

**Транспортное рефрижераторное судно «Айс Бриз» (в переводе с английского «Ледяной ветер») село на мель у берегов острова Шумшу**

В ночь с 7-го на 8-е декабря этого года судно «Айс Бриз» (порт приписки – Петропавловск-Камчатский, капитан судна – Владимир Злобин, судовладелец – ООО «Рефкамфлот», учредитель – Евгений Ефименко) ураганным ветром выбросило на мель во Втором Курильском проливе в точке с координатами 50°36'29" северной широты, 156° 14

24  
”

восточной долготы. На борту судна находились 20 человек экипажа, 12 из которых были эвакуированы в Северо-Курильск (остров Парамушир), 8 человек доставлены в Петропавловск-Камчатский, никто из команды не пострадал.

Газета попыталась восстановить события драматической ночи с 7-го на 8-е декабря по словам очевидцев. В это время на рейде Северо-Курильска штормовали больше десятка судов, среди них находилось транспортное рефрижераторное судно «Айс Бриз». Оно шло без груза в Петропавловск-Камчатский, когда его во Втором Курильском проливе настиг циклон, который по своей силе скорее напоминал тайфун. Западный ветер достигал в порывах до 57 метров в секунду (около 200 километров в час). Из-за снежных зарядов видимость была нулевая. Капитан, стоя на одном якорю, пытался вырваться против ветра, чтобы уйти подальше от берега, но не успел. Судно при полной воде (было время прилива) развернуло бортом к берегу и выбросило на камни острова Шумшу. В районе котельного отделения образовалась пробоина.

Теперь самая главная задача у судовладельца компании – откачать более 100 тонн мазута и 40 тонн дизельного топлива, для чего 12 декабря с.г. был заключен договор с компанией ООО «Экология», зарегистрированной в краевой столице (учредитель – Виталий Дрозд).

Как рассказал капитан Петропавловского порта Анатолий Иванов (*цитирую*): «Сейчас ситуация на судне не аварийная». По меньшей мере странно выглядит это заявление, если учитывать, что на борту «Айс Бриз» никого не осталось, чтобы докладывать обстановку, насколько она «не аварийная», и потом, посадка судна на мель не может быть не аварийной сама по себе. Пока по докладам судов, находящихся в том районе, разлива топлива на морской акватории не наблюдается. Как долго будет продолжаться «не аварийная» стоянка судна, не известно. Откачать топливо из танков сидящего на мели транспортного рефрижератора водоизмещением примерно 3,5 тысячи тонн и длиной 114 метров при ширине 14 метров в штормовую погоду – задача не из легких. В любой момент ветер может усилиться, подойти новый циклон, и тогда все усилия спасателей будут сведены на нет. После откачки топлива с «Айс Бриз» водолазы попытаются обследовать его подводную часть. Затем будет принято решение о снятии рефрижератора с мели. Для водолазов и буксировщиков нужна относительно хорошая погода в районе проведения спасательной операции. Помимо постоянно меняющихся сильных ветров положение усугубляют приливно-отливные течения. К тому же после очередного шторма в днище судна могут появиться новые пробоины, и ситуация из трудной легко превратится в критическую.

В феврале 1992 года прошлого века в устье реки Озерная (Камчатский край, Усть-Большерецкий район) на мель выбросило БМРТ «Калитва». Спасатели попытались стащить судно с мели, но у них ничего не получилось. В 1995 году было принято решение «Калитву» взорвать по частям, а куски металла вытащить на берег. В течение всего 1996 года большой морозильный траулер методично рвали на части с помощью противотанковых мин образца 1943 года, которых на Камчатке скопилось великое множество.

В декабре 2001 года на Халактырском пляже выскочило на мель краболовное судно СРТМК «Кибартай». Его также не удалось стащить обратно в море, и целых три года жители Петропавловска-Камчатского ходили к месту аварии как на экскурсию. Иностранцы, когда видели на песке почти новый корпус судна, начинали бурно выражать свои эмоции, они никак не могли взять в толк, как такое большое судно смогло так далеко пробиться на сушу. Команду «Кибартая» даже не пришлось спасать, они просто выкинули с борта штормтрапы и благополучно спустились по ним на землю. Через несколько лет «Кибартай» порезали на металлолом.

В сентябре 1996 года в районе мыса Безымянный, недалеко от входа в горло Авачинской губы, штормом выбросило на берег грузоотвозную шхуну водоизмещением около 250 тонн. Во время шторма шхуна пыталась зацепиться якорем за дно и вырваться против ветра, который в порывах достигал 35 метров в секунду. Усилия команды оказались тщетными, судно село на скалы у подножия мыса Безымянный, получив при этом

небольшие пробоины. Спасти шхуну не удалось. Слава богу, что удалось обойтись без жертв, и всю команду (8 человек) благополучно доставили вертолетом в Петропавловск-Камчатский. Впоследствии судно разбило штормами, и от него не осталось и следа.

Из вышеприведенных примеров следует, что вернуть судну вторую морскую жизнь, когда оно уже прочно прописалось на берегу, – задача очень трудная, а в условиях камчатской зимней погоды – почти невыполнимая. Поэтому, скорее всего, «Айс Бриз» останется очередным памятником сокрушительной силе морской стихии.

Почти убежден, что в действиях капитана транспортного рефрижератора найдут какие-нибудь ошибки, приведшие к аварии. Насколько выводы технической комиссии, проводящей расследование, будут близки к истине, судить не берусь, знаю только одно: стихия никогда не прощает даже незначительного пренебрежения. В жестоком обучении она не ставит оценки, и «ученикам» здорово повезет, если в конце преподаваемого урока они останутся в живых.

***Вячеслав СКАЛАЦКИИ***