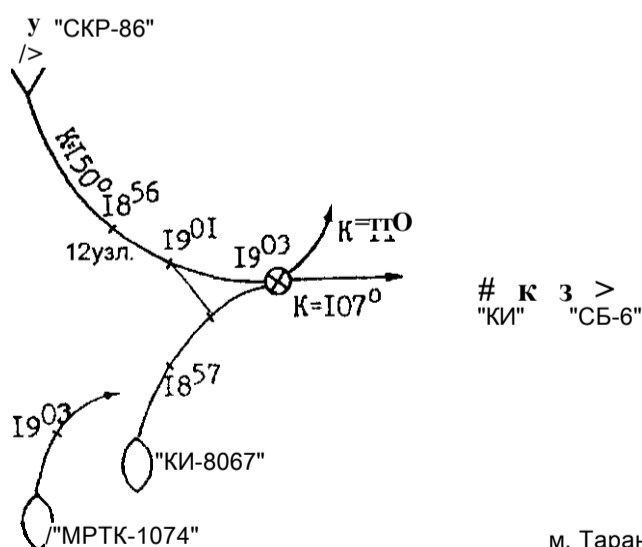
облачность - 10 баллов, волнение моря - 2 балла, скорость ветра (80°) - 7 м/сек. На пограничном сторожевом корабле "ПСКР-803", выполнявшем задачу охраны государственной границы СССР, не было информации о месте и действиях сил, участвующих в учении. Сторожевик маневрировал с выключенными ходовыми огнями на скорости 27 узлов и пытался визуально опознать корабли. После визуального опознания с помощью прожектора двух сторожевых кораблей "Рьяный" и "Горделивый" на дистанции в 1 кабельтов, командир "ПСКР-803" уменьшил ход до 15 узлов и лег на обратный курс 90°. Этот курс вел сторожевик навстречу десантному отряду. Тем временем, "МПК-41" в 3 часа 06 минут лег на курс 0° для проверки гидроакустического контакта, оказавшегося ложным и в 3 часа 22 минуты начал поворот влево на курс 225° для занятия своей позиции в ордере, имея ход в 14 узлов. В 3 часа 46 минут "МПК-41" повернул вправо на курс 270° и через 3 минуты командир МПК визуально обнаружил на встречном курсе силуэт корабля по буруну у форштевня и за 30 секунд до столкновения успел командовать: "Право на борт!", а рядом стоящий комбриг соединения через несколько секунд внес свою лепту, командовав: "Лево на борт!". На пограничном корабле также обнаружили встречный силуэт МПК на дистанции не менее 400 метров и сигнальщик ПСКРа успел только крикнуть на ГКП: "Право руля!" Корабли столкнулись и "ПСКР-803" нанес скользящий удар форштевнем в левый борт "МПК-41" около торпедного аппарата. Оба корабля получили значительные повреждения корпусов и на длительное время вышли из строя.



СТОЛКНОВЕНИЕ СТОРОЖЕВОГО КОРАБЛЯ "СКР-86"(БФ) С ТРАУЛЕРОМ "КИ-8067" 8 ДЕКАБРЯ 1988 ГОДА

Основные данные "СКР-86" (бортовой номер "742") соответствуют ТТХ проекта "35М".

В период с 8 по 10 декабря район ракетных стрельб № 117 был объявлен временно опасным для плавания и сторожевой корабль "СКР-86" находился 8 декабря на линии дозора по "боевой готовности №Г". В 18 часов 32 минуты на экране радиолокатора "Дон" были обнаружены в дистанции 100 кабельтовых две надводные цели, следующие в опасный для плавания район. Командир сторожевика не доложил на КП руководителя стрельб (мыс Таран) об обнаружении целей, а двенадцати узловым ходом начал с ним сближаться. На море отмечалась полная ночная видимость волнение моря - 3 бала,



м. Таран

скорость ветра (250") - 10 м/сек. Оповестив в свете прожектора цель прямо по носу, как рыболовное судно, командир "СКР-86" безграмотно повернул в 19 часов 00 минут влево. Через три минуты сторожевик на инерции переднего хода 7 - 8 узлов (на курсе 107) ударил траулер форштевнем. Удар пришелся в левый борт СРТМ "КИ-8067" под углом 95° в районе машинного отделения, на 1,5 метра выше ватерлинии. На сторожевике был деформирован форштевень в районе 3 - 20 шпангоутов. Прибывший к месту аварии спасательный буксир "СБ-6" начал буксировку поврежденного траулера, но в 3 часа 33 минуты 9 декабря 1988 года СРТМ "КИ-8067" затонул на глубине 98 метров в дистанции 28 миль от берега.

