

Энциклопедия тайн и сенсаций



КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ

Энциклопедия
тайн и сенсаций



КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ТАЙН И СЕНСАЦИЙ

КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ

**МИНСК
ЛИТЕРАТУРА
1998**

УДК 930.9
ББК 63.3(0)
К 66

Серия основана в 1996 году

Автор-составитель Н. Н. Трус

Охраняется законом об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части, а также реализация тиража запрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

К 66 **Кораблекрушения** / Авт.-сост. Н. Н. Трус. — Мн.: Литература, 1998. — 640 с. — (Энциклопедия тайн и сенсаций).

ISBN 985-437-571-4.

В книге «Кораблекрушения» рассказано о наиболее драматических катастрофах и кораблекрушениях на море, которые навсегда останутся в памяти человечества. В литературе, посвященной этому вопросу, описаны катастрофы только надводных кораблей. Это, на наш взгляд, неправомерно. Подводные лодки всегда были наиболее опасным видом судов, плавающих как под водой, так и на воде. Надеемся, что книга будет интересна широкому кругу читателей — тем, кого привлекают морские приключения, и тем, кто серьезно интересуется историей кораблекрушений.

ББК 63.3(0)

ISBN 985-437-571-4

© Литература, 1998

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	8
НЕУДАЧНИКИ	8
КУРЬЕЗЫ	12
ЗАГАДКИ ОКЕАНА	14
<i>МОРСКИЕ ЛЕГЕНДЫ И ТАЙНЫ</i>	14
КОРАБЛИ-ПРИЗРАКИ	14
СКИТАЛЬЦЫ МОРЕЙ	20
МЕСТЬ КОРАБЛЯ-ПРИЗРАКА	22
СЛУЧАЙ С КИТОБОЯМИ	24
МЕРТВЕЦЫ ПОД ПАРУСАМИ	26
БЕГЛЕЦ	28
ПРЕДЗНАМЕНОВАНИЯ	29
<i>ЧУДОВИЩНЫЕ ОБИТАТЕЛИ МОРЯ</i>	33
ЖИВАЯ ТОРПЕДА	33
ЗАГАДОЧНЫЕ ГИГАНТЫ	38
ОПАСНЫЕ СУЩЕСТВА	40
СУЩЕСТВУЕТ ЛИ МОРСКОЙ ЗМЕЙ?	46
<i>ПИРАТЫ И КАПЕРЫ</i>	50
СОВРЕМЕННЫЕ ПИРАТЫ	58
КЛАДБИЩА КОРАБЛЕЙ	64
ЗАТОНУВШИЕ СОКРОВИЩА	68
УРАГАНЫ И ТАЙФУНЫ	74
КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ	80
УЧЕТ КОРАБЛЕКРУШЕНИЙ И ИХ ПРИЧИН	97
КОРАБЛИ, ПРОПАВШИЕ БЕЗ ВЕСТИ	103
ОНИ ИСЧЕЗЛИ.	105
ПРИ ЗАГАДОЧНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ	109
СИГНАЛ БЕДСТВИЯ	115

КРУПНЕЙШИЕ КАТАСТРОФЫ	
НАДВОДНЫХ КОРАБЛЕЙ	128
ЗОЛОТО И СМЕРТЬ	128
ЗОЛОТОЕ КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ	130
КРОВАВОЕ КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ	140
«ТИТАНИК»	154
Наш корабль самый лучший	157
Впереди айсберг, сэр!	162
Смерть приближалась под звуки регтайма	176
Утром следующего дня	185
Суд	191
ТРАГЕДИЯ «ВОЛЬТУРНО»	198
ТРАГЕДИЯ НА РЕКЕ СЯТОГО ЛАВРЕНТИЯ	216
ГИБЕЛЬ «ЛУЗИТАНИИ»	220
СКЕЛЕТЫ С МЕДНЫМИ ПУГОВИЦАМИ	228
«ВЕСТРИС»	241
ЭКСКУРСИЯ НА «СЕН-ФИЛИБЕРЕ»	258
УБИЙЦА НА БОРТУ	263
«ПРИНЦЕССА ВИКТОРИЯ»	265
«НАРВА»	278
ОН ПОВТОРИЛ СУДЬБУ «ТИТАНИКА»	282
СОВРЕМЕННЫЕ КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ	288
ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТАСТРОФА	288
СТИХИЯ	297
СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ	310
ТУМАНЫ	313
СТОЛКНОВЕНИЯ С НЕПОДВИЖНЫМИ	
СООРУЖЕНИЯМИ	317
«АДМИРАЛ НАХИМОВ»	319
ГИБЕЛЬ ПАРОМА «ЭСТОНИЯ»	328
Пережившие катастрофу	333
Экипаж погибшего парома	335
Версии	337
ПОЖАРЫ И ВЗРЫВЫ	340
ОПРОКИДЫВАНИЕ СУДОВ	354

ВИНОВАТ ЛОЦМАН	358
СЛИШКОМ ПОЗДНО	364

КАТАСТРОФЫ МАЛОТОННАЖНЫХ

СУДОВ	367
ЧТО МОЖЕТ ВЫДЕРЖАТЬ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ОРГАНИЗМ	374
ВЫЖИВАНИЕ ПРИ ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ ТЕМПЕРАТУРАХ	377
ВЫЖИВАНИЕ ПРИ НЕДОСТАТКЕ ВОДЫ И ПИЩИ	385
ОДИН В ОКЕАНЕ ПО СОБСТВЕННОМУ ЖЕЛАНИЮ	389
НА ПРЕДЕЛЕ ВОЗМОЖНОГО	391
Отплытие	392
Буря	395
Катастрофа	397
Начало	403
Голод и жажда	408
Неожиданный визит	411
Первая удача	412
Охота	414
Разбившиеся надежды	415
Снова неудача	416
Борьба	420
Успокаиваться рано	424
Жизнь продолжается	426
Море все равно красиво	428
Шторм	430
Тридцать пятый день	432
В это время	434
Испытания продолжаются	436
Без передышки	440
Случай на охоте	442
Двадцать второе марта	443

Пицца	445
Воздух выходит	447
Возрождение	449
Морская бюрократия	451
Спасен	453
Как он победил.	456
ПОВЕДЕНИЕ ТЕРПЯЩИХ БЕДСТВИЕ	457
ЭТО И ЕСТЬ СОВЕТСКИЙ ХАРАКТЕР	460
БЕДСТВИЕ В ОКЕАНЕ	464
В ЛОВУШКЕ	468
КАТАСТРОФЫ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК	472
ОПАСНОСТИ НА ГЛУБИНЕ	473
ИСТОРИЯ КАТАСТРОФ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК	481
КАТАСТРОФЫ НАЧАЛА XX ВЕКА	484
НЕСОВЕРШЕНСТВО КОНСТРУКЦИИ	484
ВЗРЫВЫ И ПОЖАРЫ	491
СТОЛКНОВЕНИЯ	495
ТРАГИЧЕСКИЕ СЛУЧАЙНОСТИ	501
ПОСАДКА НА МЕЛЬ	511
НЕИЗВЕСТНЫЕ ПРИЧИНЫ	511
КАТАСТРОФЫ 20—40-Х ГОДОВ	512
СЕЛИ НА МЕЛЬ	515
СТОЛКНОВЕНИЯ	516
ОШИБКИ В КОНСТРУКЦИЯХ, ПОСЛУЖИВШИЕ ПРИЧИНОЙ КАТАСТРОФ	526
НЕИСПРАВНОСТИ	531
СТИХИЯ	539
СЛУЧАЙНОСТИ	541
НЕИЗВЕСТНЫЕ ПРИЧИНЫ	542
АВАРИИ, КОТОРЫЕ ПРОИЗОШЛИ ПОСЛЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ	545
ПОЖАРЫ	549
ПОЛОМКИ И НЕИСПРАВНОСТИ	552
УДАРЫ О ПОДВОДНЫЕ СКАЛЫ И ГРУНТ	554

СТОЛКНУЛИСЬ В ТУМАНЕ	556
СЛУЧАЙНЫЕ ОШИБКИ	566
СТИХИЯ.	567
НЕИЗВЕСТНЫЕ ПРИЧИНЫ	570
АВАРИИ НА АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДКАХ	574
НЕПРИЯТНОСТИ «НАУТИЛУСА»	576
«СИ ВУЛФ» И «СКЕЙТ»	579
ПРИЧИНА ГИБЕЛИ НЕ УСТАНОВЛЕНА	584
Катастрофа атомной подводной лодки	
«Трешер»	584
Исчезновение «Скорпиона»	595

АВАРИИ И КАТАСТРОФЫ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК СОВЕТСКОГО

(РОССИЙСКОГО) ВМФ	603
ГИБЕЛЬ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ К-129	606
ГИБЕЛЬ К-219	611
САМАЯ КРУПНАЯ КАТАСТРОФА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ	617
ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ...	631

ВВЕДЕНИЕ

С тех пор, как люди впервые вышли в море, в них живет мечта о непотопляемом судне. Кораблекрушения случаются и в наши дни, хотя в эпоху автомобилей число несчастных случаев на море стало намного меньше, чем на суше. Тем не менее катастрофы на море порой поражают своими масштабами и числом жертв.

В прошлом мореплавание почти целиком зависело от капризов погоды, и парусные суда часто погибали при первом же шторме, однако люди продолжали осваивать Мировой океан. В раннем средневековье родилось дошедшее до нас латинское изречение моряков: «Плывать по морю нужно, выжить при этом не так уж необходимо». За право познать море люди платили самой высокой ценой — своими жизнями. Например, из пяти судов экспедиции Магеллана, в 1519—1522 гг. совершившей первое кругосветное плавание, вернулось лишь одно с 18 членами экипажа. Во время экспедиции погибли четыре судна, сам Магеллан и еще более 200 человек.

НЕУДАЧНИКИ

Есть «невезучие» суда, с которыми такие происшествия случаются многократно. Например, либерийский теплоход «Рио Мар» пять раз попадал в различные аварийные ситуации, пока, наконец, выведенные из себя владельцы не поставили его

в октябре 1983 г. на прикол в греческом порту Пирей, целый район которого специально используется в качестве своеобразной платной стоянки для неиспользуемых судов. Однако и здесь несчастья не оставили судно. Не прошло и месяца, как на нем вспыхнул пожар, который с трудом удалось погасить. Выгорело несколько кают. Через неделю судно вновь попало в аварию: под действием сильного ветра оно стало дрейфовать на якорях и столкнулось с панамским танкером «Жасмин». Оба судна получили серьезные повреждения. Через пять дней вспыхнул пожар, который удалось ликвидировать, но он уничтожил значительную часть надстройки. Не ожидая следующей аварии, владельцы судна решили продать его на слом.

Не менее злосчастной оказалась судьба лайнера «Грипсхольм», который плавал под шведским флагом, но находился в собственности шведско-финской компании. После ряда аварийных происшествий судно было продано греческому судовладельцу, который переименовал его в «Наварино» и использовал для круизов по Средиземному морю и вокруг Европы. Однако судно все время попадало в аварии и у нового владельца — осенью 1983 г. лайнер сел на мель у острова Патмос, было серьезно повреждено днище. Спасатели с большим трудом сняли его с камней и отвели в порт. Через 2 месяца на судне возник пожар, повредивший машинное отделение и ряд пассажирских кают. Судно было поставлено на ремонт в док, но в конце ремонта прямо в доке упало на правый борт и получило множество повреждений, которые требовали дополнительного ремонта. Видимо, в это время его владелец вспомнил старинное морское поверье, согласно которому судно нужно срочно

продать, если с ним начали происходить несчастья. Судно купила итальянская компания и дала ему название «Саманта», но вскоре оно уже плавало под греческим флагом с названием «Африка». С этого времени его несчастья прекратились.

Особенно необычной была цепь кораблекрушений, произошедших в прошлом веке у берегов Австралии. В те времена основным средством сообщения между населенными пунктами австралийского побережья были парусные суда. Они плавали в почти неисследованных гидрографами водах, ежеминутно рискуя напороться на рифы. Навигационные карты были весьма ненадежными, содержали много неточных или неверных сведений. От моряков, пустившихся в плавание вдоль берегов Австралии, требовалось немало мужества и готовности к любым неожиданностям.

В октябре 1829 г. шхуна «Мермэйд» под командованием капитана Сэмюеля Нолброу вышла из порта Сидней. На борту было 18 человек и груз. Судно держало курс через Торресов пролив в залив Рафлз. Во время плавания между Австралией и Новой Гвинеей сильным течением в густом тумане «Мермэйд» понесло на рифы. Судно с грузом затонуло. В течение 3 дней люди находились на голых скалах, где не было даже травинки. На четвертый день истощенных моряков принял на борт проходивший мимо барк «Свитшу». Однако не прошло и двух суток, как «Свитшу», в свою очередь, налетел на подводные камни и затонул. 18 морякам со шхуны и 14 — с барка удалось доплыть до небольшого голого острова.

Вскоре вблизи острова появилась шхуна «Говернор Рэди», державшая курс в Папуа. Она взяла на борт потерпевших крушение моряков. Одна-

ко несчастья шли за ними по пятам. Едва судно отошло от острова, как на нем вспыхнул пожар. После нескольких часов безуспешных попыток погасить огонь люди вынуждены были оставить шхуну, пылавшую, как факел. Теперь число бедствующих, которым удалось разместиться на трех шлюпках «Гouverнора Рэди», составило 64 человека, в их числе было 3 капитана. Дрейфующие в море шлюпки через некоторое время обнаружили с борта военного корабля «Комет». Он подобрал моряков, но они недолго наслаждались покоем. Внезапно разразился шторм, и корабль пошел ко дну. Несчастливым мореплавателям снова пришлось спасаться на шлюпках. Через 18 часов дрейфа терпящие бедствие едва разместились (их было уже 85 человек и 4 капитана) на спасательной палубе небольшого парусника «Юпитер». Но и ему не суждено было дойти до цели. Ударившись днищем о рифы, парусник затонул. Людям, спасающимся от стихии, с трудом удалось взобраться на скользкие скалы. Спасла уже 123 моряков и 5 капитанов шхуна «Сити ов Лидз», направлявшаяся в Австралию. На ее борту было 100 пассажиров. Когда все участники этой необычной «пирамиды несчастий» оказались на борту шхуны, гнев моря иссяк, и они благополучно завершили свой рейс.

Неудачливыми бывают не только суда, но и отдельные мореплаватели. К их числу можно отнести вице-адмирала Джона Байрона, прозванного в английском флоте «Джек-скверная погода». В одном из своих научных трудов он писал, что не помнит ни одного случая, когда бы ему приходилось плавать в хорошую погоду, а если она была спокойной, то немедленно портилась, как только его судно выходило в море. Вследствие такого «ве-

зения» его судно, и особенно другие суда, с которыми он совершал совместные плавания, постоянно попадали в аварии, а многие погибали. Джон Байрон многократно был на грани гибели в морских авариях, например во время экспедиции в 1764 г. на судах «Дельфин» и «Тамар», которые шли в южную часть Тихого океана. Одно из кораблекрушений у берегов Чили его судна «Вагер», на котором Джон Байрон совершал свое первое (из двух) кругосветное плавание, он описал в книге, опубликованной в 1768 г. Сцены этого кораблекрушения были использованы внуком Джона Байрона — английским поэтом Джорджем Ноэлем Гордоном Байроном при описании кораблекрушения в стихотворном романе «Дон-Жуан» (1818 г.).

