

## Мои корабли...

Мое детство прошло в Одессе, на Молдаванке.

Что окружало нас?

Дворы и подворотни, пруды Дюковского, пыльные мостовые Разумовской и Раскидайловской. Голубятни на Ризовской и Южной, грохот 5 и 15 трамваев, разногласия Староконного, уличный футбол, старая 20-я школа. Люди и события местного масштаба...

И, конечно же, море — огромное теплое море, у которого посчастливилось родиться, Аркадия, Ланжерон, Отрада, Люстдорф — все это еще с детства "сидело" внутри, первоначально ассоциируя с волшебным словом "пляж".

А что наши дворы?

У нас в доме жили даже китобои — по тем временам настоящая одесская "белая кость". Кто не помнит "Белую акацию"?! Дети китобоев росли в роскоши. Их мамы одевались пестро и прямо "с самого Парижа", курили болгарские "Трезор" или "Джебл", с окружающими здоровались исключительно в виде одолжения. Когда весной флотилия возвращалась в Одессу, меня брали за компанию ее встречать. На "старый" морвокзал, на Крымскую — к причалам Военного мола. Еще бы! В те дни нам могла перепасть испанская жвачка (!) или другая пестрая заграничная безделушка. А само ощущение причастности к морской экзотике?! Эти дни мы ожидали долгие восемь месяцев. И всю детскую жизнь.

Сейчас, через много лет, когда бываю на "старом" морвокзале уже по роду службы, всегда становится как-то грустно. Перед глазами снова пробегают праздничные картинки — нарядные люди из "раньшего времени", море цветов, транспаранты, "ЗиМы", 407-е "Москвичи" и новенькие тогда 21-е "Волги". Оркестры, смех и слезы... Сопоставить все это с нынешними буднями Военного мола невозможно. Всегда стараюсь побыстрее покинуть этот уголок. По инерции иду в сторону Приморской улицы, откуда когда-то мы свободно проходили на "старый" морвокзал. Увы! На этом месте давным-давно высокий забор, как бы преграждающий дорогу в прошлое.

А в прошлом осталось многое...

В 50-60-е годы главный вход в Высшую мореходку или проще, в "Вышку", был с улицы Перекопской Победы — почти с угла моего дома. Утром, днем, вечером и даже ночью люди в морской форме мелькали перед глазами. 15-й трамвай всегда был переполнен курсантами, снующими

из слободского экипажа в город и обратно. Моряки определяли наше восприятие мира. По обрывкам фраз можно было узнать, что такое ДВС или азимут; кто, где и на каком "корыте" ходил "в каботажке" на плавпрактику или какой попался кретин этот ротный, этот капитан Капелюшный. Здесь я впервые услышал магические слова — Фамагуста, Пирей, Танжер, Бейрут... Эти слова мы знали задолго до школьных уроков географии. Казалось, все хотели в "моря". У кого-то эти мечты сбылись. И даже сегодня, после развала Черноморского пароходства, у нас, наверное, не меньше друзей плавает, чем передвигается по суше.

Что касается меня, то я соглашался идти с мамой на Новый базар при условии — на обратном пути мне будет разрешено остановиться у решетки Водного института. Там, за забором, была вбетонирована шлюпка, на которой тренировались гребцы. Собственно, с этой шлюпки началась и моя морская дорога, сначала — в Водный институт. Не могла не начаться... А кто-то стал маляром, учителем, электриком, инженером, оставаясь в душе моряком из одесского детства. Эти "моряки в седле" до сегодняшнего дня окружают меня.

С "пятой графой" в "Вышку"? Туда не то чтобы не брали — туда даже не подпускали. Но об этом еще только предстояло узнать...

С детства я полюбил корабли (тогда мы все плавающее называли кораблями). Полюбил навсегда. Сначала всю эту "морскую мелочь" — пассажирские однопалубники, эти "трамвайчики" — и "Май", и "Аркадию", и "Жемчужину", и "Старшину Приходченко", а потом и всех "побратимов Одессы"... Мы-то их принимали за настоящие корабли!

Перед глазами пляж в Лузановке, слепящее солнце, низкий берег. Над городом дымка, а эти "малыши", прорезая горизонт, с интервалом каких-нибудь 20-30 минут причаливают к берегу. Громкоговорящая связь, летит "выброска", паренек в тельняшке лихо соскакивает на причал, крепится "конец". Уже сброшены сходни, валит толпа "не с пустыми руками", музыка... Покуривая, команда снисходительно поглядывает со стороны за этим бурлящим потоком... "Вот они, видавшие виды моряки!", — замираю внутри...

Помню, как мы заворуженно смотрели на корабли с Приморского бульвара — на эти огромные тела, ловко маневрирующие у Воронцовского маяка, на входе в ворота порта.

Кораблей много. Но есть корабли, которые врезались в детскую память, как бы прошли с нами параллельным курсом через всю жизнь. От берега детства и дальше, к другим берегам...

О таких кораблях я и хочу рассказать.

Хочу рассказать о том, как они вошли в мою жизнь, сначала поразив детское воображение, и как потом, повзрослев, я переосмыслил и все пережил заново. Как годами — шаг за шагом, факт за фактом — складывал ПРАВДУ о моих кораблях, как доносил ее до новых слушателей. Как боролся, пытаясь в конце концов восстановить человеческую и историческую справедливость.

Кто сказал, что корабли плавают только по воде? Разве это так?!

Они плыли и плывут по нашей жизни. От одного события к другому, от мифов к реальности, от реальности к мифам, от внутренних личных переживаний к всеобщей обеспокоенности. И на пути этом — яркие вспышки в размеренной жизни, взлеты и падения, тревоги и предательства. Когда минуты перечеркивают годы и судьбы.

Не ушли мои корабли из детства куда-то в безвозвратную даль.

Они все еще на горизонте...

### **"Умань": последнее прости...**

Как воины в битве сражались,  
Вы мужества полны,  
С ревущей стихией...  
Но вот океанские волны  
Вас скрыли в пучине...  
И мы никогда не забудем  
Ваш подвиг,  
Родные, советские, смелые люди!

