

ПРАВО НА ОТГОВОР

(По повод публикациите в Морски вестник на 17 март т.г., „Когато взривове трещяха и гореше танкерът :Ерма” – автор капитан 1 ранг (оз) Цвятко Донев.

Уважаеми господин Главен редактор,
Участници в ликвидацията на последствията от пожара с танкера Ерма и аз лично, считаме, че е крайно време да се спре използването на инцидента с ЕРМА, със сюжети с едностранчив, не съвсем ясен замисъл. От тази гледна точка, ще повтора част от хронологията такава, каквато е отразена в архивите от разследването, записите за действията на бреговия щаб и личното ми участие на борда на Ерма, с допълнителен съвременен коментар и снимки. По важно е да се отбелязват поуките от всеки един инцидент, какви адекватни мерки предприема държавата, има ли професионален граждански контрол и т.н. По случая с Ерма трябва да се отбележи нещо много важно, извършено от СО Воден транспорт и Националната противопожарна служба за бъдещо осигуряване защитата на тази критична морска инфраструктура. Важно е да се маркира, реалното състояние на службите свързани със национални и международни задължения за морското спасяване и опитите да се ликвидира националната ни държавна морска спасителна система, която е в колапс, неправилно институционално подчинена, умишлено поддържана в този вид, при очевидно наличие на политически чадър и безнаказаност. И така:

ЕРМА ГОРИ!

23 юни 1977 година! До тази дата едва ли някой би повярвал, че Варна може да бъде опожарена и частично унищожена от авария в механизъм на кораб, намиращ се в района на пристанището, а да бъдат нанесени милиардни по стойност щети на народното стопанство. Да, обаче точно това можеше да се случи, ако...

Ето хронологията на тази сага. В този ден моторен танкер “Ерма”, намиращ се на „Първи мазутен кей” на ДП „Петрол”, разтоварва доставен от Либия 17721 т., суров нефт. Мястото е в началото на стария корабоплавателен канал “море-езеро”. Танкерът е пристигнал предния след обяд. На 23 юни точно в 17.35 часа, когато вече е разтоварено около 8000 т.мазут, над залива проехтява силен тътен, а от “Ерма” се издигат кълба дим и огън. Пожар! По късно ще стане ясно, че той е предизвикан от внезапно възникнала повреда в спомагателен генератор № 3 на танкера, който безконтролно увеличава оборотите си, повишава се електрическото напрежение, осветителните крушки гръмват, а искрите им взривяват натрупаните взривоопасни

изпарения на петролни деривати в машинно-котелното отделение (МКО). За миг помещенията в задната надстройка са превърнати в купища горящи останки. Като по чудо оцеляват намиращите се в тази част на кораба членове от екипажа, някои от тях са се измъкнали буквално между отломките на надстройката. Околната обстановка изглежда така: Недалеч от Ерма, на брега се намират няколко огромни цистерни на “Петрол” с нефтопродукти. Зад кърмата на горящата Ерма има друг танкер-разтоварващ бензин, а на жп коловозите има много цистерни с неизвестни количества и различни по състав нефтопродукти. Денят е горещ т.е., температурата на въздуха е висока, няма директен достъп за пожарни автомобили до горящия кораб. Изобщо идеални условия за много тежка катастрофа, масова гибел на хора, унищожаване на индустриална, социална и битова инфраструктура на значителна част от града. Допълнително негативен фактор са сериозните количества взривоопасни изпарения от неразтоварените количества мазут (около 10,000 тона) в 27-те товарни танка на Ерма, 400-те тона собствен газьол в танкове, съседни с огнището на пожара. Тези са най-общо факторите, които допълнително усложняват обстановката. Още с първия взрив е изкъртен „светлика” на МКО и този голям къс метал е запратен далеч напред на левия борт на палубата на Ерма. Котелното помещение, вече не изпълнява ролята на “дип-танк”, т.е., не е предпазна преграда за огнището на пожара към левия танк с корабния газьол и напред към деветия товарен централен танк. От където и да го погледнеш – задача с повишена трудност, не само за ликвидацията на пожара, а най-вече за хората, които трябва да се качат на борда на танкера в директен контакт с огромната и непосредствено надвисваща опасност-заплаха за живота и здравето им. От друга страна единствения начин да решат задачата е спасителите да бъдат в пряка и непосредствена близост с огнището на пожара. Разбира се трябва да се има предвид и заплахата за екипажите на влекачите и катерите, оказващи съдействие за охлаждането на корпуса на горящия танкер. Към началото на пожара на борда е само една трета от екипажа, извършващи рутинни разтоварни операции. След първия взрив екипажа панически напуска кораба, но старши помощник капитана Христо Иванов, с помощта на двама моряка, успява за сравнително кратко време да затвори крановете, по които тече мазута към бреговата магистрала. По този начин са изолирани товарните танкове и корабните магистрали, една изключително важна и полезна превантивна работа. Тримата дори се опитват да освободят котвените вериги, с цел създаване възможност горящия танкер да бъде изведен от кея, извън пристанището и по такъв начин да отстранят заплахата за града и околностите. Неуспешни са и допълнително мерки за срязване на веригите от докарани на плаващ понтон, работници от КРЗ. За зла