Примечание: следует отметить, что капитан траулера не реагировал на сигналы, подаваемые сторожевиком и продолжал следовать постоянным прежним курсом и скоростью, что можно объяснить только алкогольным опьянением команды траулера. Постоянное и безудержное пьянство на отечественных малых и средних рыболовных судах является причиной множества аварий и гибели людей в море.

СТОЛКНОВЕНИЕ ПОГРАНИЧНОГО СТОРОЖЕВОГО КАТЕРА "П-514" С ТРАНСПОРТНЫМ СУДНОМ ТИПА "ВОЛГО-БАЛТ" В 1988 ГОДУ

Основные данные ПСКА "П-514" соответствуют ТТХ проекта "1400" ("Гриф").

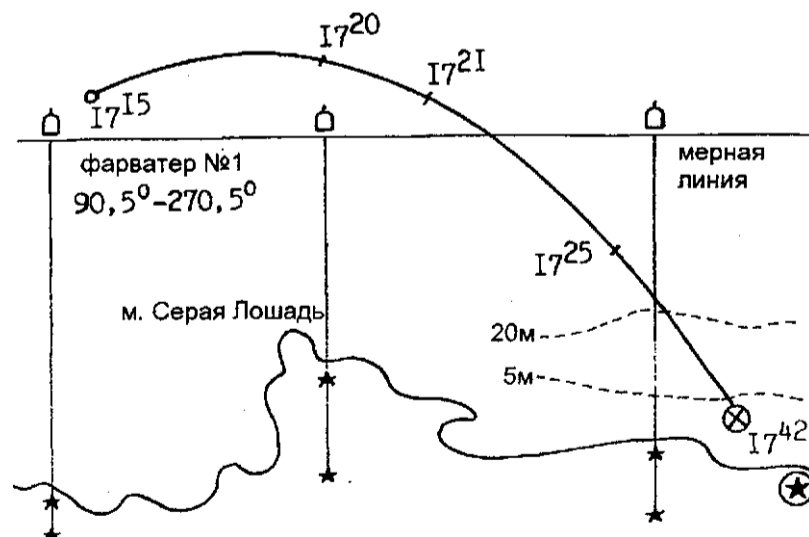
В 1988 году пограничный сторожевой катер "П-514", входящий в состав 18-й отдельной бригады пограничных кораблей (Одесса), нес дозорную службу в море и, с целью уклониться от шторма, зашел в район Белгород-Днестровского порта у западного берега Днестровского лимана. При маневрировании в районе Южного ковша между Широким и Северным молами, он был раздавлен речным транспортным судном типа "Волго-Балт". Удар форштевня "Волго-Балта" пришелся в середину корпуса и пограничный катер был вынужден выбраться на береговую отмель для предотвращения затопления. Позже он был снят с мели, но не восстанавливался, а после ремонта продан частной фирме в Мариуполь (в 1990 г.)

Примечание: Описание навигационного происшествия приводится по рассказу очевидца. Точная дата аварии авторами не установлена.

КАСАНИЕ ГРУНТА РАКЕТНЫМ КАТЕРОМ "Р-334" (БФ) 28 НОЯБРЯ 1989 ГОДА

Основные данные "Р-334" соответствуют ТТХ проекта "1241.1" с заменой ракет на новые ракеты "Москит".

Ракетный катер вышел в 11 часов 07 минут 28 ноября 1989 г. из порта Ломоносов на свой первый выход для выполнения первого этапа заводских ходовых испытаний. В 14 часов 16 минут был отдан буксир и в районе Ленинградского приемного буя начато маневрирование для опробования машин. В 17 часов 00 минут командир катера определил место и с разрешения начальника штаба покинул ходовую рубку для обхода катера. В 17 часов 14 минут был дан малый ход вперед и начаты переговоры по УВК с обеспечивающим судном, находившимся в дистан-

