

Спасатель и водолаз Михаил Заборщиков

Ирина Кочергина ■ фото Ирины Кочергиной и из архива М.Н. Заборщикова

22 июня 2012 г. на слипе ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» состоялась церемония спуска на воду аварийно-спасательного судна «Спасатель Заборщиков». Почетным гостем церемонии стал М.Н. Заборщиков, именем которого названо судно. Мы приехали к Михаилу Никитичу поздравить его с этим событием, и он рассказал о своем трудовом пути спасателя и водолаза.



Франца-Иосифа, с разных островов и всех вывозили на материк. Потом «Мурман» передали в гидрографию. В сентябре 1946 года меня списали в полуэкипаж. Из полуэкипажа в АСС нужно было отправить какое-то письмо, я поехал туда, это недалеко от Мурманска. Пакет нужный отдал и встретил своего друга, с которым служил на «Мурмане», но его раньше списали. Мой земляк, мы вместе чуть не родились, служить пошли вместе. Он мне говорит: «Переходи сюда!» Я отвечаю: «Минеров-подрывников ведь вам не нужно». А он: «А какая разница!» Я и решил перейти в АСС Северного флота. И вот с 1946 года я в этом отряде на «спасателях» разных выходил. Но тогда я еще не был водолазом. Выходили на обеспечение, когда шли учения военных катеров, самолетов.

А в 1949 году меня потянуло к водолазам. Тогда в отряде были организованы курсы водолазов. Набрали 50 человек ребят, деловых, здоровых, это ведь очень престижно было. Там я стал старшиной смены и одновременно учился на водолаза. Закончил в 1949 году и с этого времени работал до 1951 года там, потом меня демобилизовали. Родителей у меня уже не было — ни отца, ни матери. Сестры и братья были, но они уже жили отдельно. Я написал им письмо, что поеду самостоятельно устраивать жизнь.

«Нептун»: Михаил Никитич, как Вы пришли в водолазное дело?

Я родился на море, в Варзуге, на Кольском полуострове, 17 ноября 1927 года. Нас много было детей в семье, я последний, десятый. У меня 2 первых брата служили на флоте здесь, на Балтике, минерами были на минных заградителях. Я пошел служить в 1944 году на северный

флот на минный заградитель «Мурман», мне не было тогда 17-ти полных лет. А «Мурман» этот спасал еще Папанина в 1939 году! Он был мощно вооружен — 2 пушки 130 мм, 4 — 76 мм; 158 мин, глубинные бомбы. Я был минером-подрывником, обучился прямо на «Мурмане». Когда война закончилась, мы снимали людей с Новой Земли, с Земли

«Нептун»: А как началась Ваша деятельность в Ленинградском АСПТР?

Тут мне повезло. Мне помог приятель, Усов Георгий Павлович, который сейчас еще жив, ленинградец коренной. Мы были в составе одной аварийной партии. Из Мурманска во Владивосток перегоняли суда, 51 судно, а когда обратно возвращались из Владивостока, мы заехали сюда, в Ленинград, зашли к нему.



больших. Очень много было аварий. Я провел и принял участие, наверное, более чем в 200 спасательных операциях. Разные это были суда, разные. Иностранные и наши, нашего балтийского пароходства и эстонского пароходства. В Выборге «Михаила Рудницкого» поднимали, он только с завода вышел и у причала затонул. А это судно предназначено было для поиска подводных лодок. Там тогда вместе с нами работал 40-й институт, они занимались носовой частью, а мы – кормовой.

«Нептун»: Участие в каких спасательных операциях Вам наиболее запомнилось?

В 70-х годах очень много было спасательных операций. Начиная с 1972 года жена все время возмущалась: «...тебя нет, тебя нет, тебя нет». Вот эти спасательные операции были большие. Например, спасательная операция с «Сага Сворд» и «Миноан

Михаил Никитич Заборщиков более 50 лет проработал водолазом и спасателем в Ленинградском БАСУ, участвовал более чем в 200 спасательных операциях, подготовил более 50-ти водолазов.

И благодаря их семье – мама, бабушка, отец-инвалид – я остался в Ленинграде. Они сказали: «Приезжайте, мы вас здесь и пропишем, и жильем обеспечим, и все такое». Потому что они жили на пятом этаже, 3 печки, а носить дрова некому, заготовить дрова некому, отец без руки, а матери было за 60. А приятелю моему надо было еще служить. Вот так я и оказался в Ленинграде. А с Георгием мы до сих пор дружим.

В 1956 году организовалась небольшая водолазная группа при «Балтморпути», которую потом разделили. «Балтморпуть» перешел сюда, в Ленинград, а мы выделились в самостоятельную организацию при Балтийском пароходстве. Создавали водолазную группу Семен Осипович Кривицкий и Александр Владимиро-

вич Петров. Изначально у них была небольшая самостоятельная группа в Апраксином дворе. Они занимались только подводно-техническими работами, а потом эту группу ликвидировали, они перешли в АСПТР.

Сначала я был, конечно, водолазом. А потом уже закончил техникум, затем институт и был на профсоюзной работе в Балтийском пароходстве, был председателем комитета плавсостава Балтийского пароходства, членом президиума бассейнового комитета профсоюза флота и 10 лет членом партийного комитета пароходства.

