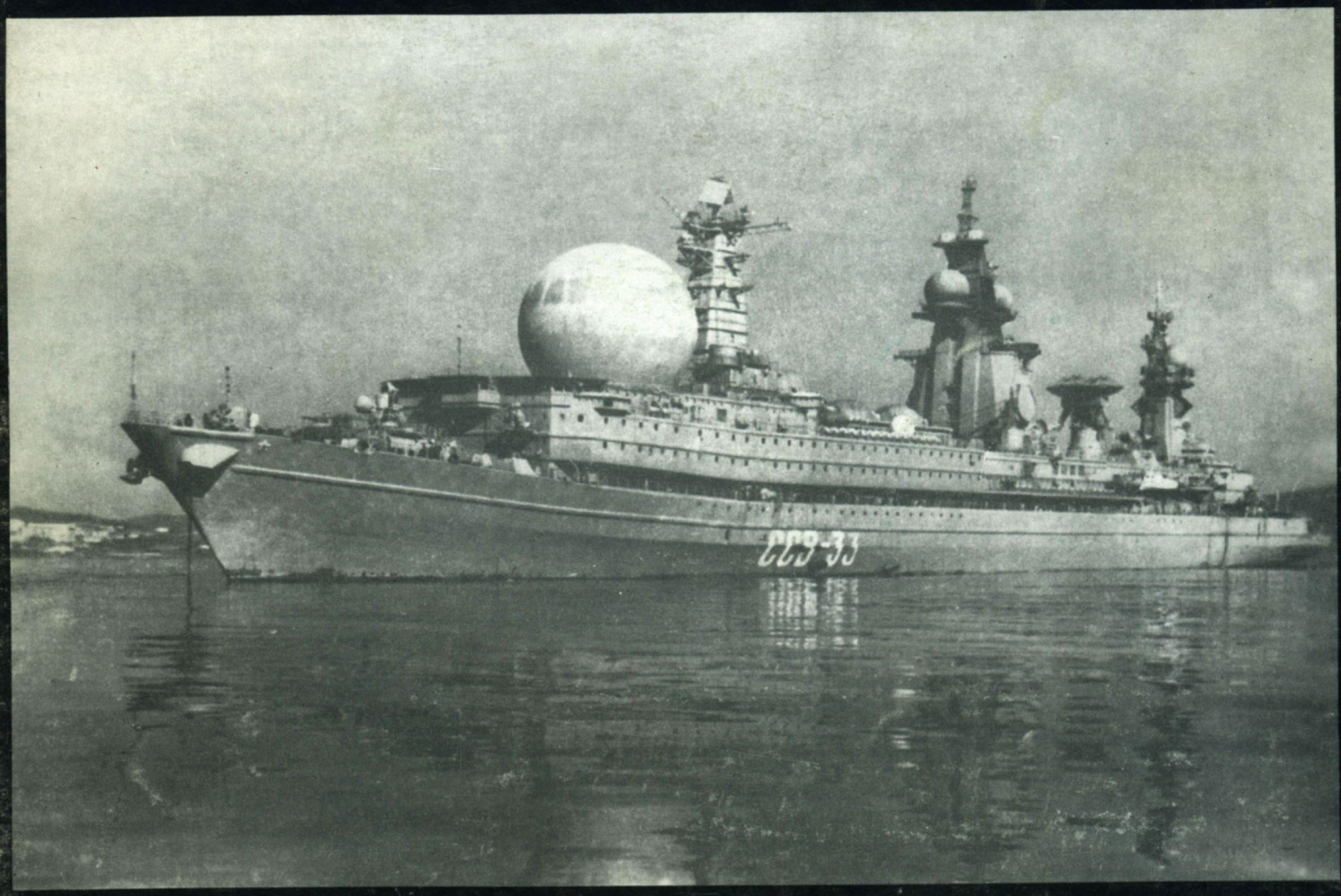
В.В. Костриченко
Б.А. Айзенберг

Аварии и катастрофы

(часть 3 ВМФ СССР и России)



(специальный выпуск к журналу ВМИО 3(6)97)

На 1-й стр. обложки: ССВ-33 "Урал", проект 1941, ТОФ

КОСТРИЧЕНКО В.В.
АЙЗЕНБЕРГ Б.А.

ВМФ СССР И РОССИИ
АВАРИИ И КАТАСТРОФЫ
ЧАСТЬ III

Приложение к Военно-Морскому Историческому Обозрению
специальный выпуск № 3

ХАРЬКОВ
1998

Костриченко В.В., Айзенберг Б.А. ВМФ СССР и России
Аварии и катастрофы. Часть III.
Адрес редакции: 310157, г Харьков-157, а.я. 2675

Технический редактор Миланченко В.П.
Компьютерная верстка Крупко Ю.В.

В данной книге описаны аварии, произошедшие в ВМФ с 1975 по 1997 годы и до сих пор известные лишь узкому кругу лиц. Книга предназначена для всех, кому интересна история флота.

ПОЖАРЫ И ВЗРЫВЫ

ПОЖАР НА КРЕЙСЕРЕ "МОЛОТОВ" 5 ОКТЯБРЯ 1946 ГОДА

Крейсер находился на артиллерийском полигоне у Тендровской косы. Кораблем командовал капитан 1 ранга В.Н.Ерошенко, на борту находился командующий эскадрой — контр-адмирал С.Г.Горшков. "Молотов" выполнял итоговые стрельбы главным калибром на Приз Главкома ВМФ. Во время стрельбы произошло воспламенение заряда в элеваторе второй башни главного калибра. Возник пожар в боевом отделении и погребах башни. Потух свет, едкие дым и пламя пожирали все вокруг. Корабль от гибели спас старшина 1-й статьи М.Д.Маслов, включивший орошение и затопление погреба не дожидаясь команды с мостика (вопреки Уставу!). Подоспевшая аварийно-спасательная группа ликвидировала пожар путем пуска воды и водяных струй. В огне заживо сгорели 22 человека, а 20 человек получили тяжелые ожоги и увечья, выпрыгивая на стальную палубу с четырехметровой высоты из двери башни. Корабль на несколько месяцев встал на ремонт к причалу Севморзавода.

ПОЖАР НА МИННОМ ЗАГРАДИТЕЛЕ "УРАЛ" 1 МАРТА 1957 ГОДА

Минный заградитель "Урал" вступил в строй Балтийского флота в 1940 году. Пожар в машинном отделении корабля возник 1 марта 1957 года. О причинах пожара, его длительности и масштабах не сообщалось, но вскоре после пожара корабль выведен из состава флота и списан на слом. Сведений о человеческих жертвах нет.

ПОЖАР НА ЭСКАДРЕННОМ МИНОНОСЦЕ "ОЖИВЛЕННЫЙ" 27 ЯНВАРЯ 1961 ГОДА

Эскадренный миноносец "Оживленный" (проект 30бис) вступил в строй 23 февраля 1953 года. Возгорание промасленной ветоши и мазута в машинном отделении произошло днем 27 января 1961 года. Личный состав корабля вовремя локализовал очаг пожара и в течение 15 минут (!) его потушил. Жертв и разрушений нет.

ПОЖАР НА МОРСКОМ ТРАЛЬЩИКЕ "МТ-67" В АПРЕЛЕ 1961 ГОДА

Морской тральщик "МТ-67" (проект 254) стоял в базе. Пожар в машинном отделении возник в апреле 1961 года (точную дату установить не удалось). Личный состав тральщика ликвидировал пожар в течение шести минут. Жертв нет.

ПОЖАР НА СПАСАТЕЛЬНОМ СУДНЕ "СС-26" 6 ЯНВАРЯ 1962 ГОДА

Спасательное судно "СС-26" (проект 527) построено в Николаеве в 1960 году и входило в состав КЧФ. Пожар на "СС-26" возник 6 января 1962 года (в машинном отделении) и длился более 15 часов. Жертв нет, но корабль выведен из строя и поставлен в Севморзавод для ремонта, а в 1969 году модернизирован.

ПОЖАР НА СКР "АРХАНГЕЛЬСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ" 15 АВГУСТА 1969 ГОДА

Сторожевой корабль "Архангельский комсомолец" (бывший "СКР-76" проекта 50) вступил в строй 15 июня 1958 года (КСФ). 15 августа 1969 года на корабле возник пожар в машинном отделении. Хорошо обученный личный состав ликвидировал очаг пожара в течение 30 минут. Жертв нет, убытки от пожара незначительны.

ПОЖАР НА РЕЙДОВОМ ТРАЛЬЩИКЕ "РТ-300" 25 АВГУСТА 1969 ГОДА

Тральщик "РТ-300" (проект 1258 "Корунд") вступил в строй в 1967 году. Днем 25 августа 1969 года в машинном отделении корабля произошло возгорание промасленной ветоши и остатков дизельного топлива. Из-за дыма личный состав покинул помещение. Корабль пылал в течение семи часов и пожар был ликвидирован лишь усилиями трех аварийных партий с соседних кораблей. Тральщик полностью выгорел и поставлен в завод на капитальный ремонт и восстановление, но впоследствии списан на металлолом.

ПОЖАР НА ВПК "АДМИРАЛ ЗОЗУЛЯ" 7 ИЮНЯ 1974 ГОДА

БПК (РКР) "Адмирал Зозуля" (проект 1134) вступил в строй в 1967 году и входил в состав КСФ, базируясь на Североморск. Пожар на корабле возник днем 7 июня 1974 года. Сведений о причине и масштабах пожара нет.

ПОЖАР НА ЭСКАДРЕННОМ МИНОНОСЦЕ "БЕЗБОЯЗНЕННЫЙ" 29 ДЕКАБРЯ 1974 ГОДА

Эсминец "Безбоязненный" (проект 30бис) вступил в строй в 1952 году. Пожар в кормовом машинном отделении вспыхнул вечером 29 декабря 1974 года и длился, в общей сложности, более четырех часов. Потушен личным составом эсминца, жертв нет. Корабль, модернизированный в начале 1960 года по проекту 31, после пожара полностью восстановлен не был и с 29 июля 1976 года переоборудован в судно-мишень "СМ-274" (КТОФ).

ПОЖАР НА ПРОТИВОЛОДОЧНОМ КРЕЙСЕРЕ "МОСКВА" 2 ФЕВРАЛЯ 1975 ГОДА

ТТД ПКР проекта 1123:
Водоизмещение — 14000 / 17500 т
Размерения — 190 х 26 (по КВЛ) х 10 м
Полетная палуба — 81 х 34 м
Две паровые турбины, НР = 100000 л.с.
Скорость — 31 узел
Вооружение: 1 х 2 - ПУ "Вихрь" (8 ракет "82Р")
2 х 2 - ЗУР "Шторм" (96 ракет "В-611")
2 х 2 — 57-мм зен.авт. "АК-725" (2200 снарядов)
2 х 12 - РБУ-6000 (144 "РГБ-60")
14 вертолетов ПЛО "Ка-25"
Экипаж — 600 человек.

Противолодочный крейсер "Москва" стоял на бочках в Северной бухте Севастополя. В 10 часов утра 2 февраля 1975 года (воскресенье) на корабле состоялся концерт артистов местного театра. Часть личного состава самовольно оставила боевые посты и убыла на концерт в кормовом ангаре корабля. В 12 часов 12 минут произошло возгорание в носовом отсеке крейсера. Вследствие короткого замыкания в ЩРС № 14 (щит распределительный силовой), очаг возгорания беспрепятственно охватил все помещение НДГ № 2 (носовых дизель-генераторов), распространяясь на кубрик личного состава № 3. В 12 часов 17 минут корабль обесточился и в течении трех минут на корабле царил хаос. В 12 часов 20 минут объявлена тревога и лишь через пять минут обнаружен очаг пожара. Из-за трудного доступа к горящим помещениям, а огонь уже распространился на агрегатную рулевого управления, локализовать пожар не удавалось. Командование корабля запросило через оперативного дежурного базы срочную помощь. К 13 часам 10 минутам на "Москву" высажено 16 аварийно-спасательных групп. Число борющихся с огнем моряков достигло 489 человек. В 13 часов 15 минут для тушения подана вода со спасательных судов "Бештау", "Казбек", "СС-21", СБ "Орион", "ПДС-123", двух ПЖК и вспомогательного судна. Но лишь к 16 часам 30 минутам удалось остановить распространение огня, а к 17 часам 10 минутам локализовать пожар. В 19 часов 15 минут пожар был окончательно ликвидирован. К этому времени дифферент на нос составлял один метр, а крен на правый борт — 5° . Погибло три человека, отравлено газами 11 человек. Крейсер поставлен в Севморзавод на капитальный ремонт и восстановление.

ПОЖАР НА КРЕЙСЕРЕ "АДМИРАЛ СЕНЯВИН" 13 ИЮНЯ 1978 ГОДА

Крейсер управления "Адмирал Сенявин" (проект 68-У2, модернизирован в 1972 году) выполнял практические артиллерийские стрельбы главным калибром в Японском море. После успешного проведения практических стрельб корабль сразу же начал выполнять и зачетные стрельбы. Кораблем командовал капитан 2 ранга В.Плахов, замполит — капитан 3 ранга И.Спицын. На крейсере находился также командир соединения — контр-адмирал В.Варганов. На девятом залпе в носовой башне произошел взрыв и пожар. В огне погибли 37 человек — расчет боевого и перегрузочного отделений башни вместе с корреспондентом газеты "Красная Звезда" — капитаном 2 ранга Л.Климченко. Расследование показало, что при подаче электросигнала на производство девятого залпа, правое орудие башни № 1 не выстрелило. В заряженное орудие ошибочно дослали очередной снаряд, и в результате произошло воспламенение заряда в каморе орудия. Вылетевшая струя газов воспламенила приготовленные к стрельбе заряды и в башне возник пожар, мгновенно перекинувшийся и на верхнее перегрузочное отделение. Причина этого тяжелого происшествия — ошибка личного состава правого орудия башни, его недостаточная натренированность и растерянность.

ТРИ СЛУЧАЯ ПОЖАРА НА УЧЕБНОМ КРЕЙСЕРЕ "ДЗЕРЖИНСКИЙ" В 1978 ГОДУ

ТТД крейсера проекта "70-Э":
Водоизмещение — 13650 / 16800 т
Размерения — 210 х 226 х 7,3 м
Мощность дигателей — 2х55000 л.с.
Скорость хода 32 узла
Вооружение: 1х2 - ПУ ЗРК "С-75" "Волхов"
3х3 — 152-мм орудий
6х2 — 100-мм орудий
16х2 — 37-мм орудий
Экипаж — 1270 человек.

23 июня 1978 года — прорыв газоходов в посту БЧ-4. Очаг возгорания ликвидирован личным составом корабля в течение 30 - 40 минут. Жертв нет.

9 июля 1978 года — пожар в корабельной деревообрабатывающей мастерской. В течение 20 минут пожар ликвидирован.

12 октября 1978 года — возгорание мазута в котельном отделении № 1. Возгорание обнаружено своевременно и принятыми мерами ликвидировано в течении 35 минут. Жертв нет.

ПОЖАР НА ТАКР "МИНСК" 29 АВГУСТА 1978 ГОДА

Тяжелый авианесущий крейсер "Минск" (проект 1143) входил в состав КТОФ и стоял во Владивостоке кормой к причалу. Пожар возник днем 29 августа 1978 года в одном из служебных помещений корабля. О причине возгорания не сообщалось. Личным составом крейсера пожар был локализован и окончательно ликвидирован через 2 часа 45 минут. Человеческих жертв не было. Корабль из строя не выводился.

ПОЖАР НА ЭСКАДРЕННОМ МИНОНОСЦЕ "СОВЕРШЕННЫЙ" 2 НОЯБРЯ 1978 ГОДА

ТТД эсминца проекта 30-бис:
Водоизмещение — 2316 / 3066 т
Размерения — 120,5 х 12 х 3,9 м.
Мощность двигателей — 60000 л.с.
Скорость — 36,5 узла
Вооружение: 2 х 2 — 130-мм орудий
1 х 2 — 85-мм орудий
4 х 2 — 37-мм орудий
2 х 5 — 533-мм ТА
60 мин
Экипаж 286 человек.

Эсминец "Совершенный" (бортовой номер 555) совершал переход в Крымскую ВМБ (Донузлав) из Севастополя. В 18 часов 15 минут корабль прошел боновое заграждение, на нем включены эжекторы и прозвучала команда на ужин. Часть вахты самовольно оставила свои места. В 18 часов 40 минут произошло возгорание мазута в трюме котельного отделения № 2 от контакта с горячим котлом № 2. Возникновение пожара замечено с опозданием и командир БЧ-5 первоначально тревогу не объявил, надеясь самостоятельно справиться с возгоранием. Но пожар быстро вышел из-под контроля и в 19 часов 25 минут объявлена тревога. Уже в 19 часов 40 минут пришлось остановить машины и эсминец лишился хода. Через 20 минут пламя охватило ходовую рубку, штурманскую рубку и боевой информационный пост. О пожаре в главную базу сообщили с проходящего мимо теплохода "Колхида" и в 21 час 20 минут на помощь "Совершенному" пришли БПК "Сметливый", "СКР-117", "СБ-4", "ПДС-123", "ПЖК-20" и "ПЖК-45". Всего в тушении пожара приняло участие 17 кораблей и судов, а на горящий эсминец высажены аварийно-спасательные группы численностью 100 человек. Эсминец сильно осел носом и до незадраенных (!) иллюминаторов оставалось менее 20 см. Спасателям пришлось перестать лить воду в 22 часа 20 минут. Спасательное судно "СС-21" применило массированную пенную атаку и к 24 часам удалось потушить пожар внутри носовой надстройки. Пожар длился 11 часов и окончательно ликвидирован был только к 5 часам утра. Полностью выгорели многие носовые служебные и жилые помещения. Ущерб составил 813000 рублей.

ПОЖАР НА РАКЕТНОМ КОРАБЛЕ "БРАВЫЙ" 22 ДЕКАБРЯ 1978 ГОДА

ТТД РКБ проекта 56К:
Водоизмещение — 3060 / 3447 т
Размерения — 126,1 х 12,7 х 4,5 м
Мощность ПТУ - 2 х 36000 л.с.
Скорость — 35,5 узла
Вооружение: 1 х 2 - ПУ ЗРК "Волна-М" (16 ракет)
1 х 2 — 130-мм орудий
3 х 4 — 45-мм орудий
1 х 5 — 533-мм ТА
2 х 12 - РБУ-6000
Экипаж - 270 человек.

22 декабря 1978 года на РКБ "Бравый", стоящем в Севастополе, произошло возгорание в районе носовых переборок погреба ЗРК "Волна-М". Загорелась пробковая изоляция. Очаг возгорания был ликвидирован в течение часа. Жертв нет. Корабль поставлен для капитального ремонта в Севморзавод.

ПОЖАР НА СКР "КОПЧИК" 29 ЯНВАРЯ 1979 ГОДА

Сторожевой корабль "Копчик" (проект 50) вступил в строй в 1953 году. Пожар в машинном отделении возник 29 января 1979 года и был ликвидирован усилиями личного состава в течении часа. Жертв не было.

ПОЖАР НА "МДК-167" 18 АПРЕЛЯ 1980 ГОДА

Малый десантный корабль на воздушной подушке "МДК-167" (проект 1232, в НАТО — "Аист" класс) вступил в строй в 1970 году. Утром произошло возгорание авиационного топлива, но усилиями личного состава корабля и базы в течение 45 минут пожар был локализован и ликвидирован. Жертв нет, но корабль выведен из строя и поставлен в ремонт.

ПОЖАР НА ТАКР "КИЕВ" 5 ИЮНЯ 1980 ГОДА

Тяжелый авианесущий крейсер "Киев" (проект 1143) вступил в строй в 1975 году и вошел в состав Северного флота. Пожар в машинном отделении корабля возник 5 июня 1980 года. Корабль горел в течение 3 часов 45 минут. О масштабах пожара и наличии человеческих жертв в открытой печати не сообщалось.

ПОЖАР НА "СКР-33" 10 АВГУСТА 1980 ГОДА

Сторожевой корабль "СКР-33" (проект 159) вступил в строй в 1962 году. Вечером 10 августа 1980 года в машинном отделении сторожевика вспыхнул пожар, длившийся два часа 50 минут. Усилиями личного состава пожар был ликвидирован. Погиб один человек. Корабль вышел из строя и был поставлен в завод для ремонта.

ПОЖАР НА ВПК "ОДАРЕННЫЙ" 19 АВГУСТА 1980 ГОДА

БПК "Одаренный" (проект 61) входил в состав КТОФ. 19 августа 1980 года на нем вспыхнул пожар в машинном отделении. Точных данных о масштабах пожара, стоившего жизни двум членам экипажа, в открытой печати не сообщалось.

ПОЖАР НА БПК "ЖГУЧИЙ" (ПРОЕКТ 57А) 5 МАРТА 1981 ГОДА

Корабль находился в составе КСФ (в строю с 1960 года, как РКБ проекта 57бис. Модернизирован как БПК). Пожар возник в машинном отделении от возгорания промасленной ветоши и остатков мазута. Подробностей в открытой печати не приводится. Жертв не было.

ПОЖАР НА ДВУХ РАКЕТНЫХ КАТЕРАХ "Р-2" И "Р-92" 5 ЯНВАРЯ 1982 ГОДА

Оба ракетных катера (проект 205, в НАТО — "Оса-1") входили в состав КТОФ и базировались на бухту Улисс во Владивостоке. От брошенного в воду незатушенного окурка воспламенились разлитые в

воду нефтепродукты между корпусами ракетных катеров. В 21 час 05 минут дым между корпусами ракетных катеров увидел вахтенный матрос у пирса. Языки пламени уже "лизали" борта ракетных катеров "Р-2" (постройки 1963 года) и "Р-92" (постройки 1961 года). Объявлена тревога и личный состав с рядом стоящих малых ракетных кораблей "Вихрь" и "Тайфун" попытался тушить пожар пенными огнетушителями. Попытка оказалась безуспешной и огонь распространился в машинные отделения катеров (21 час 12 минут).

К 21 часу 55 минутам на территорию базы прибыло уже 12 пожарных машин, приступивших к тушению пожара совместно с личным составом базы. Им удалось отстоять от огня ракетный катер "Р-2". В 00 часов 10 минут пожар на катере "Р-2" был полностью потушен. Но второй ракетный катер спасти не удалось, так как на нем уже была полностью объята огнем надстройка из "АМГ" сплава. В 00 часов 55 минут корпус катера полностью прогорел и "Р-92" затонул, сев кормой на грунт у пирса. Оба катера полностью выведены из строя и восстановлению не подлежали, будучи списанными на слом.

ПОЖАР НА СКР "ЖАРКИЙ" (ПРОЕКТ 1135) 12 ИЮЛЯ 1983 ГОДА

Корабль прибыл из состава Северного флота для капитального ремонта. Сторожевик находился на стапель-палубе дока и в кормовом машинном отделении производились электросварные работы. В 9 часов 00 минут 12 июля 1983 года произошло возгорание ветоши и топлива под пайолами кормового машинного отделения. Вахта покинула задымленное помещение, не приняв никаких мер по борьбе с возгоранием. Руководство завода действовало оперативно и уже в 9 часов 10 минут к месту пожара прибыли две заводские пожарные машины. Помощь личного состава корабля гражданским пожарным была вялой и неэффективной. Локализовать пожар не удавалось и из Ленинграда прибыли на помощь еще пять гражданских пожарных машин, в том числе и машина с системой пенотушения. Пожар длился более пяти часов и окончательно потушен был лишь в 14 часов 30 минут. Человеческих жертв не было, но полностью выгорело кормовое машинное отделение и надстройка из сплава "АМГ" над отделением. Ремонт корабля затянулся еще на полгода.

ПОЖАР НА БАЗОВОМ ТРАЛЬЩИКЕ "БТ-325" 29 ИЮНЯ 1984 ГОДА

Корабль находился в море, выполняя учебные задачи. Тральщик вступил в строй в 1974 году (построен по проекту 1265). На рассвете 29 июня 1984 года возник пожар в газоходе машинного отделения, обнаруженный вахтенными в 4 часа 50 минут. Через пять минут пришлось остановить правый дизель. На корабле сыграна тревога и личный состав вступил в борьбу с огнем. Сильный ветер способствовал распространению огня и в 5 часов 12 минут пожар резко усилился, выходя из-под контроля. На помощь горящему тральщику прибыло четыре корабля, высадившие свои аварийно-спасательные группы. Локализовать и ликвидировать пожар на "БТ-325" удалось только в 15 часов. После десятичасового пожара тральщик полностью вышел из строя и поставлен на капитальный ремонт. Жертв нет.