КУРЬЕЗЫ

Случаются иногда и курьезные случаи. На суда поднимаются, как правило, по трапам, сходням или, в крайнем случае, по штормтрапам (веревочным лестницам). Однако представьте себе, что на палубу судна вдруг перелетает прямо из кровати спящая девушка. В ночь на 25 июля 1956 г. одна пассажирка действительно произвела пересадку с одного судна на другое столь необычным способом. Это случилось, когда итальянский лайнер «Андреа Дориа» («непотопляемый», как и «Титаник»), имеющий на борту радар с дальностью действия 75 км, был протаранен одним из новейших шведских теплоходов под названием «Стокгольм». Пробоина, полученная итальянским судном, имела 20 м в длину и 10 м в ширину. В мо-

мент столкновения случилось невероятное: через пробоину, образовавшуюся в районе каюты № 52, выбросило из кровати на палубу «Стокгольма» четырнадцатилетнюю Линду Морган. Девушка не получила серьезных травм. Что касается несчастного «Андреа Дориа», то судно этого столкновения не пережило, хотя большинство пассажиров и членов экипажа были спасены. Несколько менее поврежденный «Стокгольм» с трудом добрался до Нью-Йорка. После ремонта он сменил владельцев, получил новое имя — «Фолькер-фрейндшафт» («Дружба народов») и плывал долгое время под флагом ГДР.

ЗАГАДКИ ОКЕАНА

За многовековую историю борьбы человека с морем произошло немало событий, загадочность которых до сих пор волнует воображение. Мы знаем, что многие корабли, покинув порт, не вернулись к родным берегам. Морские историки и исследователи пытались выяснить их тайну, однако за редким исключением их труд оказывался напрасным. Эти случаи скорее всего навсегда останутся загадкой.

Морские легенды и тайны

КОРАБЛИ-ПРИЗРАКИ

Бывалые моряки в XVI, XVII и XVIII веках истолковывали частые кораблекрушения не иначе, как с позиций легенды о «Летучем Голландце». Они считали, что именно из-за него путь, например, вокруг мыса Доброй Надежды стал небезопасным.

В основе этой легенды лежит история голландского капитана, который жил в XVII столетии. Он имел склонности настоящего авантюриста, не чурался всех известных пороков. Пьянствовал, распутничал, сквернословил и богохульствовал. Много раз он снова и снова пытался обогнуть мыс Доброй Надежды, но безуспешно. Капитан поклялся

богохульной клятвой, что преодолеет проклятый мыс, даже если эта борьба будет длиться до дня страшного суда. Но как только он, обращаясь к бушующему морю, прокричал эту клятву, корабль опрокинулся и затонул. За богохульство капитан и команда судна-призрака были прокляты на все времена и осуждены вечно скитаться по морям и океанам, играя в кости с дьяволом за спасение своей души. «Летучий Голландец», как думали моряки, приносит гибель всем встречным судам.

Название «Летучий Голландец» произошло от того, что этот проклятый корабль в штиль мчится под полными парусами. Моряки в безветренную погоду видели «Голландца» так близко, что могли различить на его палубе нескольких заросших седыми бородами людей. Другие, наоборот, встречали его во время шторма. Это было символом страха, который владел необразованными и суеверными моряками.

Существовал ли на самом деле этот страшный призрак моря? Вполне солидные и заслуживающие доверия мореплаватели, даже целые экипажи судов клялись, что они действительно видели его. Появление «Летучего Голландца» можно объяснить так: или это мираж, или действительно один из так называемых «кораблей-призраков», покинутых командой и годами блуждающих по океанам. Эти блуждающие в океане призраки были на самом деле и встречаются по сей день.

Совершенно необычное по продолжительности плавание совершил английский океанский парусник, зажатый во льдах.

Парусный корабль «Джеймс Честер» дрейфовал в Северной Атлантике. 28 февраля 1855 г. его случайно обнаружили моряки судна «Маратон».

Когда оба парусника сблизились, капитан «Маратона», несмотря на сильное волнение, приказал спустить шлюпку и сам отправился на покинутый корабль.

На палубе царил хаос, но ничто не говорило о том, что здесь происходила борьба: ни брошенных ножей, ни капель крови на палубе не нашли. Команда и капитан исчезли. Отсутствовали также компас и судовой журнал. Между тем все спасательные шлюпки остались на местах. В кладовых и на камбузе были изрядные запасы продовольствия и пресной воды. Груз оказался в сохранности. Парусное вооружение оказалось в хорошем состоянии.

Капитан «Маратона» составил подробный рапорт о столь необычной находке в океане. Вначале полагали, что на «Джеймсе Честере» была еще одна спасательная шлюпка, на которой экипаж оставил корабль. Однако судоходная компания, которая владела парусником, опровергала это предположение.

В течение нескольких месяцев ожидали сообщений о судьбе команды или появления кого-либо из экипажа «Джеймса Честера». Этого не произошло. Какие события заставили команду, состоящую из опытных моряков, покинуть исправный корабль? Как они это сделали и при каких обстоятельствах? Это осталось тайной.

В Коралловом море, в 300 милях к северо-востоку от Австралии, было обнаружено полузатопленное грузовое судно «Джайта». Экипаж в составе 25 человек бесследно исчез, хотя все спасательные средства были на месте. Предполагали, что экипаж «Джайты» пересел на какое-то проходившее мимо судно. Однако это не подтвердилось.

На рейде порта Корк на южном побережье Ирландии появилось большое судно. Под всеми парусами оно попало на отмель и остановилось. Парусник был цел и невредим, но... без экипажа. Все на борту говорило о том, что судно совершило дальнейшее плавание. Трюмы были загружены ценными породами красного дерева. Груз, вероятно, был принят во Флориде. Тщательный осмотр помещений ничего не дал. Так и остались неясными обстоятельства такого необычного появления судна у побережья Ирландии. Никаких признаков борьбы на борту парусника не было. Не удалось найти ни одного судового документа, ни один предмет на паруснике не давал возможности установить его владельца или хотя бы его национальную принадлежность. Помимо всего этого, судно оказалось безымянным. На корпусе, там, где обычно имеется название судна, не оказалось никаких знаков.

Таинственный корабль взяли на буксир и поставили у причала. Долго наводили справки, разыскивали хозяина судна. Поиски оказались тщетными. Судовладелец не объявился.

Почему экипаж бросил судно? Кто и для чего лишил судно имени? Это не было установлено.

Удивительная история связана с большим парусным кораблем «Морская птица». Ранним утром 1850 г. судно появилось у побережья американского штата Род-Айленд близ города Ньюпорт. Люди, собравшиеся на берегу, видели, что корабль идет под парусами к рифам. С берега прозвучало несколько предупреждающих выстрелов, но судно продолжало идти вперед, пренебрегая угрожающей ему опасностью. Люди замерли в ожидании катастрофы. Но произошло неожиданное: когда до рифов оставалось несколько мет-

ров, огромная волна подняла парусник и перенесла его на сушу. При этом судно не получило никаких повреждений.

Добравшиеся до корабля жители ближайших поселков были поражены: на судне не было ни одной живой души! Только маленький пес приветствовал гостей веселым лаем. В камбузе они увидели на плите кипящий чайник, в кубрике еще стоял табачный дым. Из судового журнала стало известно, что парусник шел из Гондураса в Ньюпорт с грузом кофе. Командовал судном капитан Джон Дарем. Все его вещи находились в каюте в полной сохранности.

Рыбаки, вернувшиеся в тот день после промысла, рассказали, что рано утром они видели парусник в море и капитан Дарем приветствовал их.

Парусник разгрузили, пытаясь стянуть его с прибрежной отмели. Но ничего не вышло: корабль постепенно зарывался в песок. Казалось, что «Морская птица» нашла здесь свою вечную стоянку. Но вот однажды ночью разразился шторм. Атлантика обрушивала огромные волны на берег. Когда океан успокоился, пришедшие к месту катастрофы не обнаружили ни судна, ни его обломков. Корабль так же таинственно исчез, как раньше пропал его экипаж.

При осмотре покинутых экипажами судов иногда складывалось впечатление, что люди оставляли судно внезапно, не использовав спасательные средства, словно охваченные помешательством. Есть версия, что виноваты в этом инфразвуковые колебания. Еще в 30-е годы академик В. В. Шулейкин доказал, что инфразвук излучается штормовыми волнами. Он исследовал его, используя в качестве резонатора резиновый шар, заполненный

водородом. Необычный звук он назвал «голосом моря». Распространяясь со скоростью 1200 км/ч, инфразвуковая волна опережает перемещение породившего ее шторма, т. е. появляется возможное предсказание штормов.

После второй мировой войны был исследован физиологический эффект воздействия инфразвука на человека и животных. Инфразвуковые колебания большой интенсивности частотой 7 Гц, как показали опыты французского медика профессора Гавро, могут быть даже смертельными для человека. Что же происходит? Процитируем В. Псаломщикова и И. Степанюка, поместивших в «Морском сборнике» № 6 за 1974 г. статью «Безмолвные корабли»: «В любом организме существуют собственные колебательные движения низкой частоты, например в кровообращении. Если период инфразвука обратен по фазе, то при его достаточной интенсивности кровообращение тормозится и сердце останавливается». Вот вывод, который сделали французские исследователи: «...итак, инфразвуки вредны во всех случаях: слабые действуют на внутреннее ухо и воспроизводят всю картину морской болезни, сильные — заставляют органы вибрировать, вызывая их повреждение и даже остановку сердца. При колебаниях средней мощности наблюдается внутреннее расстройство органов пищеварения и мозга с самыми различными последствиями (обмороками, общей слабостью и т. д.). Более того, инфразвук средней силы может вызвать слепоту».

Кроме того, замечено, что инфразвуковые колебания меньшей интенсивности, воздействуя на человека, могут вызывать мозговые расстройства, появление беспричинного страха.

Используя результаты медико-биологических

исследований, можно объяснить появление кораблей-призраков и исчезновение экипажей воздействием инфразвука, даже не самого интенсивного. Воспринимая инфразвуковые колебания, люди начинали испытывать сначала беспокойство, а затем беспричинный страх и, наконец, ужас. При этом они ощущают нестерпимую боль. Люди в припадке безумия прыгают за борт и гибнут. Дело в том, что скорость распространения инфразвука в воде (в более плотной среде) в несколько раз больше, а его интенсивность выше. Это и приводит к гибели моряков.

СКИТАЛЬЦЫ МОРЕЙ

Некоторые суда установили своеобразные рекорды. Покинутые после кораблекрушения экипажами, они еще многие месяцы дрейфовали по воле течений и ветров в морях и океанах.

Парусник «Уэйр Г. Сэрджент», оставленный командой у мыса Гаттерас, за 18 месяцев дрейфа прошел 6000 миль. Этот парусник примечателен еще и тем, что он был единственным в истории мореплавания судном, которое без экипажа прошло через Гибралтарский пролив.

Совершенно необычный дрейф проделало немецкое парусное судно «Траве». В результате столкновения с пассажирским судном корабль был разрезан пополам. Носовая часть парусника «взяла курс на север» и достигла крайней северо-восточной части Америки, а кормовая часть направилась на юг. В последний раз ее видели у берегов Северной Каролины.

В 1888 г. в Атлантике команда американской шхуны «В. Л. Уайт» оставила в заливе Делавэр тонущий корабль. Факт гибели судна и место, где якобы оно затонуло, подтвердили капитан и экипаж. Однако вскоре после аварии в Английский Ллойд, где «В. Л. Уайт» была зарегистрирована как потерпевшая бедствие, стали поступать странные сообщения. За короткий срок судно видели более 50 раз в различных районах Мирового океана. Его видели у побережья Ирландии. Затем судно, пройдя через Атлантику, вернулось на место катастрофы. Далее оно последовало к Гебридским островам. Его видели в море к северу от Шотландии. Блуждая по океанам, в течение 10 месяцев, шхуна совершила рейс протяженностью не менее 8000 миль, превзойдя в этом отношении все известные рекорды дрейфа судов. Прошло несколько лет. Однажды после шторма шхуну обнаружили на берегу небольшого острова к западу от Шотландии.

Полузатонувшее, покинутое командой парусное судно «Фанни Уолстон» видели 46 раз в различных частях Атлантического океана. Этот парусник вскоре после выхода из американского порта Чарлстон потерпел аварию и был оставлен командой. Через год судно обнаружили у Азорских островов. Спустя некоторое время, вопреки господствующим в этих районах ветрам и Гольфстриму, корабль вновь появился почти в том же месте, где произошла катастрофа, — вблизи мыса Гаттерас.

Много было разговоров о дрейфе судна «Далгонар». После кораблекрушения оно получило крен и вскоре легло на борт. Его мачты погрузились в воду. Тяжелой и полной драматизма была опе-

рация по спасению пассажиров и экипажа «Далгонара». Судно, лежа на боку, продолжало плавать в Тихом океане, совершив дрейф протяженностью более 500 миль.

Марафонские дрейфы покинутых кораблей стали источником легенд о кораблях-призраках, вечно блуждающих по морям и океанам. Однако если отбросить мистическую сторону вопроса и серьезно исследовать трассы дрейфующих судов, можно получить ценные сведения о течениях, господствующих в Мировом океане.

МЕСТЬ КОРАБЛЯ-ПРИЗРАКА

Это был отличный французский пароход, специально оборудованный для перевозки скоропортящихся продуктов. Судно не имело названия. Правда, на борту, почти у самого форштевня, крупными буквами было выведено «Фригорифик» (в переводе с французского — «рефрижератор»), однако надпись скорее говорила о назначении, чем о названии судна.

По рассказам очевидцев, в марте 1889 г. в устье Сены рефрижератор в густом тумане был протаранен английским судном «Рамней». «Фригорифик» получил сильный удар и большие повреждения, но человеческих жертв, к счастью, не оказалось. Англичане спасли экипаж. Капитан «Рамнея» обещал пострадавшим возместить убытки. Рефрижератор бросили, полагая, что он обречен на гибель.

В тумане «Рамней» снова отправился в путь. Не прошел он и 2 мили, как за кормой появился

силуэт судна. Очертаниями оно напоминало «Фригорифик». Корабль двигался, словно призрак. Труба дымила, но на судне не было никаких признаков жизни. Преследователь двигался в полном молчании. Продолжая рейс, «Рамней» на некоторое время потерял призрак из виду, однако вскоре он появился вновь. Казалось, судно преследует «Рамней». Когда расстояние между судами сократилось до минимума, стало ясно, что аварии не избежать. Так и случилось. Удар «призрака» пришелся в среднюю часть корпуса «Рамнея», и он стал быстро тонуть. Но что удивительно — сам призрак не выглядел судном, потерпевшим крушение. Он быстро удалялся от тонущего «Рамнея». Теперь экипаж «Рамнея» оказался в печальном положении.

На этом испытании, выпавшие на долю двух экипажей, не кончились. Когда туман несколько рассеялся, моряки вновь увидели «Фригорифик». Судно держало путь на восток. Потом оно вдруг повернуло на юго-восток, затем на юг и... стало приближаться к месту катастрофы. Казалось, кто-то остался на борту рефрижератора и преследует моряков. На возгласы со шлюпок никто не отвечал. Стало ясно, что поврежденный «Фригорифик» сохранил ход. В машинном отделении продолжали работать механизмы. Положенный «на борт» руль заклинило, и судно описывало круги вокруг места аварии. Агония «Фригорифика» продолжалась некоторое время, потом сильный удар потряс его корпус, и судно пошло ко дну.

Матросы клялись, что дело здесь не чисто. Могли ли перед тем, как покинуть корабль, положить руль резко на борт (это единственное объяснение, почему он ходил по кругу)? Совершенно необъяс-

нимым остается то, как на покинутом корабле машинный телеграф встал в положение «полный вперед»?!