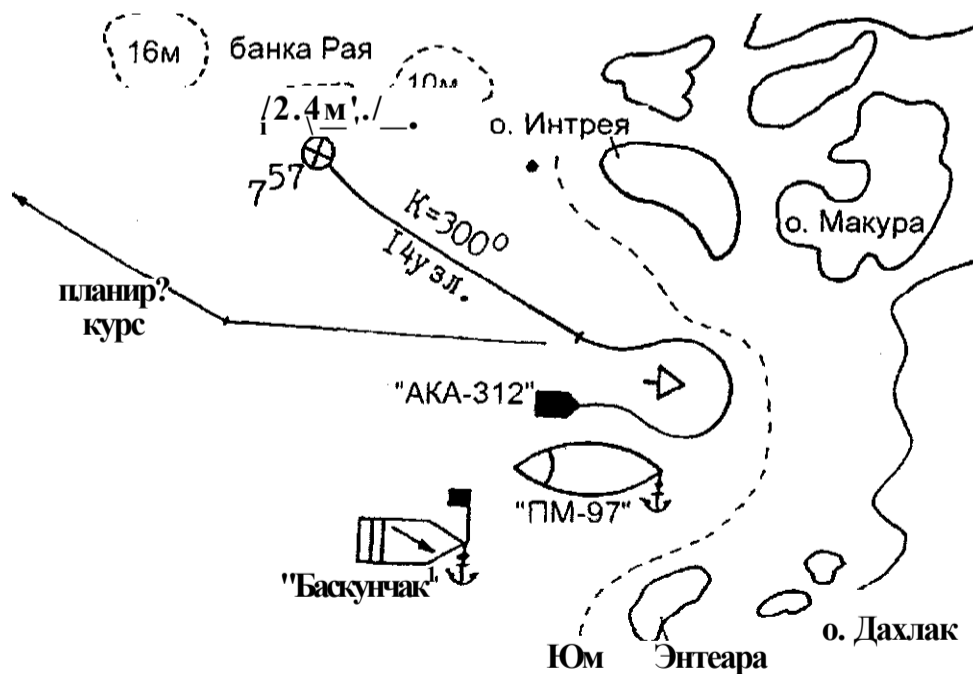


пин 59 кабельтовых. В 17 часов 15 минут штурман катера определил место по визуальным пеленгам и кратчайшей дистанции до берега. Отмечалась полная ночная видимость, волнение моря - 1 балл, скорость западного ветра - 3 - 5 м/сек. Вахтенный рулевой невнимательно нес вахту на руле и до 17 часов 25 минут катер бесконтрольно циркулировал вправо, причем ход катера был увеличен до 14 узлов. Старший на борту - начальник дивизиона строящихся кораблей, попросил обеспечивающее судно обозначить себя светом. Стоящий рядом на мостике, ответственный слатчик катера подсказал ему, что наблюдает прожектор судна. Но то был огонь маяка "Красная горка". Рулевому приказали править на огонь. В 17 часов 25 минут штурман катера вновь попытался определить место по визуальным пеленгам, но направлением движения катера не заинтересовался и из-за незнания района плавания не смог проложить снятие отсчета пеленгов. В 17 часов 35 минут командир катера закончил обход и прибыл в ходовую рубку, но в управление катером не вмешался, доклада курса не потребовал и обстановку не уточнял. И в 17 часов 42 минуты катер "Р-334" на 12 узловом ходу коснулся песчаного грунта. В результате происшествия галькой были повреждены оба винта и кронштейн левой линии вала. После докового ремонта и проведения новых испытаний, катер был переведен по внутренним путям на Черное море.

КАСАНИЕ ГРУНТА АРТИЛЛЕРИЙСКИМ КАТЕРОМ 'АКА-312' 13 ДЕКАБРЯ 1989 ГОДА

Основные данные "АКА-312" соответствуют ТТХ проекта "205П".

В составе отряда советских кораблей арт. Катер находился в Красном море у острова Дахлак, выполняя задачи оказания интернациональной помощи народу Эфиопии. В 7 часов 30 минут 13 декабря "АКА-312" снялся со швартовов и отошел от левого борта плавмастерской "ПМ-97", стоявшей на якоре. Обязанности командира БЧ-1 исполнял штурман с опытного судна "ОС-225", назначенный во второй экипаж катера сверх штата. Он не уточнил, что в момент съемки со швартовой поправка гирокурсоуказателя не соответствовала истинной поправке. И рулевому был назначен курс 280° по неисправному "ГКУ-1", а катер развил ход в 14 узлов. Рулевой заметил быстрое увеличение несогласованности "ГКУ-1" с магнитным компасом и доложил штурману. Штурман об этом командиру катера не доложил, а тот не заинтересовался причиной перехода на магнитный компас и утвердил предложенный штурманом курс 300°. Но штурман при съемке место катера определил с ошибкой в 4,5 кабельтова и назначенный курс вел катер прямо на коралловый риф. В 7 часов 57 минут "АКА-312" на скорости 14 узлов коснулся подводного кораллового рифа и повредил все три винта и трубку лага. Задача выполнения практических стрельб была сорвана и катер был отбуксирован для ремонта.