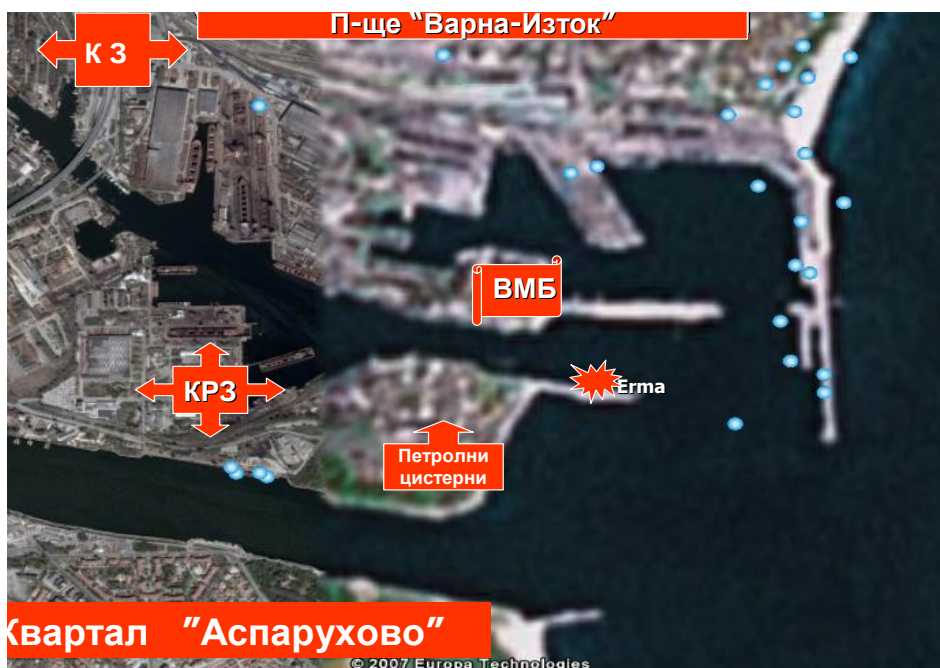
участ и двете манипулации не са успешни-котвените вериги не мръдват и този сценарий отпада Двамата намиращи се в МКО по време на взрива дежурни (Никола Христов и Александър Бонев) са в неизвестност, вероятно загинали. След взрива и възникването на пожар в МКО, “Ерма” остава без осветление, унищожени са пожарните и отводнителните помпи, изобщо кораба се превръща в куп горящ и трещящ метал – „тик-такаща” заредена мощна бомба, с неизвестен час на задействане, а съдбата на града е в ръцете на тези, които участват в операцията за ликвидиране на бедствието.



23 06 1977 г. Поредния взрив на борда на Ерма.

В световната практика случаите на успешно изгасяване на подобни пожари на танкери се броят на пръсти. Горящата “Ерма” е потенциален убиец, защото товара, заедно с тези в цистерните на “Петрол”, бензина на съседния разтоварващ танкер, жп цистерните, създават опасност, способна да унищожи портовата инфраструктура, разположените наоколо заводи, военно-морската база, най малко крайбрежната част на града и да се замърси морето с нефт. В този момент малцина осъзнават, че над град Варна е надвиснала изключително сериозна непосредствена опасност. Движещите се по улиците хора, не разбират на къде и защо са се засилили с вой множество пожарни автомобили. Зрителите на „червено-кръстските” филми в Спортната зала, само се досещат, че има нещо тревожно, когато се прекъсва прожекцията, за да се помолят всички лекари и друг медицински персонал, да се явят веднага на работните си места. В това време първи предприемат действия пожарникарите, те са вече на мястото само 10-15 минути след оповестяването им. Разстилат шлангове от брега, двама от тях в противопожарни костюми и кислородни апарати се опитват да влязат в МКО, но огъня не им позволява да стигнат до там. Изградената

неформална структура за борба със стихийни природни бедствия, крупни промишлени аварии и катастрофи - МАСО е задействана мигновено от дежурния в пилотска станция – капитан Русев, който само за десетина минути успява да информира всички ангажирани при такива случаи служби и ведомства и насочва към Ерма портите влекачи. Членовете на “оперативния брегови щаб”, започват да се събират в командния пункт-“Пилотска станция”, разположена в сградата на пристанищното управление. Към 18.00 тук са вече кдп.Николай Йовчев – генерален директор на СО “Воден транспорт”, зам.генералния директор кдп.Атанас Йонков, директори на БМФ и пристанището. Командния пункт е на много удобно място – директно се вижда горящото, гърмящо и пушещо туловище на танкера, а освен това има много важните за случая, всякакви средства за свръзка и апаратура за запис на разговорите. Съгласно инструкциите при бедствия в района на пристанищата се задейства веднага по тревога първия ешелон за ликвидация на бедствия – пристанищните влекачи, оповестени са и противопожарните служби на града, КРЗ, Транспортна болница и дежурната служба на порта. Влекачите: Юпитер, Икар, Оберон Меркурий, Сатурн, Уран, Европа, а към тях се присъединява и военния а/с влекач бордови № 332. с командир ст.лейтенант Стоян Темелков. Всички те се втурват към танкера, запускат пожарни стволове, опитват се да поливат с вода бордовете и палубата на Ерма. Влекачите са много маневрени, съоръжени са със средства за потушаване на пожар, имат радио-връзка и носеха постоянно дежурство в самите пристанища, но при този много голям и опасен инцидент, тези им средства са неадекватни на нуждите.



