

Поиски четверых членов экипажа грузового плашкоута «Парамушир», который перевернулся в субботу 17 октября по пути из Северо-Курильска в Петропавловск-Камчатский в шести километрах от острова Шумшу, продолжались накануне только с воздуха. К месту крушения в акваторию Охотского моря вылетал вертолет авиакомпании «Витязь-Аэро» со спасателями и оперативной группой, однако ни выживших, ни погибших обнаружить не удалось. Суда и корабли, участвовавшие в спасательной операции на море, не смогли продолжить обследование района из-за сильного волнения.

Самоходный плашкоут с грузом техники, контейнера и металлолома, опрокинувшийся в Первом Курильском проливе, обнаружил экипаж теплохода «Алдан», который передал координаты кораб-

лекрушения камчатским спасателям. Команда «Парамушира» не успела подать сигнал бедствия: настолько внезапно и молниеносно все произошло. Сейчас опрокинувшееся судно остается на плаву. Как рассказал журналист-там руководитель морского спасательно-координационного подцентра Росморречфлота Артур Рец, «его относит в море в неизвестном направлении». Вообще-то, направление известно. Опрокинувшийся плашкоут медленно перемещается в сторону открытого Охотского моря. Это – на запад.

Глубина в месте крушения достигает 40 метров. На плашкоуте, по словам господина Реца, «нет никаких приборов, позволяющих отслеживать его дрейф». К сведению руководителя спасательно-морского подцентра, на судах, бороздящих просторы мирового океана, в принципе нет таких приборов. Их еще не придумали. Дрейф – величина, вычисляемая либо штурманом, либо капитаном.

Но даже если бы такой прибор стоял на борту «Парамушира», то в перевернутом состоянии по нему нельзя было бы ничего определить. Да и некому.

В ходе поисков уже обследовано свыше 300 квадратных километров акватории у берегов Камчатки, но четверо моряков, включая капитана из Владивостока Вячеслава Кузнецова, по-прежнему числятся пропавшими без вести. Буквально чудом удалось спастись старшему механику плашкоута 39-летнему Андрею Гаврину, жителю Петропавловска-Камчатского.

На момент сдачи этого номера газеты в печать Андрей Гаврин находился в нейрохирургическом отделении Камчатской краевой больницы имени Лукашевского. Его жизни уже ничто не угрожает, и в ближайшее время медики намерены перевести Андрея в терапевтическое отделение, но пока там нет свободных коек. В результате катастрофы моряк получил сотрясение мозга, сильные ушибы ног и обморозился, проведя на спасательном плоту по пояс в воде около четырех часов.

Корреспонденты «Вестей» встретились с Андреем Гавриным в клинике. Он рассказал, что в момент крушения в проливе высота волн достигала двух метров. По словам стармеха, судно перевозило гусеничный экскаватор, буровую установку на базе автомобиля ЗИЛ-131, контейнер, содержимое которого ему неизвестно, а также металлолом. Общая масса груза составляла 117 тонн. Весь груз находился на палубе, примерную схему его размещения, которую мы публикуем, нарисовал сам моряк.

«Опрокидывание произошло очень быстро, не больше чем за минуту, – говорит Андрей Гаврин. – Металлолом стал смещаться, последовал удар, затем еще один и плашкоут перевернулся. С первым ударом лег на борт, со вторым – вверх дном. Все так внезапно случилось, что даже машина еще какое-то время работала уже после крушения».

Сам Гаврин находился внутри ходовой рубки у самого выхода на палубу. Некоторые наши коллеги поспешили сообщить, что старший механик, якобы, вышел на палубу покурить. Пристрастие к табаку, дескать, его и спасло. Но это не так. Андрей Гаврин вообще не курит. Он уверен, что спасся по счастливой для него случайности.

«Я был внутри около двери на палубу, – с трудом вспоминает стармех. – Успел открыть дверь и выскочил. Дальше не помню даже то, в какой момент я травмы получил. Волей случая оказался в этот момент у этой двери. Пошел бы, например, в машину на пять минут раньше, и все». В момент катастрофы двое из четверых членов экипажа находились в каюте и почти не имели шансов успеть выскочить наружу. Двое других находились в ходовой рубке, но замешкались, надевая спасательные жилеты.