Морякам т/х "Умань",  
трагически погибшим при исполнении служебного долга.  
13.01.1964 г.  
(Надпись на обелиске. Одесса. 2-ое Христианское кладбище)

В ночь с 12 на 13 января 1964 года затонул одесский теплоход "Умань".

Было мне тогда чуть больше четырнадцати лет.

Похороны погибших на "Умани" — одно из самых ярких воспоминаний детства. В нашем дворе жили несколько морских семей. Кроме того, прямо на нашем углу — ул. Перекопской Победы (Градоначальницкая), 18 — находился дом сотрудников Высшей

мореходки. Уличные ребята дружили между собой, поэтому разговоры об "Умани" буквально висели в воздухе. Тогда вся Одесса, кажется, говорила только об этом.

Хоронили с Приморского бульвара, из Дворца моряков. Тот февральский день выдался холодным и сырым. Снега не было. Свинцовое небо... Мы сбежали с уроков. Когда подошли, бульвар уже был забит людьми. А люди все шли и шли. Казалось, поднялась вся Одесса. Слышны заводские гудки, гудки судов в порту и на рейде... Помню, пацаны взбирались на деревья. Таких "желающих" было много. Народ скопился, в основном, на пятачке между "Лондонской" и полукруглым зданием – тогда кассами морского агентства (теперь здесь ресторан "Дежа-вю"). Ко Дворцу моряков не могли подогнать машины, они ехали буквально через людей...

Сплошные слезы, сплошная боль.

Гробов мы не видели. Поняли, что выносят куда-то влево, в сторону здания горсовета. Помню траурные повязки, автобусы, на каждом – фотографии погибших...

Помню наши разговоры на обратном пути домой. Не укладывалось в голове, что советское (!) судно может затонуть. Тем более, что западные (!) немцы, т. е. фашисты, могли спасти наших... Мысленно проигрывались ситуации в бушующем море, спорили о крепости, о температуре заборной воды, о спуске спасательных шлюпок... Потом в школе и на улице мы собирались группками, с видом морских знатоков рассказывали "темным" приятелям, что же там, на той "Умани", произошло.

Может быть, это был первый урок взросления. Когда морская романтика "из кино" отодвинулась на последний план.

Может быть, именно тогда стало ясно, что морская профессия сопряжена с реальным риском для жизни. Море – это не только цветы, это еще и слезы потерь, а моряки – это не только модная дорогая одежда, бесшабашная удаль, "машины-дачи" и прогулки по бульвару или Дерибасовской.

...Много воды утекло с тех пор, хотя мы по-прежнему живем в нашей "новой-старой" морской державе. Теперь я часто задаю себе вопрос: "А была ли вообще "Умань"?"!

Почему я задаю себе этот вопрос?

По роду службы, общаясь со специалистами ведущих морских организаций, – Департаментом морского и речного транспорта, объединением "Укрморпорт", Регистром судоходства, Госфлотинспекцией, все-таки Черноморским пароходством, портами, судоремонтными заводами, различными НИИ, бывшими Водным институтом и Высшей мореходкой, я задавал одни и те же вопросы.

"Откуда вышла "Умань"? – спрашивал я.

"Где она погибла?"...

В лучшем случае, ответы этого "мини-социологического" опроса делились неожиданным образом. Порядка половины опрошенных считали, что "Умань" вышла из... Поти, грузилась марганцевой рудой – об этом писалось даже в серьезных журналах. Где-то про-

центов 20 — что из Мариуполя, 15 — из Керчи, 5 — из Туапсе... Практически все опрашиваемые не сомневались, что "Умань" погибла в Бискайском заливе. Практически все считали, что утонул весь экипаж...

Неужели все забыли?!

Неужели событие это переместилось в разряд повседневных, затертых человеческой памятью?!

А ведь опрашивал я не случайных людей с "трамвайной остановки"...

И только однажды, находясь в кабинете одного "большого" морского начальника, бывшего когда-то капитаном, я услышал обрывок телефонного разговора: "Смотри! А то получится как тогда на "Умани"..."

А что же было тогда на "Умани"?

## 1. Как это было...

Что же из себя представляла "Умань"?

Главное судно этой серии — т/х "Углеуральск". В целом-то, "Умань" — современное на то время судно. Построено в 1958 г. в Варнемюнде (ГДР). Однопалубное, с баком и ютом, надстройкой и машинным отделением в корме, наклонным носом и крейсерской кормой.

Предназначено для перевозки угля и руды. Вот некоторые характеристики судна: длина — 133,7 м; ширина — 17,0 м; водоизмещение — 11800 т; дедвейт — 7185 т; регистрационная вместительность: брутто — 5628,38 р. т.; нетто — 2743,91 р. т.; скорость в полном грузу — 15,5 узл.; район плавания — неограниченный; дальность плавания — 6000 миль.

Серия судов типа т/х "Углеуральск": "Урицк", "Усолье", "Ургенч", "Урюпинск", "Устюжна", "Устидуг", "Умань".

Углерудовоз "Умань", принадлежавший Азовскому управлению ЧГМП, под командованием капитана дальнего плавания А.Н. Тропина, **31 декабря 1963 г.** прибывает в порт Новороссийск — под погрузку железорудным концентратом.

**2 января 1964 г.**, погрузив 2265 т (1130 т — в трюм № 2 и 1135 т — в трюм № 4), "Умань" снимается в порт Туапсе — на догрузку. По данным Новороссийского порта, влажность погруженного на "Умань" рудного концентрата составляет не более 10% (другими сведениями о влажности порт не располагал, влажность при хранении в порту и погрузке не определялась).

---

<sup>1</sup>В то время Черноморское морское пароходство называлось Черноморским Государственным морским пароходством (ЧГМП).

В трюмах № 2 и № 4 концентрат погружен в виде усеченного конуса. Погрузка в Новороссийске производилась при ясной сухой погоде (температура воздуха от плюс 1,7° до минус 4,5°С).

**3 января 1964 г.** "Умань" прибывает в порт Туапсе, **4 января** в 5.00 отшвартована к причалу № 10. В 6.00 — начинается погрузка железорудного концентрата в трюмы №№ 1, 3, 5.

Погрузка производится порталными кранами с помощью грейферов. Температура воздуха в Туапсе -10°С.