Карта на местоположението на м/т. „Ерма” по време на инцидента - 23.06 1977 год.



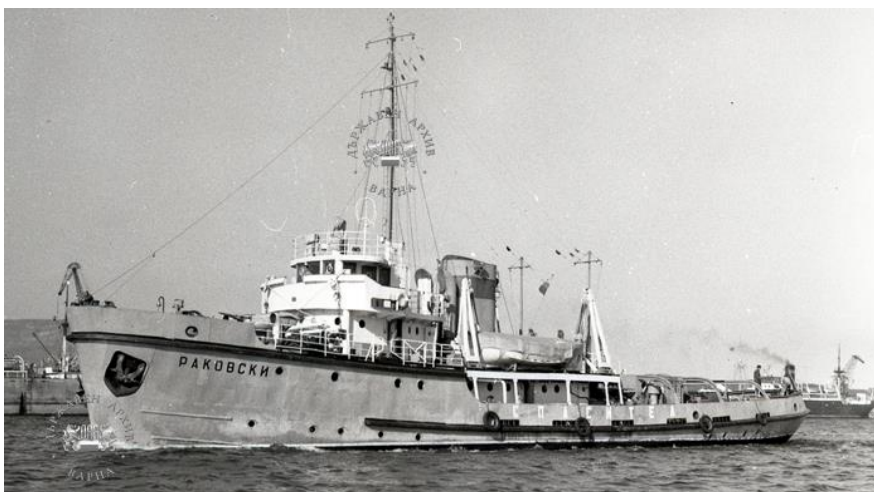
Плаващ кран „Гигант” в качеството му на базов пункт на „бордовия щаб” на борда на Ерма., а до него портови влекачи и военния кораб „Юпитер”.



Портовите влекачи в действие по време на пожара на Ерма.

Екипажите им са прибрани вътре, за да са предпазени от изхвърляни при взривовете метални парчета. Съгласно предварителния план за действие при аварии, в следващ етап се включват аварийно-спасителен

отряд (АСО) и други спомагателни сили и средства. Този път обаче, мащабите на бедствието са застрашително големи и всички възможни сили и средства са оповестени и призовани да се включат в битката за ликвидация последствията от възникналото бедствие. Спасителния кораб "Нептун" на АСО, по това време е ангажиран с осигуряване безопасността на най голямата ежегодна ветроходна регата с чуждестранно участие, е се намира в района пред Несебър. Веднага му е наредено да изостави регатата и с пълен ход, да се отправи за Варна. Капитан Дочо Дочев, веднага прекрати осигуряване безопасността на 100-тината ветроходни яхти с около 400 души на бордовете им, сваля в Несебър съдийския екип и се отправя за Варна. Моя милост в качеството на Началник отдел АСО, получих нареждане от началника на УПМКАП Андрей Премянов по най бързия начин да тръгна за Варна за включване в операцията.



Спасителния кораб "Нептун" (Ех. „Раковски”)

Не дълго след избухване на пожара Началникът на морската администрация-ДИК – Варна капитан Никола Говедаров, заедно с директора на Дирекцията за предпазване морето от замърсяване – (ДПЧМВ)-капитан Петър Калчев с катер оглеждат обстановката около горящия танкер – нареждат поставяне на бонови заграждения за преграждане пътя на евентуален нефтен разлив.



Поставяне на боново заграждение по време на пожара на Ерма от ДПЧМВ

Връщайки се от плаване, за охлаждането на корпуса на Ерма се включва и военния пожарен катер бордови номер 334 с командир л-т Георги Радев Георгиев. Първите няколко часа след взрива, не се чувства стройна организация, действията са доста хаотични, много хора се месят и опитват да командват, подават се противоречиви команди и всевъзможни компетентни и некомпетентни предложения, но реален резултат не се постига. Пожарът обхваща цялата кърмова част, въпреки, че от единия борт влекачите поливат туловището на горящия танкер, а от другата страна екип от пожарникари се опитва да гаси от брега. Става все по опасно и кап.Николай Йовчев разпорежда да се започне евакуация на всичките 7 кораба и 2 танкера намиращи се в пристанището, операция която завършва невероятно бързо - само за два часа. Командването на ВМФ също разпорежда изтегляне на кораби от Военно морската база. Най близката плаваща инфраструктура е изтеглена ...



Извеждане на кораби от порта. Вижда се и излизащ от порта военен кораб.