СЛУЧАЙ С КИТОБОЯМИ

В течение нескольких сезонов китобойное судно «Жорж Анри» и вспомогательное судно-база «Рескю» находились рядом. Судно-китобоец с новым прочным корпусом шло впереди, прокладывая путь во льдах судну «Рескю». Они работали в «паре»: «Жорж Анри» охотился за китами, а «Рескю» был своего рода цехом для разделки туш и складом готовой продукции. Когда-то «Рескю» тоже добывал китов. Он даже имел специальные укрепления для плавания во льдах. Но шли годы, корпус изнашивался, и теперь судно выполняло вспомогательные функции. Плавать на «Рескю» было небезопасно. Если ожидался шторм, судно оставляли на якоре, а команда перебиралась на «Жорж Анри». Потом совместное плавание возобновлялось.

В 1860 г. оба судна вели промысел в Гудзоновом заливе у северо-восточных берегов Канады. Этот район изобиловал плавучими льдами, иногда на пути встречались сплошные ледяные поля, к тому же часто штормило. Однако плавание протекало благополучно. Экипаж «Рескю» еще ни разу не покидал судна.

Но вот однажды опытный капитан «Рескю», предвидя жестокий шторм, решил не рисковать и приказал команде перебраться на борт китобойца. «Рескю» недалеко от берега оставили на яко-

рях. Опасность на этот раз оказалась реальной. Волны и ветер безжалостно разделились со старым «Рескю». Сначала под их ударами сломались мачты, затем судно сорвало с якорей и понесло к берегу. Полуразрушенный корабль был выброшен на мель.

Когда шторм несколько утих, «Жорж Анри», перенесший шторм вдали от берегов, возвратился к месту, где был оставлен «Рескю». Судно находилось в таком состоянии, что спасти его было невозможно. «Рескю» пришлось оставить.

Прошел год. В конце мая 1861 г. «Жорж Анри» вновь оказался в тех местах, и изумленный экипаж увидел плавающий «Рескю». Морякам с «Жоржа Анри» казалось, что судно не дрейфует, а движется словно по заданному курсу, следуя за ними. Поднявшийся шторм и дрейфующие льдины настолько сблизили суда, что в какой-то момент они едва не столкнулись. Быстрым маневром капитану «Жоржа Анри» удалось избежать опасности. Потом «Рескю» исчез из виду, однако ненадолго. Через сутки ночью у борта китобойного судна вновь заметили «Рескю». Корабль находился примерно на расстоянии одного кабельтова. Зажатый во льдах, «Жорж Анри» был неподвижен, в то время как «Рескю», казалось, свободно маневрировал. Он прошел у самой кормы китобойца и удалился в направлении берега. Наконец «Рескю» вновь оказался в том месте, где его оставили после аварии.

Эти встречи сильно повлияли на психику северных моряков. Они видели в «Рескю» преследующий их призрак, отказывались работать и требовали возвращения домой. Капитану «Жоржа Анри», который предполагал зимовать в этих

районах, не оставалось ничего другого, как для спокойствия экипажа потопить «Рескю». Сделал он это просто. Взобрался на борт призрака и открыл один из кингстонов. На глазах у команды «Жоржа Анри» судно-призрак поглотили льды.

МЕРТВЕЦЫ ПОД ПАРУСАМИ

Во время промысла в водах Антарктики китобойное судно «Надежда» встретило обледеневший парусный корабль. Парусник дрейфовал, подгоняемый ветром. Капитан «Надежды» приказал спустить шлюпку и вместе с тремя матросами направился к загадочному кораблю. С трудом взбравшись на его палубу, китобои обнаружили в помещении обледеневшие трупы людей.

В одной из кают нашли записку: «Января 17, 1823 года. Пошел семьдесят третий день с тех пор, как мы оказались во льдах. Вчера погас огонь. Все попытки снова зажечь его оказались безуспешными. Надежды на спасение нет...».

Впоследствии по судовому журналу и материалам, сохранившимся у судовладельца в Англии, установили, что парусный корабль назывался «Дженни». В течение 17 лет парусник дрейфовал вместе с антарктическими льдами.

Парусное судно «Малборо» было построено на верфи в Глазго и предназначалось для океанских плаваний. Командовал парусником опытный моряк капитан Хид. Выйдя в 1890 г. из Новой Зеландии в Англию, парусник, груженный мороженой бараниной и шерстью, исчез. На борту «Малборо» находились 23 человека команды и несколько пас-

сажиров, среди них одна женщина. Последний раз судно видели 1 апреля в Тихом океане вблизи Огненной Земли — в районе, который моряки не без оснований называют «кладбищем кораблей». Расследование, проведенное властями, оказалось безуспешным. Парусник объявили пропавшим без вести, предположив, что он стал жертвой скал. В этих зловещих местах 300 дней в году свирепствует шторм. Ветру и волнам помогает течение, затягивая сюда обреченные корабли и выбрасывая их на камни.

Но вот спустя 23 года, в октябре 1913 г., близ Пунта-Аренас у берегов Огненной Земли, т. е. почти там же, где его видели в последний раз, снова появился «Малборо». Корабль шел под всеми парусами!

Парусник казался невредимым. Все было на своих местах. Даже экипаж находился там, где ему положено быть на судне: один человек — у штурвала, трое — на палубе у люка, десять — на вахте у своих постов и шесть — в кают-компании. Казалось, людей внезапно сразила какая-то напасть. Вахтенный журнал был покрыт плесенью, записи стали неразборчивыми. Другие бумаги также оказались испорченными. Моряки судна, встретившего парусник в океане, недоумевали. Выяснилось, что на борту находятся останки только части экипажа «Малборо». Что случилось с остальными? Высадились на берег? Может быть, их смыло с палубы уже после смерти или сорвало ветром с мачт в момент трагического происшествия?

Как всегда в таких случаях, выдвигалась версия об эпидемии или отравлении.

Капитан судна, обнаруживший «Малборо», составил точный доклад обо всем, что видел. Нена-

стная погода не позволила ему взять на буксир и доставить в порт корабль-призрак. Однако то, что было изложено в его рапорте, под присягой подтвердили все, кто был свидетелем этой встречи. Их показания запротоколированы Британским адмиралтейством.

БЕГЛЕЦ

1 октября 1931 г. у побережья острова Виктория море замерзло. Пароход «Бейшино» с грузом пушнины на борту оказался в ледяном плену, и его отплытие пришлось отложить. Путь в Ванкувер был отрезан льдами. Оставался еще путь по берегу, но в таком случае большую часть пушнины пришлось бы оставить на судне. Этого охотники сделать не захотели и решили остаться на зимовку.

Охотники-промысловики и команда судна поселились на берегу в хижинах. Неожиданно налетела пурга, которая бушевала в течение двух суток и не давала людям возможности покинуть жилища и посмотреть, как дела на корабле. Когда погода улучшилась и охотники пришли на берег, они, к своему удивлению, не обнаружили парохода. Тщетными были поиски — судно исчезло.

Потерявшие судно и пушнину охотники, проклиная все на свете, с большим трудом добрались до Ванкувера. Жители города встретили их с недоумением и насмешками (да и кто мог бы в это поверить).

Пароход «Бейшино» обнаружил один молодой человек из Аляски. Он был очень раздосадован

тем, что не имел возможности взять с собой находящуюся на борту пушнину. Потом поисками «Бейшино» занялся экипаж зверобойной шхуны. Судно охотники обнаружили, но добраться до него не смогли.

Рассказы о ценном грузе на дрейфующем пароходе соблазнили многих искателей приключений. По следам «Бейшино» бросились любители легкой наживы. Пароход неоднократно видели блуждающим в океане, но льды или волнение на море не позволяли подойти к нему близко. Каждый раз он оставался недостижимым. Что случилось с пароходом потом, никто не знает.

ПРЕДЗНАМЕНОВАНИЯ

Бессмертно предание о Клабаутерманне. Это добрый, хотя и немного ехидный дух корабля. Не установлено точно, произошло его имя от «ползуна по мачтам» или от «конопатчика». Второе толкование более вероятно. «Конопатить» означает «затыкать» пазы в корпусе корабля, что и относится к обязанностям этого доброго корабельного домового.

Ни один матрос не видел этого человечка, о котором впервые упоминается в документе XII в. И тем не менее каждое поколение моряков знает, как он выглядит. Его портрет таков: ростом он с садового гнома, огненно-красный, лицо обрамлено седыми волосами и бородой, в матросской одежде.

Если ночью связки корабельного набора скрипят и стонут — это знак деятельности Клабаутер-

манна. Он укрепляет недостаточно надежные места на корабле. Согласно другой версии, дух корабля лишь указывает своим деревянным молотком на повреждения. Он обычно находится под шпилем, якорной лебедкой, а во время штормовой погоды несет вахту на мачте. Когда же дух сидит на рее, это считается предостережением. В этом случае корабль ожидает катастрофа.

Предзнаменования играли важную роль в жизни моряков. Если, например, в гавани крысы покидали корабль, он в следующем рейсе должен был погибнуть. Если моряку приснилась рыба или он увидел «серую смерть» — клочья тумана или дыма, напоминающие человеческую фигуру, — это также было предзнаменованием гибели корабля.

На море говорили об особом таланте парусных мастеров, которые умели предсказывать по определенным признакам, с кем из членов экипажа может случиться беда. Репутацией имеющих так называемое «второе лицо», т. е. обладающих даром магнетизма, пользовались финны. Старый моряк Мелвилл вспоминал: «В результате этого их влияние среди матросов очень велико, и двое или трое финнов, с которыми я в разное время плавал, казались сделанными специально для того, чтобы производить такое впечатление. Теперь один из этих морских прорицателей был у нас на борту, пожилой моряк с льняными волосами, который постоянно ходил в грубой самодельной шапке из тюленьей шкуры... Ночью, когда было погребение, он положил свою руку на старую подкову, что была прибита как талисман на фок-мачте, и сказал торжественно, что менее чем через три недели от нашего экипажа останется на борту не более четверти».

Многие матери обладают даром магнетизма по отношению к своим сыновьям, ушедшим в море. На побережье Северного моря обычным было следующее: чтобы узнать, жив ли сын, матери должны были полоскать в морской воде полотно и многократно повторять при этом имя пропавшего без вести. Если в результате этой процедуры ничего не случается — значит он жив. Если на мгновение появляется его образ — значит его нет в живых.

Покойник на корабле приносил, по морским суевериям, несчастье. Во всех случаях он мешал плаванию и его нужно было как можно скорее спустить за борт. Если он оставался непогребенным день и ночь, то корабль с опозданием прибывал к цели своего путешествия. На парусного мастера, который шил мешок для трупа, также смотрели с опаской.

У мореплавателей было сразу несколько покровителей. Моряки Балтики и Северного моря, говоря о Расмусе, подразумевают море. Это имя происходит от Эразмуса, одного из четырнадцати чудотворцев. Итальянцы и португальцы называют его святым Эльмом. В честь него названы огни святого Эльма, которые появляются иногда перед ураганом в виде бледно-голубых язычков пламени на концах мачт. Это считается знаком присутствия святого патрона мореплавателей.

Святые Николай, Брандан, Колумбан, Клеменс и святая Гертруда Брабантская также помогали морякам. Брандан был в земной жизни миссионером и использовал корабль для распространения христианства. Церковь нарекла его за это покровителем моряков в северных водах. Колумбан умел вызывать попутный ветер. Святого Клеменса причислили к покровителям кораблей за то, что он

был привязан неверными к якорю и утоплен в море. Святая Гертруда спасала корабли от морского чудовища.

Святой Николай Мирликийский хорошо знал нравы своих подопечных и понимал, что легче вычерпать ложкой океан, чем «отлучить» моряков от крепких напитков и портовых девок. Поэтому он лишь напоминал пастве, чтобы за этими занятиями она не забывала о своей бессмертной душе. Он и сам часто плавал по морям. Когда в Ликийи (где он был в IV в. епископом Миры) случился голод, он приводил в водную гавань корабли, груженные хлебом.

Этот покровитель левантийских моряков был очень популярен. Потом его уже почитали как покровителя всех моряков. В раннем средневековье в большинстве гаваней Средиземного моря, а позднее и в прибрежных городах имелись церкви, освященные его именем.

До сих пор существуют такие морские церкви. Одна из них в Терсато. Это своеобразная смесь замка и капеллы под знаком креста и якоря. Она находится в Адриатике, неподалеку от Фиуме (ныне — Риека). Как знамя, свисает с хоров пожелтевший рваный парус. Много десятилетий назад его принесло течением вместе с куском реи, на которой он был закреплен. Это все, что осталось от барка «Маргарита» и шестнадцати человек команды. Здесь же прислонены к стене несколько источенных червями досок, просмоленная лопасть весла и якорь. Запыленные фигуры носовых украшений на хорах могли бы многое рассказать о пережитом в дальних плаваниях. Львиная голова с отбитым носом продырявлена в нескольких местах. Отверстия эти — отнюдь не работа червей-

древоточцев. И у деревянного ангела с чешуйчатой нижней частью тела рука отвалилась не от времени.

Рядом с надгробными плитами капитанов висят вырезанные из дерева модели кораблей. По соседству стоят деревянные доски, на которых яркими красками изображены в лубочном стиле корабли и морские трагедии. Эти картины написаны в знак обета или благодарности. На них показаны рыбаки в битве со стихией не на жизнь, а на смерть, пираты, которые берут на абордаж корабли, и даже множество кораблей, покоящихся на дне.

Над всем этим витает запах трухлявого дерева. Здесь многие поколения матросов складывали свои благодарственные подношения, когда им в очередной раз удавалось уйти от урагана. Жены и невесты моряков молились за возвращение мужчин домой. Не всегда молитвы доходили до Бога. Свидетельство тому — скромные доски с именами моряков и просьбами молиться за упокой их душ.

Чудовищные обитатели моря

ЖИВАЯ ТОРПЕДА

В перечне происшествий, от которых может быть застраховано морское судно в страховой корпорации Ллойда, есть весьма «экзотические»: повреждение судна и (или) груза или их гибель от метеорита, меч-рыбы, кита и других морских жи-

вотных как известных, так и не известных. От этого же страхуют и людей.

Часто суда подвергаются нападению меч-рыбы. В декабре 1982 г. перуанское рыболовное судно «Сан-Иларион», которое вело промысел в 30 милях от порта Пакасмайо, подверглось нападению крупной меч-рыбы, попавшей в сети. Трехметровая рыба изорвала сети, а затем нанесла своим мечом несколько мощных ударов в борт судна, сделав пробоины, в которые хлынула вода. Экипаж вынужден был спасать тонущее судно.