**4 января 1964 г.** в 21 час 15 мин. погрузка закончена: в трюм № 1 погружено 1000 т, в трюм № 3 — 1600 т, в трюм № 5 — 1415 т. После окончания погрузки во всех трюмах произведено разравнивание груза. Так называемая "штивка" выполнялась бульдозерами, затем в каждом трюме в грузе вырыли специальные траншеи.

"Штивка" груза и открытие траншей производились по рекомендациям службы мореплавания пароходства в связи с тем, что еще в декабре 1963 г. на т/х "Магадан" и "Ургенч" имели место случаи фильтрации влаги на поверхности груза, а также разжижение и смещение верхнего слоя груза с образованием опасного крена судна.

Влажность концентрата, погруженного в порту Туапсе, по данным лаборатории ГИКЮЖРУДА, составляет в среднем 10,2-10,8%.

Для наблюдений за погрузкой концентрата, его состоянием и поведением во время перевозки морем, а также для разработки рекомендаций по перевозке груза службой мореплавания пароходства в рейс на т/х "Умань" капитаном-наставником направлен капитан порта Туапсе Г.Г. Клементьев.

Погрузка произведена в соответствии с действующими "Правилами перевозки сыпучих грузов Регистра СССР" (1962 г.), а также требованиями хорошей морской практики, исходя из свойств груза и др. данных, имевшихся в пароходстве, а также у капитана судна на момент погрузки.

**5 января 1964 г.**, после окончания бункеровки, в **15.00** "Умань" снимается на Роттердам, имея на борту: экипаж — 38 человек, груз — 6280 т, бункер — 590 т, вода — около 70 т. Средняя осадка 7 м 34,5 см, дифферент на корму около 60 см. Судно имело класс Регистра СССР до ноября 1965 г. Все это свидетельствует о том, что "Умань" снялась в рейс, находясь в мореходном состоянии.

В течение рейса ежедневно 2-й штурман С.Б. Бабицкий (по распоряжению капитана-наставника Г.Г. Клементьева) перед заступлением на дневную вахту осматривает состояние груза во всех трюмах.

Плавание в Черном море, в основном, проходит при благоприятных условиях. Однако, **5 января 1964 г.** вечером судно испытывает бортовую качку, достигнувшую  $15^\circ$  на оба борта.

**6 января** при очередном осмотре груза было обнаружено, что траншеи несколько осыпались и приняли в сечении форму трапеции с нижним основанием около 0,6 м (в трюмах №№ 2, 4 — в воронках на дне траншеи скопилось порядка 7-8 л воды).

Плавание в Средиземном море также проходит при благоприятных условиях, судно испытывает незначительную качку.

**7 января** и при дальнейших ежедневных осмотрах состояние груза в трюмах не изменялось: форма траншеи остается прежней, обвалов или дополнительных осыпаний не происходит, влажность груза на дне траншей в трюмах №№ 1, 3, 5 не меняется, в трюмах №№ 2, 4 — количество воды в траншеях не увеличилось.

С **10 января**, при следовании в Средиземном море в условиях хорошей погоды, произведена вентиляция трюмов.

**12 января около 15 часов\*** "Умань" проходит Гибралтарский пролив, выходит в Кадисский залив\*\* и ложится на курс  $294^\circ$ , являющийся обычным для судов, следующих вокруг Пиренейского полуострова. Ветер восточный силой 5-7 баллов. Состояние моря 4-5 баллов, зыбь — от зюйд-веста. С удалением от Гибралтарского пролива, около 20 часов, зыбь увеличивается, судно начинает испытывать качку на оба борта — до  $10-15^\circ$ .

Около **23 часов**, когда большинство членов экипажа смотрит кинофильм, по судовой трансляции дается распоряжение закрепить в помещениях все по-походному. Судно продолжает следовать прежним курсом, испытывая смешанную качку, вызванную восточным ветровым волнением (4-6 баллов), а также зыбью юго-западного направления.

Около **23 час. 50 мин.** обнаружен постоянный крен  $7-10^\circ$  на правый борт. Капитан принимает решение изменить курс вправо — для уменьшения бортовой качки, с целью предотвращения дополнительного смещения груза. В момент поворота на мостик поднимается капитан-наставник Клементьев Г.Г., 2-ой штурман Бабицкий С.Б. Судно разворачивается вправо, при этом качка уменьшается, крен же продолжает увеличиваться. Около **00:05 мин. 13 января** г/х "Умань" ложится на курс  $90^\circ$ , на этом курсе бор-

---

\*По судовому (среднеевропейскому) времени

\*\*Залив (Golfo de Cadix) Атлантического океана у юго-западных берегов Пиренейского полуострова. Глубина до 100 м. Впадают реки Гвадиана и Гвадалквивир. Главные порты: Вила-Реалди-Санту-Антонью, Кадис.

товая качка незначительна. Однако палубу правого борта почти все время заливает водой.

В **00:10 мин.** капитан-наставник Клементьев Г.Г. и капитан Тропин А.Н. направляют в адрес пароходства аварийную радиограмму.

В связи с образовавшимся креном после **00 час.** никто из членов экипажа не спит. Не занятые на мостике и в машине моряки выходят из кают и находятся на палубе, в районе рабочей шлюпки.

Около **00:10 мин.** все иллюминаторы и заглушки задраены.

Между **00:10 мин.** и **00:25 мин.** с мостика поступает распоряжение заполнить танки №№ 34, 26, но вслед за этой командой дается команда заполнять только танк № 40. Одновременно в машине предпринимаются меры к подаче пресной воды из умывальников для охлаждения двигателя.

Около **00:37 мин.** по просьбе старшего механика дают малый ход в связи с появлением забортной воды в масляной системе.

В связи с конструктивными особенностями расположения откачивающих систем, выкатка воды с правого борта машинного отделения при крене 30° становится невозможной.

Около **00:45 мин.**, когда крен составил около 50°, иллюминаторы в столовой команды выдавлены, вода начинает поступать в помещения.

Примерно в **00:49 мин.** вследствие большого крена и попадания воды в картер двигатель останавливается

Судно перестает слушаться руля.