Никой не коментира въпроса за евакуация на населението в района около пристанището, това е задължение на градския аварийен щаб. Не ми се мислеше по това време, какво би се случило с хората от крайбрежните квартали, ако не успеяхме да ликвидираме пожара и ако заедно с другите “бомби” гръмнеше и Ерма. Минутите текат, превръщат се в часове, а реален резултат няма! Танкерът Ерма изглежда обречен, а взривовите периодично изхвърлят огнени пламъци и късове метал, състояние продължило така до потушаването на пожара в 17.40 часа на следващия ден-24 юни, а до тогава, педантично броените взривове от Бреговия щаб ще станат 91 на брой! Около 20.00 часа страхотен взрив, разкъсва палубата над котелното отделение и отново над танкера се разхвърчават късове метал. Най голямото парче се сгромолясва върху танкера, но за късмет не предизвиква второ огнище. Умиращия танкер напомня, че е време да се действа още по енергично и дава последен шанс на спасителите. След този взрив обаче, всички са стъписани. Уплашени, екипажите на влекачите и катерите панически се отдалечават от Ерма. От този момент нататък, е много трудно да ги накараш да се върнат отново. Липсва компетентен, авторитетен лидер, който да поведе хората, към ... Ада! Повиканият главен механик на Ерма, припада когато се качва на катера и не се явява на борда на горящия танкер, капитанът му шари безполезно между кея и бреговия щаб, но също не се качва на борда на поверения му кораб. Разбираемо е такова тяхно поведение, защото механика е бил в екипажа на танкера „Лом” - взривил се пред Одеса след сблъсък със съветския кораб „Моздок” и е един от оцелелите от екипажа на Лом. От

теорията на морската безопасност се знае, че в момент на подобни ситуации, отговорните лица, често се държат неадекватно. Все пак е много важно тези длъжностни лица да са в «бордовия щаб» - изпълнителния, неформален орган на мястото на инцидента, това е звеното, което може да реши проблема, а те най добре познават своя кораб. На борда следва да има представители на всички участващи в борбата за ликвидация на бедствието в качеството им на «офицери за връзка», но освен пожарникарите, на борда още са представители на АСО към УПМКАП, плав.кран «Гигант» от СТФ и ... медицинска сестра от Транспортна болница. Около 22.00 часа в ефира се разнася неприятната фраза “Процесът е неуправляем” – това е новината, която може би е вярна за момента, имайки предвид безсилието на екипите за ограничаване прогресивното развитие на пожара. Тревожен момент на безизходица, неизвестност, уплаха, липса на адекватно решение. Андрей Премянов предлага да се потърси помощ от СССР и Румъния. И двете страни откликват незабавно и изпращат свои противопожарни морски единици. “ПДС -123 и “NS - 116”. Те пристигнаха във Варна, когато пожара е вече загасен, но това в никой случай не омаловажава техния акт на солидарност и взаимопомощ.



Демонстрация възможностите на съветския противопожарен кораб „ПЖС-123”

Пристигналите в порта пожарни автомобили бездействат по кейовете, тъй като от бреговия щаб дълго време, никой не се сеща да ги използва чрез натоварване на палубите на самоходните плаващи кранове “Гигант” или “Антей”, за да ги отнесат до борда на горящия танкер. Малко преди полунощ в щаба се появява началникът на националната противопожарна служба-генерал Илия Дончев, а Страхил Христов – председател на Областния съвет – Варна, още в 22.30 часа разпорежда самоходния 100 т. кран “Гигант” да започне товарене на пожарни автомобили. Той познава добре възможностите на това уникално плаващо съоръжение, което две години преди това взема дейно участие

в ликвидиране на последствията от събарянето на стария „Аспарухов мост” във Варна. След 23.30 часа взривовите стават по мощни и чести, поради което последва разпореждане от щаба “Никой да не се качва на Ерма!”, но 50 минути по късно самоходния 100 т. кран “Гигант” командван от капитан Тодор Бацов, заедно с генерал Дончев, група офицери и старшини от пожарната (Михайлов, Ганев, Стефанов, Пеев и други, чийто имена не зная) с три пожарни коли на палубата, застава на борда на Ерма, посрещнати с няколко салюта, един от които пробива дупка в кулата на крана, подобна на тази на димохода на миноносеца “Дръзки” и изпочупва стъклата по нея. Това се случва под невъзмутимия поглед на намиращия се в крановата кабина крановик-Стефан Стефанов, човекът когото гледам с голямо уважение за неговото безстрашие! Става ясно, че появата на генерал Дончев и неговия личен пример, вдъхват кураж на останалите хора и създава условия за организирано осъществяване на операцията по загасяване на пожара. Прокрадва се надеждата, че нощта няма да свърши трагично за града. Под канонада от взривове огън и дим се разнасят шлангове, пено-генератори, провеждат се три атаки с пянообразовател, но без резултат.



Плавателен кран «Антей» с пожарни автомобили на път към Ерма.



Плав.кран Гигант „залепен” на борда на Ерма по време на пожара. Трима курсисти от противопожарната школа във Варна, отказват да се качат на Ерма - генерала ги наругава и изгонва. Другия плаващ кран “Антей” с отговорен капитан Панайот Генчев се включи в 02.00 часа на 24 юни и до 17.00 часа прави 6 двупосочни курса с пожарни коли от кея до борда на “Гигант”. Между другото до края на операцията, цялото количество пянообразовател на пожарните служби на Търговишки, Шуменски, Разградски, Добрички и Бургаски области, бе разходван за гасенето на пожара на Ерма. Около 02.15 часа заедно с няколко водолази от отдела ни, успях да се кача на “Гигант” и се отправих към мостика на крана. В тъмнината различих силуета на капитан Бацов и го попитах. за генерал Дончев. Аз съм! - сопнато отговори човек, облечен с мокра памуклийка и гащиризон. Извиних се и ни в клин ни в ръкав изтърсих “Прощавайте, ама до сега не съм виждал генерал в памуклийка” и се представих. Разменихме няколко думи и му обясних, че отдел АСО се включва в операцията по ликвидацията на инцидента, с всички сили и средства с които разполагаме. Обяхих, че веднага ще разузнаем аварийната обстановка на борда, след което ще предоставим информация за общото състояние на устойчивостта на танкера, във връзка с пълненето на корпуса с вода, която може да доведе до неприятни накрения на опрелия на дъното танкер. Генералът процеди “Момче аз съм по гасенето на пожара, Вие гледайте вашата работа и ме информирайте за състоянието на танкера. Тук до сега, никой не ни запозна с устройството на кораба?”. Първата ми задача беше да се снабдя с “генералния план” на кораба – намерих го на мястото му - на стената в коридора на предната надстройка и с помощта на водолазите и механика на Гигант Енчо Райков, започнахме много важните замервания за количествата на танковете и техните