Известны многочисленные случаи нападения меч-рыбы на суда. В конце второй мировой войны английский танкер «Барбара» следовал из Нового Орлеана в Ливерпуль через Атлантику. В районе плавания весьма вероятны были нападения немецких подводных лодок, поэтому на танкере велось тщательное наблюдение за морем и воздухом. Около 14 часов дня впередсмотрящий отчаянно закричал: «Торпеда! С левого борта торпеда!». Вахтенный штурман, увидев позади траверза на волнах прямой, как стрела, след, приказал рулевому положить руль «право на борт» и дал сигнал боевой тревоги. Матрос изо всех сил завертел штурвал, и когда танкер стал поворачивать вправо, штурман, бросив взгляд на пенистый след, уже знал, что торпеда пройдет мимо. Но та внезапно повернула влево и, описав дугу, снова понеслась к «Барбаре». Штурману показалось, что скорость ее увеличилась. Почти у самой поверхности он увидел отливающее сталью продолговатое тело торпеды. «Все кончено, — пронеслось в мозгу, — еще мгновение — и взрыв, вода хлынет в пробоину...» Но ничего подобного не случилось. Все, кто в это время находился на мостике, почувствовали,

что корпус танкера потряс глухой удар. Когда застопорили машину и судно остановилось, по левому борту, чуть позади ходового мостика, в воде увидели белый бурун. Огромных размеров рыба со страшной силой была по воде серповидным хвостом. Эта была гигантская меч-рыба. Пробив своим мечом стальную обшивку, она застряла в ней и теперь пыталась освободиться. Вскоре ей это удалось, она стремительно бросилась в сторону и, описав дугу, опять ринулась на судно. На этот раз она пробила борт ближе к носу судна, но освободиться уже не смогла. Моряки изловчились и накинули на ее хвост петлю из стального троса. Пока рыбина билась у поверхности, капитан дважды выстрелил ей в голову.

Когда «рыбу-торпеду» поднимали на борт, меч обломился и остался в пробоине. Потом подняли и его. Общая длина «торпеды» оказалась 6 м 82 см, а вес — 660 кг.

Страхование судов от повреждений меч-рыбой Ллойд стал практиковать еще в середине прошлого века. Начало было положено в 1856 г., когда капитан американского клиппера «Дредноут», одного из самых быстроходных парусных судов того времени, предъявил «Ллоиду» требование о возмещении убытка за порчу застрахованного груза — 200 т чая. Капитан и свидетели утверждали, что на переходе из Цейлона в Лондон на судно напала меч-рыба, пробившая медный лист обшивки и сосновую доску толщиной почти 8 см. В результате образовалось отверстие диаметром около дюйма (2,54 см), через которое в трюм попала вода и подмочила чай.

Сначала агенты «Ллойда» наотрез отказались возместить американцу убытки, сославшись на

своих экспертов, которые сделали вывод, что клиппер получил пробоину, ударившись о скалу (от ущерба в связи с таким видом повреждения груз не был застрахован). Поскольку капитан «Дредноута» стоял на своем, дело рассматривал арбитражный суд, эксперты которого, тщательно осмотрев судно в доке, пришли к единодушному мнению — ровное и почти круглое отверстие в борту сделала меч-рыба. Страховщикам пришлось возместить убытки. С этого времени «Ллойд» ввел в свои страховые полисы еще один вид страхового риска.

Сила удара меч-рыбы чрезвычайно велика. Своим мечом она легко пробивает стальную обшивку торговых и даже военных кораблей. По расчетам академика А. Н. Крылова (1863—1945), «сила удара средней меч-рыбы на площади кончика меча равна 15-кратной силе удара самой тяжелой двуручной кувалды». В 1956 г. в 600 милях к юго-западу от Ливерпуля меч-рыба напала на английский эсминец «Леопард» и в трех местах пробила стальную обшивку. Вода стала поступать в машинное отделение, отключились водяные насосы. Командир корабля вынужден был подать сигнал «SOS».

О силе удара живой «торпеды» свидетельствует экспонат, который хранится в морском музее в Кенсингтоне (Англия). Он представляет собой выпиленный кусок борта парусного судна начала прошлого века. Медный лист, двухслойная сосновая обшивка и дубовый шпангоут толщиной 560 мм — все это как бы нанизано на меч рыбы, кончик которого торчит из внутренней части шпангоута. Меч-рыба развивает скорость около 130 км/ч, в то время как скорость акул и дельфинов не превышает 50 км/ч.

Меч-рыба не имеет зубов. Свою жертву она проглатывает целиком, предварительно оглушив или проткнув мечом. Морякам не раз приходилось видеть «танец смерти» меч-рыбы. Ворвавшись в косяк макрели или скумбрии, она выскакивает из воды на высоту нескольких метров, а затем, падая плашмя, глушит рыбу. Сделав несколько таких прыжков, меч-рыба уходит под воду и начинает наносить молниеносные удары своим мечом, а затем заглатывает свои оглушенные жертвы.

Меч-рыба совершенно бесстрашна, она нападает даже на китов и акул, защищая свое место обитания. Живет в одиночку. У нее очень вкусное мясо, и рыбаки не прочь поймать ее. Она может нырять на глубину 800 м, где лакомится обитающими там светящимися анчоусами.

Видимо, защищая свой район обитания, меч-рыба и нападает на суда. Так, в 1948 г. огромная меч-рыба атаковала американскую шхуну «Элизабет» в районе порта Бостон. Разогнавшись, «торпеда» с огромной скоростью ударила в носовую часть судна, загнав в борт свой меч до самых глаз. Выдернув его, она не возобновила атаку. Когда «Элизабет» пришла в Бостон и стала в док, выяснилось, что доски обшивки были не только пробиты, но и сломаны в результате удара. В 1967 г. меч-рыба напала на научно-исследовательскую подводную лодку «Элвин». 6 июля лодка погрузилась на глубину 600 м с экипажем из трех человек. Во время подводных исследований люди заметили на дне большой продолговатый камень. Когда лодка приблизилась к нему, он ожил и оказался меч-рыбой. Описав дугу, огромная рыба ударила мечом в борт лодки с такой силой, что ее меч на 80 см вошел в корпус между отсека-

ми. Пытаясь вытащить меч, рыба обломила его. Лодке пришлось совершить аварийное всплытие, а затем ее отремонтировали в доке. Известны также многочисленные случаи нападения меч-рыбы на весельные лодки и даже пловцов. Обитает она в основном в теплых морях, но встречается и в Северном море, у берегов Норвегии. Из Средиземного моря заходит в Черное и Азовское, попадает в сети в Японском и Охотском морях.

ЗАГАДОЧНЫЕ ГИГАНТЫ

В 1968 г. в Париже Международное криптозоологическое общество (МКО) опубликовало книгу «По следам морских змеев». В ней приведены 500 случаев встреч людей с неизвестными морскими чудовищами, использованы описания ученых, моряков и других очевидцев из многих стран мира. МКО объединяет ученых и энтузиастов, изучающих неизвестных морских животных и чудовищ. Члены МКО проверяют сообщения о гигантском осьминоге в Карибском море, прочесывают болота Конго в поисках последнего живого динозавра, при помощи сонаров (гидролокаторов) «прощупывают» американское озеро Шамплейн в надежде обнаружить Шампа, как прозвали американского собрата Несси из шотландского озера Лох-Несс.

В докладе, который сделал в 1973 г. в Ванкуверском университете профессор Леблонд, проанализированы 33 встречи с неизвестными животными в районе от Аляски до Орегона (Тихий океан) начиная с 1812 г.

В 1951 г. рыбаки в заливе Хэрриот (Британская

Колумбия) обнаружили 40-футовое (1 фут — около 31 см) существо серо-зеленого цвета. Оно имело на спине колючий плавник, напоминающий плавник трески, но достигающий фута в высоту, и плыло очень быстро.

В 1961 г. в Данджинс Смит вышедшая на морскую прогулку семья заметила странное существо. У него была шея в 6 футов, три горба и длинная волнистая грива. Тело его было красно-коричневого цвета.

В 30—50-е годы в водах Орегона часто видели животное, прозванное Большим Клодом. Капитан судна «Арго» утверждал, что голова Клода напоминала верблюжью, а глаза производили впечатление стеклянных.

Систематизировав все описания, члены МКО выделили три основных типа неизвестных морских существ: с длинной шеей, горбами, с несколькими плавниками, желтым брюхом; напоминающих гигантского угря, гигантскую выдру, морского конька; морских ящеров и гигантских черепах.

Следует отметить, что практически все неизвестные существа в северной части Тихого океана вели себя довольно мирно. В январе 1984 г. канадский инженер-механик Джим Томпсон ловил рыбу в 5 милях от Ванкувера. Вдруг в 60 м от лодки всплыло какое-то животное. В длину оно достигало 20 футов, а в ширину — 2 фута. Существо имело заостренное черное рыло, крупные висячие уши, на голове красовались рожки. Вело оно себя «довольно робко». По словам Томпсона, похоже было, что «животное удивилось», увидев его, и хотело «поскорей убраться подальше». Вскоре оно направилось в сторону моря, быстро двигаясь «вверх и вниз».

ОПАСНЫЕ СУЩЕСТВА

Однако не все крупные морские животные вели себя так мирно. Известны случаи нападения на людей и даже на мелкие суда, боты и плоты акул, барракуд, на китобойные суда и боты — раненых китов, нападения на людей гигантских осьминогов, кальмаров, скатов, мурен и прочих обитателей моря.

Раненый кит может повредить и даже потопить небольшое судно или бот. Однако для крупного судна он не опасен. Скорее наоборот, крупное судно опасно для кита. В 1932 г. пароход «Север», на борту которого находилось 400 пассажиров, следовал через Охотское море из Владивостока в Усть-Камчатск. Вахтенный штурман заметил, что на поверхности дремлют три кита. Чтобы предупредить их, он дал гудок и даже остановил машины. Два кита успели нырнуть, а один остался на поверхности и судно ударило его форштевнем. От удара судно задрожало, а кит погиб. У восточных берегов Камчатки в Тихом океане пассажирский пароход «Советский Союз» водоизмещением свыше 30 000 т, следовавший из Владивостока в Петропавловск-Камчатский со скоростью 18 узлов, встретился с группой китов. Одного из них судно ударило форштевнем. От сильного глухого удара началась вибрация всего корпуса. Погибший кит был выброшен на побережье Камчатки.

С незапамятных времен известны легенды о гигантских осьминогах и кальмарах (кракенах), нападавших на суда и людей. Древнеримский натуралист Плиний Старший в 37-томной «Естественной истории» повествует о гигантском «полипусе», который опустошал рыбные садки. Людям удалось

убить это ужасное создание и измерить его. Щупальца монстра достигали в длину 30 футов и вместе с головой весили 700 фунтов.

30 ноября 1861 г. французский военный пароход «Адектон» встретился между островами Мадейра и Тенерифе с огромным кальмаром. Его тело достигало в длину около 6 м, а щупальца были длиной 18—20 м. На красном теле животного резко выделялись два огромных зловеще сверкающих глаза. Корабль открыл огонь по чудовищу из пушек, но из-за сильной качки ни одно из десяти ядер не попало в цель. Приблизившись к животному, моряки вонзили в него гарпуны. Чудовище метнулось сначала к судну, а затем от него. Корабль преследовал его, но животное скрылось. Моряки оторвали от его тела кусок мяса весом около 20 кг. Зато судовой художник за время сражения (около 3 часов) успел сделать прекрасный рисунок, который хранится во Французской академии наук.

В 1891 г. в Бенгальском заливе на индийскую шхуну «Перл» напал гигантский головоногий моллюск и потопил ее. Свидетель кораблекрушения — капитан парохода «Стэтоуэн» — так описал это происшествие в газете «Таймс»: «10 мая за час до захода солнца мы увидели примерно в двух милях от нас небольшую шхуну, попавшую в штиль. Приближаясь к ней, рассматривали ее в бинокль. Спустя немного времени мы заметили на поверхности моря между шхуной и нами огромную бурю массу, напоминавшую кучу морских водорослей. Вдруг странный предмет или зверь начал двигаться, ударился о шхуну, шхуна заметно накренилась, затем выпрямилась. И сразу же ее мачты снова качнулись в сторону. Глядя

в бинокль, я увидел огромное тело, которое вползло на шхуну, как бы обволакивая ее и срастаясь с ней, — лучшего определения не могу придумать. Мачты шхуны стали наклоняться в нашу сторону все ниже и ниже. Она опрокинулась. В течение нескольких минут она находилась на поверхности, а затем исчезла. Крик ужаса вырвался у всех, кто видел эту сцену».

Газета «Таймс» в том же номере привела рассказ капитана погибшего судна Джеймса Флойда: «Я был капитаном шхуны водоизмещением 150 тонн, с командой из шести человек. Мы шли с грузом в Рангун. 10 мая около 5 часов пополудни из воды медленно поднялась огромная масса в полумиле от нас со стороны левого борта. Она походила на спину огромного кита, но была менее поката и даже на расстоянии выглядела длиннее нашего судна. Казалось, она греется на солнышке.

— Что это? — закричал я своему помощнику.

— Разрази меня гром, если я знаю! Если бы не величина, цвет и форма, я бы сказал, что это кит, — ответил Том Скотт.

— И это не морская змея, — сказал кто-то из команды, — животное слишком круглое для змеи.

Я пошел в каюту, чтобы взять ружье. Как раз в тот момент, когда я приготовился стрелять, Билл Барлинг вбежал на палубу и, взглянув на чудовище, воскликнул, подняв руку:

— Осторожно, хозяин! Это кальмар, и он нападет на нас, если вы раните его.

Улыбнувшись в ответ, я выстрелил и попал в странного «зверя». На воде вокруг него образовалась сильная рябь, и он начал двигаться.

— Все наверх с топорами и ножами! — закричал Билл. — Отрубайте любую часть кальмара,

которая покажется над бортом! Смотрите в оба, и да поможет нам Бог!

Я никогда не встречал это чудовище и ничего о нем не слышал, поэтому не представлял себе, насколько оно может быть опасным. Я не отдал приказания, да и бесполезно было. К этому времени трое из команды, в том числе и Билл, нашли топоры и одну заржавленную абордажную саблю и вели наблюдение за приближающимся чудовищем. Теперь было видно огромное тело,двигающееся рывками у самой поверхности воды, а за ним — круглый хвост. Удлиненное тело составляло по меньшей мере половину длины нашего судна. Хвост, возможно, имел 100 футов в длину. В то время, когда я собрался записать все это, зверь нанес удар. Мы услышали глухой звук, и судно задрожало. В следующее мгновение щупальца, похожие на деревья, схватили судно, и оно накренилось. Через секунду чудовище было на борту и протиснулось между двумя мачтами. Мы услышали крик Билла:

— Рубите ради своей жизни!

Но все наши удары не принесли пользы, так как «зверь» перекинул свое огромное тело через борт и потянул судно вниз, повиснув на концах мачт. Мы мгновенно очутились в воде. В течение нескольких секунд судно лежало вверх килем, затем заполнилось водой и пошло ко дну. Остальное всем известно».

Что касается крупных судов, то им кальмары не опасны. В декабре 1946 г. было опубликовано сообщение о нападении кальмара на норвежский танкер «Брунsvик» водоизмещением 15 тыс. т и длиной 150 м, который находился в районе Гавайских островов. Капитан судна Арне Греннингзетер

рассказал, что огромный головоногий моллюск длиной более 20 м неожиданно вынырнул из глубины и нагнал судно, которое шло со скоростью 12 узлов. Затем он некоторое время плыл параллельно танкеру слева по борту в 30 м от него. Внезапно кальмар, обогнав судно, бросился в атаку и вцепился в его корпус, нанося по нему сильные удары. Стараясь удержаться на скользкой металлической поверхности танкера, моллюск охватил его своими щупальцами, достигавшими в поперечнике 20—25 см. Однако под действием встречного потока воды он начал соскальзывать назад к корме и попал под винт, который смертельно ранил животное. Позже в этом районе на «Брунсвик» дважды нападали огромные кальмары, развивая скорость до 24 узлов.

Самый крупный кальмар, который попал в руки человека, достигал 18 м в длину. Он был найден ньюфаундлендскими рыбаками в 1879 г. О величине гигантских головоногих можно судить по размерам шрамов от присосков, оставляемых ими на теле кашалотов. Установлено, что 15-метровый кальмар оставляет на коже кита следы от присосков диаметром 10 см. У некоторых убитых кашалотов были обнаружены такие рубцы диаметром 46 см.