В **00:49 мин.** на широте 36-35 северной долготы, 07-45 западной, начальник радиции Афанасьев Н.А. дает сигнал "SOS". По судовой принудительной радиостанции с мостика дается команда всему экипажу: "Надеть спасательные нагрудники, выйти на верхнюю палубу". Приблизительно в это же время спасательный бот № 1 сорван с правого борта и смыт водой за борт. Крен судна — около 50°.

Около **01:00 мин.** все члены машинной команды выходят на палубу и присоединяются к остальному экипажу. К этому моменту крен судна увеличивается до 60-70°. Правый борт палубы до диаметральной плоскости уходит под воду.

27 членов экипажа, находящихся на левом борту, в районе надстройки, удерживаются за рединги, фальшборта и др. Все, за исключением матроса В.В. Сероштана, — в спасательных жилетах. Остальные 11 человек находятся на мостике.

Около **01:07 мин.** капитаном А.Н. Тропиным дается распоряжение второму штурману С.Б. Бабицкому: "Дать красную ракету". Однако Бабицкий С.Б. смыт за борт...

В 01:14 мин. радист Н.А. Афанасьев передает в радиоцентр ЧГМП сообщение: *"Судноagonизирует, уже легло бортом на воду, работать невозможно, закрывают вах..."*.

Радиосвязь с "Уманью" прервана.

Навсегда...

**Вот весь экипаж "Умани". Все 38 человек, указанные в судовой роли:**

1.	Калиновский В.Е.	3-й механик
2.	Шлятов А.Т.	4-й механик
3.	Никитин Л.М.	электромеханик
4.	Алексеенко В.М.	матрос
5.	Яковлев Е.А.	матрос
6.	Рынгач В.С.	матрос
7.	Коршун В.У.	матрос
8.	Фиров Л.А.	практикант
9.	Степанов И.Н.	матрос
10.	Кохан В.И.	матрос
11.	Ловкин О.А.	матрос
12.	Лисин И.А.	токарь
13.	Дедескул А.А.	электрик
14.	Королюк П.К.	электрик
15.	Гончарук П.И.	электрик
16.	Полищук Л.Н.	электрик
17.	Брицкая М.М.	повар
18.	Королюк Л.И.	буфетчица
19.	Клементьев Г.Г.	капитан-наставник
20.	Исаенко Г.С.	судовой врач
21.	Тропин А.Н.	капитан
22.	Лобанов Н.Е.	старший штурман
23.	Бабицкий С.Б.	3-й штурман
24.	Богомоллов Е.П.	4-й штурман
25.	Афанасьев Н.А.	начальник рации
26.	Булавко В.П.	радиооператор
27.	Потыкун В.Д.	боцман
28.	Зайцев В.И.	матрос
29.	Грицай В.И.	моторист
30.	Пеха А.Р.	моторист

31.	Гоцуляк В.Н.	моторист
32.	Мисаил В.Д.	матрос
33.	Сероштан В.В.	матрос
34.	Сечин А.И.	матрос
35.	Дегусар И.Д.	матрос
36.	Туренко В.Н.	матрос
37.	Волобуев И.Д.	старший механик
38.	Округин В.С.	2-й механик

**Погибло 14 моряков:**

*Шлятов Алексей Тимофеевич,  
 Алексеенко Владимир Михайлович,  
 Гончарук Петр Иванович,  
 Клементьев Георгий Георгиевич,  
 Исаенко Геннадий Семенович,  
 Тротин Александр Николаевич,  
 Лобанов Николай Егорович,  
 Богомолов Евгений Петрович,  
 Афанасьев Николай Александрович,  
 Булаво Владимир Прокофьевич,  
 Грицай Владимир Иванович,  
 Пеха Александр Федорович,  
 Мисаил Владимир Дмитриевич,  
 Волобуев Иван Дмитриевич.*

**Из 14-ти удалось найти только тела пятерых:**

*Гончарук П.И.; Пеха А.Ф.; Исаенко Г.С.; Шлятов А.Т.; Клементьев Г.Г.*

Расследованием причин и обстоятельств гибели т/х "Умань" занималась созданная распоряжением министра Морского флота СССР Бакаева В.Г. специальная Аварийная комиссия. Состав комиссии был более чем представительным:

Зотов Д.К.	зам. министра, председатель.
Василевский П.И.	и. о. главного ревизора Министерства по безопасности мореплавания, зам. председателя.

Свирский В.Д.	капитан Одесского порта.
Яскевич П.П.	ст. инженер-капитан Главморревизора.
Кирис В.Д.	зам. начальника Черноморского пароходства по мореплаванию.
Брагин В.А.	капитан т/х "Урюпинск".
Резницкий Л.Я.	зав. кафедрой строительной механики корабля Одесского института инженеров морского флота.
Галицкий В.А.	нач. отдела Центрального проектно-конструкторского бюро (ЦПКБ № 1).
Пинсон Н.П.	нач. инспекции Регистра СССР Черноморско-Азовского бассейна.
Луговской В.В.	рук. сектора теории корабля Центрального НИИ морского флота.
Сизов В.Г.	доцент кафедры теории корабля Одесского высшего инженерно-морского училища.
Хромой Р.С.	представитель Управления горнодобывающей промышленности Приднепровского совнархоза.
Сарнев Д.С.	капитан-наставник Черноморского пароходства.
Радченко С.С.	представитель Главсудхоза.

## 2. Дело N 288. Без комментариев...

Передо мной *"Аварийное дело т/х "Умань"*. Начато 4.01.64, окончено 23.03.64. Срок хранения — постоянно.

Как же развивались события?

### ***РДО\* т/х Магадан 2.12.63.***

*Перемещение руды судно получило крен тчк Осмотрены трюмы тчк Обнаружено: руда приняла горизонтальное положение зпт имеет подвижку высотой 1,5-2 м тчк Выжимаю воду из груза зпт поверхность удаляю мотопомпой зпт ведрами.\*\**

*Следую Стамбул зпт прошу следить за мной*

---

\*РДО — радиограмма.

\*\*Аналогичная ситуация сложилась с т/х "Посыет" (прим. — М.П.)

