

Промысловая деятельность сахалинского судна «Капитан Болсуновский», не успев толком начаться, завершилась в Беринговом море 26 мая после столкновения с огромной льдиной. Морозильный траулер в акватории Чукотского автономного округа, в 60 милях от мыса Наварин, ушел под воду, получив пробоину, столкнувшись с мини-айсбергом, который распорол ему борт от второго до третьего отсека.

Отколовшуюся льдину вынесло течением в открытое море и при столкновении с «Капитаном Болсуновским» она пробила его корпус. Вода хлынула в трюм. На борту находились 91 член экипажа. В течение 45 минут судну удавалось держаться на поверхности. За это время рыбаки погрузились с траулера на спасательные плоты и затем были спасены командой находившегося неподалеку судна «Дерсу Узала», принадлежащего той же компании – ЗАО «Сахалин лизинг флот» (порт приписки Холмск). Эвакуированных моряков планируют доставить 1 – 2 июня в сахалинский порт Корсаков.

Сегодня сотрудники Дальневосточного следственного управления на транспорте СК РФ начали выяснять все обстоятельства крушения траулера «Капитан Болсуновский». Дальневосточная транспортная прокуратура, в свою очередь, даст оценку соблюдению судовладельцем «Сахалин лизинг флот» и капитаном судна требований

законодательства о безопасности мореплавания, законности выхода судна в море, а также проверит, есть ли угроза экологической безопасности морской акватории.

Владелец судна – компания «Сахалин лизинг флот» не знает, по какой причине экипаж судна не заметил айсберга, но уверен, что спасти судно было невозможно. «...«Капитан Болсуновский» затонул из-за большой пробоины в районе трюма N 2. Экипаж сделал в той ситуации все, что мог», – заявил СМИ генеральный директор рыболовецкой компании Адриан Герман.

По словам представителей камчатского морского спасательно-координационного подцентра, в тот день была абсолютно не штормовая погода, прекрасная видимость и ветер силой 10 – 12 м/с. Кроме того, известно, что в конце весны от берегов полуострова отрывается ледовый припай (ледяной покров, простирающийся на расстояние от нескольких метров до десятков километров от берега в море), крупные льдины встречаются в открытом море – с одной из них и столкнулся траулер «Капитан Болсуновский».

Почему БАТМ не заметил льдину? Куда смотрела вахта на ходовом мостике? Почему льдину не разглядели на индикаторе радиолокационной станции?

Дело в том, что в апреле-мае прибрежные камчатские воды заполняются глыбами пакового льда. Иногда ледяные куски достигают огромных размеров. Эти мини-айсберги лишь на одну сотую часть от своего объема торчат из воды. Поэтому их невозможно обнаружить локацией, а наблюдатели не считают маленькие ледяные горки за опасность ввиду кажущейся малости.

В конце апреля 1987 года первый камчатский ракетный крейсер «Севастополь» столкнулся с подобной льдиной. Через небольшую пробоину в носу внутри корпуса хлынула вода. Тогда старший на борту командир бригады капитан 1 ранга Никонов посчитал пробоину несущественной, и корабль продолжил выполнение учебных задач. Но после того как «Севастополь» второй раз налетел на едва торчащую из воды «ледышку», пробоина увеличилась. Корабль получил заметный дифферент на нос. Во второй и третий отсеки стала поступать вода. Даже комбригу стало понятно что ситуация выходит из-под контроля. Попадись тогда на пути крейсера льдина побольше,

и таранный удар случись не в лоб, а по касательной, лежать бы крейсеру на дне в двадцати милях на северо-запад от мыса Маячного.

Пожалуй, среди главных ошибок капитана

БАТМа можно назвать установленную им скорость в 12 узлов (около 21 км/час). При сложной ледовой обстановке, рекомендуемая скорость не должна превышать 4-5 узлов (около 7,5-9 км/час).

Стихия не прощает пренебрежения . Она наказывает не двойками в дневник, а смертью.