ВОЗГОРАНИЕ В КОТЕЛЬНОМ ОТДЕЛЕНИИ № 1 КРЕЙСЕРА "ЖДАНОВ" 1 ДЕКАБРЯ 1984 ГОДА

Возгорание мазута и промасленной ветоши произошло на крейсере управления "Жданов" при стоянке в базе. Вечером 1 декабря 1984 года вспыхнул мазут под пайолами в первом котельном отделении. Возгорание замечено своевременно и ликвидировано в течение 30 минут.

ПОЖАР НА БПК "КОМСОМОЛЕЦ УКРАИНЫ" 12 ДЕКАБРЯ 1984 ГОДА

Большой противолодочный корабль "Комсомолец Украины" (ВЧ-69108) являлся головным кораблем проекта 61, вступил в строй КЧФ в 1962 году. Пожар на "Комсомольце Украины" возник в 5 часов утра 12 декабря 1984 года. Под пайолами первого машинного отделения произошло возгорание промасленной ветоши. Вахтенные матросы в панике выскочили из задымленного помещения и задраили двери. Попытка

молодого лейтенанта сунуться туда в обычном противогазе стоила ему жизни. Спецкостюмов для борьбы с пожаром в задымленном помещении на корабле не имелось. Личному составу бороться с огнем было нечем и он пассивно дожидался прибытия городских пожарных машин. Усилиями севастопольских пожарных через 9 часов 20 минут пожар был потушен. "Комсомолец Украины" встал на ремонт к стенке Севморзавода. Число жертв — один человек погиб, трое в тяжелом состоянии, надышавшись ядовитых газов, отправлены в госпиталь.

ВОЗГОРАНИЕ ДИЗЕЛЯ НА БАЗОВОМ ТРАЛЬЩИКЕ "БТ-305" 2 ФЕВРАЛЯ 1985 ГОДА

Возгорание правого дизеля "9-Д" произошло в базе 2 февраля 1985 года. Дизель был остановлен и в течение 20 минут личным составом очаг возгорания был потушен применением пенных огнетушителей. Жертв нет.

ВОЗГОРАНИЕ РАКЕТЫ ПРИ СТРЕЛЬБЕ НА БПК "ОЧАКОВ" 3 МАРТА 1985 ГОДА

Большой противолодочный корабль "Очаков" находился 3 марта 1985 года в районе Феодосийского учебного полигона. БПК производил учебные запуски зенитных ракет "В-611" с пусковых установок "Б-92" зенитного ракетного комплекса "Шторм". При старте одной из зенитных ракет на кормовой пусковой установке произошло самовозгорание пороха в стартовом ускорителе ракеты и ракета развалилась прямо на направляющей. Обломки ракеты вызвали небольшой пожар около установки, ликвидированный личным составом в течение 10-15 минут.

Следует отметить, что ЗРК "Шторм" довольно часто "капризничал" на всех кораблях, на которых он был установлен. Так, только на БПК "Керчь" в конце 80-х годов трижды наблюдалась аналогичная картина во время ракетных стрельб.

ПОЖАР НА РАКЕТНОМ КРЕЙСЕРЕ "СЛАВА" 22 АПРЕЛЯ 1985 ГОДА

Крейсер "Слава" стоял у 12-го причала в Северной бухте Севастополя. В корабельной сауне офицером была оставлена невыключенной электрогрелка. Помещение было заперто и пожар обнаружен с опозданием. От перегрева переборки в сауне сработала система экстренного затопления ракетных погребов "Карат-М", расположенная на этой же переборке. В результате произошло орошение погреба с зенитными ракетами. Действия личного состава при ликвидации пожара были нерешительными, бессистемными. Первоначально было принято неверное решение о применении воды из пожарных рукавов. В результате были затоплены несколько служебных помещений с 70-го по 94-й шпангоут. Пожар окончательно ликвидировали через час с применением пенных огнетушителей. Жертв нет.

ПОЖАР И ГИБЕЛЬ МРК "МУССОН" 16 АПРЕЛЯ 1987 ГОДА

Малый ракетный корабль "Муссон" (проект 1234) входил в состав КТОФ и участвовал в проведении учебных ракетных стрельб. По условиям стрельб МРК "Муссон" подвергся ракетной атаке условного противника и должен был уничтожить наведенную на него учебную крылатую ракету. Руководитель учений контр-адмирал Л.Головко несколько изменил ордер своего соединения, максимально упростив боевое упражнение. Командиру "Муссона" капитану 3 ранга В.Рекиш было приказано уменьшить ход до 9 узлов и, взяв крылатую ракету на автоматическое сопровождение, уничтожить. Ракета-мишень была запущена с опасно близкой дистанции в 21 км и превратилась в опасно-летящую цель. "Муссон" обстрелял ракету из артустановки "АК-725" и выпустил из носового ЗРК "Оса-М" две зенитных ракеты самообороны. По мишени было достигнуто два попадания, но она продолжила свой путь и попала прямо в надстройку "Муссона". В момент попадания в ракете оставалось около 150 литров горючего и около 500 литров окислителя, которые разлились по всему МРК и тут же воспламенились. При попадании и пожаре, бушевав-

шем около шести часов, погибло 39 человек из 76 на борту. Погибло 6 офицеров из 16, 5 мичманов из 7, 23 матроса из 46 и 5 курсантов. В результате попадания ракеты разрушено кормовое машинное отделение, ходовая, штурманская и радиорубки, главный командный пункт и другие помещения. МРК "Муссон" выгорел полностью и ввиду угрозы взрыва боезапаса личный состав покинул МРК в 19 часов 20 минут. Вскоре огонь добрался до погребов (18 зенитных ракет и около 1000 57-мм снарядов). С 21 часа 55 минут до 22 часов 30 минут на "Муссоне" рвался боезапас и в 22 часа 30 минут корабль затонул в 33 милях от острова Аскольд на глубине 2900 метров. Координаты места гибели "Муссона": Ш=42°11', Д=132°27'.

Примечание: Следует также отметить, что в апреле 1900 года на Балтике при аналогичных стрельбах вновь крылатая ракета-мишень поразила МРК "Метеор" (проект 1234.1). Счастливая случайность спасла корабль: ракета попала не в надстройку, а лишь сбила часть антенн и упала в море. Интересен и случай на Балтике в 1974 году, когда на сторожевой корабль "Туман" (проект 50) также навелась крылатая ракета "Термит". Артиллеристы этого старого корабля несколькими залпами разнесли мишень вдребезги и этим спасли свой корабль от гибели.

ПОЖАР НА БПК "КЕРЧЬ" В 1988 ГОДУ

ТТД БПК проекта 1134Б:
Водоизмещение — 8500 / 9700 т
Размерения — 173,3 х 18,5 х 7,8 м
Мощность ГТУ - 92000 л.с.
Скорость — 33 узла.
Вооружение: 2 х 4 — ПУ "Метель" (8 ракето-торпед "85Р")
2 х 2 - ЗУР "Шторм" (80 ракет)
2 х 2 - ЗУР "Оса-М" (40 ракет)
2 х 2 — 76-мм орудий
4 х 6 — 30-мм орудий
2 х 5 - 533-мм ТА
2 х 12 - РБУ-6000 и 2 х 6 - РБУ-1000
1 вертолет ПЛО "Ка-25"
Экипаж - 360 человек.

При стоянке БПК "Керчь" в ковше Севморзавода (бухта Корабельная) на нем возник пожар в офицерском буфете из-за возгорания холодильника. Пожар обнаружен поздно, через 25 минут, но своевременно, так как примерно через 10 минут мог вспыхнуть материал надстройки (АМГ). Оперативно поставлена линия обороны. Действия командования и личного состава были правильными, но в суматохе был забыт пост переговоров. Там полностью сгорели три телефонных аппарата и аппаратура громкоговорящей связи. Корабль находился на капитальном ремонте и сумма ущерба оказалась незначительной. Жертв нет.

ГИБЕЛЬ БАЗОВОГО ТРАЛЬЩИКА "БТ-251" ОТ ВЗРЫВОВ И ПОЖАРА 19 АВГУСТА 1989 ГОДА

Базовый тральщик "БТ-251" (проект 257ДТ) стоял на рейде порта Очамчири. Большая часть экипажа сошла на берег в увольнение. В 16 часов 23 минуты на корабле произошла серия взрывов и пожар. Взорвались так называемые шнуровые заряды. Деревянный корпус тральщика разломился на две части и корабль затонул на глубине около 8-10 метров. Точное количество человеческих жертв не указывается (обычно называют три человека). Через четыре дня остатки корпуса затонувшего "БТ-251" были подняты спасательным буксиром "Шахтер" и ССПЛ "Казбек".

ПОРАЖЕНИЕ КРЫЛАТОЙ РАКЕТОЙ БАЗОВОГО ТРАЛЬЩИКА "ХЕРСОНСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ" В 1989 ГОДУ

Базовый тральщик "Херсонский комсомолец" (проект 1265) входил в состав охранения полигона ракетных стрельб Черноморского флота. Точная дата происшествия не установлена, обычно называют

1989 год. Во время стрельб крылатая ракета "П-35" (Прогресс-М), выпущенная с ракетного крейсера "Адмирал Головко", была перенацелена с ПКР "Москва", изображающего условного противника, на уходящий тральщик. Быстро наступал вечер, стояла ясная штилевая погода. Внезапно "Херсонский комсомолец" получил прямое ракетное попадание. Корабль сильно тряхнуло. Крылатая ракета на излете ударила в левый борт полуюта (в районе вьюшки и лебедки) и, пронизав его насквозь, вылетела через радиорубку и утонула. Начавшийся пожар быстро ликвидировали, так как не было остатков ракетного топлива, израсходованного ракетой. Попаданием ракеты убило двух радистов и одного матроса. Четвертой жертвой стал корабельный кок, который готовил вечерний чай и получил тяжелейшие ожоги от кипятка. Моряк умер уже в базе. Корабль потерял всего четыре человека, лишился хода и связи. Тральщик отбуксировали в базу и поставили на ремонт в ковш судоремонтного завода № 13 в Килен-балке Севастополя.

ПОЖАР НА СКР "РАЗИТЕЛЬНЫЙ" В МАЕ 1990 ГОДА

Сторожевой корабль находился в ремонте и проходил докование в одном из сухих доков Севастопольского морского завода им. С.Орджоникидзе. На корабле велись регламентные сварочные работы в одном из носовых отсеков. При сварке возник пожар, отлучившийся вахтенный матрос заметил его с опозданием. После объявления по кораблю тревоги, усилиями корабельной аварийной партии и двух заводских пожарных машин пожар был локализован и ликвидирован в течение часа. Материальный ущерб составил 70000 рублей.

ПОЖАР НА СТОРОЖЕВОМ КОРАБЛЕ (БПК) "КРАСНЫЙ КАВКАЗ" В 1990 ГОДУ

СКР (БПК) "Красный Кавказ" (проект 61) стоял у 12-го причала в Северной бухте Севастополя. В 1990 году (точной даты установить не удалось) на корабле возник пожар в машинном отделении. Пожар длился несколько часов, погибло три человека (мичман и два матроса). Корабль выведен из строя и поставлен в ремонт.

ПОЖАР НА РАКЕТНОМ КРЕЙСЕРЕ "СЕВАСТОПОЛЬ" В ИЮНЕ 1990 ГОДА

Ракетный крейсер "Севастополь" (проект 1134) входил в состав Тихоокеанского флота и за несколько дней до пожара на нем был торжественно спущен флаг в связи с исключением из состава флота. Корабль стоял у стенки судоразделочного завода, с него уже было демонтировано вооружение, сняты боезапас и аварийно-спасательное имущество. Причиной пожара стало короткое замыкание питающего кабеля станочного оборудования механической мастерской. Пожар тушился силами пожарных машин завода и Владивостока в течение суток. Во время спасательных работ погиб от отравления окисью углерода мичман Э.Касьяненко.

ПОЖАР НА БПК "АДМИРАЛ ХАРЛАМОВ" 11 НОЯБРЯ 1990 ГОДА

БПК "Адмирал Харламов" (проект 1155, бортовой номер 606) входил в состав 10-й бригады противолодочных кораблей Северного флота. Пожар на корабле возник 11 ноября 1990 года. По официальной версии причиной пожара стал невыключенный электроутюг в закрытой каюте старшего лейтенанта А.Боярова. Более вероятной причиной следует считать короткое замыкание в одной из многочисленных кабельтрасс. Пожар длился несколько часов и корабль полностью вышел из строя. "Адмирал Харламов" возвращен на завод "Янтарь" в Калининграде для восстановления. Здесь следует отметить, что на корабле за два года отмечено 15 пожаров и возгораний (!). Подобная частота наводит на мысль о поджогах со стороны рядового личного состава, не желающего служить в условиях сурового Севера.

ПОЖАР НА ВОЕННОМ ТАНКЕРЕ "ИЖОРА" 17 ИЮЛЯ 1991 ГОДА

Танкер "Ижора" (проект 160) входил в состав КТОФ и в день аварии стоял в одной из бухт Владивостока. Днем, внезапно произошел взрыв паров бензина в одном из танков. Пожар бушевал несколько часов и был потушен пожарными Владивостока. Погиб один человек, один человек пропал без вести и трое получили тяжелые ожоги.

ПОЖАР НА БПК 'АДМИРАЛ ЗАХАРОВ" 17 ФЕВРАЛЯ 1992 ГОДА

БПК "Адмирал Захаров" (проект 1155) следовал во Владивосток для проведения ремонта навигационного оборудования. В 40 кабельтовых от мыса Сысоева (Уссурийский залив) на корабле произошел взрыв одного из форсажных двигателей в кормовом машинном отделении. Взрыв и пожар произошли в 11 часов 42 минуты (по хабаровскому времени), но пожар бушевал на корабле в течение 22 часов. Нарушилась герметичность поврежденного отсека и было принято 700 тонн забортной воды. При взрыве погиб старшина 2 статьи В.Андрук, пятеро моряков получили травмы и ожоги. Несколько часов существовала прямая угроза взрыва боезапаса. Помощь горящему кораблю оказывали эсминец "Быстрый", спасательные буксиры "СБ-408", "СБ-522", "Барс", "Моржовец", "РБ-22", БМРТ "Мысовой". На корабле находилось около 100 тонн взрывчатого вещества, а в корме — зенитные ракеты, глубинные бомбы, авиационный керосин. Пламя объемного пожара удалось локализовать в пределах двух отсеков и корабль отбуксировали в бухту Патрокл, где и окончательно ликвидировали пожар. Корабль полностью выведен из строя и списан на слом. При расследовании причины пожара выяснилось, что после выхода БПК в море обнаружилась неисправность шино-пневматической муфты форсажного двигателя № 2 в кормовом машинном отделении. Командир БЧ-5 капитан 3 ранга И.Самойлов решил подпитывать муфту вручную. Произошел резкий спад нагрузки с турбины и она пошла вразнос. Разорвались диски двух ступеней турбины, которые пробили ее корпус и двойное дно машинного отделения в районе топливной цистерны. Масса осколков летела в разные стороны, как артснаряды. От поступления в отсек раскаленных газов и распыленного топлива возник сильнейший объемный пожар. Выброс пламени вверх достигал 20 метров. Кормовое машинное отделение обесточилось, сгорел один из двух электропожарных насосов и вышла из строя корабельная трансляция. Командир корабля капитан 1 ранга А.Пискунов руководил тушением пожара через рассыльных. Убыток от пожара составил 300 млн. рублей (в ценах того времени).

ПОЖАР НА БПК "СКОРЫЙ" 21 АВГУСТА 1992 ГОДА

Пожар на БПК "Скорый" (проект 61) возник в 22 часа 00 минут 21 августа 1992 года. Корабль стоял у 15-го причала в Северной бухте Севастополя. Одна из форсунок в кормовом машинном отделении засосала воздух из-за ошибки личного состава. Возник пожар и из левой кормовой трубы на 0 метров вверх взметнулся столб пламени и дыма. Пожар продолжался полтора часа и был ликвидирован личным составом "Скорого" при помощи четырех аварийно-спасательных групп с соседних кораблей. Жертв нет.

ПОЖАР НА БПК "ОЧАКОВ" 9 ФЕВРАЛЯ 1993 ГОДА

Корабль стоял в ковше Корабельной бухты у причала Севморзавода. БПК "Очаков" (проект 1134Б) проходил капитальный ремонт уже четвертый год (не завершен и в 1998 году!). Пожар начался в 9 часов 00 минут при проведении сварочных работ в 10-м отсеке. От искр загорелось изоляционное покрытие в кормовой электростанции и отделении турбогенераторов. Вахтенный матрос, которому было поручено наблюдение за проведением "огневых" работ в отсеке, при возникновении очага возгорания отсутствовал, а при обнаружении пожара — струсил и убежал, не сообщив о пожаре. Пламя быстро охватило весь десятый отсек. На помощь прибыло пять пожарных машин (на корабле некомплект экипажа) и от АСС флота — "СБ-524", "ПЖК-37", "ПЖК-86", "ВМ-114", МБ "Орион" и четыре аварийно-спасательные группы с других кораблей на Минной стенке. Лишь к 14 часам 38 минутам удалось локализовать очаг пожара. Но в 16 часов 30 минут обнаружили пожар в кубриках № 7 и 8, в посту стабилизации оружия "Надир" (ЗРК "Гром") и в коридоре аварийной партии. Тушение пожара затянулось до 02 часов 30 минут следующего

дня. Отбой тревоги и аврала прозвучал лишь в 04 часа 00 минут 10 февраля 1993 года. На "Очакове" полностью выгорел отсек № 10.

ПОЖАР НА ПРОТИВОЛОДОЧНОМ КРЕЙСЕРЕ "ЛЕНИНГРАД" 25 ФЕВРАЛЯ 1993 ГОДА

Противолодочный крейсер-вертолетоносец "Ленинград" (проект 1123) был выведен из состава флота и готовился к буксировке на слом в Индию. В 12 часов 00 минут в одном из отсеков корабля вспыхнул пожар. О его причинах и масштабах не сообщалось. Но уже в 12 часов 15 минут у борта списанного "Ленинграда" стояли семь (!) кораблей и судов, высадивших на него свои аварийно-спасательные группы. Это были спасательное судно "Эпрон", спасательные буксиры "Шахтер" и "СБ-15", пожарные катера "ПЖК-37" и "ПЖК-86", водолазные боты "ВМ-114" и "ВМ-416". Пожар продолжался не менее трех часов и к 16 часам был окончательно локализован и вскоре потушен окончательно. Жертв не было.

ПОЖАР НА ВОДОЛАЗНОМ БОТЕ "ВМ-9" 6 МАЯ 1993 ГОДА

Водолазный бот "ВМ-9" (проект 522) стоял кормой к причалу в бухте Стрелецкая. В 13 часов 05 минут был обнаружен дым в водолазном отсеке. Загорелся работающий телевизор. На боте находился лишь один вахтенный матрос. Пожар удалось потушить в 13 часов 45 минут силами аварийно-спасательных партий с рядом стоящих кораблей. Жертв нет, ущерб от пожара незначителен. На следующий день аналогичная ситуация возникла на спасательном судне "Эпрон-2" (бывший "СС-13"), переданном в 1988 году гражданскому ведомству. Пожар ликвидирован силами личного состава со спасательных судов "СС-47", "Зангезур" и четырьмя городскими пожарными машинами. Жертв нет.

ПОЖАР НА КОРАБЛЕ УПРАВЛЕНИЯ "АНГАРА" 26 ФЕВРАЛЯ 1995 ГОДА

Корабль управления "Ангара" (тактический номер 514) стоял у причала Южной бухты Севастополя. Этот трофейный корабль, в обиходе именуемый яхтой командующего, находился в составе советского флота почти 50 лет. В 10 часов 30 минут в котельном отделении произошло возгорание промасленной ветоши и остатков топлива. Из дымовой трубы повалил густой черный дым. На "Ангаре" объявили тревогу и приступили к тушению пожара. Наиболее эффективную помощь кораблю вновь оказали севастопольские пожарные. В тушении пожара участвовали пять обычных машин и один пеновоз. Действиям пожарных мешали пассажиры "Ангары" (исполнявшей в последнее время роль плавгостиницы). Они с вещами пробирались по трапам и проходам, спеша сойти на берег. К 13 часам очаг возгорания удалось локализовать и окончательно пожар был потушен к 14 часам 30 минутам. К концу тушения прибыли и флотские спасатели: "ПЖК-86", "ВМ-416" и "СБ-524". В результате пожара выгорело котельное отделение "Ангары". Корабль к восстановительному ремонту признан нецелесообразным из-за "старости". С сентября 1996 года "Ангара" переименована в "ПКЗ-14".

ПОЖАР НА КОРАБЛЕ УПРАВЛЕНИЯ "СЛАВУТИЧ" 10 ДЕКАБРЯ 1997 ГОДА

10 декабря в 16 часов 20 минут на корабле управления "Славутич" ВМС Украины возник пожар. Экипаж силами своей аварийно-спасательной команды пытался его затушить. Когда не удалось, были вызваны специалисты: в 17 часов на центральный пункт пожарной связи поступило сообщение о пожаре. На место происшествия было выслано 6 отделений на пожарных автомобилях.

По прибытии первых подразделений (части № 3,7) выяснилось, что очаг возгорания находится в продовольственном складе на нижней палубе корабля. Сильное задымление и высокая температура затрудняли работу. Несмотря на сложную обстановку, личный состав пожарных частей с поставленной задачей

Кабельное судно пр. 1112 "Цна"

Торпедолов пр. 368

Госпитальное судно "Енисей"

Малый портовый буксир "БУК-49"

Затопление "МПК-8" пр. 1124 в Южной бухте Севастополя.

Торпедолов пр. 1388

Артиллерийская установка АК-176 (калибр 76 мм) на ракетном катере пр. 206 МР, разорванная затяжным выстрелом.

справился. Наиболее отличились на этом пожаре капитан Заднепровский, младший сержант Крыжановский, сержант Крец, лейтенант Рябов, сержант Лозовой. В тушении пожара приняли участие и члены экипажа.

По мнению специалистов, на кораблях пожары не бывают легкими, не стал исключением и этот. Пожар был потушен 11 декабря в половине третьего ночи. В настоящее время создана комиссия из офицеров штаба ВМС Украины, которая выясняет причины возгорания и уточняет материальный ущерб.

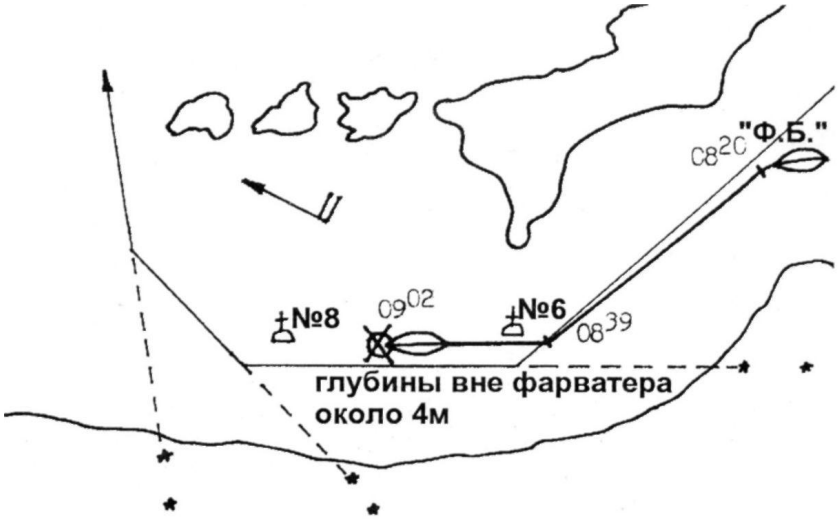
В 17.00 10 декабря в пожарную службу Севастополя поступил тревожный сигнал о пожаре на корабле специального назначения ВМСУ "Славутич". По тревоге к месту вызова выехали шесть отделений пожарных. Очаг возгорания находился в помещении продовольственного склада на нижней палубе "Славутича", что существенно усложнило выполнение задачи по локализации и тушению пожара. Пришлось действовать в защитных костюмах и по принципу: не числом, а умением. В обеспечении тушения пожара был задействован и спасательный буксир ВМСУ "Кременец". По тревоге в любую минуту мог выйти в море и дежурный отряд бригады спасательных судов ЧФ в составе "СБ-5", "Вм-154" и "ПЖК-45". Но дополнительной помощи, к счастью, не потребовалось. По оценкам пожарных, материальный ущерб незначителен. Жертв нет. Действиями огнеборцев руководил лично начальник гарнизона пожарной охраны Севастополя полковник внутренней службы В.Шевченко.