26.12.63. 240 т/1099

**Главному инженеру ЦПКБ № 3  
А.К. Цымарному\***

Приказом начальника пароходства № 299 от 24.12.63 г. поручено срочно разработать рекомендации по перевозке железорудного концентрата из порта Туапсе. Такая необходимость возникла в связи с тем, что суда типа "Углеуральск" при погрузке в зимнее время в порту Туапсе в трюмы смерзшегося железорудного концентрата в виде обледеневших кусков, затем в рейсе, при входе в широты с плюсовой температурой, происходит оттаивание погруженного в трюмы концентрата, в них скапливается большое количество воды, имеющей свободную поверхность. Это приводит к образованию крена судна, сползанию руды на один борт, увеличению крена до аварийного состояния.

В связи с этим просим вне всякой очереди проработать этот вопрос и дать рекомендации по следующим основным направлениям:

а) обеспечение своевременной и надежной откачки воды, образующейся в трюмах при оттаивании руды — технические средства, конструктивная привязка их к судам типа "Углеуральск", технологические указания о их использовании, необходимость дополнительных устройств в трюмах и т. п.;

б) предотвращение передвижения руды в трюмах, исключение ее сползания на один борт, необходимость в дополнительных специальных устройствах внутри трюмов, конструктивные решения, технологические рекомендации;

в) внесение изменений и дополнений в "Инструкцию об остойчивости...", отражающих особенности указанных вариантов перевозки руды и обеспечивающих нормальное плавание судну.

Результатом проработок должна являться "Инструкция по перевозке железорудного концентрата на судах типа "Углеуральск" в зимних условиях".

Просим выполнить эту работу оперативно, как это требуют условия эксплуатации.

Оплата нами гарантируется по представленным сметам и договору.

**И.о. Начальника техотдела ЧГМП**

**Г. Любарский**

**РДО т/х Северолес**

Соответствии рекомендациям Туапсе после погрузки руда разравнена всему трюму одинаковую высоту зпт диаметральной плоскости выбраны траншеи зпт влажность при погрузке руды 10% зпт очень мелкая консистенция зпт предполагалось что вследствие вибрации тряски влага будет

\*По утверждению ЦПКБ № 3 письмом было получено 14.01.64 (прим. — М.П.)

*подниматься вверх собираться в траншеях тчк Наблюдения пять суток показали увлажнения рудной поверхности траншеях нет зпт прибыли льяхх нет тчк Сейчас копаем в трюмах целью обследования состояния руды внутренних слоях тчк Руда того же рудника т/х Умань зпт грузились позже тчк Случае неблагоприятного прогноза Атлантике зайду отстоя Гибралтар*

**КМ\* Капитонов**

**РДО Срочно**

**Т/х Умань, КМ Тропину**

**Порт Туапсе, КНМ Клементьеву**

*Учитывая случай подвижки руды теплоходов Магадан Ургенч при следовании районе повышенный температуры зпт что создало угрожающее положение судна зпт считаем необходимым после окончания погрузки руды тщательно ее расшивывать зпт после чего по диаметру судна сделать траншею глубиной до метра*

**130/041405 4.01.64 ЧЗМ Кирус**

**РДО 4.01.64 Москва**

**Одесса ЧМ Данченко<sup>1)</sup>**

*Целях выявления причин разжижения руды трюмах судов зпт выработки рекомендации обеспечению безопасности плавания командируйте Туапсе руководящего работника пароходства тчк Необходимости помощи ему будут командированы представители Главфлота Союзпромэкспорта тчк Результатах рекомендаций сообщите*

**КМ-12 ЦЗМ Савинов<sup>2)</sup>**

**Резолюция:**

*Кирусу В.Д. — прошу направить Вашего представителя.*

*т. Брухис Г.Е.<sup>3)</sup>*

*4.01.64 — дано указание т. Клементьеву*

---

<sup>1)</sup>Здесь и далее условные наименования должностных лиц предприятий ММФ СССР: КМ — капитан судна; КНМ — капитан-наставник; ЦМ — министр морского флота СССР; ЦЗМ — зам. министра; ЧМ — начальник пароходства; ЧЗМ — зам. начальника пароходства.

<sup>2)</sup>Данченко А.Е. — начальник ЧМП;

<sup>3)</sup>Савинов Н.В. — зам. министра морского флота СССР;

<sup>4)</sup>Брухис Г.Е. — нач. коммерческого отдела;

**РДО Срочно**  
**Одесса Фоменко<sup>4)</sup>**  
**04 1930 26122 4 1910**

*КМ Тропин указания моем следовании Умани не имеет зпт прошу срочно дать указание ему включения роль*

**0104 КНМ Клементьев**

**РДО 4.01.64**  
**23.50 срочно**

**Т/х Умань КНМ Клементьеву КМ Тропину**

*Имелись случаи при перевозке туапсинской руды образования жидкой массы перетекания один борт создания опасного крена тчк КНМ Клементьеву поручается произвести наблюдением поведением груза течение рейса т/х Умань зпт все материалы зпт касающиеся перевозки руды до отхода рейса направить нам тчк КМ Тропину внести в роль КНМ Клементьева тчк Исполнение подтвердите*

**130/042340 ЧЗМ Кирилс**

**11.01.64, ЦПКБ № 3**

**Начальнику технического отдела ЧГМП Нунопарову С.М.**

*Для разработки Инструкции по перевозке на судах типа "Углеуральск" железорудного концентрата, отгружаемого из порта Туапсе, необходимо иметь конкретные данные о поведении концентрата во время штормовой погоды.*

*Собранные нами в пароходстве сведения, к сожалению, несколько противоречивы.*

*Так, Вы указываете, что после оттаивания в широтах с плюсовой температурой на поверхности погруженного в Туапсе в зимний период обледеневшего концентрата выступает вода, свободная поверхность которой приводит к образованию крена судна и сползанию руды на один борт. В то же время, в имеющихся в пароходстве материалах по т/х "Дм. Пожарский", указывается, что в штормовых условиях влажный концентрат пришел в состояние, схожее на "жидкую глину", которая и начала перемещаться на борт, вызывая опасный крен. Таким образом, если в первом случае предположить наличие свободной поверхности воды, которая будет поддаваться откатке, то во втором случае предполагается разжижение концентрата, откатать который уже не представляется возможным.*

---

<sup>4)</sup> Фоменко Н.В. — зам. начальника службы безопасности мореплавания ЧМП, известнейший "танкерный" капитан.