Кальмары опасны для людей. В книге американского ихтиолога Эдварда Р. Ричиути «Опасные обитатели моря» описан случай нападения кальмара на человека. Кальмар длиной около 3,5 м был выброшен волной на борт океанского лайнера «Карония». Оказавшись на палубе, кальмар схватил корабельного плотника, и тому пришлось отбиваться железным ломом. Несмотря на помощь нескольких человек, схватка продолжалась несколько минут, пока кальмара не убили.

Наверное, нужно сказать и о более мелких, но вместе с тем опасных для человека животных, встреча с которыми, особенно, если они многочисленны, может быть опасна для человека, потерпевшего кораблекрушение и находящегося, например, на спасательном плоту.

Французы называли Коралловое море морем акул. Ныряльщики Вест-Индских островов куда больше, чем акул, боятся барракуд (морских щук). Обычно длина барракуд не превышает 2 м, но они крайне агрессивны, стремительны и вооружены длинными и очень острыми зубами. Среди обитателей Мирового океана есть и другие опасные для человека существа.

Благодаря Гольфстриму некоторые тропические организмы проникают летом сравнительно далеко на север и их можно встретить далеко от экватора. Типично тропическим видом является необыкновенно красивая сифонофора физалия, широко распространенная в Саргассовом море.

В мифах Древней Греции Медуза Горгона описана как крылатая женщина, на голове которой вместо волос растут змеи. Прозрачные студнеобразные существа, обитающие в морях и океанах, получили такое же имя не только потому, что у них есть щупальца, напоминающие змей, но и за то, что это щупальца со стрекательными капсулами, содержащими яд нервно-паралитического действия. Являясь как бы одной из дочерей мифической Медузы, сифонофора физалия имеет крестную мать — французского биолога Мари Физаликс. У сифонофоры физалии есть и другое название. За яркость окраски ее часто называют «португальским военным корабликом». Известно, что средневековые португальские каравеллы бы-

ли ярко раскрашены, но по чистоте красок живая физалия превосходит окраску только что сошедшей со стапелей каравеллы. Она отликает на солнце голубым, фиолетовым и ярко-красным цветами. Еще у физалии, как и полагается кораблю, есть парус, напоминающий красочный воздушный пузырь. Физалия плывет под углом к ветру и нередко застревает в вытянутой по ветру полосе саргассов.

Вообще говоря, физалия — это целая колония организмов. Под пузырем у нее расположены полипы, обращенные ротовыми отверстиями вниз. У каждого полипа свое щупальце длиной до 30 см со стрекательными клетками. Когда плывет скопление физалий с развевающимися щупальцами, человеку очень трудно уйти от них. Прикосновение к телу вызывает острую боль и онемение пораженных участков. Известны случаи, когда люди, получив ожоги и потеряв сознание, тонули.

СУЩЕСТВУЕТ ЛИ МОРСКОЙ ЗМЕЙ?

Как же быть с гигантскими морскими змеями? Люди, особенно в драматических ситуациях, склонны все преувеличивать, принимая, скажем, крупные экземпляры рыб — «сельдяных королей» — за мифических морских змей. Исследователь морских глубин Р. Миллер в своей книге «Море» пишет: «Гигантские сельдяные короли имеют ярко-красный спинной плавник, который тянется вдоль всего тела, от головы до длинного, сужающегося к концу хвоста. На переднем конце этого плавника имеются длинные шипы, которые,

если рыба встревожена, могут приподниматься в виде довольно высокого красного гребня. Поэтому следовало бы относиться с осторожностью по крайней мере к тем рассказам, где говорится о морских змеях с ярко-красными гривами».

У гигантских кальмаров два длинных щупальца и восемь — покороче. Иногда щупальца могут достигать в длину полутора десятков метров. Действительно, извивающиеся щупальца, приподнятые над поверхностью океана, вполне могут сойти за тело морского змея. Наблюдатели рассказывают, что во время полного штиля на океанской поверхности вдруг возникает водоворот и из воды высвобождается щупальце кальмара.

Существует ли на самом деле морская змея? Вот мнение бельгийского зоолога Б. Эйвельманса: «Тот факт, что эти животные существуют, у меня не вызывает сомнений. Мне кажется, что легенда о “морском змее” зародилась потому, что людям приходилось встречаться с разными очень большими животными змеевидной формы, принадлежащими к различным классам: рыбам, пресмыкающимся, млекопитающим».

Разумеется, это имеет под собой основу. Моллюск неопилина давно перешел в разряд ископаемых, однако его обнаружили во время океанологической экспедиции. Или возьмем широко известный случай с кистеперой рыбой целакантом. Считалось, что целакант вымер 70 млн лет назад. Но оказалось, что эта рыба до сих пор обитает у Коморских островов.

Дальнейшие исследования океана принесут новые открытия не только отдельных видов, пока не известных науке, но и целых биологических сообществ. Одно из таких открытий было сделано во

время подводной экспедиции у Галапагосских островов.

Там по дну проходит расселина-стык между литосферными плитами — Галапагосский рифт. Через эту трещину в земной коре из недр извергается расплавленное вещество и растекается по дну океана. Лава в холодной придонной воде океана остывает и растрескивается. Обычно на глубине около 2,5 км температура морской воды примерно 4—5 °С. Вода, проникая в трещины дна около места извержения лавы, нагревается и опять попадает в толщу океанских вод в виде горячего источника.

В феврале 1977 г. американская океанологическая экспедиция проводила исследования в районе предполагаемого выхода гидротермальных вод. Ранее были получены данные о некотором повышении температуры в придонном слое воды. Одновременно, как показали исследования, вода содержала большое количество изотопов радона-222 и гелия-3. На подводных снимках, полученных с помощью фотокамеры, которая была установлена на автоматическом подводном аппарате вблизи дна, видны некие холмики.

17 февраля 1977 г. при исследовании океанского дна были обнаружены непосредственные выходы гидротермальных вод. 12 часов буксировался подводный аппарат, снабженный фотокамерой и термодатчиком, вдоль рифта, не обнаружив заметных отклонений температуры. И вдруг пик! Значения температуры достигли плюс 15 °С! Немедленно по кабелю с борта судна был послан сигнал, включивший фотокамеру. Темные глубины озарила вспышка осветительной лампы. Через 2 часа буксируемый аппарат был поднят на борт

судна. Фотопленку извлекли из аппарата и отправили в судовую фотолабораторию. На кадре, сделанном в 19 ч 9 мин, именно тогда, когда температура воды повысилась до 15 °С, увидели сотни двустворчатых моллюсков на фоне черной излившейся лавы. Такого в океанских глубинах никто еще не видел. Несмотря на поздний вечер, решили туда, где была сделана уникальная фотография, опустить подводный обитаемый аппарат «Алвин».

Глазам изумленных акванавтов открылось удивительное зрелище. Вода белесого цвета струилась в лучах прожектора. На дне слегка покачивались белые, похожие на тонкие макароны двухметровые трубки, из которых выглядывали красные червеобразные существа. Вот светлый краб пробирается по лаве, покрытой моллюсками. Розовая пучеглазая рыбка нежится в теплой воде. А вода действительно теплая. В этом оазисе жизни температурный датчик «Алвина» зафиксировал температуру, равную 17 °С. Удалось взять пробы теплой воды, окружающей цветущий оазис, а также геологические образцы.

Когда на борту открыли цилиндрики с пробами воды, в нос ударил резкий запах сероводорода. Это доказывало, что насыщенная сероводородом морская вода просочилась через земную кору. Там при необычных условиях ее нагрева под давлением соединения серы, содержащиеся в морской воде, преобразовались в сероводород. Получило объяснение необычное пиршество жизни на океанском дне. Сероводород, имеющий резкий неприятный запах, служит питательной средой для бактерий, образующих начальное звено пищевой цепочки для обитателей океанского дна. Таким

образом, в океанских глубинах возможна жизнь, основанная не на энергии фотосинтеза, обусловленной солнечным светом, а на энергии недр Земли через процесс хемосинтеза.

Любопытно, что обитатели галапагосских оазисов значительно крупнее своих собратьев, которые живут не у гидротермальных источников, где нет такого количества питательных веществ. Белесый оттенок воды в источниках обусловлен обилием бактерий, насыщающих теплую воду.

Возможны ли открытия отдельных видов различных организмов (в том числе и крупных) в других местах Мирового океана? Конечно! Ведь поверхность дна океана, особенно на больших глубинах, исследована меньше, чем поверхность Луны.

В Тихом, Индийском и Атлантическом океанах встречались необычные морские животные, напоминающие плезиозавров или мезозавров, которые считались вымершими 60 млн лет назад. В частности, таких животных видели в 1978 г. с борта советского рыболовного судна в юго-западной части Тихого океана.

По мнению биологов, миллионы лет могут сохраняться целые популяции, а не отдельные особи или группы. Правда, не исключено, что, как это имеет место в случае с крупными морскими рептилиями, встречаются отдельные особи угасающих популяций.

Пираты и каперы

Пиратство (от греч. *peirates* — грабитель, разбойник) зародилось в глубокой древности одновременно с развитием морской торговли и началом

войн на море. Пираты стремились изменить существующие общественные отношения, следуя утопическим представлениям о свободе и справедливости. Так, в конце XVII в. на северном Мадагаскаре пираты под руководством француза Миссона и итальянского философа-утописта Караччиоли основали республику, которую называли Либерталией. Республика не признавала частной собственности, национальных и расовых различий, ею управлял выборный совет, была общая казна. Какими бы идеями ни руководствовались люди, вставшие на путь пиратства, их основным занятием были грабежи и убийства в целях обогащения, а на несчастье других истинной свободы не построишь.

Пиратов объединяла разбойничья мораль. Они признавали только право силы. В разные времена и в различных регионах пиратов называли по-разному. Пиратов Северного и Балтийского морей в XIV—XV вв. называли витальерами (от лат. *virtualien* — съестные припасы) и ликедейлерами (от нем. *gleichteilen* — делить на равные доли). Пиратов Карибского бассейна в XVII веке называли флибустьерами (по названию легкого судна — флибот) и буканьерами (от индейского *bucan* — приспособление для вяления мяса, основной пищи пиратов в походе). Вступая в ряды пиратов, морские разбойники давали клятву на Библии. Был принят свой устав. Пиратские уставы четко определяли долю награбленного для каждого. За попытку утаить что-то пират мог лишиться жизни. С другой стороны, за полученные в бою увечья ему полагалась компенсация, тем большая, чем тяжелее был ущерб. Трусость каралась смертью. В походе запрещались пьянство и азартные игры.

Всевозможные раздоры должны были разрешаться на берегу. За неповиновение капитану провинившийся терял право на часть добычи. Власть пиратского капитана опиралась исключительно на его авторитет, подтверждать который ему приходилось в многочисленных сражениях. Среди пиратов был распространен обычай давать клички, подлинные же имена многих из них остались неизвестными.

От пиратства, явления преступного, неправомерного, следует отличать каперство — явление, допустимое в прошлом, ибо в настоящее время оно запрещено. Дело в том, что в эпоху средневековья торговые и военные парусные суда отличались друг от друга лишь количеством пушек и численностью экипажа. Многие государства начиная с XV в. практиковали превращение торговых судов в военные, но не путем дополнительного вооружения, а предоставлением права заниматься военной деятельностью: нападать на торговые суда неприятеля, захватывать их, а также грузы и получать часть (до 50%) в виде приза, присуждаемого специальным судом. Для осуществления этой деятельности торговым судам выдавались каперские патенты (королем, губернатором и пр.) на право ведения каперства, а члены экипажей назывались каперами, приватирами, корсарами. Во главе каперов стоял адмирал, который обычно получал около 25% стоимости награбленного имущества. Не менее 25% шло в казну государства.

Каперский патент был действителен только в период войны. С ее прекращением каперы утрачивали право нападать на торговые суда. Однако многие каперы продолжали свою деятельность

и после войны, превращаясь в пиратов. Пиратство для них было выгоднее каперства, поскольку они присваивали себе захваченное имущество. Многие известные каперы попеременно были то каперами, то пиратами. Например, в XVI в. Великобритания выдала каперские патенты многим известным капитанам, которые, будучи одновременно каперами и пиратами, нападали на испанские колонии в Америке (Ф. Дрейк, Дж. Гаукинс, Г. Морган, Дж. Клиффорд и др.). За эти подвиги они получили от английских королей награды, в том числе были возведены в рыцарское достоинство, стали адмиралами английского флота. В XVII в., когда Великобритания добилась господства на море, действия пиратов-каперов стали ей мешать, и многие прославленные каперы заплатились жизнью за свою деятельность (например, знаменитый английский капитан У. Кидд).

Каперы были на службе и у русских царей. При Иване IV (Грозном) нес каперскую службу датчанин К. Роде со своей флотилией. При Екатерине II дослужился до адмиральского чина, участвуя в войне с турками, капер П. Джонс, американец, один из героев романа Фенимора Купера «Пленитель моря». В русско-турецких войнах в качестве капера участвовал грек Ламброс Кацонис, который командовал флотилией с 1788 г. С 9 кораблями он одержал ряд побед в сражениях в Эгейском море, куда был послан Екатериной II для организации каперских операций против турок. За эти подвиги императрица присвоила ему чин подполковника русской армии. Желая переманить Ламброса Кацониса на свою сторону, турецкий султан Абдул-Хамид I обещал ему прощение за пролитую «османскую

кровь», любой остров в Эгейском море и 200 тыс. золотых монет. Однако Кацонис остался верен своему долгу. Генеральное сражение произошло в апреле 1790 г. Против 7 кораблей Кацониса действовало 30 турецких. Кацонис потерял 5 кораблей и 600 моряков, а турки — 22 корабля и свыше 3000 моряков. Екатерина II наградила его орденом и присвоила чин полковника. Эскадра Кацониса была восстановлена и к 1791 г. насчитывала 24 корабля. После заключения Ясского мирного договора между Россией и Турцией Кацонис продолжал нападать на турецкие корабли и суда, т. е. стал пиратом, нападая также на суда Франции и Англии. Эскадры Англии, Франции и Турции разгромили эскадру Кацониса, но он остался жив, вернулся в Россию, был «прощен» и служил командиром Балаклавского греческого батальона.

Другой капер — Жан Лаффит был участником войны за независимость Америки в 1810—1826 гг. Француз по происхождению, капитан наполеоновской армии, он эмигрировал в Америку, где получил каперский патент от Республики Картахена (Колумбия). Его эскадра базировалась в бухте Баратария (Мексиканский залив), откуда он нападал на английские и испанские суда, а добычу продавал на рынках Нового Орлеана. Во время англо-американской войны 1812—1814 гг. Лаффит встал на сторону американцев. Оценивая его заслуги, четвертый американский президент Дж. Мэдисон публично засвидетельствовал «несомненное мужество и верность» Лаффита и его отряда. После войны Лаффит вновь стал пиратом и остался им до конца своей жизни (1826 г.).

К середине XIX в., когда существование капер-

ства стало противоречить реальной действительности, ибо военные корабли и флот могли справиться со своими задачами и без помощи торговых судов, назрела необходимость его отмены. В 1856 г. была принята парижская Декларация о принципах морского международного права, которая запрещала каперство и тем самым лишала морских разбойников юридической ширмы, за которой они нередко прятались. В США закон о запрещении каперства был принят лишь в 1909 г.