АВАРИИ ВСПОМАГАТЕЛЬНЫХ СУДОВ

КАСАНИЕ ГРУНТА ЭКСПЕДИЦИОННЫМ ОКЕАНОГРАФИЧЕСКИМ СУДНОМ "ФАДДЕЙ БЕЛЛИНСГАУЗЕН" 26 МАЯ 1975 ГОДА

Основные данные ЭОС "Фаддей Беллинсгаузен" (проект 850):
Водоизмещение — 3021 т
Размерения — 89,7 х 13 х 4,6 м
Скорость — 16,5 узла
Экипаж — 68 человек

Экспедиционное океанографическое судно "Ф.Беллинсгаузен" выходило из бухты Мерса-Матрух (ОАР-Египет) в Средиземное море. Командир судна неоднократно проходил этим маршрутом и хорошо знал навигационные особенности бухты. Перед выходом он был проинструктирован командиром отряда советских кораблей о необходимости следовать на четвертом колене канала в тридцати метрах южнее створа. Несмотря на предупреждение, командир "Беллинсгаузена" не продумал план выхода и не сделал расчетов времени при движении по каналу на различных скоростях. В 8 часов 20 минут судно снялось с Якоря и при подходе к четвертому колену канала в 8 часов 39 минут легло на курс 270° со скоростью 3 узла. Видимость была не менее 70 кабельтовых, волнение моря — 1 балл, скорость ветра (148°) — 8 м/с. После поворота "Беллинсгаузен" оказался севернее створа и старпом со штурманом дважды докладывали командиру, что курс ведет к опасности. Но вместо решительного поворота влево и увеличения хода, командир попытался небольшими подворотами влево выйти на безопасный маршрут в тридцати метрах южнее створа. Двадцать три (!) минуты судно шло к опасности и командир, зная об этом, не сделал ничего решительного для предотвращения аварии. В 9 часов 02 минуты судно коснулось днищем северной бровки канала в точке с координатами Ш=31°22'25 и Д=27°13'14.



СТОЛКНОВЕНИЕ "МБСС-148150" (ЧФ) С ПАССАЖИРСКИМ КАТЕРОМ "ЯНТАРНЫЙ" 3 ДЕКАБРЯ 1975 ГОДА

Пассажирский катер "Янтарный" (улучшенный тип "Радуга" с машиной в 300 л.с.) совершал перевозку пассажиров с Северной стороны г. Севастополя. Его капитан грубо нарушил режим плавания в Севастопольской бухте и с целью сокращения времени следовал не по рекомендованному курсу "№ 2с" (объявленному в ИМ № 300 — 1974г), а значительно правее. В салоне катера мирно дремали в предрассветной темноте пассажиры. Видимость огней отмечалась полная, волнение моря — 1 балл, скорость ветра

сухогрузная баржа "МБСС-148150" (проект 431М) грузоподъемностью в 150 тонн. В 6 часов 55 минут баржа имела ход 5 узлов и при приближении к Графской пристани ее капитан уменьшил ход до 3 узлов. Огни встречного пассажирского катера капитан баржи обнаружил на дистанции 100 - 150 метров впереди слева и отработал задний ход. Капитан "Янтарного" обнаружил огни МБСС также на дистанции около 150 метров и тоже отработал полный задний ход и положил руль вправо, чтобы отбросить нос катера от форштевня приближающейся баржи. Принятые с обеих сторон меры оказались запоздалыми и в 7 часов 20 минут суда столкнулись левыми бортами. Несчастья избежать не удалось и рефулерная труба, торчавшая по левому борту баржи, врезалась в пассажирский салон в районе бокового выхода катера. При этом два пассажира погибли. Катер позже был отремонтирован и снят с пассажирских перевозок. Его передали в распоряжение судоремонтного завода ВМФ № 13 под наименованием "ПСК-1420" для внутризаводских перевозок.

Следует также отметить, что оба капитана не вели надлежащего наблюдения за обстановкой, поздно обнаружили встречные суда, проявили растерянность и не подавали друг другу необходимых сигналов для привлечения внимания и показания своих действий.

ДВА НАВИГАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯ С БУКСИРОМ "МБ-152" (ЧФ) В 1976 ГОДУ

Основные данные "МБ-152" соответствуют ТТХ проекта 733.

1 марта 1976 года. Морской буксир прошел линию бонов и следовал по Северной бухте Севастополя средним ходом. Из Южной бухты на выходной фарватер вышел военный транспорт "Иман" (класс "Певек") и лег на встречный курс. "МБ-152" был вынужден резко отвернуть влево, но капитан буксира поздно заметил пассажирский паром, следовавший от Северной стороны в Артиллерийскую бухту. Паром внезапно появился из-за высокой кормы стоящего на бочках противолодочного крейсера "Москва" и буксир врезался в середину левого борта пассажирского парома. Капитан буксира успел отработать аварийный "полный назад" и последствия столкновения оказались незначительными. Человеческих жертв не было, но паром пришлось поставить на ремонт.

26 апреля 1976 года. Морской буксир следовал по Северной бухте Севастополя, двигаясь по выходному фарватеру. На траверзе Инженерной стенки капитан буксира начал поворот вправо для швартовки к правому борту морского тральщика с бортовым номером "491". Маневр выполнялся "на глаз" и буксир по инерции переднего хода произвел навал на носовую часть тральщика, помяв ему форштевень.

НАВАЛ ПОЖАРНО-ДЕЗАКТИВАЦИОННОГО КАТЕРА "ПДК-37" НА ТОРПЕДНЫЙ КАТЕР "ТКА-119" 11 МАРТА 1976 ГОДА

Основные данные "ПДК-37" соответствуют ТТХ проекта 535.

Основные данные "ТКА-119" (проект 2064-"Шторм", "Туря"-класс):
Водоизмещение — 260 т
Размерения — 38,6 х 7,6 (размах крыльев 9,6) х 1,8 (с крыльями 3,3) м
Вооружение: 1 х 2 — 57-мм универсальное орудие
1 х 2 — 25-мм зенитный автомат
4 х 1 — 533-мм ТА
глубинные бомбы
Экипаж 21 человек.

Пожарный катер вышел из Стрелецкой бухты Севастополя и совершал переход в Карантинную бухту. При повороте влево на траверзе причала № 106 командир катера не рассчитал угол поворота и "ПДК-37" на среднем ходу произвел навал на правый борт торпедного катера. "ТКА-119" стоял в Карантинной бухте, отшвартовавшись левым бортом к причалу № 106. При навале на нем был поврежден нос, станина торпедного аппарата правого борта и крыльевое устройство, что потребовало заводского докового ремонта.

НАВАЛ СПАСАТЕЛЬНОГО БУКСИРА "ОРИОН" (ЧФ) НА ПОДВОДНУЮ ЛОДКУ "С-232" 25 СЕНТЯБРЯ 1976 ГОДА

Основные данные СБ "Орион" соответствуют ТТХ проекта 733.

Основные данные ПЛ "С-232" соответствуют ТТХ проекта 613.

Спасательному буксиру "Орион" была поставлена задача буксировки из Южной бухты Севастополя плавкрана "ПК-12050". После подачи на плавкран буксирного конца "Орион" на малом ходу произвел навал на кормовую оконечность подводной лодки "С-232", отшвартованной к причалу подплава вместе с ПЛ "С-234". Навал произошел в 13 часов 50 минут и из-за небольшой инерции буксира не привел к значительным повреждениям легкого корпуса субмарины.

НАВАЛ СУДНА БЕЗОБМОТОЧНОГО РАЗМАГНИЧИВАНИЯ "СБР-140" НА РАКЕТНЫЙ КРЕЙСЕР "АДМИРАЛ ГОЛОВКО" (ЧФ) 28 СЕНТЯБРЯ 1976 ГОДА

Основные данные "СБР-140" соответствуют ТТХ проекта 220.

Судно размагничивания следовало по выходному фарватеру из Северной бухты Севастополя. По неосмотрительности капитана "СБР-140" курс судна пролегал значительно правее фарватера и проходил в опасной близости от военных кораблей, стоящих у причалов №12-15. Стоящий на руле матрос зазевался и судно резко рыскнуло вправо. В результате отклонения от курса "СБР-140" носовой частью деревянного корпуса навалился на форштевень и якорную цепь ракетного крейсера "Адмирал Головко". Цепь смягчила скользящий удар по дубовым форштевнем судна размагничивания (построено в Финляндии на базе ледовых зверобойных шхун). В результате навала на форштевне крейсера осталась царапина, а на "СБР-140" были повреждены несколько досок обшивки по правому борту. Судно продолжило свой путь.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ ВОДОЛАЗНОГО МОРСКОГО БОТА "ВМ-413" 17 ДЕКАБРЯ 1976 ГОДА

Основные данные "ВМ-413" (проект 535М — "Краб", "Ельва"-класс):
Водоизмещение — 300 т
Размерения — 40,9 х 8,1 х 2 м
Скорость — 13 узлов
Экипаж — 30 человек

Водолазный морской бот совершал переход между Анапой и Новороссийском в условиях шторма и плохой видимости. Из-за ошибки штурмана курс был проложен слишком близко к мысу Железный Рог и в 16 часов 20 минут "ВМ-413" сел на мель в 11 милях от мыса Железный Рог. При определении места аварии оказалось, бот выскочил на банку Мария-Магдалина (45°03'сш, 37°00'вд) с наименьшими глубинами 1,2 метра.

Примечание: других подробностей происшествия автору установить не удалось.

СТОЛКНОВЕНИЕ ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО СУДНА "ГС-212" И КОРАБЛЯ СВЯЗИ "КСВ-5" 22 ДЕКАБРЯ 1976 ГОДА

Основные данные "ГС-212" (проект 870, "Бия"-класс):
Водоизмещение — 750 т
Размерения — 55 х 9,8 х 2,6 м
Скорость — 13 узлов

Экипаж — 25 человек

Основные данные "КСВ-5" (проект 254-КС):
Водоизмещение — 556 т
Размерения — 58 х 8,8 х 2,21 м
Скорость — 13,7 узла
Экипаж — 36 человек

Гидрографическое судно "ГС-212" возвращалось в Севастополь после проведения промерных работ. Работы были окончены в 2 часа 42 минуты, но огни "судна, не могущего уступить дорогу" выключены не были. На мостике судна находился капитан, зрительного и технического наблюдения за обстановкой не проводилось. "ГС-212" следовал 10-узловой скоростью (курс 90°) и волнами сильно заливало надстройку. Волнение моря силой в 3 - 4 балла, ветер (30°) — 6 м/с, видимость — ночная полная. В 23 часа 33 минуты судно подвернуло влево на курс 75° для выхода на Инкерманский створ. Встречного судна капитан "ГС-212" не обнаружил, но за короткое время дважды безрасчетно менял курс влево для уменьшения заливаемости надстройки. Встречным судном оказался корабль связи "КСВ-5" — бывший морской тральщик "МТ-506", переоборудованный в 1974 году для перевозки почты и кинофильмов. Командир "КСВ-5" обнаружил на экране радиолокатора встречную цель на дистанции 43 кабельтова, а в 23 часа 33 минуты — на дистанции около 30 кабельтовых увидел огни "судна, не могущего уступить дорогу". Корабль связи следовал курсом 272° со скоростью 12 узлов, но командир не сделал расчетов на безопасное расхождение и в 23 часа 41 минуту просмотрел опасный поворот "гидрографа" влево. Факт поворота на "КСВ-5" обнаружили лишь за минуту до столкновения и командир успел лишь переложить руль на борт и дать самый полный ход вперед. Но эти меры запоздали и в 23 часа 45 минут "ГС-212" врезался форштевнем в середину левого борта "КСВ-5" около надстройки. В результате столкновения корабли получили повреждения корпусов в надводной части.

КАСАНИЕ ГРУНТА МОРСКИМ СРЕДНИМ ТРАНСПОРТОМ "ОНДА" (ЧФ) 8 ИЮЛЯ 1977 ГОДА

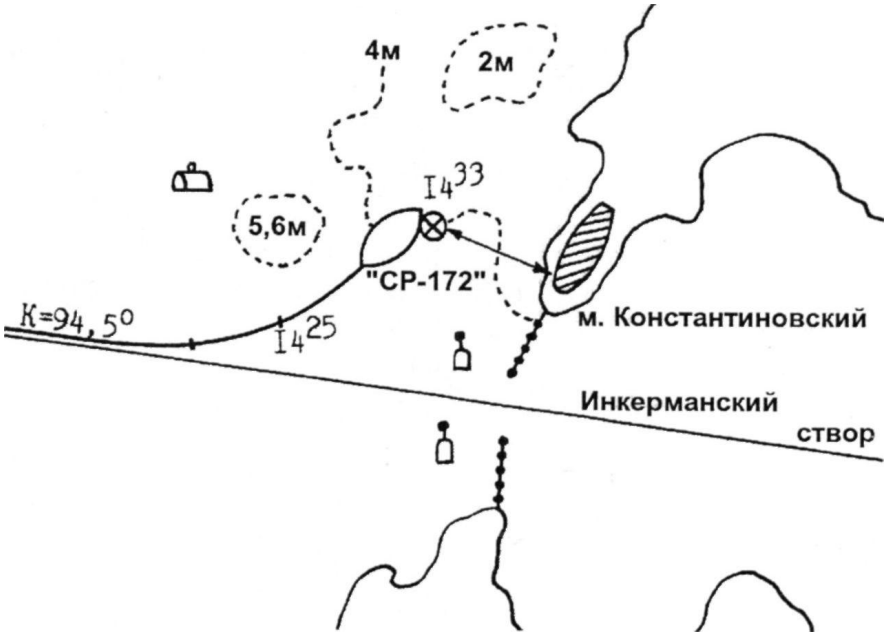
Основные данные МСТ "Онда" (проект 1850, "Андижан"-класс):
Водоизмещение — 2365 / 6800 т
Размерения — 104,2 х 14,4 х 6,6 м
Скорость — 13,5 узла
Экипаж — 100 человек

Военный транспорт-ракетовоз "Онда" следовал проливом Босфор, возвращаясь из Средиземного моря в Севастополь. Капитан транспорта общесудовую тревогу объявил с запозданием и лишь при входе в пролив. На море был штиль, видимость - переменная, от 1 до 30 кабельтовых. Капитан "Онды" маневрировал самоуверенно и безграмотно: не включил эхолот и не согласовал курсограф, небрежно велась радиолокационная прокладка и не определялись элементы движения встречных целей, а при ухудшении видимости долго продолжал идти не снижая хода. Лишь через 15 минут, после ухудшения видимости до 100 метров, капитан принял решение встать на якорь в бухте Бебек, в которой стоянка запрещена из-за малых глубин. В 5 часов 52 минуты на экране РЛС была обнаружена встречная цель на дистанции 3 кабельтова и для безопасного решения задачи расхождения транспорт резко уклонился влево и оказался в непосредственной близости от отмели у плавучего знака "Бебек". В 5 часов 57 минут на дистанции 100 метров прямо по курсу были обнаружены яхты и капитан "Онды" переложил руль право на борт, дав при этом команду: "Машинам полный ход назад!" Через две минуты транспорт под действием сильного прижимного течения коснулся левым бортом грунта. Толстый слой наносного ила позволил избежать повреждений.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ СУДНА РАЗМАГНИЧИВАНИЯ "СР-172" (ЧФ) 19 МАЯ 1978 ГОДА

Основные данные "СР-172" (проект 220, "Секстан"-класс):
Водоизмещение — 400 т
Размерения — 40,8 х 9,3 х 4,3 м
Скорость — 11 узлов
Экипаж — 24 человека

Судно размагничивания "СР-172" совершало переход из Поти в Севастополь для ремонта. Следуя курсом 94°5', со скоростью около 10 узлов, судно приблизилось к боновым воротам главной базы флота на расстояние около 20 кабельтовых. Местными правилами запрещено маневрирование вблизи боновых ворот без разрешения оперативного дежурного ОВРа (охраны водного района). Видимость на море составляла 7 миль, волнение — два балла, скорость ветра (260°) — 5 м/с. И лишь в 14 часов 25 минут командир судна запросил разрешение на вход у поста Константиновский, получив ответ: "ждать". Командир "СР-172" принял решение отвернуть в район якорной стоянки для ожидания. Все плавание он осуществлял "на глаз", навигационной прокладки не вел и на карте не ориентировался, расчетами маневра не занимался. Приняв неосмотрительное решение на поворот влево, командир "СР-172" лег на курс 4° и в 14 часов 33 минуты на скорости 4,5 узла судно село на мель. Затем в течение двух часов командир пытался самостоятельно сняться с мели и не докладывал о происшествии, но в конце-концов, судно пришлось стаскивать портовым буксиром. Повреждений корпуса не отмечалось.



ПОСАДКА НА МЕЛЬ БАРЖИ "МБСС-233200" (ЧФ) 10 ИЮЛЯ 1978 ГОДА

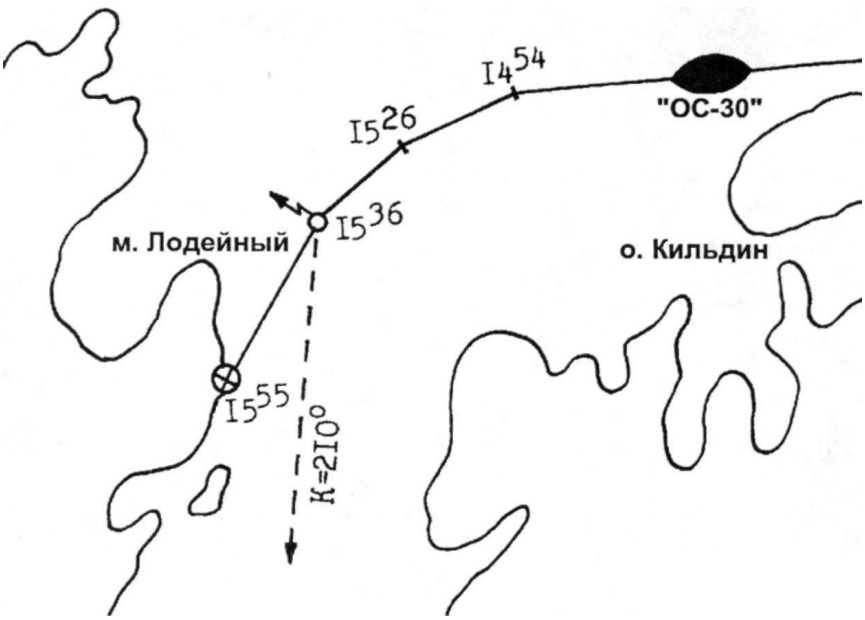
Основные данные "МБСС-233200" (проект 106, "Выдра"-класс):
Водоизмещение — 440 т
Размерения — 54,5 х 7,7 х 2,4 м
Скорость — 10 узлов
Экипаж — 5 человек

Капитан "МБСС-233200" (МБСС — морская баржа самоходная сухогрузная, последние три цифры номера обозначают грузоподъемность) получил приказание доставить из Одессы груз угля для Тендровского маяка. Уголь обычно выгружался у знака "Тендровский дополнительный". К 17 часам 30 минутам 7 июля 1978 года баржа подошла к берегу в обычном месте у знака и встала на якорь. Начальник маяка потребовал в этот раз подойти к берегу у знака "Тендровский Северный" для

облегчения перевозки угля к маяку. Из-за незнания обстановки в новом районе капитан баржи не согласился с его предложением и продолжал стоять на якоре до 10 июля. Все это время между начальником маяка и тылом флота велись интенсивные переговоры. В 10 часов 05 минут капитан баржи получил приказание тыла флота произвести выгрузку угля в новом районе. В 11 часов 30 минут баржа снялась с якоря. Видимость на море составляла 80 кабельтовых, волнение — 1 балл, скорость ветра (180°) — 6 м/с. Но на барже отсутствовала крупномасштабная карта района подхода, место баржи не определялось и глубина в месте подхода не измерялась. В 11 часов 45 минут баржа повернула к берегу на курс 270° и через шесть минут на скорости 3 узла села средней частью днища на песчаный бар, не дойдя до берега. Для снятия ее с мели потребовался буксир.

ПОСАДКА НА КАМНИ ТРАНСПОРТНОГО СУДНА "ОС-30" 26 ДЕКАБРЯ 1978 ГОДА

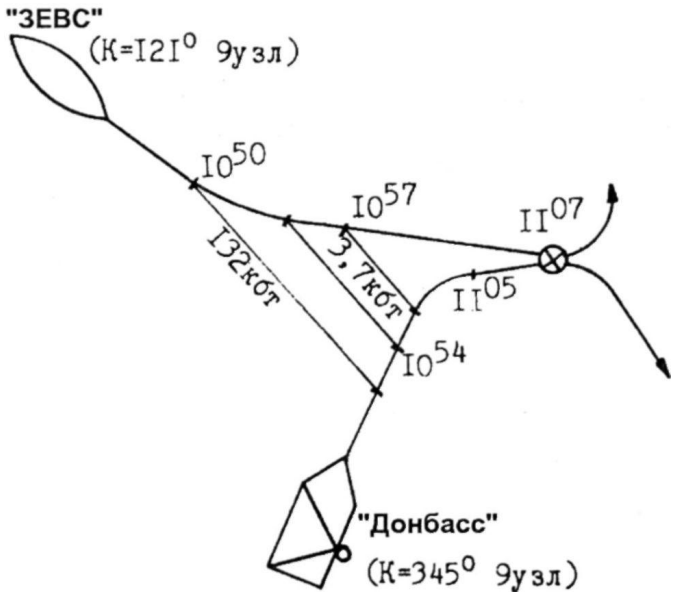
Опытовое судно "ОС-30" (бывший ледокольный транспорт "Байкал") более четырех лет находилось в капитальном ремонте на Мурманском СРЗ. Предновогодняя спешка для сдачи корабля в текущем году привела к тому, что к моменту выхода из завода на нем не были установлены лаг, не были исправными эхолот, автопрокладчик, АРП. Не была определена девиация магнитного компаса (и не планировалась!). Для обеспечения перехода судна в Кольский залив на борт "ОС-30" прибыла группа старших начальников и в их числе, флагманский штурман соединения. В 21 час 07 минут 25 декабря 1978 года "ОС-30" вышел из Мурманска. На протяжении всего пути счисление велось приблизительно, так как скорость судна не была точно измерена. Флагманский штурман практической помощи командиру БЧ-1 не оказал и большую часть времени отдыхал в каюте. Штурман "ОС-30" проводил обсервации по экрану РЛС с периодом около 25 минут, но невязки и причины их появления не анализировал. Навигационную прокладку он вел небрежно и журнал заполнял с ошибками. На море видимость в условиях полярной ночи составляла от 10 до 30 кабельтовых, скорость ветра (норд-вест) — до 17 м/с, периодически налетали снежные заряды. Но систематического наблюдения за направлением и скоростью ветра не велось, а сличения показаний гиро-компасоуказателя и магнитного компаса, из-за неисправности последнего, не делалось. Командир корабля навигацией не занимался и деятельность штурмана не контролировал. В результате всего вышеперечисленного не был обнаружен выход из меридиана "ГКУ-1" на 15 - 20°. Поворот судна в Кольский залив выполнили "по счислению", а не по дистанциям и пеленгам. Несмотря на близость берега и ограниченную видимость, скорость судна не была снижена и в 15 часов 56 минут 26 декабря 1978 года "ОС-30" на пятнадцатиузловом ходу выскочило на берег южнее губы Лодейная. Была разбита носовая часть корпуса и для снятия судна с камней пришлось проводить полномасштабные спасательные работы.



СТОЛКНОВЕНИЕ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО КОРАБЛЯ "ДОНБАСС" (ЧФ) С ЛИВАНСКИМ СУДНОМ "ЗЕВС" 16 ДЕКАБРЯ 1979 ГОДА

Основные данные ПСК "Донбасс" соответствуют ТТХ проекта 596П.

Поисково-спасательный корабль "Донбасс" совершал переход в Эгейском море курсом 345° со скоростью 9 узлов. В 10 часов 30 минут на экране РЛС была обнаружена встречная цель по пеленгу 325° с



дистанции 132 кабельтова. Видимость на море достигала 100 миль, волнение — 2 балла, скорость ветра (280°) — 3 м/с. Через двадцать минут были определены элементы движения цели: курс — 121°, скорость 9 узлов, но пеленг на цель не менялся. Считая, что встречное судно обязано уступить "Донбассу" дорогу, командир корабля не предпринимал никаких действий и лишь в 10 часов 57 минут приказал начать подачу серии коротких звуковых сигналов для привлечения внимания. К 11 часам 05 минутам дистанция между судами уменьшилась до 3,7 кабельтовых и лишь тогда ливанское судно "Зевс" начало поворот влево, а "Донбасс" — вправо. Неграмотные действия обоих судоводителей привели к тому, что через две минуты ливанское судно нанесло скользящий удар правым бортом в левую скулу ПСК "Донбасс". Виновники столкновения отделались легкими вмятинами обшивки своих корпусов.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ ВОЕННОГО ТРАНСПОРТА "ПОСЬЕТ (ТОФ) В 1979 ГОДУ

Основные данные ВТР "Посьет" соответствуют ТТХ проекта 1850.