Таким образом, намечаемые мероприятия по перевозке агломерата будут всецело зависеть от характера его поведения на судне в штормовых условиях и поэтому не могут быть приняты до получения достоверных данных по этому вопросу.

Обследование концентрата на берегу и даже лабораторные исследования вряд ли смогут с достаточной ясностью имитировать поведение концентрата в процессе его оттаивания на судне в штормовых условиях. По имеющимся у нас данным, согласно распоряжения пароходства, капитан Туапсинского порта Клементьев (КНМ) пошел в рейс на т/х "Умань", снявшись 5.01.64. из п. Туапсе, с целью обстоятельного изучения поведения концентрата, погруженного на это судно.

На основании изложенных выше соображений, мы считали бы наиболее рациональным приступить к разработке мероприятий по возвращению т. Клементьева из рейса и получения достоверных данных по этому вопросу.

Однако, учитывая Ваши указания, мы командируем в настоящее время в порт Туапсе нашего сотрудника для сбора необходимых материалов по железорудному концентрату.

**Главный инженер ЦПКБ №3 А.К.**

**Цымарный**

**РДО Умань Срочно  
Одесса ЧМ Данченко**

Широта 36-37 гр. долготы 08-10 шторм юго-востока образовался крен 25 гр. очевидно подвижки руды зпт следуем укрытие Кадис

**130010КНМ Клементьев КМ Тропин**

**SOS!**

**Всем судам Кадисском заливе**

**Немедленно следуйте терпящему бедствие т/х Умань тчк шир. 36° 45 сев. дол. 07° 45 зап. тчк Держите связь ним**

**130/130310 ЧЗМ Кирилс**

**РДО Москва  
ЦМ Бакаеву**

Репетую РДО полученную от немецкого судна VybloS — у затонувшего русского судна поднято большое количество моряков зпт ведутся поиски еще 10 человек

**ЧМ Данченко**

130/39 от 17.01.64

**Министр морского флота СССР**  
**Партком**  
**Комитет Госбезопасности**  
**Прокуратура**

Настоящим сообщаем Вам, что на следовавшем с грузом руды в количестве 6280 т т/х "Умань" 13.01.64 в 00 час. 10 мин широте  $36^{\circ}37'$  северной и долготы  $08^{\circ}10'$  западной, в 130 милях к западу от Гибралтарского пролива, образовался крен  $25^{\circ}$ , как сказано в радиограмме капитана Тропина, очевидно, из-за подвижки руды. Т/х "Умань" сделал попытку изменить курс, укрыться в порту Кадис. Сообщение об этом получено 02 часа 30 мин. Тотчас парходством были приняты меры к оказанию помощи т/х "Умань" судами, находящимися в Кадисском заливе.

В 02 часа 49 мин т/х "Умань" получил крен  $35^{\circ}$  и подал SOS, находясь в широте  $36^{\circ}35'$  северной и долготы  $07^{\circ}45'$  западной.

В 03 часа 14 мин 13.01.64 г. с. г. т/х "Умань" получил крен  $50^{\circ}$ , лег бортом на воду и затонул на глубине 620 м.

В спасательной операции принимали участие суда "Лихославль", буксир "Головной", были непосредственно танкера "Бугуруслан", "Кострома". В поисках людей принимали участие также иностранные суда: "Вулканиа", "Тассо", "Чамплейс", "Ханберн" и "Дардеркер".

Через агента в Гибралтаре на поиск людей были направлены два самолета.

Удалось спасти 24 человека, погибло 14, из числа которых обнаружено 5 трупов.

Спасенные члены экипажа будут доставлены в Одессу на танкерах "Грозный" и "Бугуруслан". Сюда же доставят 5 покойников.

Убытки будут уточнены.

Этот аварийный случай квалифицируется как кораблекрушение.

**Зам. начальника ЧГМП по мореплаванию**

**В. Кирис**

### **3. "Ключ" без права передачи...**

Рассказывает радиооператор радицентра ЧГМП Надежда Илларионовна Шевченко, осуществлявшая связь с т/х "Умань".

...Я заступила на смену 12 января, в 23.00". Работало нас 30-32 человека, включая сменных механиков, радиотехников, радистов.

<sup>1</sup>Беседы записаны в январе-марте 1999 г.

<sup>2</sup>Здесь и далее время московское.

Как обычно, в "три минуты молчания" (с 15 по 18 мин. и 45-48 мин. каждого часа. — прим. М. П.) слушала эфир. Я на память знала позывные всех судов. И тут внезапно, уже после двух часов ночи, услышала позывные "Умани". Запомнила их на всю жизнь — "uіhw". Было это как раз в "15 мин.". Мгновенно почувствовала, что произошло несчастье. До этого с "Умани" были обычные рабочие сообщения. "...Вышли в Кадисский залив... Шторм, бортовая качка...".

На "ключе" работал Афанасьев — начальник радиостанции "Умани", которого в пароходстве хорошо знали. Разговаривали чуть больше часа. В 2 часа 49 мин. Афанасьев сообщил: "...Судно не слушается руля. Даем "SOS"...".

Мы были на связи до последней секунды. Я грызла себя, почему не спросила его: "А ты успеешь выбраться?..".

Он не успел.

Работал "ключом" до последнего. Судно уже лежало на воде правым бортом. Крен — больше 49 градусов!

У Афанасьева был очень красивый почерк. Почерки эти бывают всякие — и ровные, и беспорядочные, но в те страшные минуты его рука не дрогнула, хотя он, наверное, уже не сидел, а "висел" в кресле.

В такой ситуации многие бы попытались спастись, а Афанасьев продолжал делать свое дело. По звуку радиосигнала услышала, как судно начало погружаться, как в радиорубку хлынула вода...

Он не успел закончить: "**Закрываю вах...**". Надо понимать — "**Закрываю вахту**", т. е. выключаю радиостанцию. Произнес это своим обычным, ровным тоном. Сам звук напоминал скорее стон, который внезапно оборвался.