Еще в древние времена пиратство превратилось в грозную силу. В I в. до н. э. пираты угрожали существованию Римской империи. В плену у них в молодости побывал Юлий Цезарь. Пиратство приносило такие убытки, что в 67 г. до н. э. римский сенат вынужден был снарядить против пиратов специальную карательную экспедицию во главе с Помпеем, в ходе которой было захвачено более 1300 пиратских судов и взято в плен 20 000 пиратов, не считая десятков тысяч убитых. По сути, пиратами были и викинги, среди которых наиболее известны Эрик Рауди (Рыжий) и его сын Лайф, открывший Америку за четыре века до Колумба (свое открытие он не афишировал). Служили викинги (варяги) и у русских князей, в том числе в виде наемников для совершения многочисленных набегов. Они закололи князя Ярополка в 980 г., убили князя Бориса в 1015 г. и пр.

Широкую известность приобрели в XIV—XV вв. пираты в Балтийском и Северном морях. Эти витальеры под руководством К. Штертебекера, Г. Михеля, Бенекке и других грабили ганзейские суда, а иной раз нападали в пользу Ганзы на ее врагов. Название «витальеры» возникло потому,

что пираты снабжали продовольствием осажденный датчанами в 1389 г. Стокгольм. Действия пиратов наводили ужас на правителей приморских стран. Так, Бенеке удалось взять в плен плывущих в Нидерланды английского короля Эдуарда IV и лорд-мэра Лондона. В XV—XVI вв. на Средиземном море пираты во главе с братьями Аруджем и Хайрадином Барбароссами фактически контролировали всю деятельность на море. Для борьбы с ними христианские страны вынуждены были выставить объединенный флот во главе с адмиралом Андреа Дориа (его именем позже было названо судно, гибель которого является одной из самых крупных катастроф в истории). В нескольких сражениях адмирал разгромил пиратов, хотя полностью искоренить пиратство в Средиземном море так и не смог. В плену у пиратов более 4 лет провел испанский писатель М. Сервантес.

Процветало пиратство и в Юго-Восточной Азии — в Аравийском и Южно-Китайском морях, в Бенгальском заливе. Пиратским берегом называли южную часть Персидского залива в районе Ормузского пролива. Здесь пиратством занимались целые племена, которые грабили индийские и китайские корабли. По морю товары доставлялись в Оман, откуда по караванным тропам переправлялись в Европу. Известны пираты Малайского архипелага и бассейна Карибского моря. Пираты так называемого берегового братства (центр — остров Тортуга, а затем Ямайка) наводили ужас на испанцев и укрепленные прибрежные поселения. Объединенные под началом Моргана, они в 1671 г. высадились на берег, пересекли Панамский перешеек и штурмом взяли Панаму — центр торговых путей испанских колоний в Новом Свете.

В XVII в. пиратство приобретает глобальный характер, пиратские эскадры появляются на всех морях (например, экспедиция В. Роджерса в 1708—1711 гг.). До начала XIX в. постоянную дань пиратам платили города и государства: Королевство обеих Сицилий, Тоскана, Сардиния, Португалия, Дания, Швеция, города Ганновер и Бремен. Даже Великобритания до конца XIX в. платила 15 тыс. долл. сомалийскому хедиву в обмен на обязательство не грабить английские суда, проходившие через Суэцкий канал и дальше по Красному морю.

Естественно, что государства не могли игнорировать опасности, которым подвергалось международное судоходство вследствие действия пиратов. Помимо преследования и уничтожения пиратов, были приняты международные правовые акты, направленные на искоренение пиратства, ужесточение наказаний, в том числе конвенция Монро 1832 г., Парижская декларация 1856 г. и ряд других региональных и двусторонних международных договоров. Пойманных пиратов обычно вешали на реях. Через 6 часов мертвецов сбрасывали в воду.

Во все времена пираты отличались хорошей морской выучкой, сноровкой и лихостью. Главные элементы пиратской тактики — внезапность нападения, быстрота и беспощадный абордажный бой. Вооружение пиратских кораблей было легче, чем военных, а меньшая осадка при большой парусности делала их суда более быстроходными, что позволяло им уклоняться от столкновения с военными кораблями. Нападая с наветренной стороны, пираты стремились в первую очередь повредить рангут судна и лишить его хода. Легкие пушки пиратов, обычно стрелявшие картечью, были грозным

оружием. Пиратская тактика сыграла важную роль в сражении при Гравелине в 1588 г., когда сравнительно малочисленный английский флот, в числе командиров которого были испытанные каперско-пиратские адмиралы Дрейк и Гаукинс, нанес поражение Непобедимой армаде Испании.

С пиратством и каперством прошлых времен связаны многие географические открытия. В 1577—1580 гг. английский капер-пират Фрэнсис Дрейк совершил второе в мире кругосветное плавание на корабле «Голден Хайнд», а в 1586—1588 гг. третьим в мире обошел на корабле вокруг света капер-пират Т. Кавендиш. Совмещавшему морской разбой с научными исследованиями англичанину Ф. Фробишеру принадлежат большие заслуги в поисках Северо-западного прохода из Атлантического океана в Тихий (1576—1578 гг.). Известный капер-пират У. Дампир в 1683—1691 гг. совершил кругосветное плавание и составил подробное описание своего путешествия — целое научное исследование с картами, данными о ветрах и течениях, навигационных условиях морей. Увековечены имена многих каперов-пиратов: существуют пролив Дрейка, мыс Дейвиса, залив Фробишера и др.

Окончательно искоренить пиратство так и не удалось, хотя его размах в наши дни, конечно, не таков, как в прошлые времена, когда морские разбойники подчиняли себе целые государства.

СОВРЕМЕННЫЕ ПИРАТЫ

«Веселый Роджер» вновь развеивается на морях и океанах. За 10 лет, начиная с 1953 г., Япония

потеряла 120 судов, разграбленных и потопленных пиратами. В 1956 г. неизвестная яхта более 10 раз нападала в Индийском океане на пассажирские суда. По данным Международного морского бюро, с января 1981 г. по февраль 1983 г. отмечено 192 пиратских нападения на суда, в том числе в Малаккском проливе — 92 случая, у Западной Африки — 82, где особой «славой» пользуются прибрежные воды и порты Нигерии. Здешние пираты интересуются в основном потребительскими товарами, обыскивают трюмы, вскрывают контейнеры. Дальневосточные пираты, напротив, интересуются кассой судна и драгоценностями пассажиров. Пираты располагают быстроходными катерами, похожими на патрульные суда пограничной охраны и способными развивать скорость до 40 узлов. Пиратский экипаж состоит из 15—20 человек, вооруженных автоматическим оружием. Таиландское судно «Тхай вонг» следовало с текстильными товарами, цементом и автомобилями из Сингапура в Кампонгсаом. 24 июля 1986 г. к судну подошел скоростной катер голубого цвета. Капитан Суприади, индонезиец, принял его за патрульное судно. На «Тхай вонг» высадилось 20 человек в масках, вооруженных винтовками и пистолетами. Они связали и заперли в каютах 14 членов экипажа, который состоял из тайландцев и бирманцев, а капитана заставили вести судно. Вскоре к «Тхай вонг» подошло еще одно судно, на которое были переданы часть грузов и судовое имущество. Пираты похитили товаров на 1,5 млн сингапурских долл. и еще на 20 тыс. долл. радионавигационного оборудования. Судно они топить не стали, и капитан привел его в ближайший порт Куала-Тренгану.

Почти в то же время и в том же районе было ограблено австралийское судно-контейнеровоз «Анро Острейлиа».

Районом, где в последние годы расцвело пиратство, стало Средиземное море. По сообщениям полиции Неаполя, пираты ежедневно нападают на торговые суда. Заметая следы своих преступлений, морские разбойники совершили поджог судов в Венецианской лагуне — сгорели пять пассажирских теплоходов. Суда и причалы были облиты легковоспламеняющейся жидкостью. Пожарные суда не смогли погасить пожар.

Пираты привлекают внимание международной общественности своей жестокостью по отношению к людям. На 13-й сессии ИМО (Международная морская организация), проходившей в ноябре 1983 г., особое внимание уделялось выработке мер защиты от пиратов. Приводились такие факты: за 2 года только у берегов Таиланда погибло 1300 человек — членов экипажей и пассажиров судов. Нередко действуя под видом потерпевших бедствие, пираты посылают сигнал «SOS», а затем грабят и убивают тех, кто пришел на помощь. Они совершают нападения даже на суше. Например, в марте 1980 г. несколько пиратских судов подошли к небольшому острову у побережья малайзийского штата Сабах и открыли огонь по селению. Было убито 10 и ранено 10 человек, а селение полностью разграблено.

Районы Юго-Восточной Азии пользуются дурной славой из-за нападений пиратов. Судовладельцы составили список портов, в которые капитанам не рекомендуется заходить в ночное время. К их числу относятся многие филиппинские порты, в том числе столица Манила. Морские пи-

раты базируются в основном в районе манильских трущоб Тондо, прилегающих к морскому побережью. С наступлением темноты они выходят из своих укрытий, выводят быстроходные катера и моторные лодки и направляются к рейду и в район карантинной зоны порта, где многие иностранные суда ожидают разрешения на вход в столичный порт.

Пираты вооружены ножами, пистолетами и автоматами. Двигаясь на веслах, они бесшумно приближаются к ничего не подозревающему «иностранцу», большая часть экипажа которого в это время находится на берегу. На борт судна летят абордажные крюки, обмотанные тряпками, чтобы не создавать лишнего шума и не привлекать внимания вахтенного. Группы пиратов подкрадываются к трюмам и грузовым отсекам. Если экипаж судна оказывает сопротивление, в ход идет оружие и льется кровь. Так, в мае 1980 г. пираты убили в Маниле капитана английского судна «Ориента амбассадор», а в июне 1980 г. расстреляли часть экипажа норвежского судна «Марта Бакке». Филиппинские власти принимают соответствующие меры. Построена специальная радиостанция, рассчитанная на прием сигналов с судов, подвергшихся нападению, сформировано подразделение морской полиции для борьбы с пиратами. Меры предосторожности принимают и в других портах. Например, гонконгская полиция в 1984 г. заказала 15 патрульных катеров на верфи «Чунг во», имеющих хорошее вооружение и средства спасения судов. Специальное «противопиратское» оборудование было предусмотрено на яхте «Абдул Азис», построенной в Дании для короля Саудовской Аравии. Отделка яхты стоимостью 9 млн ф. ст. произ-

водилась в Великобритании на верфи «Торникрофт». Ванна была сделана из чистого золота, панели — из ценных пород дерева, обивка — из парчи и натурального шелка. Яхту перевели в ФРГ, где были установлены различные защитные системы, в том числе бронезащита. Чиновники, которые осматривали яхту, утверждают, что она скорее напоминает боевой корабль, чем прогулочное судно.

В 1982 г. представители одиннадцати государств (Японии, ФРГ, Великобритании, США, Норвегии, Австралии, Нидерландов, Франции, Канады, Дании и Швейцарии) создали международный фонд (первый взнос — 2 млн ф. ст.) для финансирования программы борьбы с пиратами в районе Южно-Китайского моря и Сиамского залива. Собранные средства пошли на приобретение трех патрульных судов, оборудования для охраны торговых судов от нападения и средств защиты людей. В пиратских налетах в этих районах участвует свыше 20 тыс. человек, базирующихся в основном на архипелаге Риад — группе мелких островов к югу от Сингапура. Жертвами пиратов становятся суда любого тоннажа и скорости, например крупный контейнеровоз «Контендер Арджент», ограбленный в Малаккском проливе.

В ноябре 1983 г. на Ассамблее ИМО была принята резолюция «О мерах по борьбе с пиратами и вооруженными нападениями, создающими угрозу безопасности морских судов». Резолюция предусматривает, что государства — члены ИМО должны сообщать о всех случаях нападения на их суда и принятых мерах. Министерство транспорта ФРГ разработало согласованный с заинтересованными организациями перечень мер, которые долж-

ны быть проведены на судах. Так, превентивные меры общего порядка включают тщательный выбор агента в порту назначения; размещение контейнеров и других грузов на палубе и в трюме таким образом, чтобы их невозможно было вскрыть; задраивание дверей, ведущих в надстройку, подготовку помещений для укрытия членов экипажа; наличие на судне газа циана и дополнительных сигнальных ракетниц (используемых в качестве пистолетов); разработку планов безопасности и инструкций для членов экипажа, проведение учений по отработке этих планов и инструкций.

Превентивные меры, определяемые местонахождением судна, включают занятие места судном вблизи других судов; поддержание связи по радио и наличие договоренности о подаче сигналов с ближайших судов в случае необходимости; непрерывное наблюдение за морем, усиление ночных вахт, установление дополнительных постов на плохо просматриваемых участках палубы; дополнительное освещение района стоянки судна в порту и на рейде; приведение в готовность всех оборонительных средств. Меры при попытке нападения пиратов включают объявление общей тревоги; передачу сигнала о помощи по радио; приведение судна в движение; применение против пиратов ракетниц, гидромониторов и газа циана, металлических средств и бутылок с краской, включение наружного освещения и прожекторов для ослепления пиратов. Если пираты проникли на судно, рекомендуется укрыть людей в специальных помещениях и передать сообщение ближайшим судам и местным властям.

Ракетницами и гидромониторами сложно воевать с пиратами, вооруженными автоматами и пи-

столетями. Статистика показывает, что количество пиратских нападений на торговые суда, в том числе с их потоплением, продолжает расти. Всего за 4 месяца 1986 г. у берегов Южной Азии и Африки произошло 129 нападений пиратов на торговые суда. Причем пираты стали объединяться во флотилии. Например, пиратский флот Эгейского моря насчитывает свыше 100 судов. 50 из них объединились в эскадру, которая монополизировала район «промысла» в треугольнике Кипр—Ливан—Суэц. На их совести десятки потопленных судов и человеческие жертвы. Такие же жестокие и организованные формы пиратства процветают у берегов Нигерии, Сьерра-Леоне, Берега Слоновой Кости, Сенегала. Достаточно сказать, что банда мадам Вонг насчитывает несколько тысяч человек. На совести современных пиратов только в последние годы сотни разграбленных и потопленных судов, уничтоженных прибрежных селений, тысячи убитых и похищенных людей.

КЛАДБИЩА КОРАБЛЕЙ

Одной из наиболее распространенных причин кораблекрушений является посадка судов на мель, скалы, рифы. Казалось бы, это должно быть исключено, когда на берегах морей, рек и озер находятся бесчисленные маяки, огни, знаки, а подводные препятствия нанесены на карты, указаны в лоциях. Тем не менее статистика свидетельствует о том, что кораблекрушения на скалах и рифах — явление весьма частое. При этом погибают как мелкие, так и крупные суда.

В сентябре 1986 г. теплоход из Саудовской Аравии «Майя Р.» ударился о подводные рифы, получил крупные повреждения и затонул. Панамский теплоход «Кайо Куитасуенос» сел на рифы у побережья Доминиканской Республики и разбился. В северной части Красного моря ударился о подводный риф теплоход «Йорк». Получив крупные повреждения, он затонул. В мае 1986 г. кипрский теплоход «Солон С.» в рейсе из Пирея в Порт-Судан сел на рифы в Красном море. Корпус судна, двигатель и руль были серьезно повреждены. После снятия с мели теплоход был отбуксирован в Порт-Судан и списан на металлолом. В феврале 1986 г. турецкое судно «Кэптэн Юсуф Калкаван» с грузом фосфатов село на мель и получило серьезные повреждения. Были затоплены два трюма. В связи с тем, что судно начало разрушаться от ударов о скалы, экипаж был снят с борта спасательным буксиром. В ноябре 1985 г. в реке Ориноко сел на мель и получил повреждения панамский рудовоз «Хадиотис». После осмотра судно было списано на металлолом.