температури. Някой от танковете бяха се нагрили опасно силно. Приблизително определяхме количеството постъпила вода, но все още не можехме да направим подводен оглед, защото бе тъмно. В 03.05 часа, когато измервахме последната групи танкове, изведнъж изригна огън от кърмовата надстройка и поредния 79-ти взрив, ни оглуши. Помислих си: Това е краят! Проснахме се на палубата с Енчо, а когато се осъзнахме, подобрихме световния рекорд по бягане с препятствия на кратки разстояния, не осъзнавайки, че ако се взриви танкера, щяха да ни намерят обувките в ... девненските села, образно казано! Все пак от огледа констатирахме нещо изключително важно за овладяване огнището на пожара. Става дума за открита пукнатина на вертикалната стена на газьоления танк от страна на МКО, т.е., от другата страна на огъня. Цепнатината беше на сравнително високо място, от което ми хрумна щурата идея тя да се запуши от водолази, които да се спуснат в газьола на танка, облечени в леко-водолазни костюми! Трябваше обаче да стане светло, да намеря доброволци водолази и да не ми откажат от щаба. Когато споделих с генерал Дончев, той веднага схвана идеята за прекратяване на достъп на горива до огнището на пожара, оцени предложението като решаващо, но и много опасно с думите “На всяка цена спри тази „форсунка”, която не ни дава възможност да понижим температурата на огнището, а за другото се оправяй с началниците си от „Бреговия щаб”. Малко по късно се проведе разговор за който не мога да не спомена. По радиото от щаба зам. командващия на ВМС-адмирал Фиданчев, викаше генерал Дончев с думите “Другарю генерал слезте от Ерма, има опасност за живота Ви”. Понеже микрофона на УКВ-то стоеше до разговорната уредба на Гигант и на всякъде се чуваха радио разговорите, всички присъстващи на разговора вперихме поглед в него, а той помълча за миг и продума “Абе тия от щаба, имат ли къл? и допълвайки “Спокойно, няма да Ви изоставя”, включи микрофона и отговори “Нямам намерения да напускам танкера преди да сме овладели пожара, ами изпратете сандвичи и нещо силно за подкрепяне, че хората са гладни, мокри и изморени”. Конфузно положение. Значи, според някой величия, живота на останалите - нашия живот не е важен! Комичното бе, че по късно бюрократично бяхме попитани: Кой ще плаща евентуално изпратените продукти! Много пъти съм се връщал към този случай и съм убеден, че наистина, само в сложни, екстремни ситуации, можеш да оцениш достойнствата на хората. Ами нали, ако генерала не беше се качил на Ерма, “процеса щеше да продължи да е неуправляем!”, а танкера нямаше безкрайно дълго да търпи човешката неадекватност. Ако тази нощ например началника на портовия флот Кольо Стоянов вместо да философства, беше последвал примера на генерала и стъпеше на Ерма, като човек за връзка и в помощ на бордовия щаб, то и подчинените му влекачи щяха

да го последват отново. Да, обаче той стоеше на брега, непрекъснато критикуваше и изразяваше особени мнения, задължително подкрепени с доклади и винаги беше на безопасно разстояние от опасностите. Днес 25 години по късно* си мисля: Абе, защо няма улица във Варна кръстена на името на покойния вече генерал Дончев? То без друго в последно време, на кого ли не кръстиха улици, а той поне го заслужи. Вярно е, че всички които участваха в ликвидацията на аварията с Ерма заслужават поклон, но ако сложим ръка на сърце трябва да признаем, че най големия принос за спасяване на града от ужасната надвиснала катастрофа има той – достойния български генерал, дал личен пример на висок морал, безстрашие и чувство за отговорност, предизвикващо завист в някои местни величия от нашата морска гилдия, които в последствие надценяваха своя принос. Това състояние навярно е някакъв синдром, защото по късно прочетох в един руски сайт, какъв героизъм са проявили и екипажа на ПЖС 123, а те реално не можаха да вземат участие, но ... В редицата на хора с най голям принос, считам за справедливо да бъдат наредени и плеядата огнеборци, екипажа на Гигант, водолазите ни, защото, действително намиращите се на борда на Ерма, бяха на косъм от смъртта! Да, защото ако не беше постигнат прогрес в овладяването на пожара, може би няколко часа по късно, най лошото сигурно щеше да се случи. В случай на тотално взривяване на танкера, намиращите се на борда му до един щяха да загинат, по влекачите можеше да има по сериозно пострадали, ако има хора на открито. Пострадали можеше да има и на брега, но справедливостта изисква, да се спре да се блъскат в гърдите хора, които стояха настрани, а след това се надпреварваха да обясняват, кой е „по най, най”. Беше вече станало светло, когато повиках по УКВ щаба и им доложих, за намеренията ми да атакуваме газьоления танк от вътре. Адмирал Фиданчев прие съобщението и след малко дословно каза. “Това е много опасно. Ние не може да поемем отговорност за такъв опит.” Отговорих: “Аз не искам щаба да поема отговорност, само Ви информирам, за сведение”. По този казус повече коментари от брега нямаше. За нас бе важно, да не ни забранят да направим това. Знаех, че риска за живота на влизащите в газьола водолази е огромен, но смятах, че той не беше неразумен. Мислех си, че ако „не дай Боже”, се пропука танка, когато водолазите са в него и те попаднат в огъня, на мен не ми остава нищо друго, освен да скоча и аз в него. Безпокоих се по „Андрешковски” повече за това, че след това чиновниците, може да ми натресат да плащам скъпите водолазните костюми, които естествено след влизането в газьола, нямаше да стават за нищо. Около 10.30 часа двама водолази: Веселин Димов и Пламен Димов (не са братя), избрани с жребий поради липса на желаещи, атакуваха газьоления танк от вътре и успешно запушиха цепнатините, подхранващи непрекъснато