...Передо мной стояли начальник смены Жора Певзнер, начальник моринспекции. Я встала, сняла наушники и сказала: "Все...".

Было это глубокой ночью с 12 на 13 января 64-го — на 4-ом этаже здания пароходства, в помещении радицентра.

Моя смена длилась до утра.

Помню, спустилась вниз, в гардероб, начала одеваться. Все, как в тумане. И тут меня кто-то дернул за рукав: "Надя! Ты слышала? "Умань" утонула...". И это было сказано мне!!!

Страшная весть мгновенно разнеслась по городу, уже в вестибюле пароходства толпились родственники.

Шла пешком домой, на Канатную, и проклинала себя: "Именно я — виновник этой трагедии, я первая донесла до всех эту черную весть...".

Меня всего один раз вызывали на заседание аварийной комиссии. Мой вахтенный журнал, где все расписано по минутам, говорил сам за себя.

...В пароходстве проработала с 46-го по 83-й. На моей практике такой случай был единственным, хотя аварийных ситуаций было достаточно.

Когда привезли погибших, печаль в городе была огромной. А для меня вообще — страшный удар. На похороны не ходила, не могла это вынести...

Еще долго не могла прийти в себя.

Вообще-то я человек сдержанный, но до сих пор, когда слышу слово "Умань", как-то теряюсь, опускаю глаза.

...Сейчас на судах радисты не нужны. А мы были "слушачами" — принимали на "слух" и тут же печатали на машинке. По удару "ключа" я могла безошибочно узнать любого начальника радиостанции, любого радиста!

Мы были уважаемыми людьми, я всегда с гордостью говорила, что работаю в пароходстве, что тоже имею отношение к морским делам.

За последние 40 лет в пароходстве ни разу не было задержек выплат зарплаты, раньше на несколько дней — такое было...

А какие люди окружали нас!

...Сейчас живу, как все живут.

Что остается?

И сегодня, когда слышу "морзянку", сжимается сердце...

### Последние сообщения Николая Афанасьева:

13 января 1964 г.

2 часа 10 мин. *"Попали юго-восточный шторм. Образовался крен 25 градусов. Следуем укрытие Кадис".*

2 часа 25 мин. *"Полный вперед!" (Приказ капитана — для противовеса крену набрать в левые балластные танки забортную воду. — прим. М. П).*

2 часа 41 мин. *"В двигателях упало масло. Крен 35 градусов".*

2 часа 49 мин. *"Судно не слушается руля. Даем "SOS".*

2 часа 58 мин. *"Крен 50 градусов. Работать становится невозможно".*

3 часа 14 мин. *"Закрываю вах...".*

*Судно погрузилось в воду...*

Я беседую с Надеждой Илларионовной Шевченко в ее, мягко говоря, скромной квартире – в Одессе, на ул. Канатной, 101в. Эта худенькая сосредоточенная женщина "держит в голове", наверное, все, что может касаться пароходских "радиодел".

Когда-то она хотела стать врачом. Помешала война. В Одессе живет больше 60-ти лет. Приехала сюда из Котовска. Мать – коренная одесситка, отец – сельский учитель. Оккупацию пережила в Одессе, как-то перебивались...

Она была в первом послевоенном наборе (1944-46 гг.) ремесленного училища № 3 Минморфлота. Как она повторяет: "Училась на Комсомольской, у самого Тонконогого..." (Е.Б. Тонконогий – многолетний начальник училища № 14 ММФ, впоследствии главный инженер материально-технического обеспечения ЧМП).

С ней вместе занималась сестра-близнец. Жить было тяжело, а здесь все-таки одевали и кормили. Девочки стали первоклассными радистами. И не изменили выбранной профессии.

С 55-го года Надежда Илларионовна увлеклась радиоспортом. Стала мастером спорта СССР, чемпионом Украины, а в начале 60-х годов – членом сборной Союза.

Можно себе представить профессиональный уровень радиста Шевченко – рядового работника пароходства.

Надежда Илларионовна – цвет и гордость нашего флота.

А что сегодня?

Пенсионные копейки, профессиональные заболевания – глухота, искривление кисти правой руки. И... всеобщее забвение.

Одна ли она такая сегодня?..

#### **4. "Считаю, что судно погибнет"....**

...5 января 64-го после погрузки в порту Туапсе не все члены экипажа ушли в рейс. Изучая аварийное дело "Умани", я заинтересовался фамилией Топор. Здесь он робко упомянул, как бывший 2-ой штурман "Умани".

2-ой штурман "Умани" А.Г. Топор перед самым отходом был списан с судна.

Может быть, на это я и не обратил бы особого внимания, но 2-ой штурман, так сказать, по заведованию, отвечает на судне за погрузку!

Как же спустя 35 лет найти Топора?

Зная из личного дела, что он уроженец Херсона, я начал поиски именно с тех мест. Упущу подробности самих поисков, длившихся, наверное, около полугода. Оказалось, что А.Г. Топор работает лоцманом в государственном предприятии "Дельта-Лоцман", в его Херсонском отделении. После длительных уговоров мне удалось "выманить" его в Одессу.

Давайте послушаем этого "списанного на берег"...

### **Топор Анатолий Григорьевич, бывший 2-ой штурман т/х "Умань"\*:**

...На "Умани" я был со дня приемки вплоть до начала того трагического рейса. Принимали ее в "нашей" Германии. А вообще-то я в 57-ом окончил Херсонскую мореходку. Потом сразу "сел" на "2-ю пятилетку", потом — "Волгодон" (около года матросом), потом "Ногин" (сначала 3-м, потом 2-м) и вот "Умань" — тоже сначала 3-м, потом 2-м помощником.

Как развивались события с "Уманью"?

Сейчас, если кто-то и вспоминает, вокруг этого много сплетен и неправды.

В Новороссийске, когда догрузка рудой подходила к концу (догрузка производилась в порту Туапсе. — прим. М. П.) меня пригласил к себе капитан-наставник Клементьев — я отвечал за погрузку на судне. Мы ознакомились с "радио" из пароходства. Что будем делать? Есть сомнения... Я знал, что уже были неприятности и с другими судами, перевозившими такую руду. В частности, имел место большой крен судов, а "Усолье" даже возвращали на "перештывку".