Дурной славой пользуется ряд районов Мирового океана, где потерпели кораблекрушения сотни судов. Одним из них является остров Черный у побережья Новой Шотландии, прозванный островом кораблекрушений. Статистики подсчитали, что по меньшей мере 11 тыс. человек погибло здесь с 1801 г. Некоторые даже называют цифру 20 тыс. Около 300 дней в году «кладбище» Атлантики неприступно из-за штормов, которые свирепствуют вокруг него. Особенностью острова являются дикие лошади. Никто не знает, как они попали сюда и остались в живых там, где нет почти никакой растительности.

На картах есть названия, запечатлевшие морские трагедии: мысы Смерти, Дьявола, Страдания, Ошибки, Мучений, скала Мертвого Моряка, риф Смерти, заливы Отчаяния, Обманутой Надежды и пр. Так, печальной славой с древних времен пользуется Мессинский пролив, соединяющий холодное Ионическое и теплое Тирренское моря. Самая узкая часть пролива (4 км) между скалами Сцилла и Харибда отличается тем, что здесь из-за мощных течений возникают водовороты, буруны и судно легко может разбиться о скалы.

Дурную славу среди моряков снискали Бискайский залив, Магелланов и Баб-эль-Мандебский проливы, дно которых усеяно мелями и рифами. Не случайно в переводе с арабского Баб-эль-Мандеб означает «Ворота скорби». Как подсчитал канадский писатель Эдвард Сноу, на скалах Аляски и Курильских островов погибло свыше 1700 крупных судов.

Опасны для судоходства берега острова Сейбл в Атлантическом океане. Остров был открыт в 1497 г. Джоном Каботом. С тех пор, по неполным данным, у его берегов погибли свыше 500 судов и более 10 тыс. моряков. Одними из последних жертв стали траулер «Гейл» и панамское грузовое судно «Мэнхассет». В 1633 г. голландский моряк Иоганес Долит отметил на карте: «Сейбл имеет 40 миль в длину». В настоящее время он сократился до 32 км в длину и 1,5 км в ширину и под действием волн, достигающих 16 м в высоту, постоянно меняет свои очертания, так как состоит из песка. Несмотря на то, что на острове установлены маяки, он по-прежнему опасен из-за меняющихся берегов и постоянных туманов. Радиомаяк, установленный на острове, пере-

дает в эфир тревожную фразу: «Вы проходите близ острова Сейбл — кладбища кораблей Северной Атлантики».

«Гнилым» местом называют моряки мель Гудвина, расположенную в 6 милях от юго-восточной оконечности Англии. «Сэр Гудвин — пожиратель кораблей» — так нарекли это место в Атлантике. Здесь нашли свое последнее пристанище сотни судов и свыше 50 тыс. моряков.

Очень опасным считается район острова Тасмания, расположенного у юго-восточного побережья Австралии. Постоянные туманы, частый дождь настолько ухудшают видимость, что путешествовать в этом районе рискуют только самые отважные. Установлено, что с 1785 по 1950 г. у побережья Тасмании и прилегающих к нему мелких островов погибло 603 судна. Английское трехмачтовое парусное судно «Уотер Уинич», погибшее 13 августа 1855 г. на скалах острова Кинг, хранило в своих трюмах запасы золота на 1 млрд франков.

Проливом смерти называют мореплаватели Торресов пролив, отделяющий северную оконечность Австралии от Новой Гвинеи. Пролив буквально усеян рифами, на которых погибли сотни судов. Особенно не везло судам под названием «Эндоувер». В 1853—1888 гг. на морском дне пролива оказалось 30 судов, имевших такое название.

Особенно ужасны последствия трагедии, когда о скалы и рифы разбивается судно, груженное нефтью или другими вредными веществами. При таком кораблекрушении происходит массовое загрязнение моря и берегов, наносится огромный ущерб растительному и животному миру региона, загрязняются пляжи, районы промысла, прекращается работа в портах.

Вследствие разлива нефти в результате аварии танкера «Метула» близ Огненной Земли погибло свыше 40 тыс. пингвинов. При разливе нефти в заливе Ла-Корунья при аварии испанского танкера, разбившегося на скалах, убыток от отравления устриц, омаров и рыбы составил свыше 15 млн долл. При аварии танкера «Торри Каньон» (о ней мы расскажем ниже), разбившегося на скалах, в море вылилось свыше 120 тыс. т нефти и у побережья Великобритании и Франции погибли сотни тысяч тонн морских водорослей, десятки тысяч птиц. Ущерб в размере 2 млрд 100 млн долл. был нанесен вследствие аварийной посадки на скалы и гибели танкера «Амоко Кадис», когда в море вылилось свыше 230 тыс. т нефти.

Однако в случаях, когда спасатели не сразу прибывают к месту катастрофы или не используют достаточно эффективных средств, посадка на мель может оказаться для судна фатальной. Греческий танкер «Олимпик Брейвери» 24 января 1976 г. был выброшен на скалы у побережья Франции. Из-за препятствий, создаваемых разлившейся нефтью, танкер оставался на скалах до 17 марта 1976 г., а затем под действием ветра и волн он был разрушен. Разлившаяся нефть загрязнила морской берег на многие километры.

ЗАТОНУВШИЕ СОКРОВИЩА

Нет на свете моря, которое не таило бы в себе останков затонувших судов. Судно, канувшее в морскую пучину, становится вскоре едва различимым. Море сооружает над ним прозрачный

склеп. Ржавчина разъедает защитную краску. Ракушки и водоросли прочно обосновываются на корпусе и надстройках. Все толще и пышнее нарастают обитатели моря живую мантию поверх судна, маскируя его настолько, что водолазы не могут отыскать останки, находясь буквально в нескольких шагах от них. Железные суда полностью разрушаются в течение ста лет. Деревянные же, зарывающиеся порой глубоко в песчаный грунт, наоборот, подвергаются благодаря этому своеобразной консервации и могут сохраняться несколько столетий.

В затонувших судах кишит множество рыб, которые быстро поедают трупы, поэтому останков погибших людей там, как правило, не находят (разве что в момент катастрофы человек оказался запертым в водонепроницаемом помещении). Одна водолазная команда, обследовавшая более 25 затонувших судов (среди них было судно, перевозившее эмигрантов, при крушении которого все погибли), не смогла обнаружить каких бы то ни было следов жертв. Лишь благородные металлы — золото и серебро, не поддающиеся воздействию соленой воды, сохраняются в склепах корабельных кладбищ сколь угодно долго.

В портовых кабачках Испании, Португалии и Франции, там, где собираются в свободный час рыбаки и водолазы, можно услышать увлекательные, захватывающие дух истории, в которых варьируется одна и та же тема: о несметных сокровищах, которые таятся на морском дне. Есть среди них и такая.

В 1880 г. между Рибо и Порквероллем в тумане столкнулись два колесных парохода. На одном из судов, «Билль де Грас», плыли богатые итальян-

ские эмигранты. На борту находилось двести слитков золота. В результате катастрофы погибло 53 человека.

Несколько лет назад старый рыбак, умирая, сообщил водолазу-греку точное местонахождение останков этих судов. Тот решил вместе с друзьями попытаться отыскать и поднять золотые слитки. Работы свои они вели в строжайшей тайне, поскольку собирались разделить сокровища между собой, не заявляя о находке властям. Неделями впустую болтались они на тендере в указанном районе. Друзья решили, что покойный рыбак их разыграл и пора с этой затеей кончать, но внезапно тендер резко трянуло. Трос кошки (четырепалый якорь небольшого размера, при помощи которого отыскивают затонувшие предметы) натянулся, как струна. В тот же миг все прыгнули за борт. Это был «Билль де Грас». Целый день работали парни на останках судна, пока не извлекли из тины сундук. Дикое возбуждение овладело людьми. В их руках засверкали ножи. К счастью, еще при подъеме сундук раскрылся и из него посыпались блестящие безделушки и карнавальная мишура.

Водолазы хватали гребни, шнуры, золоченую бахромку — и все это рассыпалось в прах. Разочарование людей, одураченных Клабаутерманном, было столь велико, что от дальнейших поисков они отказались. Окажись в сундуке золотые слитки или монеты, может быть, под водой разыгралась бы еще одна кровавая драма.

Итак, золото «Билль де Грас» все еще лежит на дне. Это лишь одна из тысяч историй о сокровищах. Конечно, на действительных фактах основана лишь незначительная часть этих историй, хотя,

бесспорно, вместе с затонувшими кораблями в глубины морей кануло золото и серебро в виде слитков и монет.

В бухте Виго лежит целый флот груженных золотом испанских галионов, которые были потоплены испанцами в 1702 г. из опасения, что сокровища попадут в руки англичан, внезапно появившихся на рейде Виго. У северо-восточного побережья Бразилии среди разрушенных останков 35 португальских галионов покоятся золотые и серебряные драгоценности стоимостью около полумиллиарда немецких марок. В 1787 г. близ мыса Хенлопен затонул голландский фрегат «Де Браак» с грузом золота в 60 млн гульденов.

Это лишь отдельные примеры. Будут ли когда-нибудь открыты подводные клады? Подъем останков судов, затонувших в районе материковых отмелей на глубине до 100 м, с технической точки зрения не является в наши дни проблемой. Небольшие пробоины и трещины водолазы заделывают специальной подводной шпаклевкой или парусиновым пластырем. Более крупные пробоины и люки в палубах можно заделать при помощи жесткого деревянного пластыря — щита из толстых досок, вплотную (на шпунтах) пригнанных друг к другу. Затем к загерметизированному таким образом судну на понтонах подгоняют помпу и выкачивают из него воду. Если пробоины заделаны под водой достаточно плотно, давление воздуха вытесняет воду из корпуса затонувшего судна и оно всплывает.

В последнее время стали поднимать суда путем предварительного их замораживания. Для этой цели в корпусе затонувшего судна прокладывают морозильный змеевик. Когда ледяной блок, обра-

зующийся постепенно в корпусе судна, становится достаточно большим, он, всплывая, увлекает судно на поверхность или, по меньшей мере, сообщает ему нулевую плавучесть. После этого судно можно отбуксировать на неглубокое место. Подъем судов таким способом осуществляется чрезвычайно редко. Объясняется это в первую очередь тем, что затраты на такие работы обычно превышают стоимость товара, отвоеванного у морских глубин.

Огромное число погибших кораблей основательно изглодано временем. Однако от многих из них уцелели те или иные детали. На Гаити нашли якорь «Санта-Марии» Христофора Колумба. То ли его притащили сюда сами потерпевшие кораблекрушение, то ли это побережье было прежде морским дном.

О том, как долго могут храниться на морском дне деревянные суда, свидетельствует следующий пример. Судно «Ваза», которое пробыло во власти Нептуна 333 года, было поднято со дна в 1961 г. Правда, этот флагманский корабль Густава Адольфа II длиной 50 м и высотой 14 м был построен из отборного дуба. К тому же под тяжестью 64 крупнокалиберных орудий он глубоко ушел в ил. Удалось поднять даже 150-метровый пеньковый якорный трос, из которого изготовили почтовую бумагу и продавали ее, как реликвию, по 100 шведских крон за лист. На столь оригинальную реализацию исторического пенькового каната отважилась из коммерческих соображений государственная бумажная мельница в городе Тумба, близ Стокгольма.

Некий аквалангист-любитель, поселившийся на одном из островков у берегов Флориды, систематически «делал вылазки» на мелководном грунте

между островами и рифами, оказавшимися некогда роковыми для многих испанских и португальских галионов, и выставлял найденные трофеи в своем бунгало. Среди них наряду со старинными золотыми и серебряными монетами были металлические носовые украшения, керамические изделия, свинцовые детали якорей, обработанный китовый ус из корсетов, золотая гемма, застекленная компасная картушка XVI в., детали кованого железного судового фонаря, ожерелье из сапфиров, амулеты, золотые застёжки от Библии, винная бутылка, медная сковородка и другие раритеты, представляющие большую ценность для коллекционеров. Более дорогих экспонатов в выставочном помещении не было: если водолаз находит золотые слитки или монеты, он не выставляет их напоказ вместе с другими находками, чтобы не привлечь внимание грабителей. Как только известие о сокровищах, поднятых с морского дна, становится достоянием гласности, откуда ни возьмись, появляются люди, которые заявляют о своих претензиях на находку. Они выдают себя за потомков и наследников конкистадоров эпохи Великих географических открытий, поручая тяжбу адвокатам, а то и предъявляют пожелтевшие родословные, подтверждающие их право на владение сокровищами.

Но это еще не все. В качестве истца выступает государственная казна страны, в пределах морских владений которой было найдено сокровище.

Проведение поисково-спасательных работ окружено зачастую строжайшей тайной. Из опасения навлечь на себя подозрения в сокрытии более дорогостоящих объектов искатели подводных диковинок держат порой в секрете находки, представляющие историческую ценность.

УРАГАНЫ И ТАЙФУНЫ

Менее распространенными, но более разрушительными, чем торнадо, являются ураганы и тайфуны, названия которых зависят от места их происхождения или действия: тропические циклоны в Индии и Бангладеш, ураганы над Атлантическим океаном, тайфуны на северо-западе Тихого океана, тровады в районе Мадагаскара, вилли-вилли в Западной Австралии, араканы на берегах Карибского моря. Ураганы выделяют за одну секунду столько энергии, сколько взрыв тысячи атомных бомб, подобных сброшенной на Хиросиму.

Колумб многократно бывал в районах, где рождаются ураганы, но попал в ураган лишь во время четвертого путешествия в 1503 г. «Шторм усиливался, — писал он в своих воспоминаниях, — измотав меня настолько, что я не в силах был держаться на ногах. Никогда прежде мне не доводилось видеть волн столь высоких, свирепых и пенистых... Все это время с небес низвергалась вода. Я не говорю, что шел дождь, ибо это был настоящий потоп. Измученные люди желали смерти, чтобы она прекратила их ужасные страдания». Колумб вышел из шторма победителем. Но годом раньше 19 из 20 испанских судов, груженных золотом, затонули между Гаити и Пуэрто-Рико, попав в ураган. Местным жителям это стихийное бедствие было известно давно. На берегах Карибского моря и Мексиканского залива индейцы дали ему различные названия: уракан, унаракен, иоракен, уиран-вукан, аракан, урикан. Испанские завоеватели заимствовали слово «уракан», впоследствии видоизменившееся в «ураган».

Тайфуны и ураганы особенно опасны для не-

больших судов, в том числе рыбопромысловых. Так, во время тайфуна в ноябре 1976 г. погибло 40 южнокорейских рыболовных судов. Большая часть аварий, которые происходят с рыбопромысловыми судами Японии, связана с действием тайфунов и ураганов. Японские специалисты проанализировали аварийность от гидрометеорологических факторов и установили, что в 1970—1983 гг. на 1334 маршрутах судов, пролегающих у берегов Японии, а также 252 паромных маршрутах и в зонах рыбного промысла у берегов Японии произошли в среднем 2031 авария крупных судов и 4132 аварии мелких. При этом на долю тайфунов и штормов приходится 57% аварий рыбопромысловых судов.