СТОЛКНОВЕНИЕ БПК "МАРШАЛ ВОРОШИЛОВ" С ТРАНСПОРТНЫМ РЕФРИЖЕРАТОРОМ "ГОРЕЦ" В НОЧЬ С 19 НА 20 НОЯБРЯ 1990 ГОДА

БПК "Маршал Ворошилов" (проект 1134А) под командованием капитана 2 ранга В.Катасонова возвращался в базу после выполнения учебно-боевых задач и получил разрешение от оперативного дежурного на постановку на якорь в бухте Патрокл. В 23 часа 45 минут на корабле объявлена учебная тревога и через десять минут все боевые посты и КП доложили на мостик о готовности к прохождению узкости (пролив Босфор Восточный). БПК следовал курсом 300 градусов со скоростью 14 узлов и в 00 часов 01 минуту обнаружил на экране РЛС прямо по курсу три цели. Изменив курс вправо на 5 градусов, корабль уменьшил ход до 8 узлов. В 00 часов 07 минут "Маршал Ворошилов" разошелся левым бортом с ледоколом "Киев" на дистанции 2,5 кабельтова. Переключившись для наблюдения за целью №3 ("Горец"), рассчитали его курс (120°) и скорость (7-8 узлов). Но через 2 минуты обнаружили, что цель №3 резко изменила курс#1 пересекает путь БПК прямо перед носом. В 00 часов 09 минут командир корабля дал приказание: "Стоп машины!", "Машины назад средний" и "Машины назад полный". Через минуту форштевень БПК врубился в носовую часть рефрижератора "Горец" и разрезал правый борт судна, сделав пробоину размером 8 х 9 метров. Через 1-2 минуты столкнувшиеся корабль и судно разошлись. БПК отделался смятым форштевнем и трещиной корпуса на 2 метра выше ватерлинии. Жертв нет.

НАВАЛ БОЛЬШОГО ПРОТИВОЛОДОЧНОГО КОРАБЛЯ "КЕРЧЬ" НА ПРИЧАЛ 1 МАРТА 1993 ГОДА

Основные данные БПК "Керчь" соответствуют ТТХ проекта "1134Б".

При возвращении БПК "Керчь" с моря после выполнения учебной задачи, ему была поставлена новая задача показательной швартовки к причалу кормой. Командир корабля - капитан 1 ранга А.Демиденко в присутствии высшего начальства решил не ударить в грязь лицом. Но безрасчетное маневрирование и крайне слабые навыки в управлении кораблем привели к тому, что показательная швартовка не удалась. На непогашенной инерции заднего хода, БПК "Керчь" с грохотом врезалась в причал №14. К счастью, обошлось без жертв, но буксируемая ГАС "МГ-325" "Вега" ударом о бетонный причал была смята и разрушена. Кормовая оконечность "Керчи" превратилась в своеобразную "гармошку" и корабль срочно был отбуксирован в ковш Севморзавода для неотложного ремонта. Ударный труд севавтопольских рабочих в течение менее, чем двух недель позволил полностью восстановить корабль и "Керчь" смогла снова выйти в море.

ОПАСНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ МАЛОГО РАКЕТНОГО КОРАБЛЯ "ШТИЛЬ" ПРИ БУКСИРОВКЕ 2 МАРТА 1995 ГОДА

Основные данные МРК "Штиль" соответствуют ТТХ проекта "1234.1".

Малый ракетный корабль "Штиль" (до 18 марта 1992 г. - "Комсомолец Мордовии") завершил средний заводской ремонт на Балаклавском судоремонтном заводе и получил задание на переход к постоянному месту базирования в Севастополь. Утром 2 марта 1995 г. Буксирный катер "БУК-874" подошел к борту МРК для обеспечения его вывода из Балаклавской бухты. Видимость на море превышала 50 кабельтовых, волнение - около 3 баллов, скорость ветра - 10 м/сек. После отдачи швартовых концов и заводки кормового буксирного троса, "БУК-874" потащил МРК к выходу из бухты. Около 10 часов утра буксировщик вывел корабль на выходной фарватер кормой вперед и с трудом начал преодолевать встречные волны. Малая мощность буксирного катера и сильные порывы ветра привели к тому, что скорость буксировки упала почти до нуля и корабль начало сносить на близлежащие скалы. Командир "Штиля" отдал безрасчетную команду: "Средний ход назад. Отдать кормовой буксир". На буксире не

успели отдать конец, как МРК начал набирать ход. Буксирный катер развернуло лагом к волне и от удара волны в борт он едва не перевернулся. Матросы на буксире и "Штиле" в считанные мгновения успели обрубить трос и освободить буксирный катер, который поспешно вернулся в Балаклаву.

Вниманию читателя!

Авторский коллектив и редакционная коллегия Военно-морского Исторического Обозрения "Фарватер" выпустили в свет монографию **"Лидер Черного моря"**. Труд посвящен строительству и боевой деятельности знаменитого корабля Отечественного флота лидера "Ташкент" и его "собратьям" по классу. Книга иллюстрирована большим количеством редких фотоматериалов.

