

ПОЖАР В ОКЕАНЕ

Анатолий Акулов ХМУ РП (СМС-1962)

По прошествии времени мне стало понятно, что события, произошедшие в далёкие и не очень далёкие времена нужно освещать вовремя, т.е., чтобы они были актуальными, но как случилось, так случилось, писать я стал очень поздно, на склоне лет и события, о которых мне хотелось рассказать, произошли в далёком декабре 1983 года. Я написал это предисловие потому, что не всем будут интересны события давно прошедших дней, а тем более специфических, т.е., связанных с морем, с профессией рыбаков, с трудом в далёком океане, вдали от семей, родных и близких людей! Если рассказать обо всём, происходившем тогда в Эстонском рыбопромысловом объединении под названием Эстрыбпром, то понадобится не одна-две страницы убористого текста, а большой рассказ, а может быть и целая повесть. То, что произошло в Эстонии, было совершенно типично для любой рыбной организации, независимо от места, где она находилась, это была СИСТЕМА! В этом рассказе не буду вскрывать язвы и гнойники системы, для этого нужно выбрать другое название темы, но для некоторого понимания случившегося, всё же попытаюсь небольшими штрихами осветить некоторые обстоятельства, приведшие к случившемуся пожару на ПБ Станислав Монюшко. Родина требовала много рыбы, консервов, рыбной муки и рыбьего жира, но вот вкладываться в оборудование новой рыбообработочной техники с заменой линий в цехах и заменой старой техники на новую никто не хотел, а может быть и не мог. Но то, что вся эта техника была постоянно в ремонте, обслуживалась большим штатом ремонтников, отсутствием запасных частей - было нормальным явлением, к этому привыкли и света в тоннеле никто не видел, да и не ждал. Моторесурс вспомогательных двигателей (немецкого производства) был давно выработан, двигатели отработали 3 моторесурса. Запасные части для вспомогательных двигателей заказывали за два года до их поставки. Заказ с судна шёл в контору объединения, затем в ГЛАВК в Риге, оттуда в ГЛАВК в Москву, а из Москвы заказ поступал на завод-изготовитель двигателей в Германии. Через 3 года снабженцы Эстрыброма получают запчасти, которые были не нужны или были не востребованы, вдобавок были перепутаны адреса городов поставщиков. Соответственно, они перешли в категорию неликвидов. Двигатели разбирали и собирали в местном заводике объединения, без замены деталей, которых не было, просто керосиновый ремонт, с частичной заменой поршневых колец и других деталей, реставрированных на заводе. За годы керосиновых ремонтов шумопоглощающая изоляция переборок в помещении дизельгенераторов настолько пропиталась испарениями дизтоплива, что во время местных сварочных работ по ремонту - происходили возгорания на переборках в разных местах, или такие задымления, что проходящие суда, наблюдая облако дыма над судном, предлагали свою помощь в тушении пожара. Во время ремонта в Клайпеде, вынуждены были шумопоглощающую изоляцию в помещении генераторов демонтировать. Обкатку двигателей произвели только тогда, когда плавбаза была уже на рейде и готова к выходу в рейс. Максимальных нагрузок двигателям не давали - это было и невозможно, так как рефрижераторная установка не работала на полную мощность. Неизбежно возникает попутный вопрос: А почему Вы, товарищ Главный механик, не потребовали качественного ремонта двигателей, с полноценной заменой изношенных деталей двигателей, а потом полноценной обкатки их со стопроцентной нагрузкой? Где же Ваша позиция грамотного специалиста, бескомпромиссного борца за неукоснительное соблюдение правил технической эксплуатации двигателей, согласно инструкций завода-изготовителя? и т.д. и т.п. Ответ мог быть один - Если ты начнёшь всё это требовать, то тебя заменят моментально, на человека, более понимающего политику объединения, т.е., трудности с деньгами, возможностями обеспечения запчастями и вообще, не возникающей и не выпендривайся, иди с тем, что есть, в море разберёшься!. Я сознательно не называю других представителей этой Системы: Механико-Судовую Службу, другие технические, ремонтные, плановые, отделы снабжения - все приняли правила игры и играли по этим правилам. Тогда и в мыслях не могло возникнуть идеи всё это изменить, настолько прочно Система вошла в нашу жизнь. Тогда мы не могли идти работать под другие флаги, на иностранные суда, хотя при погрузке рыбопродукции на иностранные корабли нам предлагали идти к ним работать. Это было несбыточной мечтой, тем более сравнив наши зарплаты, которые в 12-15 раз были ниже, чем у иностранных специалистов, мы только горько улыбались, что нас так недооценивают на Родине, платят нищенскую, по морским меркам, зарплату. Это была СИСТЕМА! От истоков рыбопромыслового флота и до его распада так и не было создано ни одной приличной рыбообработывающей машины. Пример: филейную машину Баадер ФРГ слизали и изготовили на каком-то нашем заводе, но так и не смогли её отладить, не говоря об отечественных машинах. Так