Когда от нас ушел водолазный специалист, начальник АСПТР пригласил меня на эту работу. Вот с 1968 года фактически я и дома почти не находился, все время на авариях, на авариях. То маленьких, то

Чиф». Первое – норвежское судно, второе – греческое. Норвежское судно везло кукурузу из Бразилии, а сахар из Мексики вез «Миноан Чиф». Аварии были рядом, что-то около 10 миль друг от друга. Один выскочил на банку Орешки, а второй – на банку Михайлова. Очень трудные это были спасательные операции.

Из нашего отряда АСПТР Балтийского пароходства много ребят работало водолазами в Бангладеш. Много работы там было в тяжелейших условиях. За нее никто, кроме советских специалистов, и браться не хотел, слишком сложные условия работы и большие объемы.

Или другой пример. Судно «Eurabia Sky» водоизмещением 2500 тонн. Оно шло из Польши с ремонта в Финляндию на погрузку и во время шторма

Аварийно-спасательное судно «Спасатель Заборщикова» (проект MPSV07)



Многофункциональное аварийно-спасательное судно проекта MPSV07 с высоким ледовым классом, с удлиненной двухъярусной надстройкой бака, носовым расположением жилой надстройки и машинным отделением в средней части, с дизель-электрической энергетической установкой, двумя полноповоротными винто-рулевыми колонками суммарной мощностью 4 МВт и двумя носовыми подруливающими устройствами.

Характеристики:

длина габаритная: примерно 73,0 м
длина между перпендикулярами: 64,40 м
ширина габаритная: около 16,60 м
ширина по КВЛ: 15,50 м
осадка по КВЛ: 4,5 м
рабочие осадки: 4,0–5,1 м
скорость на полном ходу: 15 узл.
автономность: 20 суток
тяговое усилие на швартовах: примерно 70 т
класс PC: KM Arc 5 AUT1-ICS OMBO FF3WS DYNPOS-2 EPP Salvage ship

Задачи:

- патрулирование, аварийно-спасательное дежурство в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов;
- оказание технической поддержки и помощи в районах, опасных для мореплавания и добычи морепродуктов;
- обслуживание транспортных операций в портах;
- поиск и оказание помощи терпящим бедствие судам;
- поиск, спасение, эвакуация и размещение людей, оказание им медицинской помощи;
- снятие с мели и рифов аварийных судов, откачка воды из затопленных отсеков;
- буксировка аварийных судов и объектов к месту убежищ, а также выполнение морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений во льдах и на чистой воде;
- оказание помощи судам и выполнение спасательных работ в ледовых условиях и на чистой воде;
- оказание помощи в тушении пожаров на плавучих и береговых объектах, доступных для подхода с моря;
- тыловое и техническое обеспечение, в том числе выполнение подводно-технических работ водолазов на глубинах до 60 метров, а также проведение глубоководных водолазных работ на глубине до 300 метров;
- тушение горящего на воде топлива, ликвидация аварийных разливов нефти и нефтепродуктов;
- освидетельствование и очистка подводной части корпуса судов, плавучих и береговых объектов;
- обследование морского дна и поврежденных объектов на глубинах до 1000 м.

выскочило на банку Орешки. Его раскачивало так, что оно на 2 метра ушло в скалу. А погода была ужасная — снег валит жутко, видимости почти никакой. Так тут 5 «спасателей» было! А у меня с носа было 5 концов — на каждый буксир, на каждый «спасатель». Они рядом, но их почти не видно. Хорошо, что были радиостанции. Начали потихонечку, с малых оборотов до среднего — и полные обороты. И уже больше часа прошло, а мы все раскачивали это судно. А потом оно наконец сдвинулось с места — все «спасатели» дали «полный ход», и оно выскочило. Но своим ходом идти не могло. Наш «Беклемишев» взял его на буксир, и мы отвели его в Таллинн. У него были повреждены бортовые кили — киль с левого борта

загнулся, но не повредил корпуса, а с правого борта корпус был поврежден, и второй трюм заливалось водой. Мы сделали водолазное обследование, поставили во второй трюм насос и потихоньку поддерживали, пока не привели его в порт, в Таллинн.

Это было в Эстонии между островами Хийюмаа и Сааремаа. Тяжелая была спасательная операция.

«Нептун»: Много ли у Вас было учеников-водолазов?

Да, много было, человек 50. Ленинградские в основном ребята, но 5–6 человек московских. Есть в отряде Саша Василенин, он и сейчас работает — главный водолазный специалист, а начинал у нас матросом. Хорошего водолаза вырастили!

«Нептун»: Как Вы относитесь к тому, что сейчас строят спасательные суда и называют их именами водолазов?

Чья это инициатива, не знаю... Чтобы при жизни... Я думал, только героям каким-то при жизни памятники устанавливают. Дважды героям, трижды, а тут... Приятно, конечно. Интересно было присутствовать при спуске судна на воду. Я уже и не уверен был, потому что мне еще два года назад сказали, что будет построен «спасатель». Я очень удивился тогда, до конца не поверил. А теперь, конечно, очень приятно. Спасибо!

12 ноября 2012 года у Михаила Никитича Заборщикова — юбилей, ему исполняется 85 лет.