Согласно плану, морской сухогрузный транспорт "Посьет" совершал переход из Владивостока в Петропавловск-Камчатский без захода в какие-либо пункты. Однако, в день выхода капитан транспорта получил распоряжение произвести незапланированный заход на остров Симушир в бухту Броутон. Во время всего перехода капитан "Посьета" не контролировал работу штурмана и место судна лично не определял. Штурман транспорта навигационную прокладку вел крайне плохо, путевую скорость не рассчитывал и не анализировал. Его глупость доходила до того, что он проставлял скорость судна, равную 35 (!) узлам, при максимально возможной — 13,3 узла. Направления и величины получаемых невязок он не определял и причины их возникновения не анализировал. Организация службы времени на транспорте отсутствовала. По прибытии в район острова, капитан "Посьета" решил встать на якорь у входа в бухту. Видимость на море составляла 50 кабельтовых, волнение — 1 балл, скорость ветра (310°) — 4 м/с. Навигационной обстановки на подходах к бухте Броутон капитан не знал, а крупномасштабной карты района не имел. Никаких мер предосторожности при подходе к берегу не предпринималось. Как результат, в 01 час 33 минуты на экране радиолокатора исчезло изображение береговых ориентиров, но это не насторожило капитана и судно продолжало следовать курсом 210 (20) со скоростью 7 узлов. Лишь через

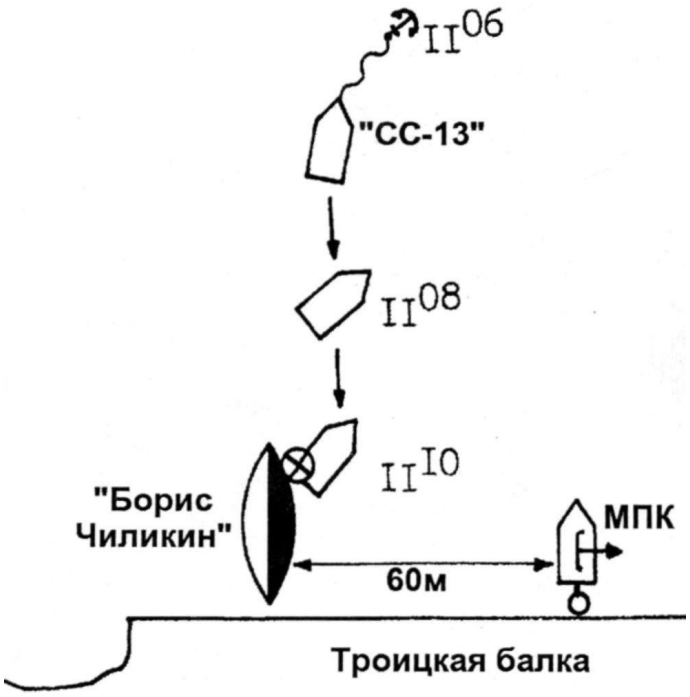
две минуты до капитана дошла суть происходящего и он дал команду: "Полный ход назад!". Но лишь в 01 час 40 минут (через пять минут!) машина была застопорена и в этот момент "Посьет" ударился о грунт. С помощью прожектора были обнаружены два буя: справа по корме — черного цвета и слева по носу — красного цвета. Не проанализировав и не уточнив обстановку, капитан транспорта решил, что его судно коснулось грунта на правой бровке входного канала. Он приказал переложить руль влево и дал в машину команду "Полный ход вперед!" с целью войти в канал. Очередная глупость привела к тому, что судно еще более плотно село на камни, повредив обшивку днища. Для снятия судна потребовались специальные спасательные работы.

НАВАЛ СПАСАТЕЛЬНОГО СУДНА "СС-13" НА ВОЕННЫЙ ТАНКЕР "БОРИС ЧИЛИКИН" (ЧФ) 22 ФЕВРАЛЯ 1980 ГОДА

Основные данные "СС-13" соответствуют ТТХ морского тральщика проекта 254, но без вооружения.

Основные данные ВТН "Б.Чиликин" (проект 1559):
Водоизмещение — 24450 т
Размерения — 162,3 х 21,4 х 9,3 м
Вооружение: 2 х 2 — 57-мм универсальных орудия — временно снято
Скорость — 17 узлов
Экипаж — 75 человек

Танкер стоял в Северной бухте у причала б. Троицкая, а рядом — в дистанции 60 метров был ошвартован эсминец "Сведущий", находящийся на консервации. Видимость достигала 60 кабельтовых, волнение моря — 1 балл, скорость ветра (350°) — 5 м/с. Спасательное судно "СС-13" совершило переход из Стрелецкой бухты в Северную бухту и начало маневр для швартовки кормой между танкером и эсминцем. В 11 часов 06 минут был отдан правый якорь и командир "СС-13" отдал команды: "Руль — прямо, правая машина — стоп, левая машина — малый ход назад". Маневр выполнялся безрасчетно, "на глаз" и, когда дистанция до танкера составила 15-20 метров, в 11 часов 08 минут дал обеим машинам команду на малый ход вперед. Но он не учел влияния ветра на носовую часть спасателя после захода кормы за танкер и слишком поздно начал гасить инерцию заднего хода, а также не учел времени, требуемого на реверс машин. Только непосредственно за 20 секунд до навала командир "СС-13" дал команду: "Полный вперед!", но было поздно и его судно навалилось на левый борт танкера. В результате навала получило повреждение спуско-подъемное устройство судна, а на обшивке танкера появилась внушительная вмятина.

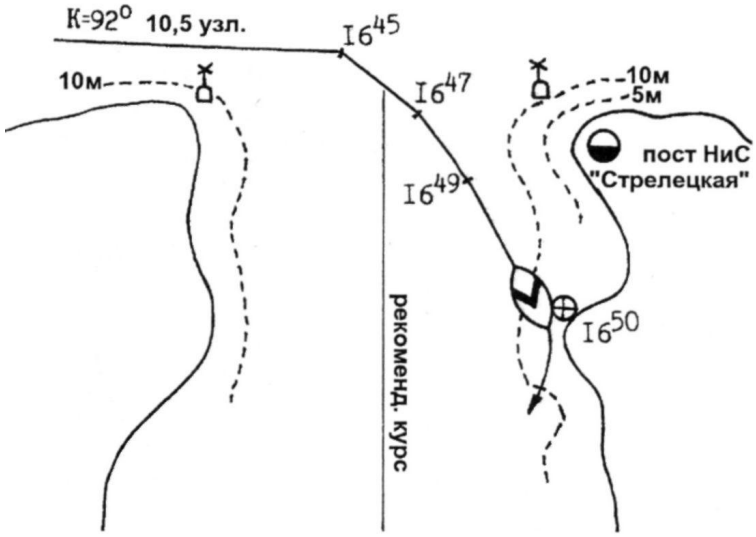


НАВАЛ ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО СУДНА "МНС-679500" НА ПОДВОДНУЮ ЛОДКУ "Б-6" 27 МАРТА 1980 ГОДА

Морское наливное судно "МНС-679500" (грузоподъемностью в 500 тонн) базировалось на сирийский порт Тартус и осуществляло заправку водой советских кораблей Средиземноморской эскадры. Вечером 27 марта 1980 года оно отошло от второго причала порта Тартус и направилось в военную гавань порта для подачи пресной воды на плавучую мастерскую "ПМ-56". Плавмастерская была ошвартована к причалу правым бортом, а у левого борта стояли две дизельные подводные лодки — "Б-6" (проект 641) и "С-58" (проект не установлен). Видимость на море не превышала двух миль, волнение — 1 балл, скорость ветра (220°) — 2 м/с. Капитан "МНС-679500" в 20 часов 05 минут повернул влево и начал подходить к борту подводной лодки, но не зная толком устройства ее корпуса и того, что по бортам лодки выступают обтекатели подводного газовыхлопа, поздно погасил инерцию переднего хода. В 20 часов 10 минут судно навалилось носовой частью левого борта на обтекатель газовыхлопа ПЛ "Б-6" и повредило его.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ СПАСАТЕЛЬНОГО БУКСИРА "СБ-5" 26 ИЮНЯ 1980 ГОДА

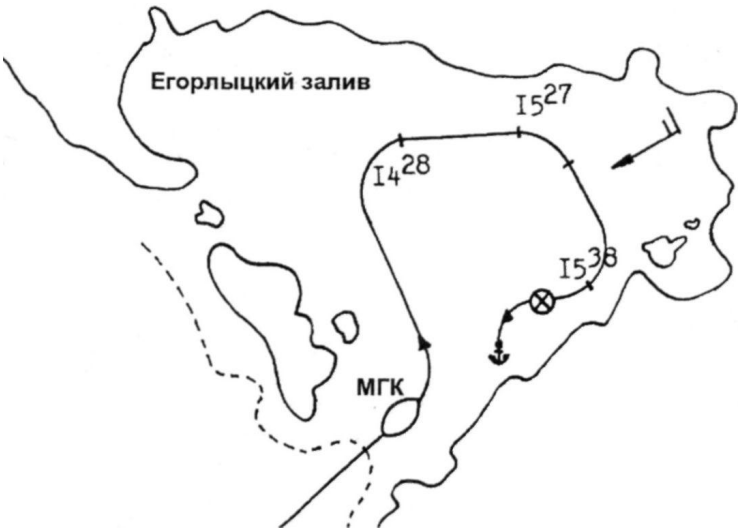
Основные данные "СБ-5" (проект 733С "Охтенский"-класс):
Водоизмещение — 930 т
Размерения — 47,6 х 10,4 х 4,1 м
Скорость — 13 узлов
Экипаж — 28 человек



В течение дня 26 июня буксир проводил девиационные работы в полигоне "ПДР-7Б" и в 16 часов 40 минут начал движение в базу. Корабль следовал курсом 92° со скоростью 10,5 узлов и через пять минут подошел на дистанцию 13 кабельтовых до входа в бухту Стрелецкая. Застопорив ход, командир встал на руль и послал рулевого-сигнальщика к прожектору для получения разрешения на вход с поста СНиС "Стрелецкий". В 16 часов 46 минут было получено "добро" на вход и "СБ-5" лег на курс 175°, двигаясь шестиузловым ходом. Тревога для плавания в узкости не объявлялась и никаких предварительных расчетов не производилось. В результате командир, стоя на руле, опоздал с поворотом и проскочил створы на 50 - 60 метров. Сдав вахту у руля рулевому и наблюдая усложнившуюся обстановку, командир буксира растерялся. Видимость на море превышала 50 кабельтовых, волнение — 1 балл, скорость ветра (270°) — 5 м/с. В 16 часов 49 минут командир "СБ-5" дал несколько безрасчетных команд на руль: "Право — 15°, на курс 180°" и через 15 секунд — "Больше право — на курс 183°". Но эти попытки были безрезультатными, так как через минуту буксир носовой частью сел на мель в 70 мерах от берега. Повреждений корпуса не было и он снялся с мели самостоятельно.

ПОСАДКА НА ПОДВОДНОЕ ПРЕПЯТСТВИЕ МАЛОГО ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО КАТЕРА "МГК-705" 12 ИЮЛЯ 1980 ГОДА

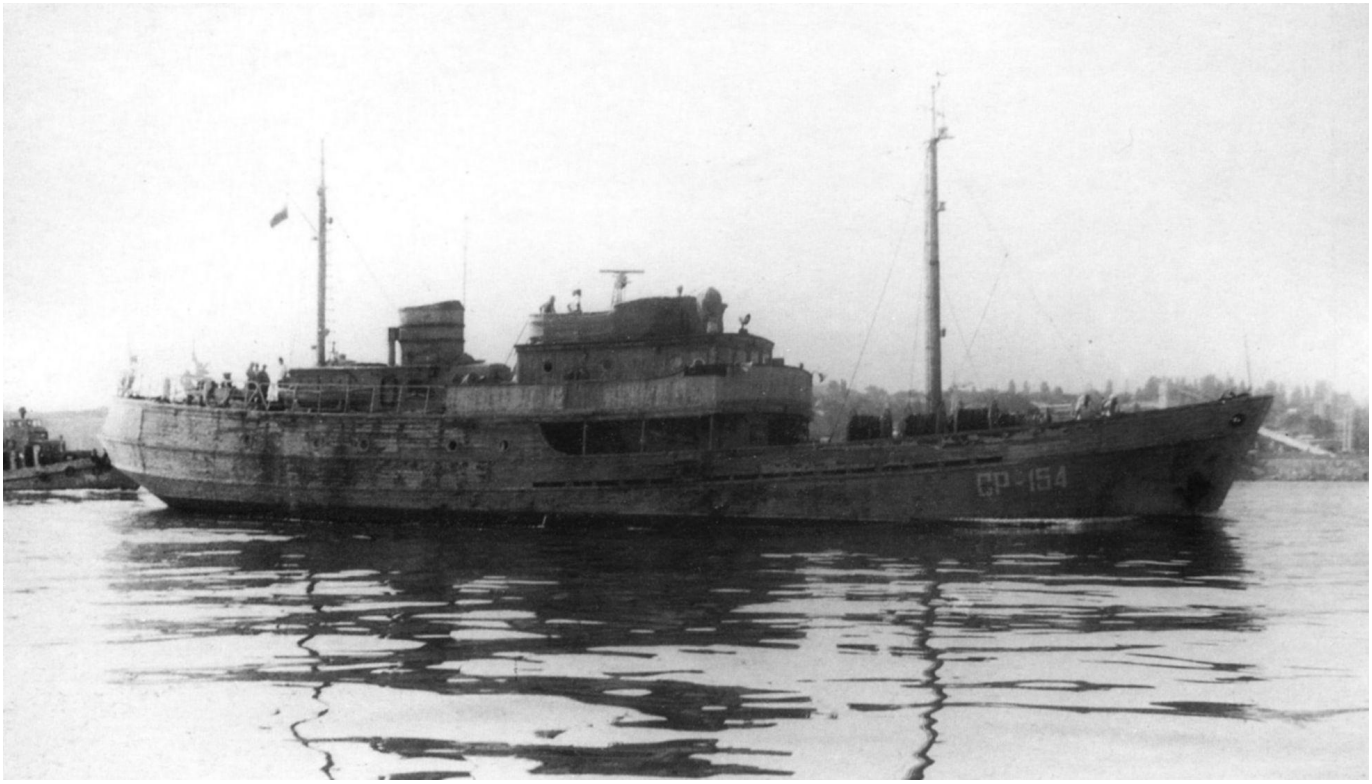
Основные данные "МГК-705" (проект 1403А "Кайра"):
Водоизмещение — 70 т
Размерения — 11 х 3 х 0,7 м
Скорость — 10 узлов
Экипаж — 6 человек



Катер проводил промерные работы в Егорлыцком заливе. Видимость на море достигала 70 кабельтовых, волнение — 1 балл, скорость ветра (45°) — 6 м/с. Катер двигался девятиузловой скоростью и в 14 часов 28 минут лег с курса 10° на курс 108°. В 14 часов 40 минут на катере начали промеры глубин, но в 15 часов из-за уменьшения глубин до 1,8 м уменьшили ход до 6 узлов. Следуя переменными курсами, в 15 часов 37 минут впередсмоторящий обнаружил на дистанции 20 метров подводное препятствие и доложил о нем. Капитан "МГК-705" дал "полный назад", но катер на инерции переднего хода коснулся килем подводного препятствия и крепко сел на него днищем. О происшествии капитан никому не доложил и почти сутки пытался снять-

Танкер "Борис Чипикин"

Плавучие ракетно-технические базы пр. 323 "ПРТБ-13" и "ПРТБ-33"



Судно размагничивания пр. 220.

Спасательное судно на базе тральщика пр. 254 "СС-13" (бывший тральщик "Т-75")

Спасательное судно пр. 532 "СС-50".

Учебный корабль пр. 887 "Хасан".

Корабль комплексного снабжения "Березина" после столкновения

Водолазный бот пр. 535

Транспорт "Вилюй"

Рейдовый буксир пр. 731 К "РБ-244", занятый буксировкой ВПК пр. 61 "Смелый"

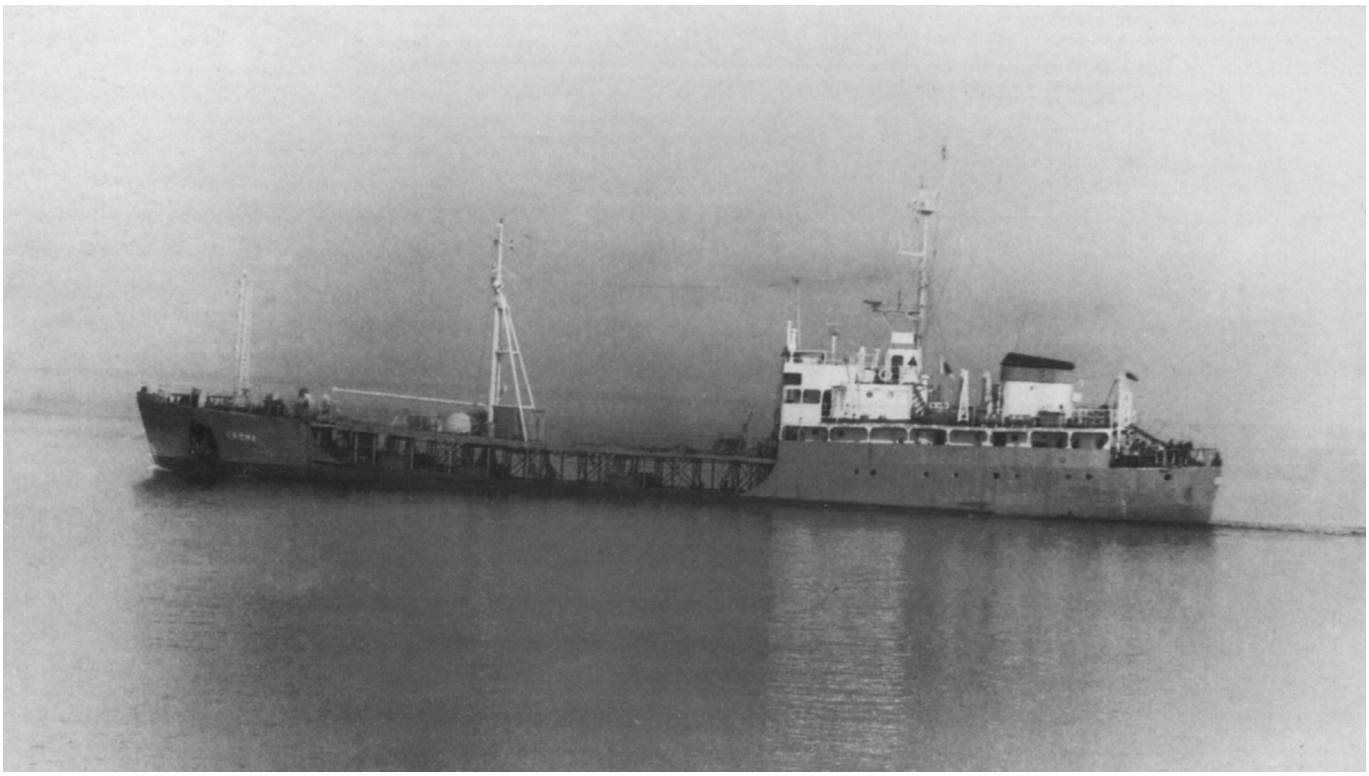
Киллектор "КИЛ-33"

Судно физических полей пр. 1806

Спасательное судно "СС-50" на разборке.

Спасательное судно "Эльбрус"

Гидрографическое судно пр. 870 "ГС-212"



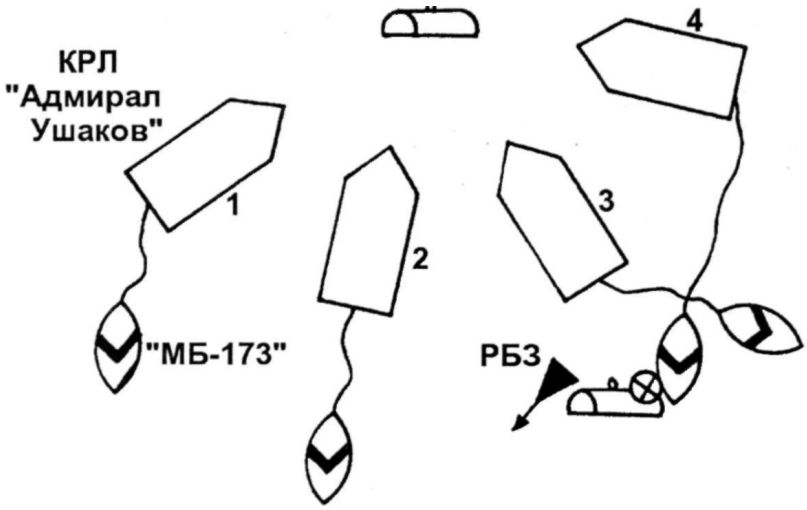
Танкер пр. 437 М "Сейма"

ся самостоятельно. В 20 часов 30 минут из-за усиления северо-восточного ветра до 15 м/с и волнения моря до трех баллов, катер накренился и получил пробоину стеклопластикового корпуса размерами 30 х 40 см. Капитан был вынужден дать сигнал "СОС" из-за быстрого затопления катера и эвакуировать экипаж на берег. Позже катер был снят с препятствия и отремонтирован.

НАВАЛ МОРСКОГО БУКСИРА "МБ-173" (ЧФ) НА БОЧКУ 12 МАРТА 1981 ГОДА

Основные данные "МБ-173" соответствуют ТТХ проекта 733.

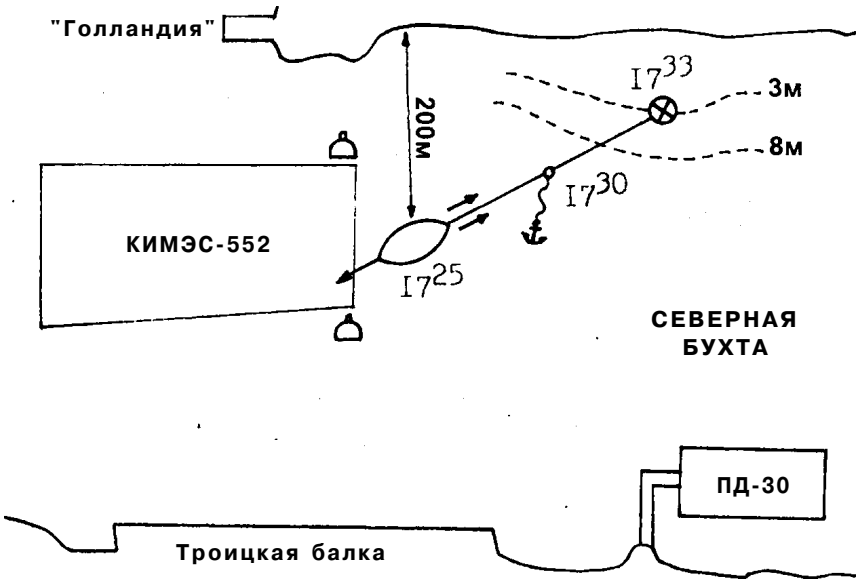
Капитан "МБ-173" маневрировал рядом с возвратившимся с моря крейсером проекта 68А "Адмирал Ушаков". На буксире приняли кормовой буксирный конец с крейсера и начали маневр его разворота в Северной бухте Севастополя для постановки на кормовую бочку при заведенном носовом бриделе. Видимость на море — 50 кабельтовых, волнение — 1 балл, скорость юго-западного ветра — до 12 м/с. После пересечения линии ветра крейсер стал быстро уваливаться кормой по ходу поворота и буксир не смог удержать корму корабля против бочки. Увеличив ход и начав подтягивать корму крейсера к бочке (при одновременном подтягивании носового бриделя), буксир стал опасно приближаться к бочке. На бочку к этому времени с крейсерского барказа был высажен матрос (для заведения проводника бриделя), который, увидев быстро надвигающийся буксир, успел соскочить обратно в баркас. Барказ отошел от бочки, а буксир резко навалило на бочку. Она прошла под корпусом буксира в районе кормы с борта на борт и сорвала одну лопасть гребного винта, повредив три остальные. Для окончания швартовки корабля пришлось прислать второй буксир, а поврежденный "МБ-173" отбуксировать на ремонт.