и оставался в рыбном цеху Главным механизмом - шкерочный нож и самопальная (контрафактная) циркулярка. Всё технологическое оборудование, установленное в рыбном цехе, нужно было бы также обновлять новой современной техникой, но обо всём этом тогда можно было только мечтать, что когда-нибудь, эта сказка станет былью.... Я не был героем, я был исполнителем, тем более шёл в рейс Главным механиком во второй раз и (если честно) не имел никакого желания противостоять Системе, понимая, что воевать с ней невозможно, а она тебя сломает и выбросит! Проводы, суэта, приёмки снабжения, горюче-смазочных материалов, последние проверки и инспекции береговых служб, пограничники, таможенники с портовыми властями, лоцман и сдача лоцмана - всё! Дальше продолжаем путь в автономном режиме в Юго-Западную Африку! Плавбаза Станислав Монюшко, построена в Польше, на Гданьской судовой верфи, была принята 27 декабря 1965 года и 1 января 1966 года прибыла на рейд порта Таллинн. Это был шедевр рыболовного и обрабатывающего флота - рыбу морозили, делали консервы и пресервы, варили рыбную муку и давили рыбий жир! Длина судна 165,5 метров, ширина 21,3 метра, дедвейт 9800 тонн, водоизмещение в полном грузу 19340 тонн, порожнём 9540 тонн, осадка 8,1 метра, дизельного топлива 2540 тонн, мазута 980т, пресной воды 1913 тонн, скорость 15 узлов. Главный двигатель - Бурмейстер и Вайн 6550 э.л.с., 6 вспомогательных двигателей, энергоёмкость 9830 э.л.с., три паровых котла - производительность 4500 кг пара/час. Своеобразная конструкция с носовой и кормовой надстройками. Безотходное производство, экипаж 255 человек, автономное плавание в течение 180 суток, свой медицинский госпиталь с врачами и медсёстрами. Имеется спортивный зал, баня с бассейном, вертолётная площадка, переоборудованная под волейбольную, свой кинозал с аппаратурой и киномехаником, столовые для рядового состава, среднего комсостава, столовые механиков и штурманов. На корме оборудовали открытый бассейн с морской водой, на шлюпочных палубах установлены столы для разных игр. Почти все помещения комсостава и все столовые оборудованы автономными кондиционерами. Вся машинная команда с офицерами живёт в кормовой надстройке, здесь же живёт и обслуживающий персонал, и часть среднего комсостава. В носовой надстройке живут капитан, штурмана, радисты, медперсонал и часть рядового палубного состава. Это краткая характеристика корабля с его основными помещениями, и родом основной деятельности плавучей рыбообработывающей базы. Назначение плавучей рыбообработывающей базы очень разностороннее: приёмка и обработка рыбы, раздача снабжения, воды и горюче-смазочных материалов, помощь малым судам и другим добывающим рыбу траулерам в ремонтных работах, медицинская помощь. На борту находятся представители различных организаций - пожарники, механики и капитаны-наставники (что и кого они наставляли, мне до сих пор непонятно?!). Начальники экспедиций проводят ежедневные селекторные совещания, главные технологи наставляют других технологов и т.д. и т.д. Это

сколько же паразитирующих на рыбаках было различных начальников, они ведь и зарплату получали немалую и валюту, но не уставали от непосильного труда, а замечательно себя чувствовали – сытыми, довольными, загоревшими и не испытывали никаких угрызений совести. Это тоже была СИСТЕМА! Продукты, в основном, скоропортящиеся (яблоки, апельсины и прочие фрукты) и овощи, нам заказывали на Канарских островах, через СОВИСПАН, была такая буферная компания. Всё это закупалось Совиспаном по высоким ценам, несравнимым с ценами на рынках, которые мы ведь тоже видели и могли сравнить. Качество скоропорта, который нам привозили на судно и качество этих же продуктов на рынке - разница была очень большая, и не в пользу привозимой! Часто в иностранный порт зайти было невозможно и вот эти недоеденные деньги просто списывались с баланса судна. На каком основании? Потому что мы работали в СИСТЕМЕ! Самое отвратительное, что меня всегда возмущало и вызывало острое неприятие - это подвахты в рыбцеху, которые составлялись из членов экипажа других специальностей. Капитану спускали план на рейс для выполнения определённого количества замороженной рыбы, изготовления пресервов, рыбной муки и рыбьего жира. Всё это распределялось на определённое количество матросов-рыбообработчиков, которые и должны были выдавать каждый день планированное количество обработанной продукции, а они не выдавали, и что дальше? А дальше создавались подвахтенные бригады из мотористов, электриков, уборщиц, официанток, механиков, штурманов и прочих судовых специалистов, которые возглавлял, и руководил, и проверял по спискам самый занятый и самый ответственный человек на корабле - политработник, в народе называемый комиссаром. И вот люди, отработавшие свои положенные 8 часов, должны были ещё 4 часа пахать в рыбцеху, зарабатывая деньги для матросов и выполняя план, который они были не в состоянии выполнить.