Посчитал тогда (и сейчас считаю), что "практические" указания пароходства были, в лучшем случае, малоэффективными. Как помнится, речь шла о рытье в руде специальных траншей, "откатке" скапливающейся в них воды... пожарным насосом. Но разве было непонятно, какой к. п. д. такой "откатки"? Производительность?! Если учесть, что насос — единственный на все судно. Мы-то знали, что им даже нельзя потушить обычный пожар...

А как была проведена сама загрузка трюмов? А "штивка"?! Если учесть сложные условия предстоящего плавания, штормовую обстановку после Гибралтара, зимнее время года — мне стало ясно, что трагедии не избежать. Именно этот груз не был вообще приспособлен для транспортировки морем. Я же все-таки профессионал, и свое дело знал...

Об этом сказал Клементьеву. Сказал, что если ничего не изменится, в рейс не пойду. Потом доложил и капитану Тропину.

Надо сказать, что Тропина Александра Николаевича я знал с 57-го года, еще по "Ногину", где он был капитаном, а я — "вторым". С ним мы всегда "жили" хорошо — и профессионально, и чисто по-человечески. Тропин тоже уговаривал остаться на борту, повторял: "Толик! Не уходи!..".

Как положено, написал по сути рапорт на имя капитана и... ушел.

Ночью мне приснилось, что мы тонем на "Умани"... Что это было? Утром в каюту приходили ребята — и Сережа Бабицкий, и Афанасьев, и Ви-

\*Беседа записана весной 2000 г.

тя Потыкун. Уговаривали, просили... Кстати, тогда в каюте со мной была моя жена. Я стоял на своем: "В рейс не иду, загрузка — опасная. Считаю, что судно погибнет..."

...Я остался на причале.

"Умань" ушла. Было это 5-го января 64-го. Многие наши, глядя на меня, плакали. Получилось, что я противопоставил себя всем. Как бы бросил их...

Только одному мне известно, чего это стоило, и что пришлось пережить в те минуты.

...В принципе, после всего случившегося я должен был явиться в парходство, в Одессу — доложить начальству и попытаться разобраться. Не получилось, надо было заскочить буквально на пару дней в Херсон (потом это мне ставили в вину).

14-го января мне в Херсон позвонил наш помполит (в этот раз он не пошел в рейс): "...Толя! Срочно приезжай в Одессу". Я переспросил: "Зачем?". Он ответил: "Надо...". Можно было подумать, что меня просто вызывают "на ковер". Но я тут же сказал жене: "Моя "Умань" утонула!". Любовь Ивановна испугалась: "Ты что, очумел?!".

Не очумел. Утонула...

В Одессе, в парходстве, я, как назло, никого не мог найти. Помню, поднялся по Дерибасовской, и тут навстречу мне идут знакомые ребята из парходства. Завидя меня, они онемели. Оказалось, что меня... похоронили вместе с "Уманью" и даже успели уже помянуть.

Многие тогда меня похоронили.

...Я встречал гробы погибших, хоронил ребят, был рядом с родными. Был на поминках. Вспоминать больно и горько...

Потом было следствие.

"Таскали" порядка трех месяцев. За все это время денег не платили. Чего они добивались? Хотели, чтобы я сознался, будто виновен в гибели ребят... Я не мог оправдываться. Не мог и оговаривать погибших... Я им не судья.

Вот такая крайняя, тупиковая ситуация.

Рапорт (с объяснением моего поступка), который я подал капитану, исчез с судном... Я говорил о его существовании везде — и в Комиссии парходства, и в следственных органах. Увы! Это, как говорится, прошло мимо. Так, очевидно, кому-то было надо.

...Со мной встречался сам Алексей Евгеньевич Данченко — тогдашний начальник парходства. Выслушал, распорядился мне заплатить за месяцы вынужденного простоя, потом сказал: "...Ты хороший моряк. Пойдешь

на приемку "Минска", старпомом..." (многие моряки с погибшей "Умани" были направлены на "Минск". — прим. М. П.).

Увы! Тем не менее, я был уволен с пароходства. Надо думать, КГБ не позволило меня использовать на флоте дальше... Я был не совсем желательным свидетелем. Не могли простить и мое пророческое предупреждение о несчастье.

...Жена моя Любовь Ивановна со мной уже 40 лет. Многое из того, что я пережил, пережила и она. Были такие мысли, чтобы вообще сойти на берег. Но флот — это вся моя жизнь. С малых лет дышу этим. Люблю воду, люблю парохода... Такой уж уродился.

После "Умани" работал в Херсоне, на "Ленинской кузнице" капитаном завода. Пришлось быть в контакте со многими нашими моряками — в той или иной мере они принимали участие в строительстве и приемке судов.

С 67-го — в Херсонском порту лоцманом, после реорганизации — в "Единой морской службе" со штаб-квартирой в Ильичевске. А с 98-го по сей день — в госпредприятии "Дельта-Лоцман".

...Многие с той "Умани" уже ушли из жизни, многие живут в Одессе. Последнее время мы видимся реже, чем хотелось бы. Да и в Одессе сейчас бываю только от случая к случаю. Работа... Насколько это возможно, наша дружба продолжается.

А года три назад "заводил" балкер, и тут 2-й механик спрашивает: "Анатолий Григорьевич! Вы меня что, не помните?! Я же был матросом на "Умани"!". Хотя уже прошло столько лет, я его, конечно, узнал. "Умань" — она у меня где-то внутри, где-то возле сердца...

...Сейчас мало кто вспоминает эту трагедию.

Не прощу себе, что тогда доказывал всем, что "Умань" погибнет. И она... погибла.

Это для меня по-прежнему самое страшное...

#### Из протокола опроса А.Г. Топора Аварийной комиссией ЧМП (26 января 1964 г.)

Вопрос: *Какова причина вашего стисания с судна?*

Ответ: *Взаимоотношения с капитаном...*

Вопрос: *Какова причина гибели судна?*

Ответ: *Предположительно — передвижка груза.*

Вопрос: *А при погрузке у вас не было сомнений?*

Ответ: *Нет, не было...*