КАСАНИЕ ГРУНТА СПАСАТЕЛЬНЫМ СУДНОМ "СС-50" 23 МАРТА 1981 ГОДА

Основные данные "СС-50" (проект 532-А "Валдай"-класс):
Водоизмещение — 930 т
Главные размерения — 70,3 х 9,6 х 2,99 м
Скорость — 17,5 узла
Экипаж — 75 человек

Спасательное судно подводных лодок "СС-50" (бывший "Шахтер") более года стояло на ремонте в "тринадцатом судоремонтном заводе" и его фактическая готовность к выходу никем не проверялась. На боту отсутствовали командир корабля, старпом и командир БЧ-5. Старший на борту корабля — командир АСС приказал кораблю выйти из ковша завода в Килен-бухте и пройти размагничивание на стенде "КИМЭС-552". Отмечалась полная дневная видимость, штиль и скорость ветра (270°) — 2 м/с. В этих простейших условиях комдив не предпринял никаких расчетов на маневрирование, ориентируясь "на глаз". Командиром БЧ-1 был назначен на судно молодой лейтенант (выпуска 1980 года), который не имел никакого опыта самостоятельного плавания, а на корабле отсутствовала крупномасштабная карта Севастопольской бухты (украденная кем-то, как сувенир). Расчетов на маневрирование штурман не сделал, да их никто и не требовал. Организация ГКП на корабле была не отработана, на нем царил "заводской" дух распущенности и самоуспокоенности, не была исправна часть аврийно-спасательного имущества и средств борьбы за живучесть. В 17 часов 25 минут на мостике "СС-50" был получен семафор: "Задержаться для



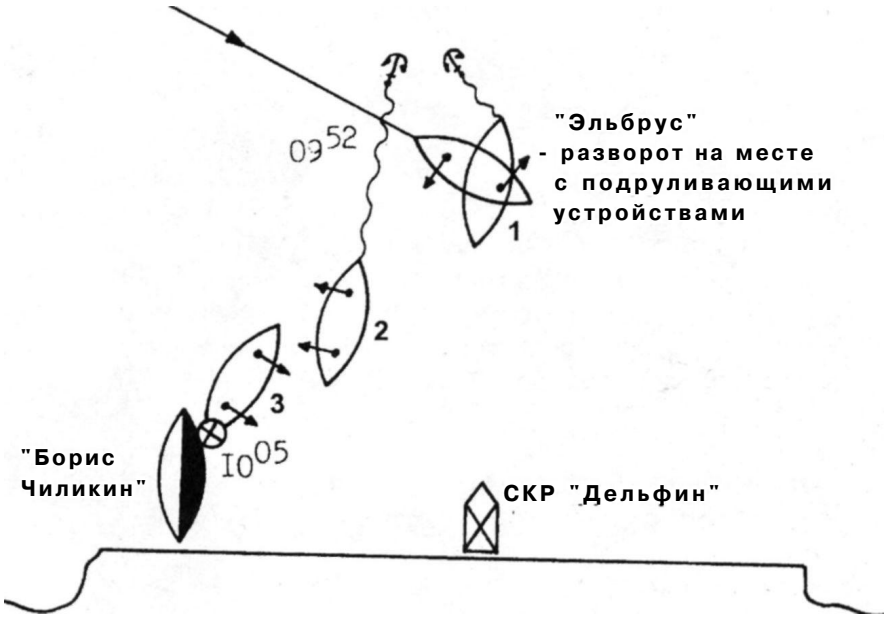
приема представителя КИМЭС". Для одержания инерции переднего хода был дан ход назад разворотом лопастей ВРШ (винта регулируемого шага), после чего ВРШ был поставлен на "ноль". Однако корабль получил небольшую инерцию заднего хода при расстоянии до берега около 200 метров. За положением судна никто не следил и лишь при уменьшении дистанции до берега (менее 70 метров) на мостике спохватились. Был отдан левый якорь и оба винта регулируемого шага переведены на передний ход. Эти действия оказались запоздалыми и в 17 часов 33 минуты "СС-50" коснулся грунта, повредив три лопасти левого винта и кронштейн левого вала.

НАВАЛ СПАСАТЕЛЬНОГО СУДНА "ЭЛЬБРУС" НА ВОЕННЫЙ ТАНКЕР "БОРИС ЧИЛИКИН" (ЧФ) 20 АПРЕЛЯ 1981 ГОДА

Основные данные СС "Эльбрус" (проект 537 "Эльбрус"-класс):
Водоизмещение — 20500 т
Размерения — 175 х 24,5 х 8,5 м
Скорость — 20 узлов
Экипаж — 400 человек

Основные данные ВТН "Б.Чиликин" соответствуют ТТХ проекта 1559.

Спасательное судно "Эльбрус" осуществляло маневр швартовки кормой к причалу б. Троицкая. Кораблем в отсутствие командира управлял старпом, не имевший допуска к самостоятельному управлению. На борту присутствовал командир бригады АСС ЧФ. Следует отметить, что дополнительные подруливающие устройства в носу и в корме позволяли "Эльбрусу" разворачиваться на месте. В 9 часов 50 минут "Эльбрус" развернулся на месте с помощью подруливающих устройств и через две минуты был отдан левый якорь. Обе машины корабля начали работать "малый ход назад", а подруливающие устройства "влево". Однако из-за безрасчетности маневра при ветре (280°) скоростью 8 м/с и волнении моря в 1 балл, корабль начал быстро смещаться влево. Комбриг слишком поздно оценил опасность приближения к танкеру и вступил в командование кораблем. Он дал команды: "Правая машина — полный вперед, оба ПУ — вправо." Но было поздно и в 10 часов 05 минут "Эльбрус" навалило кормой на танкер. При столкновении получил повреждение уникальный специализированный кран для подъема из воды подводных аппаратов.

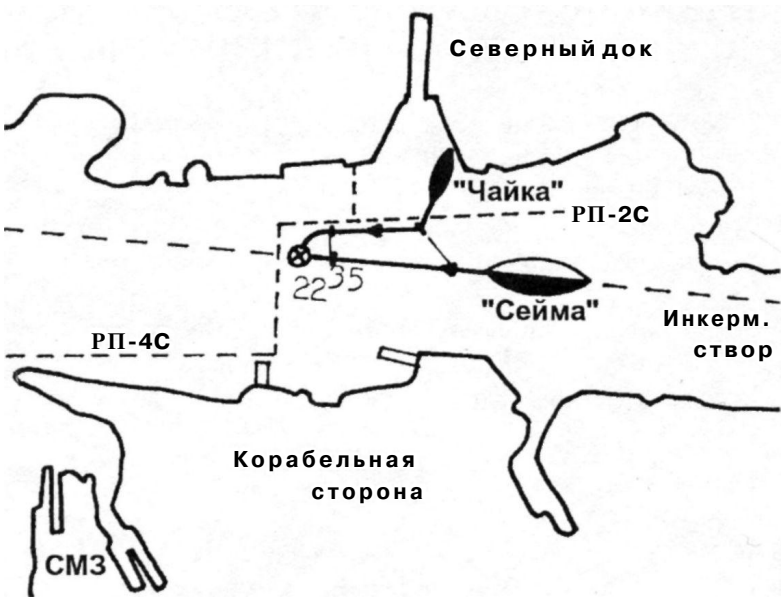


СТОЛКНОВЕНИЕ ТАНКЕРА "СЕЙМА" (ЧФ) С ПАССАЖИРСКИМ КАТЕРОМ "ЧАЙКА" 10 АВГУСТА 1981 ГОДА

Основные данные танкера "Сейма" (проект 437М):
Водоизмещение — 1500 т
Размерения — 63 х 10,1 х 4,5 м
Скорость — 13 узлов
Экипаж — 35 человек.

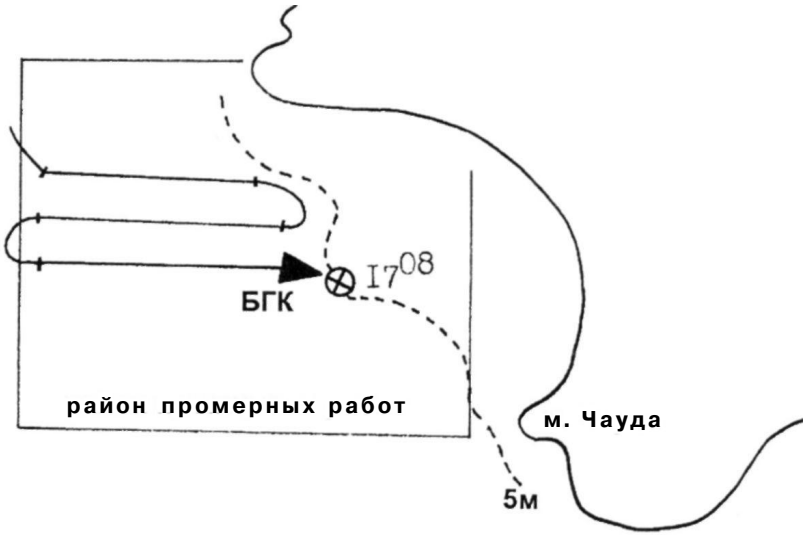
Основные данные пассажирского катера "Чайка" (проект 286):
Водоизмещение — 100 т
Размерения — 26,9 х 5,3 х 1,8 м
Скорость — 411 узлов
Экипаж — 4 человека +120 пассажиров.

В 22 часа 30 минут танкер "Сейма" следовал по Инкерманскому створу со скоростью 10,5 узлов (курс 274,5°). На море отмечалась полная ночная видимость, штиль. Капитан танкера обнаружил справа в дистанции около 60 метров (курсовой угол 40°) огни пассажирского катера, следовавшего от причала Северного дока параллельным курсом. В 22 часа 33 минуты он вдруг заметил резкий поворот катера влево, на пересечение своего курса. Капитан "Сеймы" застопорил машины и дал ряд коротких гудков тифоном, а затем отработал машинами "полный ход назад". Капитан пассажирского катера "Чайка" — Георгий Заграенко в 22 часа 26 минут отошел от причала Севдока с пассажирами ночной смены Севморзавода и следовал со скоростью 10 узлов к причалу Аполлоновая. Следует отметить, что капитаны обоих судов превысили рекомендуемую скорость в 9 узлов. В 22 часа 33 минуты капитан "Чайки", не видя огней танкера, резко повернул влево на курс 180°. Внезапно он обнаружил слева форштевень танкера и попытался избежать столкновения дачей самого полного хода. Принятые с обеих сторон меры оказались запоздалыми и в 22 часа 35 минут форштевень "Сеймы" врубился в левый борт "Чайки". Силой удара в районе машинного отделения несколько пассажиров были сброшены в воду, а корпус перебит почти до киля. Образовалась пробоина в человеческий рост и катер в полузатонувшем состоянии был оставлен экипажем и пассажирами. Большая часть пассажиров, а ими оказались рабочие Морзавода, самовольно удравшие с ночной смены, благополучно доплыла до берега и предпочла не рассказывать о своих приключениях. Остальных подобрала остановившаяся "Сейма". Корпус "Чайки", не затонувший благодаря воздушной подушке в носовом отсеке, был обнаружен на рассвете и отбуксирован к южной площадке Севморзавода для ремонта и восстановления.



ПОСАДКА НА МЕЛЬ БОЛЬШОГО ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО КАТЕРА "БГК-100" 23 СЕНТЯБРЯ 1981 ГОДА

Основные данные "БГК-100" (проект 1896, ТПБ-480"-класс):
Водоизмещение — 126 т
Размерения — 29 х 5 х 1,7 м
Скорость — 12 узлов
Экипаж — 14 человек.

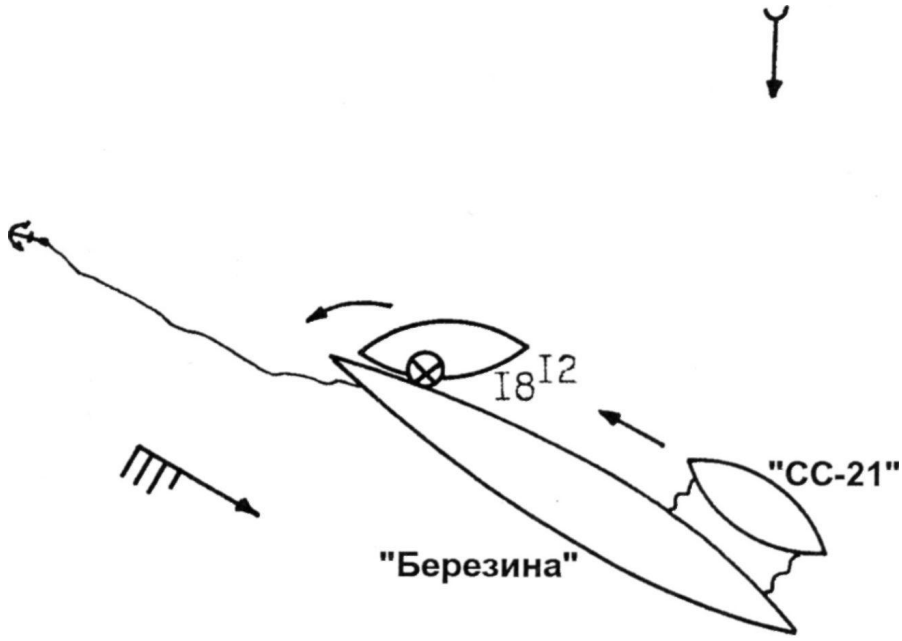


Катер производил промерные работы в прибрежной полосе Феодосийского залива. Навигационная карта (планшет) района работ составлялась по данным промеров 1936 года и, учитывая давность обследования, на носу БГК предусматривалось выставление впередсмотрящего для визуального наблюдения за подводной обстановкой. Но впередсмотрящего не назначили и его функции выполняли капитан катера и рулевой, находившиеся в рубке. Место катера капитан "БГК-100" при приближении к берегу ежеминутно контролировал по РНС "Брас" и глубину под килем измерял эхолотом. Но из-за плохого обзора и низкой организации визуального наблюдения безопасность плавания принятыми мерами не обеспечивалась. Видимость на море составляла 10 миль, штиль, скорость ветра (150°) — 3 м/с. В момент, когда глубина под килем по данным эхолота составляла 6,3 м, капитан БГК дал команду "Право руля". Но на циркуляции резкое изменение глубины под килем не было замечено и в 17 часов 08 минут "БГК-100", следуя семиузловой скоростью, сел на мель всем корпусом. Сняться самостоятельно не удалось и из Феодосии пришлось вызывать буксир.

НАВАЛ СПАСАТЕЛЬНОГО СУДНА "СС-21" НА КОРАБЛЬ КОМПЛЕКСНОГО СНАБЖЕНИЯ "БЕРЕЗИНА" 24 ДЕКАБРЯ 1981 ГОДА

Основные данные "СС-21" (проект 527, "Прут"-класс):
Водоизмещение — 3380 т
Размерения — 89,7 х 14 х 6,57 м
Скорость — 20 узлов
Экипаж — 130 человек

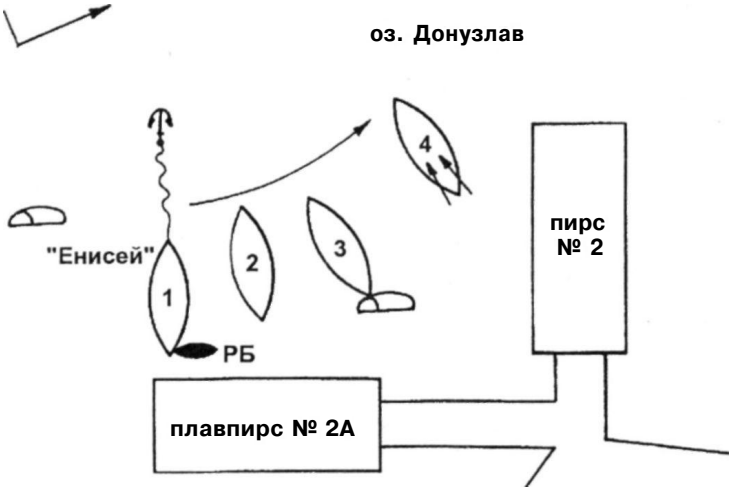
Основные данные ККС "Березина" соответствуют ТТХ проекта 1833.



Корабли находились на боевой службе в Средиземном море и для пополнения запасов "СС-21" прибыл в точку № 64. ККС "Березина" стоял на якоре и "СС-21" ошвартовался к его правому борту. Волнение моря достигало 3 баллов, скорость ветра (290°) — 16 м/с, скорость течения (180°) — 2 узла. В этих сложных гидрометеорологических условиях командир спасателя принял неграмотное решение отходить от борта "Березины" вперед, работая обеими машинами и рулем. При проходе носа "Березины" спасатель прижало течением к борту корабля-снабженца. При этом правый якорь "Березины", находившийся в клюзе, повредил спуско-подъемные устройства "СС-21" (по левому борту).

НАВАЛ ГОСПИТАЛЬНОГО СУДНА "ЕНИСЕЙ" НА ШВАРТОВНУЮ БОЧКУ 18 ЯНВАРЯ 1983 ГОДА

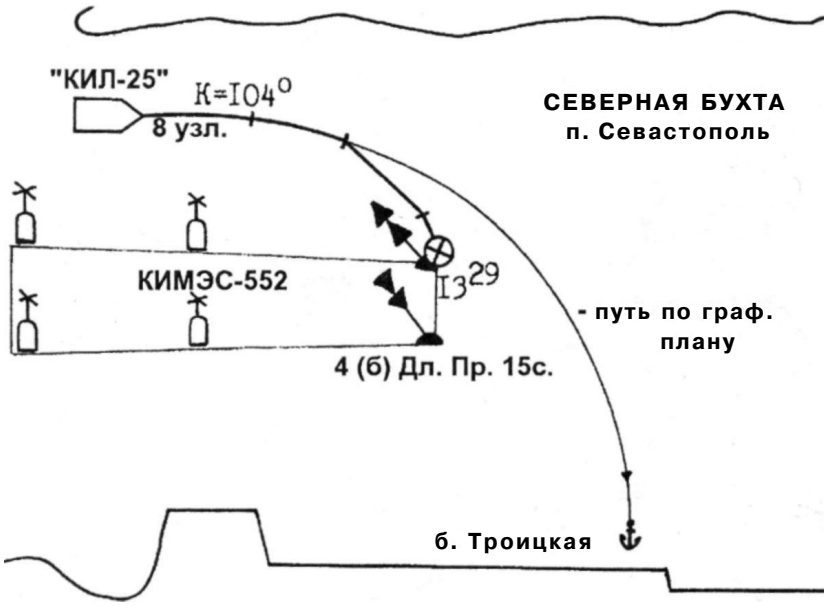
Основные данные ГС "Енисей" (проект 320):
Водоизмещение — 11300 т
Размерения — 152,3 х 19,4 х 6,2 м
Скорость — 18 узлов
Экипаж — 75 человек и 75 человек медперсонала + 450 раненых.



Госпитальное судно "Енисей" прибыло в Крымскую военно-морскую базу в озере Донузлав. Для ошвартовки кормой к плавучему пирсу № 2-А был отдан носовой якорь и рейдовый буксир "РБ-256" (проект 737К) принял кормовой буксирный конец для разворота кормы к причалу. Видимость на море достигала 50 кабельтовых, волнение моря — 1 балл, скорость ветра (230°) — 5 м/с. После ошвартовки и приема груза госпитальное судно начало отход от причала. Были отданы швартовы и левая машина работала "малый вперед". Безрасчетные действия командира "Енисея" при съемке с якоря и отсутствие должного руководства буксиром привели к тому, что судно правым бортом навалило на бочку. Навал произошел в районе кормы и в обшивке образовалась метровая вмятина. Был дан обеим машинам "средний ход вперед" и "Енисей" убыл к месту базирования в Севастополь.

НАВАЛ КИЛЕКТОРНОГО СУДНА "КИЛ-25" НА БУЙ ОГРАЖДЕНИЯ 5 ИЮЛЯ 1985 ГОДА

Основные данные "КИЛ-25" (проект 45 "Сура"-класс):
Водоизмещение — 3150 т
Размерения — 87 х 14,8 х 5 м
Скорость — 12 узлов
Экипаж — 40 человек



Килектор получил разрешение оперативного дежурного базы на швартовку к причалу № 8 (Куриная стенка). Но из-за сильных порывов ветра (40°) — до 12 - 18 м/с, с порывами до 25 м/с, от швартовки отказался и попросил разрешения швартоваться к причалу № 31. Волнение моря достигало трех баллов, шел дождь и видимость упала до 20 кабельтовых. После получения разрешения, "КИЛ-25" начал движение к причалу № 31 курсом 104° со скоростью 8 узлов. Капитан судна маневрирование осуществлял "на глаз" и в 13 часов 25 минут принял непродуманное решение взять вправо на 10° по компасу, не приняв во внимание точку поворота, рассчитанную штурманом. Через две минуты очередным сильным порывом ветра судно, имевшее большую парусность, начало дрейфовать вправо. Отданная капитаном команда: "Полный назад. Руль — лево на борт" не смогла исправить положение и в 13 часов 29 минут

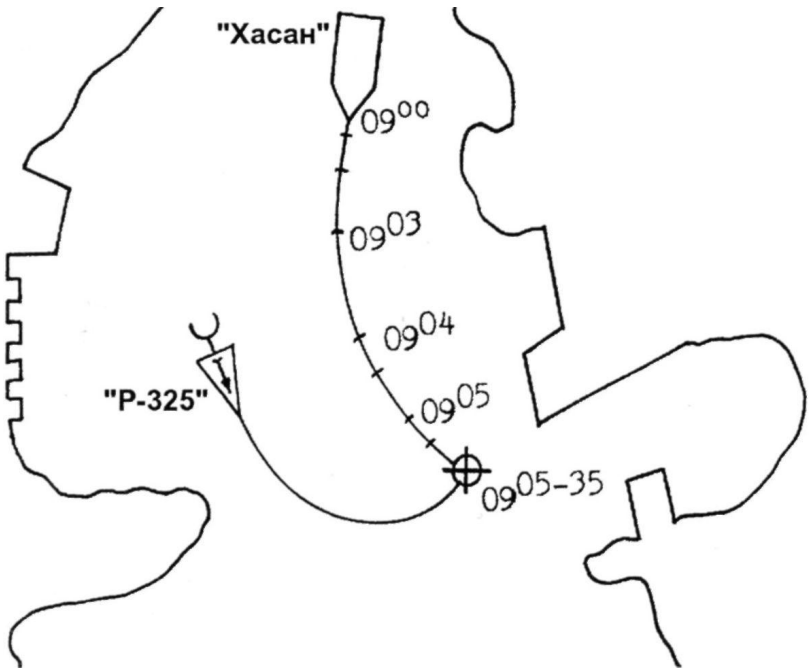
судно правым бортом навалило на северный буй, ограждающий "КИМЭС-552" (контрольно-измерительный магнитно-электрический стенд № 552). В результате сильного удара буй был смят и потребовал последующей замены, а в борту судна образовалась глубокая вмятина.

СТОЛКНОВЕНИЕ УЧЕБНОГО КОРАБЛЯ "ХАСАН" (ЛЕНИНГРАДСКАЯ ВМБ) С ТУРЕЦКИМ РАКЕТНЫМ КАТЕРОМ "МЕЛТЕМ" 24 СЕНТЯБРЯ 1985 ГОДА

Основные данные УК "Хасан" (проект 887 "Смольный"-класс):
Водоизмещение — 8500 т
Размерения — 138 х 18х6,2 м
Вооружение: 2х2 — 76-мм универсальных орудия
2 х 2 — 30-мм зенитных автомата
2 - РБУ-2500
Скорость — 20 узлов
Экипаж — 150 человек + 350 курсантов.

Основные данные РКА "Мелтем" (бортовой номер Р-325) типа "Картал":
Водоизмещение — 190 т
Размерения — 43 х 7 х 2,3 м
Вооружение: 4х1 — ПУ крылатых ракет "Пингвин"
2 х 1 — 40-мм зенитных автомата
Скорость — 42 узла
Экипаж — 40 человек.

Учебный корабль "Хасан" возвращался из Черного моря в Ленинград и проходил пролив Босфор утром 24 сентября 1985 года. В 9 часов утра "Хасан" следовал средним ходом (14 узлов), на корабле была объявлена "боевая готовность № 1". Видимость в проливе составляла 30 кабельтовых, волнение моря — 1 балл. Сигнальщики обнаружили впереди по курсу полосу тумана и в 9 часов 02 минуты скорость хода уменьшилась до 10 узлов. Через минуту "Хасан" начал входить в полосу тумана и командир корабля дал команду: "Обе машины — малый ход. Корабль к плаванию в малую видимость приготовить." Скорость хода учебного корабля уменьшилась до 6 узлов и была начата подача туманных сигналов. В 9 часов 04 минуты на ГКП получен доклад штурмана: "Через одну минуту — поворот вправо на курс 240°". Но на экране радиолокатора справа было обнаружено большое скопление судов на якоре и командир корабля для их обхода дал команду: "Лево руля, на курс 150°". Через 20 секунд последовал доклад сигнальщика: "Два длинных туманных сигнала справа по курсу". Командир Хасана" тут же отдал команду: "Стоп машины, лево руля на курс 138°". В 9 часов 05 минут последовала очередная команда: "Обе машины — малый ход назад". И через пять секунд — "Полный назад", так как сигнальщик доложил о появлении справа по курсу катера на дистанции 30 - 40 метров. Командир "Хасана" дал команду обеим машинам на "самый полный ход назад" и сразу же — на "аварийный реверс". Но резкий поворот катера на шестиузловом ходу прямо под нос "Хасана" не позволил избежать столкновения (произошло в 9 часов 06 минут). Острый форштевень "Хасана" разрубил корпус турецкого катера почти пополам и тот в считанные секунды затонул. О количестве жертв сведений не приводится.