Очутившись в воде, Андрей Гаврин увидел рядом с собой оказавшийся за бортом «Парамушира» спасательный плот ПСН. Спасательное средство раскрылось и наполнилось воздухом, как и полагается при попадании в воду, но плавало вверх дном. Перевернуть плот в нормальное положение спасшемуся моряку не удалось, хотя, по его словам, он и тренировался раньше делать это в бассейне. Впрочем, море с двухметровой волной и водная гладь бассейна совсем не одно и то же. Тем не менее, Гаврину удалось забраться на плот. Через некоторое время рядом с ним всплыл аварийный буй, по сигналам с которого замерзшего моряка, как он предполагает, и нашли.

Правительство Камчатского края уже заявило о том, что окажет материальную помощь семьям членов экипажа перевернувшегося грузового судна. Об этом распорядился губернатор региона Владимир Илюхин. Материальная помощь будет оказана родственникам четырех моряков, которые являются жителями Петропавловска-Камчатского. Суммы выплат пока не названы, но известно, что они будут отличаться. Семьи тех, кто пропал без вести, получают вдвое больше, чем семья моряка, который выжил.

Самоходный плашкоут «Парамушир» с дизельной силовой установкой имел весьма почтенный возраст. Он был построен в 1978 году. Судно принадлежит компании «Сахалинский морской флот» и приписано к порту Корсаков. Габаритная длина плашкоута 35,75 метра, габаритная ширина 7,5 метра. Водоизмещение «Парамушира» составляло 369 тонн, то есть судно было загружено далеко не «под завязку». Поэтому версия о том, что причиной крушения стал перегруз, выглядит сегодня несостоятельной. По факту инцидента сахалинским следственным отделом на транспорте Дальневосточного следственного управления на транспорте СК РФ возбуждено уголовное дело по статье 263 Уголовного кодекса РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц». Виновным по ней грозит до семи лет лишения свободы.

В офисе компании-судовладельца уже проведен обыск. Руководителей и должностных лиц фирмы продолжают допрашивать. По информации «Вестей», основная версия следствия на сегодняшний день заключается в том, что судно перевернулось из-за плохо закрепленного груза. Мы придерживаемся такой же точки зрения. Не закрепленный груз придал плашкоуту дополнительный опрокидывающий момент, в результате чего катастрофа стала неминуемой.

Впрочем, небрежное крепление металлического вторсырья на палубе, очевидно, стало не единственной, а лишь последней из целой цепочки причин случившегося. А главный вопрос заключается в том, как вообще эта рейдовая плоскодонная баржа,

предназначенная для перевозок в закрытой от волнения акватории, вышла в море и направилась через пролив, известный своими штормами. Андрей Гаврин в разговоре с корреспондентом «Вестей» признал, что двухметровые волны в день трагедии не являются в этом районе чем-то из ряда вон выходящим. «В проливе всегда так», – сказал выживший старший механик.

Почему капитан корсаковского порта, к которому приписан «Парамушир», разрешил эксплуатацию плашкоута в подобных условиях и выпустил рейдовую баржу в морской переход? Как, в конце концов, капитан Вячеслав Кузнецов решил выйти в море вопреки всем требованиям безопасности и здравому смыслу? На эти вопросы следствию еще предстоит ответить.

Мы далеки от того, чтобы списывать все на капитана «Парамушира» Вячеслава Кузнецова, который сейчас официально считается пропавшим без вести, а надежда на его спасение тает. Но, в конечном счете, именно он нес всю ответственность за решение о выходе в море, безопасность плавания, размещение и крепление груза. Он работал в «Сахморфлоте» около года и, очевидно, не раз совершал такие рискованные рейсы. Но в этот раз, судя по всему, положившись на авось, подписал приговор себе и экипажу. Совсем недавно мы рассказывали о камчатских летчиках, которые по своей глупости и беспечности едва не допустили авиакатастрофу в елизовском аэропорту. По счастью, трагедии не случилось и все остались в живых. Но если бы, не дай бог, в результате столкновения самолетов на взлетно-посадочной полосе погибли бы люди, то виновных, как ни крути, пришлось бы искать среди погибших.

И последний вопрос, который возник у нас после трагедии «Парамушира»: что делала в Северо-Курильске буровая установка, которую возвращали оттуда на плашкоуте в Петропавловск? Скорее всего, газовики с полуострова осуществляли на Курилах бурение в поисках горячей термальной воды. Не исключено, что именно необходимость срочно перевезти установку на Камчатку стала причиной выхода плашкоута в его последнее плавание.

Наша газета постарается выяснить, что именно бурили камчатцы на территории соседней Сахалинской области, и кому принадлежала утонувшая в Первом Курильском проливе установка.

Дмитрий ЧЕРНОВ,
Вячеслав СКАЛАЦКИЙ.