В машинном отделении были ремонтные работы, которые мы должны были также выполнять, согласно графиков осмотров и ремонтов, но для выполнения этих работ мы никогда не привлекали специалистов других служб, и это было правильно, так как каждый должен был зарабатывать свой хлеб своим трудом... Специально недобирали рыбообработчиков. За недостающего рыбака полагалось 110% заработка, но не более 55% на одного человека. Работу выполняла подвахта, а деньги за недостающих рыбаков распределял технолог. Технолога подбирал капитан, чтобы с ним не возникло проблем. Технологу же и распределял деньги среди своих холуёв и не своих холуев. Часть этих денег шла наверх и на подарки в объединение - в производственный отдел и отдел зарплат! Когда происходила перегрузка мороженой рыбопродукции на иностранные суда - оплата команде производилась в иностранной валюте. Оплата в валюте перечислялась объединению в размере 99,8%, затем 0,2% перечисляли Соврыбфлоту (за обеспечение перегрузки), а судну объединение Эстрыбпром выплачивало всего 50%!

Полный грабёж! Узаконенный грабёж! Это тоже была СИСТЕМА! Так вот, вопрос по выполнению рейсовых заданий мог быть решён ещё в порту - такой план не надо брать! Да только какой-же капитан это сделает? Это была СИСТЕМА! Я всё ближе подхожу к теме выполнения плана любой ценой! Не называю в моём рассказе никаких фамилий, в той или иной мере ответственных за выполнение и этих планов, и всяческих издержек и отступлений, потому что мы все жили теми постулатами, которые сами приняли и сами же их выполняли, практически безропотно, тихо поскулив в узком кругу только очень близких друзей... Защищённость плавсостава была ниже нижнего предела. На тех предприятиях, министерствах, ведомствах, где распорядок рабочего дня регламентируется УСТАВОМ, а это была примерно половина, если не больше, всех работающих в Стране, решать конфликтную ситуацию могли только в порядке подчинённости, т.е. через вышестоящего начальника по вертикали вверх! Это было незыблемое правило СИСТЕМЫ, и добиться правды было невозможно! Для того, чтобы заморозить 35-45 тонн рыбы в сутки, нужно очень и очень постараться всем службам: и рыбообработчикам, и рефмеханикам, и цеховым ремонтникам, и механикам с мотористами и электриками, котельными машинистами, а вспомогательным двигателям выдержать нагрузку рефкомпрессоров и создать в морозильных камерах необходимую температуру, чтобы рыба было хорошо заморожена! Стоп, вот здесь и начинаются хождения по мукам, так как вспомогательные двигатели не могли выдерживать ту нагрузку, которую им предлагали. Все мои доводы и объяснения капитану, что мы не можем обеспечивать заморозку рыбы, согласно требованиям плана, не принимались всерьёз: мы должны выполнять план любой ценой. Все мои объяснения, что люди уже устали заниматься реанимированием двигателей (это постоянные разборки турбин, чистки, промывки, регулировки и замены топливной аппаратуры и т.д.) не были услышаны, а капитаном был брошен упрёк: Что это ты людей жалеешь, этот мусор, что ты стал таким мягким, как дерьмо?. Я вспылел, в ответ нагрубил, был страшный скандал, но механикам и двигателям от этого легче не стало.... Не буду вдаваться в технические характеристики и пространно разьяснять проблемы с нагрузками, а назову только основные: изношенность двигателей, турбин, недостаток воздуха (в маленьком помещении установлено 6 дизельгенераторов и все в работе), ограниченные возможности двигателей держать повышенные нагрузки в тропических условиях при недостатке приточного воздуха. Выхлопные коллектора двигателей нагревались докрасна и были зловеще малинового цвета, а в выхлопную трубу летели искры. Я с содроганием вспоминаю те дни, когда я сидел на вертолётной площадке, особенно ночью, и с тупым ужасом наблюдал эту картину, ожидая, что когда-нибудь всё это принесёт нам большие неприятности. На всякий случай, в отсек дизелей был протянут паровой шланг, чтобы гасить небольшие возгорания, если такие случатся...