СТОЛКНОВЕНИЕ ТОРПЕДОЛОВА "ТЛ-995" С ПОДВОДНОЙ ЛОДКОЙ "Б-103" (БФ) 23 АВГУСТА 1986 ГОДА

Основные данные "ТЛ-995" (проект 368 "Получат"-класс):
Водоизмещение — 92,8 т
Размерения — 29,6 х 5,98 х 1,56 м
Скорость — 22 узла
Экипаж — 15 человек.

Основные данные ПЛ "Б-103" соответствуют ТТХ проекта 641.

Корабли маневрировали в районе полуострова Рыбачий и осуществляли совместный поиск торпед, выпущенных ПЛ "Б-103" при выполнении боевого упражнения. На мостике лодки находились командир, вахтенный офицер и сигнальщик. Старпом был отпущен отдыхать. В 9 часов 15 минут командир ПЛ лег на курс 0°, а в 9 часов 27 минут штурман лодки доложил о необходимости через пять минут повернуть на курс 337°. Командир его доклад не слышал, так как спустился с мостика вниз на переговоры. На море отмечалась полная видимость, зыбь, волнение — около двух баллов, скорость ветра — до 10 м/с. Вахтенный офицер ПЛ, приняв доклад штурмана, не сумел оценить безопасность поворота на новый курс и после повторного доклада (в 9 часов 32 минуты) штурмана, начал поворот влево на курс 337°. Через минуту вахтенный офицер обнаружил опасное сближение с торпедоловом "ТЛ-995" и начал вызывать его светом прожектора. Одновременно и старпом обнаружил торпедолов в непосредственной близости и также поднялся на мостик, вызывая его по УКВ.

На торпедолове связь с лодкой по УКВ не поддерживали, так как радиостанция была выключена и радист ушел отдыхать. На мостике находился командир "ТЛ-995" и рулевой, а старпом, штурман и минер с ПЛ, прикомандированные на время выхода, тоже ушли отдыхать. В 9 часов 15 минут командир торпедолова начал определять элементы движения ПЛ и управлением не занимался, а в 9 часов 31 минуту спустился с мостика в штурманскую рубку для определения места и прозевал поворот лодки. На дистанции до торпедолова в 37 метров, старпом лодки успел только дать команду "Право на борт! Полный задний ход!". Но через две минуты "Б-103" на циркуляции вправо ударила форштевнем торпедолов в корму и опрокинула его. Перевернувшийся торпедолов некоторое время оставался наплаву вверх килем и его удалось ошвартовать у борта подводной лодки. Но выскочивший на мостик лодки командир соединения капитан 1-го ранга С.Потешкин приказал обрубить концы, так как опасался, что тонущий торпедолов утащит за собой и лодку, но не сообразил, что запас плавучести лодки позволяет ошвартовать у борта несколько таких торпедоловов без всякого ущерба. Концы были обрублены и торпедолов затонул. В результате столкновения погибло 7 человек. В этом же году силами АСС КСФ торпедолов был поднят с глубины 155 метров. Спасательными и судоподъемными работами руководил капитан 1-го ранга Н.Кононенко.

ЗАТОПЛЕНИЕ ПЛАВУЧЕЙ РЕЙДОВОЙ МАСТЕРСКОЙ "ПМР-95" 3 МАРТА 1988 ГОДА

Плавмастерская стояла в Северной бухте Севастополя, ошвартованная у торца причала Угольной стенки. Она обеспечивала проведение сдаточных работ и госприемки новейшего авианесущего крейсера "Баку", стоявшего рядом на бочках. В ночь со 2 на 3 марта разразился шторм с порывами ветра более 25 м/с. Корпус "Баку" сотрясался от ударов волн и напора ветра, а три мощных флотских буксира с трудом удерживали его на месте. Высота волн в бухте превышала 4 - 6 метров и ударом одной крупной волны корпус "Баку" навалило на стоявшую по корме плавмастерскую. От сильнейшего удара кормой авианосца бетонный корпус "ПМР-95" треснул, как скорлупка и в считанные минуты она затонула у берега на небольшой глубине. Спасавшихся на крыше плавмастерской двух ночных сторожей удалось эвакуировать. Шторм натворил немало бед и не обошлось без человеческих жертв. Так, на сторожевом корабле "Ладный" попытались сняться с якоря и уйти в открытое море. Но ударами волн с бака было смыто два матроса и получил смертельную травму офицер, умерший позже в госпитале. На берегах бухты волнами были разбиты рыбацкие шлюпки и выброшены на камни несколько катеров и баркасов.

Судоподъемные работы на "ПМР-95" начались сразу же и к концу апреля 1988 года она была поднята силами АСС КЧФ.

НАВАЛ СПАСАТЕЛЬНОГО СУДНА "ЭЛЬБРУС" НА ПОДВОДНУЮ ЛОДКУ "Б-498" (ЧФ) 11 ОКТЯБРЯ 1988 ГОДА

Основные данные СС Эльбрус соответствуют ТТХ проекта 537.

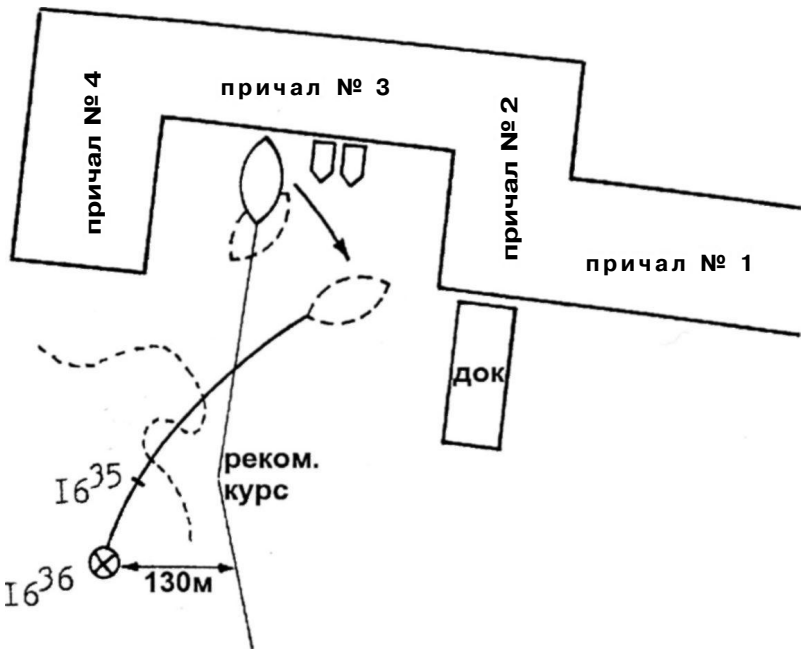
Основные данные ПЛ "Б-498" соответствуют ТТХ проекта 641 Б.

Спасательное судно "Эльбрус" 10 октября 1988 года встало на якорь на внешнем рейде Севастополя. На следующий день судну предстояло выполнить учебный маневр подхода к подводной лодке, лежащей в дрейфе. Видимость достигала 50 кабельтовых, волнение моря — 2 балла, скорость ветра (20°) — 8 м/с, скорость течения (180°) — 0,3 узла, облачность 8 баллов. Маневрами "Эльбруса" управлял старший помощник командира и он принял решение при подходе к лодке занять позицию впереди по курсу ПЛ в дистанции около 40 метров. Вместо подхода с кормовых курсовых углов лодки параллельным курсом, чтобы исключить промах при одержании инерции "Эльбруса", старпом начал маневрировать "на глаз" с курсового угла 140°. Наблюдая быстрое и опасное сближение с "Б-498", он в 18 часов 07 минут дал "полный", а через полторы минуты "самый полный ход назад", чтобы погасить инерцию переднего хода. Но при этом старпом забыл о включенных подруливающих устройствах и о положении руля "право на борт". На лодке, увидев быстро надвигающуюся громадину спасателя, в это же время дали также "полный ход назад", но эти действия запоздали и в 18 часов 09 минут "Эльбрус" навалил носовой частью на правый борт субмарины. В результате навала на подводной лодке серьезно повреждены легкий корпус и цистерны главного балласта, смяты рубка и выдвижные устройства.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ СРЕДНЕГО РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОГО КОРАБЛЯ "ХАРИТОН ЛАПТЕВ" (СФ) 24 ФЕВРАЛЯ 1989 ГОДА

Основные данные СРЗК "Харитон Лаптев" соответствуют ТТХ проекта 850.

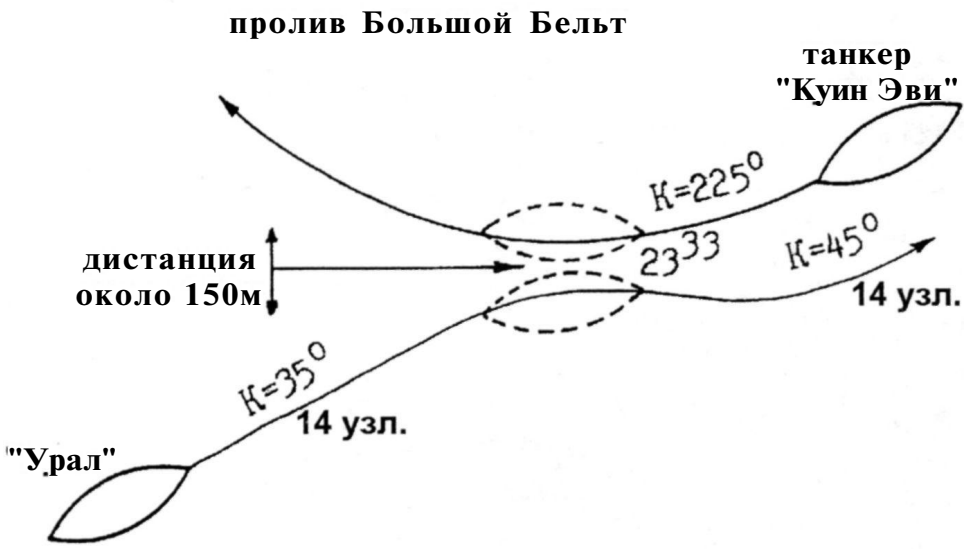
СРЗК "Харитон Лаптев" стоял в Кубинском порту Сьенфуэгос и готовился к выходу из порта. Отмечалась полная дневная видимость, волнение моря — 1 балл, скорость ветра (300°) — 8 м/с. В 16 часов 05 минут на корабле была объявлена "учебная тревога" для съемки с якоря и швартовов. После отдачи кормовых швартовов, в 16 часов 28 минут был выбран правый якорь, а через шесть минут — и левый якорь. Не развернув корабль на рекомендуемый курс, командир передал управление кубинскому лоцману. Лоцман, естественно, не знал особенностей маневренных качеств корабля и подал команду: "Руль — лево 10°, самый малый ход." Корабль влево практически не шел, но командир безучастно наблюдал за обстановкой и не вмешивался. Штурман корабля навигационно-гидрографические особенности порта Сьенфуэгос изучить не удосужился и имеемую информацию о глубинах на карту не нанес. В 16 часов 34 минуты 45 секунд лоцман, видя, что корабль плохо вдет влево, дал команду: "Руль — лево 20°" и через 25 секунд — "Лево на борт! Средний ход!" Только теперь до командира дошло, что корабль зашел слишком вправо от фарватера и приближается к опасным глубинам. Он вступил в командование кораблем, но действовал нерешительно и вместо одержания инерции лишь уменьшил ход в 16 часов 35 минут 30 секунд. Принятые меры оказались неэффективными и через 25 секунд корабль сел на мель. Несмотря на илистый грунт, был поврежден обтекатель подкильной гидроакустической станции. Корабль пришлось досрочно возвратить с боевой службы.



ОПАСНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ БОЛЬШОГО АТОМНОГО РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОГО КОРАБЛЯ "УРАЛ" (ТОФ) 2 АВГУСТА 1989 ГОДА

Основные данные БАРЗК "Урал" (проект 1941 "Титан", "Капуста"- класс):
Водоизмещение — 34640 т
Размерения — 265 х 29,9 х 7,81 м
Вооружение: 2 х 1 — 76-мм универсальных орудия
4 х 6 — 30-мм зенитных автомата
4 х 8 — ПУ ЗУР "Игла"
2 — 12,7-мм пулемета
1 вертолет в ангаре
Скорость — 22 узла
Экипаж — 923 человека.

БАРЗК "Урал" летом 1989 года совершал переход на Тихий океан для использования в качестве штабного корабля КТОФ. На выходе из пролива Большой Бельт 2 августа в 22 часа 57 минут на экране радиолокатора "Урала" была обнаружена встречная крупная надводная цель. Были определены элементы движения цели — танкера "Куин Эви" дедвейтом около 40000 тонн. В 23 часа 12 минут БАРЗК "Урал" лег на курс 18°, а танкер — на курс 225°. Командир корабля, наблюдая приближающийся танкер, несущий огни судна, стесненного своей осадкой, дорогу ему не уступил, хотя и находился в ситуации судов, идущих пересекающимися курсами. Вахтенный офицер бездействовал и помощи командиру в оценке обстановки не оказал. Маневр расхождения командир начал с большим опозданием и если бы не энергичные действия капитана танкера, столкновения двух крупных кораблей избежать бы не удалось. Прогнозировать последствия крупной аварии с участием атомного корабля, вообще сложно. Поворот вправо на скорости 14 узлов "Урал" начал лишь в 23 часа 29 минут, а через четыре минуты корабли разошлись левыми бортами в дистанции менее 200 метров. Последовал строгий разбор инцидента и строгое наказание виновных — командира корабля, начальник штаба соединения РЗК и офицеров походного штаба.

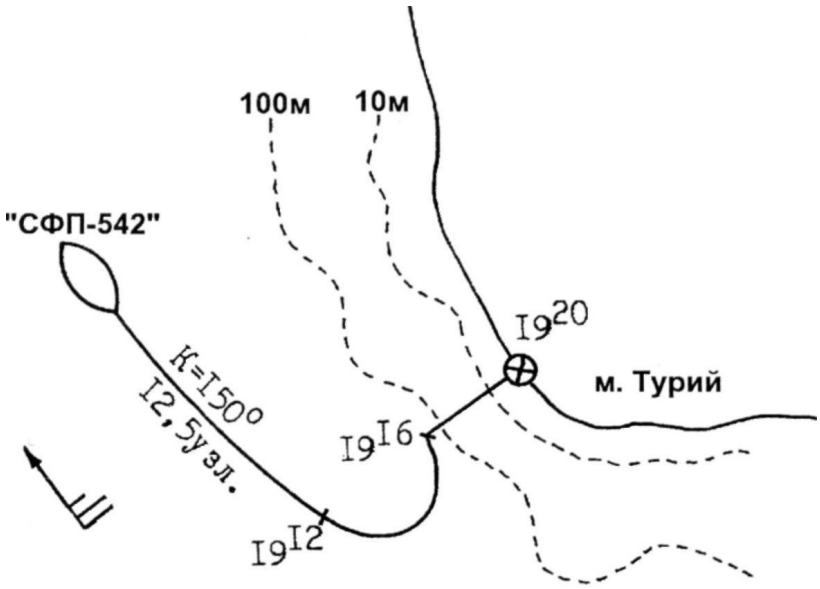


ПОСАДКА НА МЕЛЬ СУДНА ФИЗИЧЕСКИХ ПОЛЕЙ "СФП-542" (СФ) 5 НОЯБРЯ 1989 ГОДА

Основные данные "СФП-542" соответствуют ТТХ проекта 1806.

Судно физических полей завершило 4 ноября 1989 года обеспечение испытаний и стало на якорь в губе Малая Пирья. В 10 часов 50 минут 5 ноября на судне получено приказание оперативного дежурного Беломорской ВМБ следовать в порт Северодвинск. Командир БЧ-1 предварительной прокладки не сделал и необходимые расчеты у командира СФП не утвердил. В 18 часов 15 минут "СФП-542" снялось с якоря и начало движение курсом 190° со скоростью 6 узлов. В течение перехода командир корабля работой ГКП, штурмана и вахтенного офицера не интересовался и не контролировал ее. В 18 часов 20 минут на "СФП-542" установлена "боевая готовность № 2" и в 18 часов 53 минуты после прохода острова Вольостров, судно легло на курс 150° и увеличило скорость до 12,5 узлов. Проход мимо банки Вольостровская с глубинами 2,9 м был осуществлен на опасном расстоянии в 1,2 кабельтова. В 19 часов 00 минут на судне

выключили эхолот, а через 9 минут на мостик поднялся старпом и доложил, что грузы и механизмы на верхней палубе раскреплены недостаточно и желательно изменить курс для уменьшения качки. Волнение моря достигло 3 баллов, скорость ветра (165°) — 12 м/с, ночная видимость — около 40 кабельтовых. Командир СФП решил укрыться под берегом у мыса Турий, хотя ожидать там уменьшения качки было бессмысленно, так как до берега было всего 12 кабельтовых. Тем не менее, в 19 часов 12 минут "СФП-542" повернул влево на курс 90 , ведущий к берегу. Через четыре минуты, при дистанции до берега 8 кабельтовых, без ведома командира была переключена навигационная РЛС со шкалы "4 мили" на шкалу "1 миля". На доклады радиометриста об уменьшении дистанции до берега командир не реагировал и лишь перед посадкой на мель дал команду: "Право руля!" Но было поздно и в 19 часов 20 минут "СФП-542" на 12-узловом ходу вылетело на каменистый берег. Судно вылезло на берег почти на две трети корпуса и лишь по случайности избежало тяжелых повреждений корпуса, так как в считанных метрах от корпуса высилась гряда скал и крупных камней, а судно выбросилось на галечный пляж.



КАСАНИЕ ГРУНТА МАЛЫМ МОРСКИМ ТАНКЕРОМ "СЕЙМА" 12 ЯНВАРЯ 1990 ГОДА

Основные данные ММТ "Сейма" соответствуют ТТХ проекта 437.

Малый морской танкер "Сейма" (заводской номер 674) был построен в Ленинграде на заводе № 190 в 1958 году. Последний доковый ремонт прошел в Варне в январе 1988 года. С 1982 года танкером командовал капитан А.Макогонюк. На 12 января танкеру была запланирована подача 100 тонн мазута на береговую топливную базу бухты Казачья. В 8 часов 00 минут капитан дал команду на приготовление судна к съемке с якоря и швартовых в бухте Стрелецкая. Через 50 минут было получено разрешение оперативного дежурного ОВРа на отход и в 9 часов 07 минут судно снялось с якоря и швартовов и начало маневр на отход от причала № 112 для выхода из бухты. Но в 9 часов 12 минут на инерции переднего хода судно, при развороте вправо, вышло на 50 метров за створы и коснулось грунта в 60 - 70 метрах от берега. Из-за боязни повреждения винто-рулевой группы, капитан приказал застопорить главные двигатели. С помощью подошедшего водолазного морского бота "ВМ-154" танкер "Сейма" был выведен на выходные створы бухты стрелецкая и в 9 часов 27 минут начал движение по плану перехода. В 9 часов 36 минут третий механик судна обнаружил поступление воды в машинное отделение танкера и доложил на ходовой мостик капитану. Через минуту капитан доложил диспетчеру УВФ (Управления вспомогательного флота) о факте касания грунта и поступления воды. Было получено разрешение следовать к причалу № 74 бухты Южная. На танкере сыграли "судовую тревогу" и приняли меры для обеспечения непотопляемости. В 10 часов 13 минут "Сейма" ошвартовалась в Южной бухте и через полчаса выявлено место поступления воды внутрь корпуса через отверстие в днище (район 23-го шпангоута по левому борту). В 10 часов 45 минут к борту танкера ошвартовался рейдовый водолазный катер "РВК-494", вызванный диспетчером УВФ. В 12 часов 20 минут силами экипажа и водолазами отверстие было заделано с помощью металлической заглушки и поступление воды внутрь корпуса прекратилось.

Гидрометеорологическая обстановка на момент аварии: Видимость — 50 кабельтовых, в бухте Стрелецкая — штиль, в море волнение до двух баллов, скорость западного ветра — 6 м/с, облачность — 4 балла, илистый грунт в бухте Стрелецкая.

Примечание: В числе причин навигационного происшествия следует отметить слабую подготовку штурмана и выход судна в море с неполным составом экипажа и с нефункционирующими эхолотом и радиолокатором.

Кабельное судно пр. 1172 "Сетунь"

Водолазный бот пр. 522.

Транспорт "Мезень".

Большой разведывательный корабль пр. 394 Б "Крым" ("ССВ-590").

Спасательное судно пр. 527 "СС-21"

Плавмастерская "ПМ-26".

Пожарный катер пр. 364 "ПЖК-70".

Гидрографическое судно "Фаддей Белинсгаузен".

НАВАЛ РЕЙДОВОГО БУКСИРА "РБ-244" НА ПОДВОДНУЮ ЛОДКУ "Б-177" (ЧФ) 24 НОЯБРЯ 1991 ГОДА

Основные данные рейдового буксира "РБ-244" (проект 731К):
Водоизмещение — 206 т
Размерения — 24,2 х 7,3 х 2,2 м
Скорость — 10 узлов
Экипаж — 12 человек.

Основные данные дизельной торпедной подводной лодки "Б-177" (бортовой номер 599, проект 871, "Кило"-класс):
Водоизмещение — 2325/3076 т
Размерения — 72,6 х 9,9 х 6,6 м
Вооружение: 6 — 533-мм ТТ (боекомплект 12 торпед)
Скорость — 12/18 узлов
Дальность плавания — 6000 миль (при 7 узлах под РДП)
Экипаж — 53 человека (в т.ч. 14 офицеров).

Рейдовому буксиру "РБ-244" была поставлена задача обеспечить ввод в Южную бухту Севастополя подводной лодки "Б-177". Подводная лодка, выполнив учебные задачи, возвращалась ночью в главную базу. По замыслу командира лодки — "РБ-244" должен был сопровождать суюмарину, находясь на траверзе ее правого борта. Командир буксира получил поставленную задачу по УКВ в 04 часа 50 минут. Облачность достигала к этому моменту 8 баллов, штиль, видимость — ночная полная. В 05 04 минуты подводная лодка следовала курсом 180° со скоростью около четырех узлов. Через две минуты буксир самовольно занял позицию по левому борту "Б-177" в дистанции 15-17 метров. В 05 часов 07 минут на буксир в мегафон была вновь подана команда: "Находиться по правому борту! К корме не подходить!" Буксир резко повернул вправо, разворачиваясь на месте, и на инерции переднего хода в 2 - 3 узла ударил подводную лодку в кормовую часть, повредив обшивку легкого корпуса лодки. Подводная лодка после столкновения дошла по инерции к сдаточному причалу предприятия "Персей" (филиал Горьковского завода "Красное Сормово") и проведя необходимый ремонт, через некоторое время убыла на Северный флот.

ЗАТОПЛЕНИЕ ПОЖАРНОГО КАТЕРА "ПЖК-70" 18 ФЕВРАЛЯ 1992 ГОДА В ОЗЕРЕ ДОНУЗЛАВ

Основные данные "ПЖК-70" (проект 364, "Пожарный-1"-класс)
Водоизмещение — 145,9 / 181 т
Размерения — 34,9 х 6,2 х 1,8 м
Скорость — 15,7 узла
Дальность плавания — 1050 миль (10-узловым ходом)
Экипаж — 26 человек.

Пожарный катер принадлежал поисково-спасательной службе (ПСС) КЧФ и находился в консервации. Катер стоял у причала № 2 Крымской военно-морской базы (Донузлав) на якоре. Длина вытравленной якорной цепи достигала 75 метров. 18 февраля 1992 года резко увеличилась сила ветра (накануне разразился шторм). Скорость порывов шквалистого ветра превышала 30 м/с. В 17 часов 30 минут вахтенный обнаружил, что якорь ползет и уже через девять минут при резком усилении ветра были оборваны кабели электропитания с берега. Экипаж "ПЖК-70" запустил дизель-генератор, но в период с 18 часов до 18 часов 30 минут катер получил ряд небольших пробоин в районе кормы. Машинное отделение начало затапливаться. Из-за большой амплитуды качки и быстрого поступления воды в 18 часов 31 минуту заглох дизель-генератор. Через 10 минут машинное отделение было почти полностью затоплено, крен на левый борт увеличился до 30 - 45° с дифферентом на корму в 10 - 15°. Корпус "ПЖК-70" был сильно разрушен в кормовой части ударами о причал. Экипаж по приказу командира начал покидать тонущий катер. В 19 часов 50 минут к борту "ПЖК-70" попытался подойти рейдовый буксир "РБ-38" и около

десяти минут его моряки пытались завести буксирный конец. Но возможность выполнения спасательных работ к этому времени была утрачена и в 21 час 30 минут катер затонул. Весной 1992 года "ПЖК-70" был поднят и восстановлен.