“нафтовата печка” - огнището на пожара. Генерал Дончев, който настояваше за вкарване на още около 600 т. вода в МКО, видя резултата и се отказа да тъпчем Ерма с още зад бордна течност. Междувременно, спасителния влекач на АСО-“Нептун”, беше пристигнал на рейда Варна, хвърлил котва на 300-400 м. от Ерма и по мое искане, получи указания от щаба за включване в операцията. Малко по късно, той застана на борда на Гигант и капитан Дочо Дочев докладва, че по време на прехода са подготвили специалните противопожарни костюми, водолазно снаряжение, аварийните потопяеми помпи, аварийния материал и другите атрибути необходими при корабоподемни операции. В готовност държахме и две групи водолази с катера “Водолаз-1”. Започнахме паралелна работа по възстановяване плаваемостта на умирация танкер. Пожарът все повече губеше своята мощ, взривовите се бяха разрешили и спряха въобще, но не всичко беше приключило. До 16.00 часа на няколко пъти огънят се опитваше да се изяви, но бързо биваше потушаван от огнеборците. Дойде време когато спокойно и с гордост можеше да заявим, че недопуснахме, огнището на пожара, да се прехвърли и взриви товарните танкове на Ерма и това да стане причина за унищожаването на град Варна. По чудо недопуснахме и жертви или наранявания на хората на борда на Ерма, по време на операцията. Към обяд на 24 юни бях готов с исканите от генералния директор първични разчети за окончателно ликвидиране на аварията, чрез снемане на „потъналия по по действаща ватерлиния” танкер, което бе усложнено от наличието на 10,000 т. земно масло в танковете му. Разтоварването планирахме да протече в примитивни условия, например газобла. Източихме с потопяеми помпи с меден проводник в шланговете, за „заземяване” на всякакви възможни електрически изненанди. Между другото дебата: “Да се изтегли ли горящия танкер от кея или да се гаси „на място”, продължаваше, въпреки, че беше вече станал безмислен. След серията от взривове Ерма беше здраво опряла на дъното и щеше да остане на това място още 9 дни – до 09.05 часа на 02 юли. Много по късно-през 1998 г. по време на провеждано учение на МАСО за гасене на пожар, на което бях поканен от тогавашния началника на ДИК-капитан Румен Василев темата за пожара на Ерма, се дискутираше по същия начин. Присъстващите коментираха инцидента, без да знаят, че съм участник в тази операция, критикуваха, че е гасено на място, вместо да се изведе кораба извън пристанището. Без милите господа-критикари да познават истинската обстановка, тази която Ви разказах по горе. Казах им шеговито, че всичко беше въпрос на вкус. Как да им обясня, че правилните действия се определят от конкретните обстоятелства и възможности, защото най глупавото е да умуваш и да губиш време. Ако не можеш да изведеш застрашения кораб извън пристанището –

гаси на място, за да намалиш опасността от гибел на хора и материални ценности, ако успееш разбира се! Все пак, два тежки пожара на танкери в нашия район бяха изгасени от български морски аварийци от нашето АСО и пожарникари – Ерма (1977) и по късно – Униря (1982).



Операция Униря. 1.Взривове; 2 и 4-Униря след пожара; 3.Спас.к-б Перун в действие;

