

10 лет со дня крупнейшей катастрофы в Азово-Черноморском бассейне

Десять лет назад в Керченском проливе произошла катастрофа, повлекшая за собой человеческие жертвы. Ночью 10-11 ноября 2017 года с Балканского региона на акваторию Чёрного моря вышел южный циклон и со скоростью 70 км/ч устремился в сторону Крыма. Практически над всей акваторией моря, кроме его южной части, резко усилился ветер южной четверти. Сила ветра к утру 11 ноября достигала: в Керчи – 27-32 м/с, в Анапе -25-30 м/с, в Геленджике – 30-35 м/с.

Утром 11 ноября на акватории пролива и на якорных стоянках в Азовском и Чёрном морях находилось 167 судов. В результате действия штормового ветра и сильного волнения моря (6-7 баллов, высота волны 5-6 метров) в Керченском проливе начали тонуть суда, ожидавшие на якорных стоянках в южной части пролива выгрузку на судна-накопители.

В 4ч.45 мин. разломился на две части танкер «Волгонефть-139», в море вылилось около 2000 тонн мазута. Носовая часть танкера после дрейфа на якорях затонула, а кормовая – села на мель. Экипаж в полном составе (13 человек) в полном составе был снят с кормовой части буксиром «Иван Красносельский».

В 10ч.26мин. на глубине 11 метров затонул сухогрузный теплоход «Вольногорск» груженный серой. На судне находилось 8 членов экипажа, которые на спасательном плоту были выброшены на берег и спасены российскими пограничниками.

В 11ч.53мин. на глубине 8,5 метров затонул сухогрузный теплоход «Нахичевань» груженный серой. В связи с неполадками брашпиля судно не смогло сняться с якоря и перейти в убежище. Для большей уверенности стоянки на правом якоре моряки отдали левый якорь, а также запустили главный двигатель, подрабатывая им на передний ход.

Около 11ч.30мин. капитан объявил общесудовую тревогу, нос суда ушёл под воду, вода стала заливать 1-й трюм. Весь экипаж собрался на шлюпочной палубе. Волной смыло часть гидрокостюмов. На всех членах экипажа, кроме капитана, были спасательные жилеты. Документы и ценные вещи поместили на спасательный плот, который смыло водой, высота волны достигала 5-6 метров. За борт был сброшен второй спасательный плот (на 20 человек), однако крепление плота порвалось и плот унесло от судна. Судно продолжало тонуть поскольку трюмы наполнялись водой, которая поступала через борт судна.

Люди находились на шлюпочной палубе, затем их смыло волной. Капитан держался за лебедку, но его также смыло за борт. Находясь в воде, моряки видели капитана, который что-то кричал, но оказать ему помощь физически не могли. Через 30-40 минут повара и двух матросов спас морской буксир «Нептуния». Жизни восьми моряков были взяты морем.

В 17ч.00мин. на глубине 10 метров затонул сухогрузный теплоход «Ковель» груженный серой, предположительно получивший пробоину в средней части корпуса после столкновения с затонувшим «Вольногорском». Экипаж судна в полном составе (11 человек) был спасён буксиром «Меркурий».

Кроме того, в этот же день получил повреждения корпуса (трещины) танкер «Волгонефть-123», была выброшена на мель нефтеналивная баржа «Дика» (2 члена экипажа были спасены, а баржа снята с мели), был выброшен на мель и притоплен плавкран «Севастополец» (экипаж не пострадал).

Эту катастрофу переживала вся страна. Много говорилось о плачевном состоянии отечественного флота. На самых разных уровнях поднимался вопрос: как могло произойти такое и кто виноват в случившемся? Бурно обсуждались прямые и косвенные причины гибели людей и судов. Владельцы затонувших судов утверждали, что причиной катастрофы стало несвоевременное оповещение судов береговыми службами о надвигающемся шторме, что в свою очередь опровергали береговые службы. Одно только было ясно бесспорно – погибших людей уже не вернуть. И сегодня, спустя 10 лет, хочется верить, что каждый работник водного транспорта сделал для себя правильные выводы из этой трагедии, которые позволят избежать в дальнейшем чего-либо подобного.