НАВАЛ ПЛАВМАСТЕРСКОЙ "ПМ-24" НА ПЛАВМАСТЕРСКУЮ "ПМ-26" 10 МАРТА 1992 ГОДА ПРИ СОВМЕСТНОМ МАНЕВРИРОВАНИИ

Основные данные плавмастерской проекта 301М "Оскол"-класс:
Водоизмещение — 3000 / 3500 т
Размерения — 88,6 х 13,7 х 3,66 м
Вооружение: 1 х 2 — 57-мм автомат "ЗИФ-31Б"
2 х 2 — 25-мм автомата "2М-3М"
Скорость 14 узлов
Экипаж 100 человек

Обе однотипных плавмастерских "ПМ-24" и "ПМ-26", входившие в состав черноморского 472-го дивизиона морских судов обеспечения, совершали учебное плавание в районе главной базы. Командир 472-го ДМСО находился на борту "ПМ-26" и наблюдал за маневрированием судов. Плавмастерские следовали параллельным курсом (64°), дистанция между ними достигала 8 кабельтовых. В 16 часов 50 минут с "ПМ-26" был передан условный сигнал об изменении курса вправо на 90°. Сигнал был принят на "ПМ-24" не полностью и, несмотря на непонимание действий головного корабля, командир "ПМ-24" не предпринял никаких попыток уточнить свои действия по связи. В 16 часов 52 минуты комдив убыл с мостка "ПМ-26" вниз. В это время происходило быстрое и опасное сближение двух судов. Командир "ПМ-24" вместо команды "Стоп машины!", также отвернул вправо, пытаясь избежать столкновения и увеличил скорость судна до восьми узлов. В 16 часов 53 минуты и на "ПМ-26" осознали опасность столкновения и с опозданием дали самый полный ход вперед, пытаясь уклониться. В 17 часов 00 минут командир "ПМ-24" дал команду "Стоп машины", но через минуту обе плавмастерские столкнулись. В этот же момент на мостик поднялся и командир дивизиона. Плавмастерские получили легкие повреждения надводного борта.

ПОСАДКА НА КАМНИ И ГИБЕЛЬ ТОРПЕДОЛОВА "ТЛ-1004" (СФ) В АПРЕЛЕ 1994 ГОДА

Основные данные "ТЛ-1004" соответствуют ТТХ проекта 1388 ("Шелонь"-класс).

Торпедолов "ТЛ-1004" входил в состав соединения АПЛ Северного флота и на нем отсутствовал штатный командир корабля. Им поочередно руководили командиры двух других неисправных торпедоловов. Поскольку командирами торпедоловов назначаются мичманы без специального судоводительского образования, то на время выхода в море прикомандировывается специальная группа обеспечения. Обычно такая группа усиления назначается из части стреляющей на учениях лодки. Подобная система и создала условия для возникновения т.н. "цепной реакции безответственности". Никем не было проконтролировано техническое состояние торпедолова, на котором был неисправен лаг, левый пеленгаторный репитер и перископный пеленгатор. Старший офицер прибыл на борт не за 6 часов до выхода, как положено, а лишь за полчаса до отхода. Только тут выяснилось, что на борту нет штурмана, так как назначенный офицер давно находился в отпуске и флагштурман соединения выхватил с ближайшей подлодки дежурного командира БЧ-1. Торпедолов отошел от пирса лишь в 23 часа и направился в район встречи с двумя подводными лодками, следуя со скоростью 20 узлов. Старший на борту ушел спать, а штурман обнаружил неисправности навигационного оборудования, но по команде не доложил, а пару раз определился по радиолокатору. Счисления он не вел и величины невязок не анализировал. На мостике торпедолова находились лишь мичман-командир и рулевой матрос. Отмечалась хорошая ночная видимость и командир торпедолова вышел из базы привычными курсами без помощи штурмана. Примерно через полчаса у штурмана еще раз сработала привычка определяться, но из-за лени он не поднялся на мостик, а лишь попросил оператора РЛС дать ему пару дистанций до ближайших мысов-ориентиров. И вновь продолжилась "цепочка": называя дистанцию до одного мыса, мичман-оператор измерил дистанцию до другого. В результате, фактическое

место торпедолова оказалось на 2,5 мили ближе к берегу, чем обсервованное место. "ТЛ-1004" в это время шел параллельно береговой черте и через береговой пост связи (в качестве ретранслятора) получил указание старшего в районе о координатах исходной точки встречи с лодками. Приказ был получен в искаженном виде по вине матроса-оператора берегового поста и командир торпедолова сам себе назначил исходную точку. Он запросил штурмана о месте корабля и, не зная об ошибке в счислении, отдал рулевому матросу приказание повернуть в сторону берега. Новый курс вел прямиком на береговой маяк, зеленый огонь которого бил рулевому прямо в глаза на расстоянии около 20 миль. Командир торпедолова со спокойной душой отправился спать, а на мостик поднялся старший на борту и продолжил дремать в кресле. Штурман в рубке вел записи и не удосужился подняться на мостик, или хотя бы выглянуть в иллюминатор. Рулевому матросу-первогодку на все было также наплевать и он строго держал курс прямо на маяк. За 100 метров до берега старший на борту, позевывая сквозь дремоту, запросил у штурмана место и получил ответ, что все в норме. Через несколько секунд торпедолов с полного хода вылетел на каменистую гряду...

Снять его с камней не удалось из-за массы подводных пробоин и деформации корпуса. Через несколько дней корпус был разбит штормом. Офицер, являвшийся старшим на борту, до суда не дожил, а штурман и командир торпедолова были осуждены.

НАВАЛ КИЛЕКТОРНОГО СУДНА "КИЛ-33" НА КАБЕЛЬНОЕ СУДНО "СЕТУНЬ" 8 ФЕВРАЛЯ 1996 ГОДА

Основные данные "КИЛ-33" соответствуют ТТХ проекта 145.

Основные данные КС "Сетунь" (проект 1172):
Водоизмещение — 2050 т
Размерения — 75,9 х 12,6 х 3 м
Скорость — 11 узлов
Экипаж — 40 человек

Килектор "КИЛ-33" возвращался в базу с моря и во второй половине дня 8 февраля 1996 года вошел в Южную бухту Севастополя. В бухте отмечалась полная дневная видимость, штиль. На малом ходу "КИЛ-33" развернулся кормой к причалу. Маневр выполнялся "на глаз" и через несколько минут килектор на непогашенной инерции заднего хода навалил кормовой оконечностью на левый борт кабельного судна "Сетунь". Лишь небольшая скорость килектора не привела к тяжелым повреждениям обоих судов.

НАВАЛ НА БОЧКУ МОРСКОГО БУКСИРА "МБ-173" 2 АПРЕЛЯ 1996 ГОДА

Основные данные "МБ-173" соответствуют ТТХ проекта 733.

Утром 2 апреля 1996 года морской буксир "МБ-173" получил задание на буксировку к молу новой цепочки боновых заграждений. К 10 часам утра буксир прибыл в район Радиогорки (Северная бухта Севастополя) и с помощью катера "БУК-49" начал буксировку новых боновых заграждений. Видимость на море превышала 50 кабельтовых, волнение моря — 1 балл, скорость ветра (310°) — 4 м/с. Подведя цепочку бонов к месту установки между молами у Константиновской батареи, "МБ-173" застопорил ход. Двое матросов с рейдового катера на шлюпке начали прием буксирного конца и передачу его на более мелкий и маневренный буксирный катер "БУК-49", но замешкались и упустили трос в воду. Тем временем, "МБ-173" быстро сносило к Южному молу и в 10 часов 40 минут навалило на бочку. Лишь через 6 минут, после нескольких гулких ударов бочки в левый борт буксира, "МБ-173" сумел дать малый задний ход и, пропустив бочку по носу, отойти на безопасное расстояние. Промедли капитан буксира еще несколько минут, и буксир был бы выброшен на мол. На корпусе буксира остались очередные вмятины и он убыл в Южную бухту. О навале на бочку капитан буксира вряд ли сообщил начальству...

ПОСАДКА НА МЕЛЬ ПЛАВУЧЕГО КРАНА "ПК-3100" 11 АПРЕЛЯ 1996 ГОДА

Буксирный катер "БУК-49" (серии РБТ-300, проект 05Т) осуществлял буксировку плавучего крана в район нефтегавани, расположенной в Северной бухте Севастополя. На палубе плавкрана находилось два бетонных блока в 25 и 60 тонн. Около причала № 21, где стоял военный транспорт "Генерал Рябиков", катер отдал буксирный конец и маневрировал рядом с плавкраном. Плавкран, работая левой машиной "малый ход вперед", начал разворачиваться к причалу № 19, но из-за увеличенной осадки (наличием блоков на палубе) в 12 часов 30 минут 11 апреля 1996 года сел на мель. В течение часа, с помощью буксирного катера, плавкран с большими усилиями был стянут с отмели, но за счет полученной при рывке инерции, плавкран таранил и торец причала № 19. На корпусе крана осталась внушительная вмятина. Но само навигационное происшествие было скрыто и о посадке на мель не доложено командованию.

Примечание: описание навигационного происшествия составлено автором сборника по собственному визуальному наблюдению.

ДОПОЛНЕНИЯ

АВАРИИ И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ, НЕ ВОШЕДШИЕ В I И II ЧАСТИ ИЗДАНИЯ

12 декабря 1947г — затопление машинного отделения на фрегате "ЭК-2" (вступил в строй в 1943 году), ТОФ.

11 мая 1948г — затопление первого машинного отделения на сторожевом корабле "Буревестник" (проект 29П). Корабль находился в составе ТОФ с 1945 года.

25 ноября 1950г — затопление артиллерийского погреба на эскадренном миноносце "Отменный" (проект 30бис). Эсминец стоял в Североморске и из-за ошибки личного состава был затоплен артпогреб № 6 кормовой башни главного калибра.

9 июля 1964г — затопление второго машинного отделения на крейсере "Свердлов" (проект 68бис). Корабль в строю БФ с 1952 года.

8 октября 1964г — затопление первого машинного отделения на эскадренном миноносце "Пламенный" (проект 56) Черноморского флота. Затопление произошло по недосмотру личного состава эсминца.

1969г — пожар на спасательном судне "СС-23" при стоянке в Мурманском судоремонтном заводе.

1973г — при снятии с камней выброшенного на берег среднего десантного корабля, выброшен на камни спасатель "СС-44" (проект 527). Корпус спасателя сильно деформирован ударами волн у мыса Коровий. Позже "СС-4" с камней снят, но ремонт оказался нецелесообразным и корабль списан на слом.

24 ноября 1978г — приказ КЧФ № 0446 — возгорание мазута в поддоне главного котла на эсминце "Совершенный".

Пожар на эсминце "Бравый" — приказ КЧФ № 0503 от 27.12.1978 г. При стоянке на рейде в 21 час 40 минут произошло возгорание пробковой изоляции носовой переборки помещения ЦПКЦ ЗРК "Волна-М" - от воздействия высокой температуры газохода главного котла. В начальном периоде нарушены ст. 324 КУ-88.

1979г — взрыв котлов на сторожевом корабле "Комсомолец Литвы" (проект 50). Подробностей не приводится, сведений о количестве жертв нет.

11 августа 1979г — затопление машинного отделения на учебном судне "Бородино" (проект 1886У) из состава Ленинградской военно-морской базы. Авария произошла по вине личного состава судна. Принято более 200 тонн воды, крен на левый борт составил 6°.

29 августа 1979г — приказ ГК ВМФ: о пожаре на СКР-33 (ДКБФ). Сварочные работы в каюте № 1, возник пожар, погиб матрос Юсупов. Пожар тушили 2 часа 50 минут.

И сентября 1979 года — приказ ГК ВМФ № 0207 — о пожаре на "Минске".

26 декабря 1979г — приказ КЧФ № 0534 — пожар в КМО на МПК. Погиб матрос Долганов.

09 января 1980г — пожар в каюте на "МБСС-6200", потушен через 30 минут.

14 апреля 1980г — возгорание кабельных трасс на РКР "Адмирал Головко".

23 мая 1980г — затопление машинного отделения эскадренного миноносца "Светлый" (проект 56). Корабль в строю с 1953 года. Принято около 150 тонн воды, крен достиг 4°.

05 июня 1980г — на ТАКР "Киев" произошел взрыв паров O^2 в помещении командиров кислорододобывающей станции. Пять матросов получили ожоги разной степени тяжести.

20 августа 1980г — на ПЛ "К-122" (КТОФ) — пожар носового ... правого турбогенератора. Погибло 14 человек. (1 мичман и 13 матросов).

19 сентября 1980г — возгорание в каюте 55 на ПКР "Ленинград".

29 сентября 1980г — пожар на ПКР "Ленинград" — погиб переподготовщик младший лейтенант Шумилин.

01 декабря 1980г — пожар на "ПКЗ-62" — все сгорело, а рядом стоявшее ЭНС утонуло.

23 января 1984г — затопление погреба зенитных ракет комплекса "Оса-М" на сторожевом корабле "Ревностный" (проект 1135М). Корабль в строю с 1981 года.

1 декабря 1984г — произошло в 05.10 возгорание на крейсере "Жданов" (в КО-1). Пожар потушен в 6.00. Причина — скопление в трюме мазута и касание поддона действующего котла. Личный состав пытался использовать нижнюю систему паротушения (а она — не в строю), ГВПП-100 были не заряжены.

16 апреля 1986г — ПЛ "Б-36" — на якоре произошел пожар в 4 отсеке. Погиб командир отделения электриков ст.2ст. Туршибаев. В отсеке на клеммы попало ножовочное полотно, разрушен отсечный щит — пожар (затапливали аккумуляторную яму — утопили ст.2ст. Туршибаева).

18 февраля 1987г — ПЛ "Б-33" (ТОФ), при отработке Л2 в море — пожар в 1, 2 отсеках. КЗ отсечного щита № 1 (2 отсек). Причина — разрушение предохранителя в результате некачественной сборки. Погибло 5 человек, 5 человек — ожоги. ПЛ выведена из строя.

15 апреля 1987г — СКР "Деятельный". Из-за КЗ — пожар в НМО, ликвидирован ЖСС, на восстановление потрачено 7500 руб. Причина — сращивание кабеля обмотки в электродвигателе — прогрев, разрушение КЗ (кожух защиты).

24 июля 1987г — БПК "Очаков" (30 дивизия КЧФ) — возгорание кабель-трассы в КМО, ликвидировано личным составом КМО, часть кабелей повреждена, на восстановление потрачено 6200 руб.

2 октября 1987г — СКР "Разительный" — при проведении огневых работ возгорание в кладовой РТС. Пожар ликвидирован.

13 октября 1987г — БПК "Красный Кавказ" — в период приема топлива — пожар в КМО, ликвидированный силами личного состава. Погибло 3 человека. Причина — грубейшие нарушения инструкции по приему топлива.

Октябрь 1987г — на "СБ-15" в цистерне котельной воды взрыв от паров растворителя при покрасочных работах (эмаль ХС-769П).

14 апреля 1988г — навал исследовательского судна ВМФ "Аджария" на турецкое судно при отходе от причала в порту Корк. Оба судна получили незначительные повреждения. Жертв нет.

14 июля 1988г — приказ КЧФ № 0274 — пожар на крейсере "Дзержинский" — возгорание мазута в поддоне главного котла в КО.

Октябрь 1988г — на ПЛ "С-390" (пр.613 ?) во время проведения огневых работ — тление резины, ликвидировано личным составом. Вовремя не проверено окончание работ в отсеке.

28 марта 1989г — пожар на большом противолодочном корабле "Петропавловск" у причала Владивостока. Выведена из строя носовая электростанция.

14 сентября 1989г — столкновение военного танкера "Илим" со средним рыболовным траулером "Тунгус". Столкновение произошло в зоне разделения движения на подходах к порту Находка. Жертв нет.

11 января 1990г — затопление служебных помещений на крейсере управления "КРУ-101" (бывший КРЛ "Жданов" проекта 68-У1). Крейсер находился в консервации у причала Троицкой балки. Из-за проржавевшей забортной арматуры ночью в корпус корабля стала поступать вода, не замеченная вахтой. Крейсер принял более 800 тонн воды и осадка носом увеличилась на два метра. Два пожарных катера и "СС-21" откачивали воду из корпуса крейсера с 10 часов утра 11 января до 03 часов следующего дня.

1 февраля 1990г — затопление нескольких служебных помещений в носовой части ТАВКР "Минск" (при стоянке на рейдовой бочке в районе г. Владивостока). Затопление произошло из-за разгерметизации противопожарной системы.

Февраль 1990г — прорыв первого контура на ТАВКР "Киров", находившегося на боевой службе. Несколько человек получило тяжелые дозы облучения. Корабль возвращен в базу для ремонта.

21 марта 1990г — пожар на ТАВКР "Киев" при проведении сварочных работ на СРЗ в г. Мурманск. Жертв нет.

10 сентября 1990г — пожар на военном танкере "Дунай" во время плавания в Беринговом море. Из-за разгерметизации топливного трубопровода возник пожар, но был быстро потушен экипажем. Жертв нет.

29 октября 1990г — несанкционированная стрельба артустановки "АК-100" на БПК "Адмирал Виноградов" (проект 1155). Семнадцать боевых снарядов выпущены вертикально вверх и самоликвидировались на высоте 4000 метров. Причина стрельбы в центре Владивостока — халатность рабочего-оружейника и отсутствие контроля со стороны командира БЧ-2 корабля.

5 ноября 1990г — пожар на гидроакустическом контрольном судне "ГКС-23" при стоянке у причала СРС в г. Петропавловск-Камчатский. Причина пожара — короткое замыкание электросети в одной из кают. За несколько часов выгорели все помещения нижнего яруса надстройки. Судно выведено из строя и сдано на слом.

10 ноября 1990г — в штормовых условиях сорвано с якоря и выброшено на прибрежные коралловые

рифы в районе бухты Ла-Мулата (о. Куба) спасательное судно "Агатан" (СФ). Буксир снят с рифов, а после доковых работ в порту Гаваны вернулся в Североморск.

26 ноября 1990г — пожар на судне физических полей "СФП-340" при стоянке в заливе Петра Великого (ТОФ). Из-за неисправности газохода главного двигателя в машинном отделении возник пожар. Судно пылало несколько часов и полностью вышло из строя. Пожар ликвидирован АСС ТОФ. Жертв нет.

Март 1991 г — отравление парами керосина в цистерне на СВВ-33 "Урал" (КТОФ) семерых моряков. Трое из них скончались в госпитале.

9 июня 1991 г — пожар на ТАВКР "Адмирал Горшков" (бывший "Баку"). Воспламенился бытовой мусор в одном из служебных помещений. Жертв нет.

15 июня 1991г — пожар на ТАВКР "Киев" во время ремонта на СРЗ в Мурманске. Выгорело две каюты и повреждена часть служебных помещений. Жертв нет.

4 августа 1991г — авария малого десантного корабля "МД-142" (проект 12061) при заводских испытаниях. Корабль вышел из акватории СРЗ им. 60-летия Октября (Хабаровск) и направился на мерную линию. В десантном отсеке находилось два бронетранспортера. На полной скорости внезапно произошел подлом гибкого ограждения носовой части воздушной подушки. Катер резко потерял скорость и зарылся носом в воду. Сорвавшийся бронетранспортер задавил одного рабочего, один матрос пропал без вести, а около десяти человек получили тяжелые ранения и позднее умер еще один человек.

Ноябрь 1991 г — пожар на пожарном судне "ПЖС-96" (БФ). Причина пожара — замыкание электропроводки старого судна. Экипаж пожарного судна растерялся и возгорание было ликвидировано береговыми военными пожарными.

Декабрь 1991 г — навал большого десантного корабля на шаланду "Волховская" при следовании за шаландой на вход в гавань Балтийска. Шаланда в тумане потеряла ориентировку и застопорила ход. БДК не смог определить помеху движению и повредил аппарель при столкновении. Жертв нет.

Март 1992г — навал сторожевого корабля "Неустрашимый" при маневрировании в военной гавани Балтийска. Кораблем командовал капитан 3 ранга Н.Авраамов. Подробности не сообщаются, но корабль получил повреждение кормовой обшивки корпуса.

13 августа 1992г — пожар на эсминце "Беспокойный" (проект 956) в порту Балтийск. В результате замыкания электропроводки в 9 часов 15 минут возник пожар. При выведении моряков из задымленного помещения получил отравление угарным газом и скончался в госпитале старший лейтенант С.Казаков. Пять матросов получили легкие отравления угарным газом.

21 октября 1992г — пожар на малом ракетном корабле "Радуга" (проект 1234.1) в Балтийске. Причина пожара — короткое замыкание в электросети офицерской каюты. Очаг пожара ликвидирован в течение часа экипажем МРК.

21 ноября 1992г — шестой случай пожара (за четыре месяца) на большом противолодочном корабле "Славный". Корабль списан на слом и регулярно разграблялся "добытчиками" цветного металла. Причина пожаров — поджоги.

19 января 1993г — пожар на ТАВКР "Новороссийск" на якорной стоянке в бухте Стрелок. Потушен усилиями экипажа и пожарных команд УВД края. Возгорание произошло из-за низкой организации дежурно-вахтенной службы и несоблюдения матросами мер безопасности при использовании открытого огня. Так как корабль уже выведен из боевого состава ТОФ, то ущерб считается незначительным.

Февраль 1994г — разрыв паропровода в машинном отделении ТАВКР "Адмирал Горшков" (бывший "Баку"). Погибло от ожогов шесть матросов.

17 февраля 1994г — пожар в машинном отделении ремонтирующегося на заводе "Янтарь" (Калининград) СКР "Неукротимый" (проект 1135М). Выгорела за пять часов примерно треть машинного отделения корабля. Жертв нет.

Март 1994г — пожар в сауне на "МДК-99" (ленинградской ВМБ).

2 апреля 1994г — пожар на малом десантном корабле "МДК-96" (ТОФ), выведенном из состава флота и проданном коммерсантам. Пожар начался в 11 часов 15 минут и потушен спасателями флота в течении двух часов. Жертв нет.

21 апреля 1994г — пожар на большом противолодочном корабле "Ташкент" (проект 1134Б) во время его разборки на металл. Корабль выгорел примерно на 50% и вместе с однотипным "Николаевым" отбуксирован для разборки в Индию.

СТОЛКНОВЕНИЕ ДВУХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК (КСФ) 1 МАРТА 1975 ГОДА

Ветер — 195°, 5 м/с, волнение моря — 2 балла, видимость переменная, наименьшая 30 - 40 кабельтовых.

Подводная лодка ("А") должна была встретиться с кораблем дозора, который лидировал бы ее на входе в залив. Движение начато с большим опозданием, одновременно из Кольского залива начала движение другая лодка ("Б"). Командир "А", не разобрался в обстановке. Цель обнаружена РЛС и визуально в 6 часов 26 минут на дистанции 36 кабельтовых справа 1-2°. Цель принята за корабль-обеспечитель (должен был занять позицию в 10 кабельтовых впереди по курсу) и командир не принял мер предосторожности, встречную цель не опознал.

Лодка "Б" вышла из Кольского залива в 6.00 и из-за задержки с поворотом шла в 2 кабельтовых левее ФВК. Командир и штурман об этом знали, РЛС была выключена, БИП свернут, командир знал о возможности встречи с подводной лодкой.

Ходовые огни "А" обнаружены на курсовом угле 3-4° правого борта в 30 - 35 кабельтовых. Командир "А" оценил обстановку неправильно, действовал нерешительно и опасно. В 6.36 на циркуляции влево и инерции переднего хода 7 - 8 узлов подводная лодка "Б" ударила под углом 35 - 40° форштевнем в правый борт "А". Повреждены легкие корпуса обеих ПЛ и ГАС у лодки "Б".

НАВАЛ БПК "РАЗЯЩИЙ" НА БПК "БОДРЫЙ" (БФ) 19 МАРТА 1975 ГОДА

Ветер — юго-западный, 2 балла, волнение моря — 1 балл, видимость — полная ночная. Командир "Разящего" после захода в Военную гавань Балтийска отступил от предварительных расчетов на маневр для швартовки и попытался действиями руля, а не работой машин враздрай, развернуть БПК носом на выход. Медленный поворот кормы и быстрое движение назад (командир ошибочно считал, что машины работают враздрай, тогда как они работали "назад") привел к навалу. Бездеятельно вел себя на борту и старший — председатель государственной комиссии.