Снимки: кап.Стоян Темелков и кап.Никифор Герчев

Това не се случва толкова често в световната практика. След успешната ликвидация на катастрофата с Ерма, се направи публичен анализ за причините довели до аварията, последствията, действията на участниците и техния принос. При оценка на риска бе отчетено, следното: Наличие на три нива на заплахи за човешки живот.Първо-най високо ниво-тези които бяха на борда на Ерма и на застаналия на борда кран Гигант – точно срещу котелното отделение на танкера-огнището на пожара и взривовете; Второ ниво – за екипажите на влекачите, противопожарния катер и влекача на ВМС, 100 т. кран Антей; В трета степен на риска бяха включени търговските и военни кораби намиращи се в порта, до момента на тяхното извеждане. Като обща заплаха се отчете, че последствията за околната инфраструктура, на около километър от Ерма в случай на взривяване на полупразните танкове на Ерма, взривяване на разтоварващия друг танкер на кея на Петрол и жп цистерните, щяха да бъдат катастрофални за околната крайбрежна инфраструктура. Отбелязан бе и повратния психологичен момент от времето на обявления „неуправляем процес” и личния пример на генерал Илия Дончев, довел до увеличаване на изтеглилите се хора и плаващи средства от зоната около Ерма, да се върнат на борда на горящия и гърмящ танкер. Неофициално бе отчетено като пропуск и отсъствие на военно морски офицер за връзка, на борда на Ерма, а като

такъв най полезен би бил командира на дивизион ОХРА-кап.1 ранг Енчо Енев, но той не се появи на борда на Ерма. Отчетено бе и самоотвержената дейност на старши помощника на Ерма и двамата моряка, изолирали товарно/разтоварното устройство на танкера. По време на разбора имаше и неприятни изяви от страна на началника на порт флота – капитан Кольо Стоянов, който по време на пожара се въртеше около щаба, а на разбора репликира генерал Дончев при даване на оценката си за действията на целия екип. Стоянов се правеше на герой, без да му е стъпил крака на горящата и трещяща Ерма. Той си преписваше за свой успех, спонтанна реакция на капитаните на портовите влекачи, които се бяха впуснали в гасени на пожара на Ерма, изпратени незабавно от дежурния диспечер на Порт флота – капитан Русев. Ако в маратонните бягания е важно участието, то в спасяването на корабите е важен приносът от това участие. Това правило, капитан Стоянов така и не разбра! Но, свят широк, хора разни! Когато дойде ред за наградите, кандидати имаше много, не искам да си спомням, за да не си развалям настроението. След всяка операция правя обобщен анализ на предпоставките, причините и последствията от съответния инцидент. Те се подреждаха така: Предпоставки за катастрофата – 1. Неспазване изискванията за безопасност в корабната организация и по конкретно в МКО, довело до наличие на значителни количества нефтопродукти в санините на МКО и от тях отделянето на взривоопасни изпарения. 2. Занемарена поддръжка на спомагателен генератор № 3, който поради това аварира, повишава безконтролно оборотите си и ел.напрежението, взривяване на електрическите крушки, а от тях възпламеняване на парите в МКО. Причината: Занемарен контрол от страна на корабното ръководство. Някой колеги оспорваха тези изводи, но следва да се знае, че съгласно принципите на транспортната безопасност (а и на всяка друга), причините за катастрофите, не са скрити в обектите (предмети, условия), а в субектите. Например, не е виновен вятъра, че е заседнал кораб, а навигационната небрежност на мостика на кораба и т.н. Субектите обикновено се скриват зад фактора „човешка грешка“, а в повечето от случаите зад тях стоят безотговорност, незнание, небрежност, неадекватен кадрови подбор и други. Явно на Ерма системата „Човек-машина-среда“ позволи да се стигне до фаталните последици. Изминаха 25 години*, (а към днешна дата 39 години) от гибелта на Ерма, голяма част от героите не са между живите, истината е, че самопожертвователността на всички участници в операцията, спаси Варна от страшна трагедия, а приносът им принадлежи на истинската история на морска България, от времето, когато слънцето не залязваше над корабите с българско знаме. Не дълго след това в страната „гостуваха“ представители на пожарните служби от тогавашните

„социалистически страни”, за да се запознаят с опита ни за успешната ликвидация на инцидента. За ръководството на СО „Воден транспорт” (СО „ВТ”) в лицето на генералния директор кдп.Николай Йовчев и на ППО генерал Илия Дончев, ликвидацията на последствията от инцидента с Ерма бе и повод за равностойка и оценка на състоянието на морските противопожарни сили и средства. Отчетено бе, че успешната операция е допринесла за оцеляване на инфраструктура за огромна трудно изчислима сума, но едновременно с това, че в противопожарно отношение е необходимо, държавата да се снабди с мощен пожарен кораб, който да има стволове на голяма височина, от която да „обработва” пожарни огнища на големи кораби или такива в докови камери. Генерал Дончев бе поискал среща с кап.Йовчев и един ден бях повикан от Ген.директора, за да присъствам на разговора между двамата шефове. Всъщност от тях завишеше попълнението на спомагателния ни морски и речен флот с един мощен морски противопожарен кораб и подобен противопожарен високоскоростен катер (с малко газене) за р.Дунав. Кап.Йовчев разпреди да се проучи пазара на страни, които произвеждат подобни кораби, за да може в последствие да потърси съдействие от тогавашния министър на транспорта-Васил Цанов за доставка. С помощта на отдел „Развитие на флота” инж.Тодор Йорданов проучихме пазара и установихме, че в момента се строят подходящи многофункционални спасителни кораби в СССР. Задейства се процедура по доставка на един такъв кораб (Перун) и пожарен катер за УППД (сега АППД) с капацитет на пожарна помпа-1000м³/час. Перун доказва своята ефективност многократно при многобройни спасителни операции и аварийни буксировки, включително и при гасене на пожар в Босфора и се изплати многократно.