И это случилось! Где-то в районе 12 часов ночи мне звонят в каюту и сообщают, что в машинном отделении в отсеке дизель-генераторов начался пожар! Я вскакиваю с койки, лихорадочно натянув шорты и майку, в шлёпанцах бегу по трапам в машинное отделение. Помещение вспомогательных двигателей отсечено от помещения Главного двигателя специальной водонепроницаемой переборкой, которая может закрываться и открываться гидравлическим приводом. Когда я заглянул через проём в помещение дизелей, там уже полыхал огонь, и войти туда было уже невозможно. Я стал закрывать дверь гидравлическим приводом, и осталась только щель, через которую пролегал паровой шланг, который зацепился где-то там свой концом и вытащить шланг не было никакой возможности, к тому же он был под паром и очень горячий! Бегу за кувалдой, укладываю шланг на комингс и перебиваю его. Проход освобождён, пар свистит из шланга, все в белом тумане, но я успеваю задраить дверь! Бегом пронёсся по машинному отделению, заглянул в котельное отделение - никого, все вахтенные члены машинной команды покинули свои помещения, слава Богу! Наверху закрыли приводными тросиками клапана из дизельных расходных цистерн к двигателям! Двигатели поочерёдно останавливаются, и наступает зловещая тишина, сработал аварийный дизельгенератор. Освещение в машине есть. По связи докладываю на мостик, что помещение отсечено и даю разрешение на пуск в машинное отделение углекислого газа из стационарной углекислотной установки. Хватаю машинный журнал и бегу по трапам наверх, а за мной плывёт облако углекислого газа, пытаюсь меня догнать...Вваливаюсь через дверь в мастерскую, оставив один шлёпанец на трапе, и задраиваем с токарями дверь. Выхожу на Главную палубу - на ней полно народа, все столпились у палубных помещений - аварийного дизельгенератора, помещения углекислотной и бурно обсуждают свершившиеся события. Пожар на корабле - не частое явление, это несчастье, и это все понимают. Проверил наличие экипажа машинной команды, все здесь, никого не забыли и не оставили в машине, куда спустили весь углекислый газ. Через аварийную дверь, надев невозгораемые костюмы и кислородно-изолирующие противогазы, члены аварийной партии спустились в помещение дизелей. Пожар был потушен в течение 20 минут и только кое-где тлели масляные обёртки на запасных деталях, (картина сродни посещению какой-то другой планеты...). Через определённое время, проветрив все помещения в машине, запустили двигатели, основательно

протравили ещё раз помещение дизелей, произвели осмотр и определение причины возгорания. Вокруг плавбазы собрались спасательные буксиры, другие плавсредства, готовые принять участие в тушении пожара и получить за это приличные премиальные. Помощи мы не приняли, так как справились сами, но вот ястребы-пожарники пожаловали на борт всей стаей. Начались осмотры, взятие объяснительных, всевозможных рапортов и выполнения прочих атрибутов советской системы, охраняющей труд рыбака в море. Мне, как Главному механику, пришлось по несколько раз в день водить в машинное отделение всевозможные комиссии и писать кучу разных рапортов (писать было очень больно, так как я обжёг руки паром, когда рубил пожарный шланг в машине). Причина возгорания официально выглядела так: короткое замыкание в системе возбуждения генератора, возникновение искр, которые и привели к возгоранию паров дизельного топлива в плохо вентилируемом и загазованном помещении дизелей. Выгорел только один кабель возбуждения на генераторе, и было задымлено и приобрело чёрный цвет всё помещение дизелей. Других технических повреждений и потерь во время пожара не обнаружено. Всё! Применение углекислотной установки было признано правильным и своевременным - это было заключение комиссии по расследованию пожара на борту плавбазы, подписанное представителями инспекции безопасности мореплавания и пожарной инспекции. Все использованные баллоны были погружены на буксир, отвезены в порт Луанда, где их заполнили углекислым газом и привезли на судно, установили на штатные места и, в присутствии представителя Пожарной инспекции, подсоединили к системе и произвели опломбирование клапанов. В материальном плане мы не понесли никаких убытков (кроме перезарядки углекислотных баллонов), а ведь всё могло закончиться гораздо печальнее, но бог милостив... Помещение дизелей вымыли и покрасили, только знающие люди могли определить, что недавно там был пожар. Нагрузки на двигатели были ограничены представителем инспекции безопасности мореплавания, рейс