КАСАНИЕ ГРУНТА ПОДВОДНОЙ ЛОДКОЙ СФ 11 АПРЕЛЯ 1975 ГОДА

ПЛ получила приказ на изменение маршрута вблизи банки Геттисберг. Маршрут был проложен на карте оперативной обстановки, на которой не указаны глубины и о наличии банки на ПЛ никто не знал. Требования к штурману на проведение предварительной прокладки не было. С обстановкой никто не знакомился. В 01 час 49 минут 11 апреля 1975 года ПЛ получила обсервацию по пяти звездам по АНС. После погружения на глубину 185 метров — курс 293° вел прямо на банку Геттисберг с наименьшей глубиной над ней 34,5 м. Данные эхолота с глубинами на навигационной карте не сопоставлялись. В 12.45 ПЛ коснулась грунта. После всплытия под перископ и определения места по "Лоран-А" — невязка 2,8 мили (т.е. отсутствие больших ошибок счисления).

НАВАЛ БПК "КРОНШТАДТ" НА БПК "СМЫШЛЕНЫЙ" (СФ) 16 ИЮНЯ 1975 ГОДА

Ветер — 305°, 8 м/с, волнение моря — 2 балла, легкая зыбь, видимость полная. В 16 часов 25 минут "Кронштадт" начал маневр для подхода к "Смышленому", лежавшему в дрейфе курсом 35°. Подход с кормы к правому борту курсами 15-30° при скорости 9 узлов. В 16.42 форштевень "Кронштадта" поравнялся с кормой "Смышленого" и "Кронштадт" застопорил ход. Был получен доклад с бака о невозможности добросить бросательный и дан малый вперед правой машиной, руль положен влево. В то же время комбриг, наблюдая сближение с левого крыла мостика и не зная, что руль положен влево, скомандовал на телеграф обеими машинами средний, а затем полный ход вперед — в расчете успеть пройти мимо борта "Смышленого". В 16 часов 44 минуты "Кронштадт" навалился левым бортом на форштевень "Смышленого", повредив при этом торпедный аппарат. Причинами происшествия стали невыполнение требований

статьи 140 КУ ВМФ, неподготовленность и растерянность командира "Кронштадта", нарушение комбригом требований статьи 102 КУ ВМФ.

ОПАСНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ БПК "НИКОЛАЕВ" В ПРОЛИВЕ БОСФОР 26 ИЮНЯ 1975 ГОДА

При подходе к проливу из Черного моря БПК попал в туман. При прохождении м. Тарабья в 6 часов 53 минуты видимость ухудшилась до нескольких десятков метров. В 7.23 БПК разошелся с двумя паромами в 0,5 - 1 кабельтове и шел самым малым ходом, приближаясь к самому узкому участку пролива с течением до трех узлов. В 7 часов 28 минут в районе м. Кандиш командир застопорил правую машину для ускорения поворота вправо. В 7 часов 31 минуту руль был переложен влево и обеими машинами дан самый малый ход вперед. Затем последовали команды: левой машине — "стоп" и ей же "средний назад", а правой машине — "средний вперед". Но левая машина не отключилась с переднего хода и БПК начал опасно сближаться с берегом прямо по курсу. В 7 часов 33 минуты застопорена левая машина, а правой дан максимальный ход назад. Отданы оба якоря. Через минуту БПК остановился на опасно близком расстоянии (в 100 метрах) от берега в бухте Бебек.

Неправильное решение командира, не имевшего опыта плавания в Босфоре, о движении в тумане, уменьшение скорости на большом течении привело к почти полной потере управляемости кораблем и при выходе из строя одной машины поставило БПК в очень тяжелое положение.

КАСАНИЕ ГРУНТА ВИНТАМИ "ТКАБ-127" КЕРЧЕНСКОЙ ВМБ 24 ИЮЛЯ 1975 ГОДА

Произошло при ветре 315°, 5 м/с, волнение моря — 1 балл, видимость — 70 кабельтовых в точке Ш=45°20'74", Д=36°27'43". Отрабатывался эпизод торпедной атаки на скорости 15 узлов. Командир не учел влияния мелководья (около 4 метров) и после попадания на волну прошедшей на пересечку судна — "ТКАБ-127" просела и винты коснулись грунта.

Причинами повреждения стали: неудовлетворительная подготовка к водно-спортивному празднику дня ВМФ, неизученность района маневрирования, не закрыт район, допущен заводской катер, не сдавший ни одной курсовой задачи; наконец — бездеятельность старшего на борту — начштаба бригады.

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

Ветер — 310°, 8 м/с, волнение моря — 2 балла, видимость полная. При швартовке к причалу в порту Феодосия командир не рассчитал маневр и после заводки кормового капронового конца на причал МПК навалило на стоявшую справа подводную лодку. Командир МПК растерялся и поспешно начал выбирать якорь, не следя при этом за кормовым швартовым концом. Конец лопнул и МПК при движении вдоль корпуса ПЛ повредил правый винт.

НАВАЛ ЭСМИНЦА "ОЗАРЕННЫЙ" НА ТАНКЕР "ЗОЛОТОЙ РОГ" 7 СЕНТЯБРЯ 1975 ГОДА

Танкер стоял у мыса Чауда на якоре. Ветер — 240°, 6 баллов, волнение моря — 4 балла, видимость полная. Командир эсминца расчеты на подход к танкеру (на заправку) не делал, маневр выполнил неудачно и оказался в траверзе слева на дистанции в 1 кабельтов от танкера. Вместо повторного маневра было принято решение развернуться вправо, работая машинами враздрай. Эсминец навалился на корму танкера и повредил ее. Причиной аварии стала низкая морская выучка командира эсминца и бездеятельность находившегося на борту командира дивизиона.

ОПАСНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ БПК "ДЕЯТЕЛЬНЫЙ" И ВОЕННОГО ТРАНСПОРТА "МЕЗЕНЬ" НА СТРЕЛЕЦКОМ РЕЙДЕ 24 ОКТЯБРЯ 1975 ГОДА

При хорошей погоде и полной ночной видимости БПК проводил незапланированные испытания ГК на ходу 17 узлов на Инкерманских створах. БПК незаконно поднял сигнал (по ППСС-60) "судно, не могущее уступить дорогу". В 4 часа 32 минуты ВТР "Мезень" шел встречным параллельным курсом и начал поворот влево на пересечку курса БПК, чем грубо нарушил пр. 18 и 22 ППСС-60. Сигнал на БПК не был разобран с транспорта. Командир БПК, обнаружив поворот "Мезени", отработал машинами "стоп" и "полный назад", пропустив ВТР в 4 кабельтовых по носу.

КАСАНИЕ ГРУНТА СКР "ИРКУТСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ" (ТОФ) В 1975 ГОДУ

В 19 часов 32 минуты СКР стал на якорь у м. Успения в 2,8 кабельтовых от берега для снятия корректировочного поста. Ветер — 170°, 3 м/с, море — 1 балл, видимость 15 миль. Начштаба дивизиона полностью проигнорировал доклад штурмана о прибытии в точку и СКР на курсе 0° прошел изобату 5 м и стал на якорь. Безопасность якорной стоянки не обеспечивалась. В 20.38 СКР снялся с якоря, циркулируя вправо. Командир БЧ-1 предлагал следовать задним ходом до изобаты 5 м и более, но вновь был проигнорирован. В 20.39 СКР коснулся подводных камней обтекателем ГАС и винтами.

СТОЛКНОВЕНИЕ МОРСКОГО ТРАЛЬЩИКА "МТ-56" (ТОФ) С ТЕПЛОХОДОМ "И.ТУРГЕНЕВ" (ММФ) В 1975 ГОДУ

Авачинская губа. Ветер — 90°, 1 м/с, штиль, видимость полная. В 16 часов ВРИО командира "МТ-56" получил от ОД ОВР приказ на проводку теплохода "Озерное", хотя планом боевой подготовки задача не ставилась. В 19 часов 16 минут "МТ-56" по РЛС в 40 кабельтовых прямо по курсу обнаружил судно и в 19 часов 30 минут различил ходовые огни, уменьшил ход до малого и лег на курс 346°, склоняясь вправо от оси створа. В 19.35 теплоход "Тургенев" ударил "МТ-56" форштевнем в левый борт (пробоина 0,8 - 1 кв.м, повреждены кабельные трассы).

Причиной столкновения стали неграмотные действия старпома теплохода, который своевременно не обнаружил тральщик и нарушил пр. 18 и 25 ППСС-60: отвернул от оси створов влево. Начштаба дивизиона, замещавший командира "МТ-56", самовольно покинул тральщик и на другом тральщике ушел в базу.

СТОЛКНОВЕНИЕ "СКР-92" (ТОФ) С МРТ "ПОЭТ" (МРХ) В 1975 ГОДУ

Ветер — 318°, 18 м/с, волнение моря 4 - 5 баллов, видимость полная ночная. В 1 час 30 минут ВРИО командира бригады на "СКР-92" получил приказ ОД ВМБ опознать и вывести из временно опасного для плавания района неопознанное судно. В 03 часа 20 минут по РЛС судно было обнаружено и вызвано по УКВ (но на другой частоте). К 4.36 СКР на параллельном курсе сблизился и визуально опознал МРТ. В электромегафон было приказано покинуть район. В 4.39 МРТ начал поворот влево и лег на курс 110° (скорость 9 - 10 узлов). В 4 часа 40 минут СКР начал поворот вправо и в 4.44 лег на курс 217° (скорость 12 узлов). Произошло столкновение.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ "СДК-110" ПРИ ВХОДЕ В ДОНУЗЛАВ 16 МАРТА 1976 ГОДА

Ветер — 90°, 3 - 4 м/с, волнение моря — 1 балл, видимость нулевая. СДК в тумане потерял ориентировку и сел на мель во входном канале. Командир БДК на принял решение заходить в тумане. В 01.15 головной СДК прошел канал, а третий в строю — "СДК-110" потерял ориентировку (из-за низкой

организации ГКП и слабой морской выучки). Контроль места велся "на глаз" по РЛС. В 01 час 38 минут СДК сел на мель за правой бровкой канала.

СТОЛКНОВЕНИЕ ГИСУ "ГС-212" И КОРАБЛЯ СВЯЗИ "КСВ-5" 22 ДЕКАБРЯ 1976 ГОДА

Ветер — 30°, 6 м/с, волнение моря — 3 балла, видимость — полная ночная. В 22 часа 42 минуты "ГС-212" прекратил промерные работы, но огни судна, не могущего уступить дорогу, не выключил. Вахта зрительного наблюдения и техническое наблюдение отсутствовала. Находившийся на вахте капитан огни встречного "КСВ-5" не обнаружил. Командир "КСВ-5" зрительно и технически наблюдал цель слева 10" и в 27 - 30 кабельтовых. Наблюдая огни судна, не могущего уступить дорогу, командир не сделал расчетов расхождения и просмотрел опасный поворот ГС влево за 4 минуты до столкновения. Капитан ГС дважды безрассчетно менял курс влево для уменьшения заливаемости надстройки. На корабле связи опасный поворот заметили поздно — за минуту до столкновения. Успели переложить руль на борт и дать самый полный вперед. К столкновению привели халатность, безответственность, отсутствие наблюдения и низкая выучка.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ РКАБ "Р-97" (ПРОЕКТ 205) ПРИ ВЫХОДЕ ИЗ КЕРЧИ 26 ИЮНЯ 1977 ГОДА

В 18 часов 52 минуты при расхождении в Керченском подходном канале со встречной целью "Р-97", выйдя за бровку канала, сел винтами на каменную плиту. Ветер — 80°, 1 м/с, штиль, видимость — 10 миль. "Р-97" получил приказ выйти 26 июня из Керчи, встретиться с буксирами и следовать в Севастополь. Проверка РКАБ штабом дивизиона — формальная, командир не имел обстановки на переходе в канале, режим плавания не изучил, предварительную прокладку на переход не проверил (велась по карте 1:200000). Командир находился в должности один месяц. В 18 часов 32 минуты корабль отошел от причала и начал движение (скорость 12,8 узла), т.е. быстрее, чем допускалось правилами. В 18.40 была обнаружена цель в Керчь-Еникальском канале и командир, не оценив обстановку, повернул для расхождения с целью (курс 247°) вправо — к каменной банке у м. Белый (банка ограничена вехами). В 18.50 помощник доложил, что курс ведет к опасности. Вместо отработки машинами назад, руль был положен право на борт и РКАБ сел винтами.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ ПКР "МОСКВА" 4 ИЮНЯ 1980 ГОДА

Ветер — 250°, 10 м/с, волнение моря — 2 балла, видимость 6 миль. Для обеспечения безопасности прохода по четвертому колену БДЛК в районе о. Березань на ПКР должен был прибыть начштаба, флагштурман и начальник гидроучастка. Начштаба не сумел перейти на крейсер, т.к. вышел на маломореходном катере "МГК-150" и разрешил командиру ПКР следовать по БДЛК самостоятельно, но не доложил ОД КЧФ.

В 8 часов 05 минут на четвертом колене штурман принял решение следовать впереди ПКР, лидируя его, однако по своим ТТД МГК не смог этого сделать.

В 00.01 ПКР начал плавный поворот на ось четвертого колена (69,1°). С "МГК-150" дважды давали рекомендации командиру крейсера об усилении поворота влево. В 08.03 с окончанием поворота командир БЧ-1 безрасчетно предложил командиру отвернуть влево на 4 градуса (на курс 65°). Рекомендация была принята и оценка обстановки командиром по карте не проведена. Последняя обсервация — в 08.00 на третьем колене по двум пеленгам. Не наблюдая створы четвертого колена и ни разу не определив место ПКР после поворота на новый курс, командир и штурман потеряли ориентировку. В 08.10, обнаружив, что ПКР потерял ориентировку, начштаба дважды передал командиру "Ваш курс ведет к опасности". ПКР пересек левую бровку канала и сел на мель, повредив обтекатель подкильной ГАС.

НАВАЛ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ "СС-226" НА АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ КАТЕР "АКА-312" 31 МАРТА 1982 ГОДА

Основные ТТХ дизельной подводной лодки-мишени"СС-226"(проект "690" "Кефаль", "Браво" класс):
Водоизмещение — 2750 / 3300 т
Главные размерения: длина — 73,0 м
ширина — 9,8 м
осадка — 7,3 м
Вооружение отсутствует
Скорость — 15/23 узл.
Экипаж — 60 человек.

Основные данные арт. катера "АКА-312" (проекта "205П" /"Тарантул"/, "Стенка" класс):
Водоизмещение — 170 / 210 т
Главные размерения: длина — 39,0 м
ширина — 7,8 м
осадка — 1,8 м
Вооружение: 2х2 — 30мм зен. авт.
4 х 1 - 406 мм ТТ ПЛО, 12 гл. бомб
Скорость — 34 узла
Экипаж — 32 человека.

Подводная лодка-мишень "СС-226" ("СС" — средняя специальная) базировалась на порт Феодосия и в 9 часов 20 минут 31 марта 1982 года вышла в море для отработки учебных задач. Через восемь минут субмарина повернула вправо на курс 60°, следуя в надводном положении со скоростью 8 узлов. Командир лодки принял самостоятельное решение на отработку маневра подхода к кораблю, стоящему на якоре. В качестве корабля обеспечения маневра он избрал арт. катер "АКА-312". Свое решение он не согласовал с командиром катера и даже не поставил последнего в известность. В 9 часов 47 минут "СС-226" повернула вправо на новый курс сближения с целью (180"). Дистанция между лодкой и катером составляла 18,5 кабельтовых. Командир субмарины маневрировал "на глаз" и совершенно не учитывал рыскания катера по курсу на 20- 30". Видимость достигала 50 кабельтовых, волнение моря — 2 балла, скорость ветра(170°) — 9 м/сек. В 9 часов 52 минуты до командира лодки дошло, что избранный курс ведет к опасности и он решил использовать координат влево и к 9 часам 55 минутам исполнил маневр, продолжая сближаться с катером на скорости 8 узлом. Через минуту командир лодки вновь обнаружил опасное сближение с катером и дал команду: "Лево на борт!". Но решение опоздало и в 9 часов 57 минут "СС-226" ударила правым стабилизатором кормового оперения в носовую часть "АКА-312" ниже ватерлинии. В результате навала — деформирован стабилизатор и легкий корпус в месте удара, а на катере образовалась трещина обшивки в подводной части корпуса и катер был вынужден срочно вернуться на базу для постановки в док на ремонт.

ЗАТОПЛЕНИЕ "МПК-8" 29 ОКТЯБРЯ 1985 ГОДА

Малый противолодочный корабль "МПК-8" (проект 1124) находился в ремонте и вечером 28 октября 1985 года был выведен из ковша Северного сухого дока в Севастополе. По недосмотру личного состава корабля правая валолиния оказалась разобщенной. Всю ночь корабль благополучно простоял у батопорта Севдока. Днем 29 октября 1985 года подошедший рейдовый буксир начал буксировку МПК. С началом движения разобщенная валолиния вышла из дейдвудного подшипника и началось быстрое затопление кормовой части корабля. Забортная вода через отверстие утонувшего правого вала заполняла одно помещение за другим, а растерявшийся личный состав безуспешно пытался забить отверстие матрацами. К 16 часам 30 минутам крен на правый борт достиг 45°, а дифферент на корму — 20°. До опрокидывания корабля оставались считанные минуты. С берегового портального крана успели завести гак и начать поддерживать на плаву погружающуюся кормовую часть МПК. Откачивать воду помогали два водолазных катера и пожарное судно "ПЖС-123". Борьба с водой и креном длилась всю ночь и лишь к утру 30 октября удалось спрямить аварийный корабль и ввести его вновь в сухой док. Отверстие правого валопровода удалось заделать только водолазами.

ЗАТОПЛЕНИЕ ШТАБНОГО СУДНА "АТРЕК" В ФЕВРАЛЕ 1986 ГОДА

Штабное судно "Атрек" (проект 233К) вступило в состав флота в 1955 году. К концу 80-х годов использовалось в качестве плавказармы в одной из бухт Североморска. Судно имело паровую машину в 2800 индикаторных сил. Вахтенный кочегар заснул и ночью произошел взрыв паровых котлов. В течении получаса "Атрек" медленно накренился на левый борт и затонул на мелководье. Из воды осталась торчать лишь часть средней надстройки с дымовой трубой. Поднято судно было только в 1991 году и сдано на слом.

ТРАВМАТИЗМ:

1976 год. Матрос Жунов травмирован при работе на токарном станке ("СКР-117").

1977 год. На "СКР-40" погиб матрос Кравчик: хранил сигареты в электрощите.

30.03.1979г. Крейсер "Адмирал Ушаков" — убит матрос Антонович (прослужил полтора года). В 23-00 по приказанию командира отделения пошел за средний ГРЩ для производства приборки. Коснулся шин ГРЩ.

30.05.1979г. БРК "Смелый" — матрос Еременко: убит при ремонте магнитного пускателя ЭПЖН.

22.08.1979г. ПКР "Москва" — матрос Кидякин при ремонте вентиляции наклеил бумагу с предупреждающей надписью, а она через ... минут свалилась, 1 человек травмирован, умер.

02.07.1980г. На МДК матрос Барсуков курил в аккумуляторном отсеке — убит.

05.08.1980г. СКР "Пылкий" — старший лейтенант Пастухов при ремонте вспомогательного котла сел на оголенный провод.

1980г. Матрос Кабанков работал на ГРЩ на МПК — ожог 2 степени.

1980г. Матрос Андреев на БПК "Проворный" — ожог 2 степени.

31.12.1980г. На ПЛ ТОФ погиб матрос Якубович (коснулся оголенного конца при демонстрации кинофильма).

18.04.1981г. На БПК "Решительный" приспособили стационарный насос под переносный, один человек травмирован.

15.05.1986г. БПК "Азов" (30 дивизия) электрик матрос Семенов при работе в щите освещения под напряжением замкнул клеммы, получил ожоги рук и лица.

29.10.1986г. БПК "Красный Крым" — электрик матрос Чегун получил приказ на ремонт электрического пускателя. Перед работой был проинструктирован командиром отделения ст.2ст. Лучинниковым (по теме безопасности) и конкретно — о снятии питания. Однако питание не снял, плакаты не вывесил, при выеме проводов отверткой замкнул — ожог рук.

04.08.87 г. Яхт-клуб КЧФ — при использовании неисправной электродрели погиб матрос Татаринов.

06.10.1987г. На "ГКС-17" погиб от электрического тока курсант (был разобран пусковой реостат, снят кожух, оголены части).

09.10.87г. На крейсере "Александр Невский" при пуске дизеля на катере от кислородного баллона — взрыв — погиб 1 человек.

Любители истории флота!

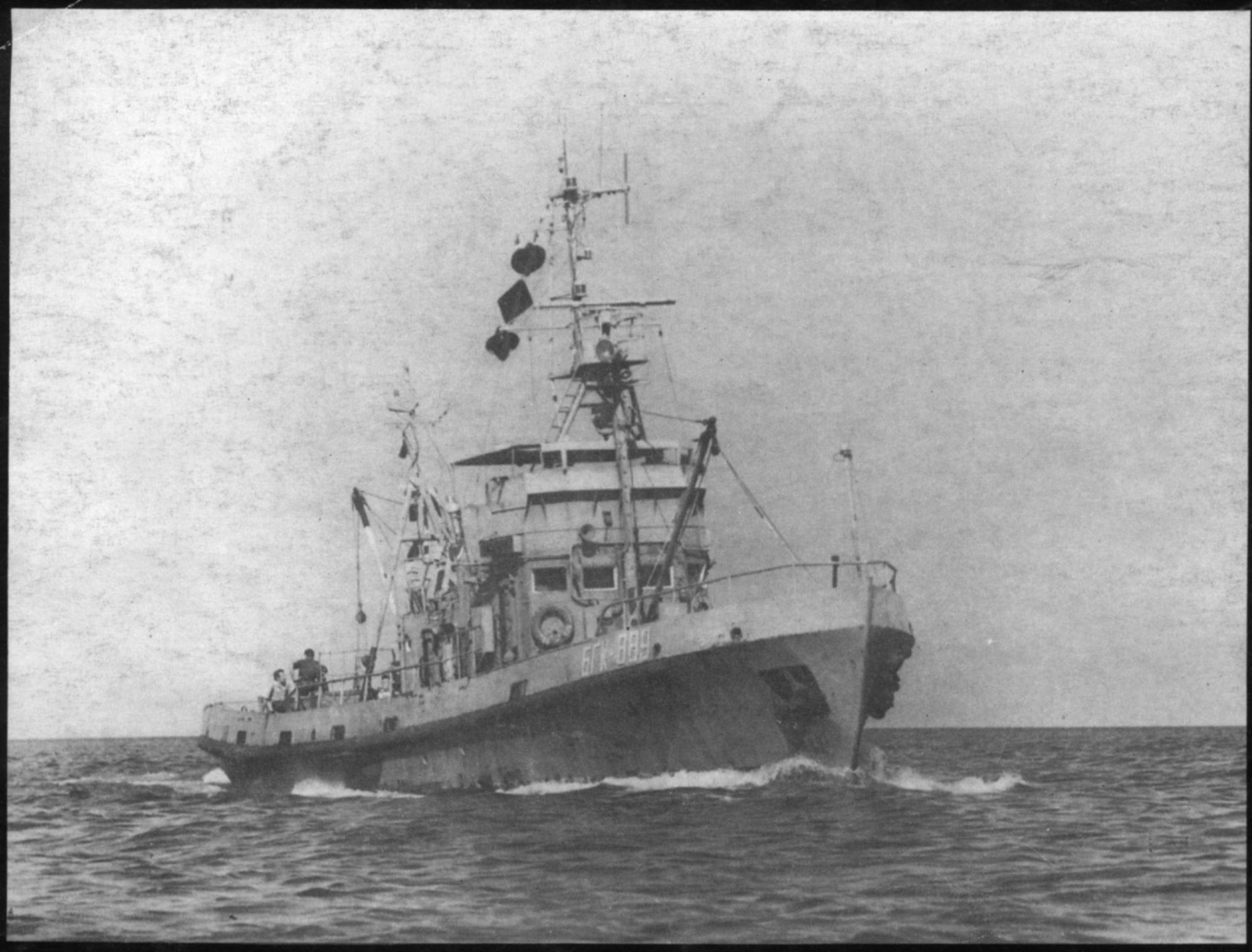
По вопросам приобретения тематической литературы обращайтесь по адресу: 129282, Москва, И-282,А/Я 107, Боровику Игорю Архиповичу.

По вопросам приобретения тематической литературы на Украине обращаться по адресу: 310096, г. Харьков, ул. Героев Сталинграда № 183-107, Голобкову Виктору Юрьевичу

Издание зарегистрировано
Северо-Западным Управлением комитета
Российской Федерации по печати.

Свидетельство № П 1414 от 31.03.1995

Отпечатано с готовых диапозитивов в тип. ООО «ГАЛЕЯ-ПРИНТ»
Санкт-Петербург, ул. Сизова 30/4. Зак.тип. № 8. Тираж 1000 экз.


БТ-889

РБ-244