Епилог: Последните години „безименна групичка „моряци на жълтите павета” и правни техни корифеи, освен, че направиха морското ни законодателство на „речно морски буламач”, но и няколкократно се опитаха да продадат Перун на цената на една гарсонiera - за 50-тина хиляди Евра!!!, а като не успяха, го държат да стане подходящ за продажба за скраб. Не мислете, че ще бъде нарязан. Не! Схемата е следната: Закарва се в чуждестранно корабно режище, там се купува от „правилния” купувач, ремонтира се и се връща в нашата зона, но под чужда собственост. Жалка продажна родна картинка. Между другото покрай сегашната гавра с морската ни спасителната служба, се сещам за думите на Уинчестерския епископ от неделната му проповед в църква "Дева Мария" в Саутхемптън, седмица след гибелта на „Титаник”, цитирам по памет: "Нацията получи суров урок за цялата своя самоувереност и доверяване към силата на машините и парите”. И ще допълня за нашата настояща действителност:«на човешката

алчност, некомпетентност, нечестно поведение, демагогия, неуважително отношение към граденото и създаваното, не само от една българска морска генерация, защото за морската безопасност България започва да полага грижи още в началото на XX век, а първите опити за организиране на държавната ни морска спасителна система датират от 1937 година!». Иначе се наслушахме на благи думи за „европейски ценности”, зад които са прикрити чуждестранни икономически интереси за морското спасяване, за сметка на българския данъкоплатец. Мисля, че като се връщаме към делата извършени от достойни сънародници, не е нужно само да се описва техния героизъм. По важно и полезно е да се направи равностойка, да се разкриват назряващите предпоставки за нови катастрофи и това, че сме затънали в сферата на морското спасяване в груба некомпетентност, ситуации на конфликт на интереси и корупционни практики, на безмълвие на органите, които трябва да поставят на място самозабравили се алчни чиновници. Свят може да ти се завие от недомислията и глупостите, които се вършат от един „затвореният кръг, в който гравитират едни и същи лица, доказали вече своята неспособност да излязат от тресавището, в което с попаднали”, както публично се изразяваше покойния професор Иван Лазаров.

Коментираната от кап. Цвятко Дончев тематика, обаче гравитира около емоционалната страна на инцидента Ерма. По важно е какви изводи направихме от този трагичен инцидент, (който можеше да завърши с многобройни жертви и огромни икономически щети) и какви мерки бяха предприети за качествено попълнение на специфичния ресурс за морско пожарогасене, ликвидация на последствия от подобни инциденти и за други видове морски бедствия, произшествия и т.н. Ето тук е другия голям принос на двама души: генерал Илия Дончев и на генералния директор на СО „Воден транспорт”-кдп. Николай Йовчев, които след операцията набелязаха редица мерки за подобряване на организацията на спасяването, включително за доставка на нови спасителни средства, за повишаване ефективността на гражданската ни морска аварийно-спасителна дейност, за подобряване координацията между всички ангажирани при морски бедствия структури и други съпътстващи мероприятия. Тяхна заслуга бе и за избор, планиране и финансово осигуряване доставката на многофункционалния спасителен кораб „Перун”, на противопожарни, водолазни и други спомагателни плаващи и технически средства. Това създаде условия за сериозно укрепване на аварийно-спасителната ни структура, за компетентно участие в мащабни международни мероприятия (учения, тренировки и реални бедствия) още през следващите години. На международните учения нашата страна демонстрира една повишена адекватна

възможност за ликвидация на евентуални много сериозни морски бедствия в нашето териториално море и ИИЗ. Нещо повече, чуждестранни специалисти отбелязаха сериозния прогрес в тази дейност. Органите на гражданската охрана и командването на ВМС също похвалиха високото ниво на постоянна готовност за ликвидация на последствията от стихийни бедствия и крупни инфраструктурни аварии, както и възможността за безпроблемното присъединяване на АСО към ВМС в случай на военна заплаха. Спасителния кораб Перун участва и в мероприятия по програмата „Партньорство за мир”. В следващите години проведените с участието на Перун спасителни операции, аварийни буксировки на български и чужди кораби, имаха много сериозен икономически ефект за националната икономика, за крайбрежната и морска инфраструктура, както и за оказване на помощ при бедствия в съседни държави. От десетина години Перун заедно с противопожарния кораб „Мизар”, са безотговорно изоставени, спасителната служба доведена до колапс, а тези които следва да контролират, мълчат. Защо? Матрицата на това обществено опасно деяние - действия за ликвидация на националната ни морска спасителна дейност се осъществява по модернизирани колониални методи и сценарии, политически чадър, а в същност става дума за много сериозни чуждестранни икономически интереси в сфера, която е само и единствено в зоната на национална юрисдикция и ангажимент, тъй като се отнася за елементи на национална безопасност, вътрешен ред, суверенитет и защита на критична инфраструктура.

Мога да посоча още много странни неща около новата ни морска спасителна история, но считам казаното тук за достатъчно ... за сега.

Мисля, че е настанало време да се бие символичната склянка на Ерма, за тревога, а пишещите братя и сестри, да излязат от летаргията, сладникавите сюжети и страха, за да спасим малкото останало, неразграбено национално морско спасително богатство.

кдп.Никифор Герчев

21.06.2002г., Варна

Корек. + фотоси април 2016 г.