уже заканчивался и, с определёнными корректировками, план по рейсовому заданию был выполнен. Всему этому периоду сопутствовали выражения явного недовольства со стороны капитана, технолога и прочих мелких капитанских прихлебателей, которые кормились с капитанского стола и им пришлось выкладывать все свои рыбные заначки, чтобы натянуть выполнение плана, а не положить определённые суммы себе в карманы, что уже начало набирать полные обороты на всех плавбазах, транспортах и прочих рыбообрабатывающих единицах флота. Это загнивала СИСТЕМА! Вернулись в Таллинн, прибыли озабоченные представители служб с каменными лицами, умными предложениями и советами. Мне стали предъявлять претензии, что при тушении пожара достаточно было дать газ только в помещение дизелей, а не заполнять им всё машинное отделение, что мои неправильные действия при тушении пожара привели к перерасходу углекислоты и материальным потерям по последующему восстановлению углекислого газа в системе. Мои объяснения, что перегородка дизельного помещения сопряжена с Главным распределительным щитом и могло произойти возгорание щита, если бы газ не дали в помещение всего машинного отделения - не принимались всерьёз и выдвигались всё те же обвинения в неправильных действиях. Мне пришла идея пригласить на борт представителей Таллиннского Регистра и проиграть им ситуацию с пожаром, который произошёл у нас на борту. Пришли 3 или 4 представителя Таллиннского Регистра (точно не помню, сколько их было) - механики, электрики и представители по палубной части. Мы с ними проиграли ситуацию по тушению пожара во всех деталях и с пуском углекислоты в помещение Главной машины. Мнение всех представителей Регистра было единодушным - наши действия были признаны правильными и грамотными, о чём был составлен акт проверки со всеми подписями. Когда меня следующий раз пригласили в службу механиков, то было выражено недовольство моими действиями - Мы бы тоже разобрались, зачем вся эта самодеятельность, которую мы не санкционировали?. Да, я нарушил правила СИСТЕМЫ и тогда произошёл сбой... Комментарии, как говорится, излишни, правда всё же восторжествовала, но мне она стоила больших стрессов и излишней нервозности, которых мне хватало и в течение всего этого полосатого рейса. Кстати, скоро мы получили технический бюллетень Флота Рыбной промышленности, где разбирался случай пожара на ПБ Станислав Монюшко и где действия экипажа, во главе с Главным механиком Акуловым А.Н., были признаны правильными и эффективными, а приказом по объединению Эстрыбпром мне была выделена премия в размере оклада - за грамотные действия во время тушения пожара на Плавбазе Станислав Монюшко. Для меня это был бальзам на душу, но самое интересное было следующее. Во время стоянки в порту ко мне в каюту зашёл мой старший дизельный механик и открыл мне страшную тайну, как он при этом выразился, и что он хочет облегчить свою душу признанием. Оказывается, пожар в помещении вспомогательных двигателей произошёл по его вине. Он, вместе с 3-им дизельным механиком, перед запуском двигателя прокручивали ломом маховик, запустили двигатель, а лом не вставили в штатное место, специально для этого приваренное у маховика. Лом бросили на машинные плиты, и он, под вибрацией, сполз своим концом к вращающемуся маховику и стал этим концом работать на маховик, как на наждаке: сноп искр, помещение загазовано и, естественно, пропитано дизельными парами. Через некоторое время от работы этого наждака и произошло возгорание в помещении! Я подозревал, что причина возгорания не в обгоревшем кабеле генератора, но других причин мы не выявили, и кабель оставался официальной причиной возгорания. У старшего дизельного механика была большая семья, он был склонен к алкоголю, но проявил себя всё же порядочным человеком, к тому же пришёл сам и всё рассказал. Я не стал никому говорить о том, что было истинной причиной пожара, бог с ним, пусть его совесть будет ему судьёй, к тому же он вскоре умер. Вот и вся история пожара в океане. Никому не желаю пройти через всё это, так как я долго потом думал, идти снова в море или нет, но преодолел этот навязчивый страх, потому что если бы не пошёл снова в море, то поставил бы крест на всей моей морской карьере...