Однако ураганы и тайфуны бывают опасны и для крупных судов. Например, тайфун «Эллен» (1983 г.) выбросил на скалы панамский теплоход «Зим Манила». Судно получило множественные пробоины корпуса, были повреждены руль, винт. «Зим Манилу» списали на металлолом. Такая же участь постигла контейнеровоз «Мозель экспресс» (ФРГ) и «Нептун Циркон» (США). 31 августа 1949 г. тайфун «Китти» обрушился на порт Иокогама. Ветер превышал 44 м/с, а волны достигали 5 м. Из 37 крупных судов, стоявших на якоре в порту, 8 судов понесло по акватории порта, где они столкнулись с другими судами, ударились о волноломы, причалы, плавающие краны, а затем были выброшены на береговые мели, скалы и разбиты. Погибло 15 человек.

Ураганы, тайфуны и другие гигантские вихри зарождаются над морем. Для их образования необходимо, чтобы температура воды на поверхности была не ниже +27 °С. Поэтому они и возникают в тропических районах.

Под жарким солнцем испаряется огромное количество воды. Чтобы она превратилась в пар, требуется колоссальное количество энергии. Вся эта энергия сохраняется в паре, который поднимается в воздух. Над теплой водой воздух разогревается. Он расширяется, становится легче и поднимается вверх. В это время с флангов начинает поступать холодный воздух. Так образуется мощная система транспортировки энергии вверх. Все больше воздуха разогревается и насыщается паром, заряженным энергией. Поднимаясь, насыщенный паром воздух попадает в область более низких температур. Мельчайшие капельки воды конденсируются, образуя белые облака.

При переходе воды из газообразного состояния в жидкое высвобождается то же количество энергии, которое раньше затрачивалось на превращение воды в пар. Это вызывает новый подъем воздуха. Конденсация в верхних слоях атмосферы достигает таких размеров, что начинается выпадение осадков. Так, на площади в сотни тысяч квадратных километров образуется мощный массив теплого воздуха, который поднимается вверх, как в трубе, порой на высоту 15 км. В этой области господствует гораздо более низкое давление, чем в прилегающих районах. Сюда устремляются новые воздушные массы извне, что приводит к мощным завихрениям. Но этого еще недостаточно, чтобы возник тропический вихрь. В «игру» должно вступить вращение Земли вокруг своей оси.

Земля вращается с запада на восток. Наибольшая скорость движения точек поверхности — на экваторе, где она составляет 1670 км/ч. Вместе с Землей вращаются и воздушные массы, что влияет на движение атмосферных потоков. Поток,

быстро вращающийся на экваторе и устремившийся, скажем, в северном направлении, попадает в области более медленного вращения земной поверхности, в результате ветер как бы обгоняет вращение Земли и смещается на восток. Обратную картину можно наблюдать в южном полушарии. Здесь ветры смещаются влево, на запад.

На экваторе завихрения не образуются, хотя солнце, казалось бы, создает наилучшие предпосылки для максимальной концентрации энергии. Тропические вихри возникают лишь на некотором удалении от экватора: обычно между 10—20° широты в обоих полушариях и в то же время, когда здесь достаточно тепла, т. е. летом и осенью. Но и тогда далеко не каждое «тропическое возмущение» превращается в ураган, а лишь одно из десяти. Видимо, нужны еще какие-то предпосылки для образования смертоносных вихрей. Но какие, науке пока неизвестно. Не исключено, что в качестве стартера для запуска «адских машин» выступают высотные ветры или какую-то роль играет Луна. Специалисты признают, что десятилетия исследований не дали пока окончательного ответа на вопрос о том, как возникают тропические ураганы. Поразительнее всего им кажется тот факт, что многие «подозрительные образования» так и не становятся ураганами, тайфунами и циклонами, а как-то «рассасываются».

Однако если «машина» все-таки запущена, начинается опустошительное движение урагана. Он топит суда, разрушает дома, убивает людей. Результатом циклона, обрушившегося на Индию и Бангладеш 12—13 ноября 1970 г., стала гибель свыше 500 тыс. человек. Очевидец урагана, 42-летний фермер Акмало Хоссейн, проживал

с семьей на небольшом острове Урирчаре площадью 51 км² (высота над поверхностью моря — всего 3 м). Он рассказывал: «Я остался жив только потому, что мне удалось ухватиться за сук большого дерева. Все произошло поздней ночью, и прежде чем до меня дошла серьезность положения, остров был уже под водой».

Поперечник тропического циклона в среднем составляет 160 км, хотя встречаются циклоны шириной 500 км и более. Высота циклона по вертикали колеблется от 11 до 19 км. Вся система перемещается со скоростью, превышающей 320 км в сутки. Средняя продолжительность «жизни» циклона — 9 дней. За это время он обычно успевает пройти от 2,5 до 3,2 тыс. км. За время существования циклона высвобождается энергия, равная энергии 9 млн атомных бомб, сброшенных на Хиросиму. Гигантские штормовые волны могут в течение одного часа размывать любой берег на глубину 15 м и более. Удары таких волн по берегу в течение 12 часов приравниваются к столетней разрушительной работе морского прибора.

Когда сила ветра в тропическом циклоне превысит 25 м/с, он становится тайфуном или ураганом. Пока ураган бушует над морем, он почти не теряет своей силы, вздымая волны до 37 м. Вода продолжает интенсивно испаряться, питая ненасытное чудовище новой энергией. Дождь льет сплошным потоком. Поднимаясь на север и перемещаясь над сушей, ураган утрачивает силу, а также свой характерный признак — «глаз бури». Диаметр «глаза» колеблется от 10 до 100 км. Судно, попавшее в «глаз бури», внезапно оказывается в полной тишине. Резко прекращаются не только порывы ветра, но и дождь. Температура

повышается на 8—10 °С. На небе вместо низких, темных и плотных туч поднимаются легкие, светлые и очень высокие облака. «Глаз бури» дает желанное затишье не только экипажам судов. Иногда на суда садятся целые стаи птиц и рои насекомых, уставших в борьбе с ветром. С «глазом бури» связано также очень низкое атмосферное давление.

Использование спутников и других средств обнаружения ураганов позволяет метеорологам предсказывать время приближения урагана и его силу за 24 часа и даже раньше. Прогнозирование всегда было более успешным, чем попытки «усмирить» ураган. Так, в США и Канаде в течение 18 лет осуществляли программу «Стормфьюри», закончившуюся в начале 80-х годов. Специальные самолеты направлялись в «глаз бури» для рассеивания в облаках йодистого серебра. Способствуя образованию кристаллов льда, можно изменить, как полагают ученые, распределение давления в месте урагана и уменьшить скорость ветра. Эксперименты показали, что на короткий срок удавалось снизить силу ветра на 30%, но затем ураган вновь набирал прежнюю силу. Ученые изучают также влияние углекислоты на состояние атмосферы, возникновение и силу ураганов. Удалось установить, что парниковый эффект, создаваемый постоянно увеличивающимся количеством углекислоты в атмосфере, в начале следующего столетия приведет к тому, что разрушительная сила ураганов в районах Мексиканского и Бенгальского заливов возрастет на 50%. Что это означает, можно судить по таким цифрам: ураган «Елена», разразившийся в Мексиканском заливе 2 сентября 1985 г., причинил ущерб в 540 млн долл., ураган «Глория», который возник там же

27 сентября, нанес ущерб в 340 млн долл. Ущерб только флоту и объектам на берегу Мексиканского залива за 6 месяцев 1985 г. превысил, по данным страховых компаний, 2,45 млрд долл. Отголоски океанских ураганов иногда сказываются и на суше. 12 марта 1988 г. на стадионе «Дасаратх» в столице Непала Катманду проходил футбольный матч, на котором присутствовало около 30 тыс. человек. Внезапно налетел ураганный ветер с тропическим ливнем и градом. Тысячи людей в панике бросились к выходу, однако из восьми дверей семь оказались закрытыми, что привело к давке, во время которой погибло около 100 человек и свыше 700 было ранено. Несколько десятков пострадавших были доставлены в больницу в безнадежном состоянии.

КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ

Происшествия с морскими и речными судами принято разделять на пять групп, учитывая размер и характер ущерба: 1) морские происшествия, не считающиеся аварийными; 2) аварийные происшествия; 3) ледовые аварийные случаи; 4) аварии; 5) кораблекрушения.

При происшествиях, которые не считаются аварийными (первый пункт), судну причиняется минимальный ущерб.

Под аварийным происшествием (второй пункт) понимают случай с судном, в результате которого произошло повреждение судна, приведшее к потере мореходности, но требующее не более 2 суток на исправление повреждения; нахождение на ме-

ли грузового судна от 6 до 48 часов, а пассажирского — от 2 до 12 часов и другие случаи временных аварийных ситуаций.

В качестве примера аварийного происшествия можно привести случай с черноморским рыболовным сейнером № 192, который произошел 21 мая 1982 г. Он совершал переход вдоль побережья Крыма из порта Батуми в Ильичевск. Погода была безветренная, волнение моря не превышало 1 балла, видимость хорошая. Штурманская работа на сейнере выполнялась крайне небрежно: путь судна на морской карте не отмечался, его координаты не определялись, не был принят прогноз погоды, не измерялась глубина, не использовались сведения из лоции, не велись записи в судовом журнале. Капитан и его старший помощник действовали «на глазок», ориентируясь по мысам и приметным вершинам гор. Когда судно оказалось у юго-западного побережья Крыма, видимость снизилась до 3—4 миль, а берег стал просматриваться очень смутно и не имел приметных вершин и знаков. Окончательно потеряв представление о местонахождении судна, капитан решил определить его, подойдя ближе к берегу. При этом он грубо нарушил рекомендации морской практики, т. е. требования особого свода правил, которыми следует руководствоваться морякам в сложных ситуациях. Эти правила нигде не записаны, но признаются во всем мире и используются судебными органами при расследовании причин морских аварий и катастроф. Согласно рекомендациям хорошей морской практики, судно, следующее курсом на берег, должно снизить скорость до безопасной, усилить визуальное и слуховое наблюдение, постоянно измерять глубину, приготовить якоря

к отдаче, а еще лучше приспустить якорь с цепью на 20—30 м и наблюдать за ним, чтобы не пропустить момент, когда якорь коснется грунта, т. е. в этот момент глубина не будет превышать длины цепи с якорем. Кроме того, необходимо принять все меры для определения места судна с помощью судовых приборов (радиолокатора, радиопеленгатора и пр.), а при невозможности определения — стать на якорь или лечь в дрейф до наступления нормальной видимости.

Этого капитан сейнера и его помощник не сделали. В результате их преступной небрежности судно, следовавшее с повышенной скоростью в сторону берега, село на мель. Осмотр помещений после посадки показал, что водотечности нет. После безуспешных попыток исправить положение капитан по радио вызвал буксир, который довольно быстро отвел судно на глубину. Отдав буксирный трос, сейнер последовал в Севастополь для осмотра, в результате которого были обнаружены ряд вмятин обшивки подводной части корпуса и зазубрины на одной из лопастей винта. Посадка на мель была квалифицирована как аварийное происшествие с отнесением убытков на счет судовладельца.

Ледовый аварийный случай (третий пункт) означает повреждение корпуса судна, руля, винтов, главных и вспомогательных механизмов, полученное не по вине экипажа, а вследствие плавания в ледовых условиях, т. е. из-за ледового сжатия, попадания льдин под винт или руль и т. д.

Западногерманский пароход «Иоган Блюменталь» 22 мая 1958 г. находился в Белом море, следуя в Архангельск под погрузку леса. Недалеко от устья Северной Двины судно попало в крупноби-

тый лед и вынуждено было остановиться. Капитан связался по радио с советским ледоколом и попросил содействия. Капитан ледокола рекомендовал никаких самостоятельных действий не предпринимать и ждать подхода каравана судов, которые ледокол вел из Архангельска. Расстояние между ледовым пленником и ледоколом в момент переговоров составляло около 20 миль. Однако вскоре подул сильный северный ветер, и пароход «Иоган Блюменталь» вместе со льдом начал дрейфовать в сторону скал. Ввиду реальной опасности гибели судна капитан попытался с помощью переменных передних и задних ходов вырваться из западни, но своими действиями только ухудшил положение, поскольку судно лишилось хода из-за поломки винта от ударов лопастей о лед и потеряло управление. Балер руля (стержень из стали, к которому крепится перо руля) оказался свернутым на 45°. Когда расстояние до скал сократилось до 1,3 мили, капитан запросил срочной помощи у ледокола. Форсированным ходом ледокол преодолел ледовую перемычку, взял пароход «Иоган Блюменталь» на буксир и отвел его в порт. За спасение парохода ледокол получил крупное вознаграждение, а все убытки были списаны на ледовый аварийный случай.

Аварией (четвертый пункт) считается происшествие, в результате которого происходит повреждение судна, что приводит к потере мореходности и требует не менее 48 часов на исправление; судно садится на мель, где находится не менее 48 часов (для грузового), и не менее 12 часов (для пассажирского) независимо от наличия повреждений.

Любой аварийный случай с судном, приведший к человеческим жертвам, рассматривается как

чрезвычайное происшествие и расследуется как авария. Все случаи травматизма и гибели людей на судах, не связанные с аварийными случаями, расследуются как производственные травмы и производственные несчастные случаи. Морские аварии характеризуются значительностью повреждений и других убытков.

Шведский пароход «Родос» с грузом угля 21 марта 1957 г. вышел из порта Вентспилс, но, пройдя 1,5 мили, лишился управления из-за поломки руля. Экипаж пытался исправить повреждение, однако не смог этого сделать. Судно штормовым ветром вынесло на отмель в 120 м от порта. При этом были утеряны якоря, которыми капитан пытался задержать аварийный дрейф судна, сломаны ахтерштевень и лопасти винта, сильно поврежден руль. Судно передвинулось ближе к молу, а через сутки оно было уже в 50 м от него. Корпус погрузился в грунт на 3 м с креном на левый борт до 6 градусов. При северо-западном ветре силой 10—11 баллов и волнении моря 7 баллов судну угрожала реальная опасность гибели. Спасательные буксиры, работавшие в течение 10 дней, измерили глубины, размыли винтами широкий канал от судна в сторону моря, выгрузили 1962 т угля, сняли с борта 20 человек экипажа и доставили их в порт, а затем отбуксировали судно в порт Вентспилс и поставили в док на ремонт. Расходы спасателей составили 203 тыс. руб., а получили они за работу 250 тыс. руб.

На греческом теплоходе «Николас Эпифанидес», который стоял у причала в порту Одесса с грузом антрацита (9000 т), газетной бумаги (11302 т) и другими горючими веществами и материалами, 14 марта 1961 г. вспыхнул пожар, которому пред-

шествовали два взрыва метана в трюме № 4. Судно получило серьезные повреждения: была разрушена главная палуба, между трюмом и машинным отделением образовались пробоины в подводной и надводной частях корпуса, прекратила работу судовая электроустановка. Пожар охватил трюм № 4, машинное отделение и среднюю надстройку судна. Столб огня поднимался на высоту 10—15 м. Находившимся поблизости судам пришлось срочно отходить на безопасное расстояние. При тушении пожара в течение 14,5 часа большое количество воды попало внутрь судна, и оно село на грунт с креном 2 градуса. При работающих котлах такое полузатопленное судно создавало угрозу взрыва и гибели судна и груза. Она усугублялась наличием в трюмах взрывоопасного концентрата метана и большого количества других взрывчатых веществ. Операции по спасению судна проводили пожарные суда, экипажи которых подавали воду, остановили котлы на аварийном судне, заделали пробоины и трещины, подняли затонувший груз, сброшенный взрывами с палубы, откачали воду из помещений, промерили глубины, сняли судно с грунта. За эту работу спасатели получили 38 000 ф. ст. при стоимости спасенного судна и груза 350 000 ф. ст.

Кораблекрушением (пятый пункт) считается аварийный случай, в результате которого произошла гибель судна или его полное конструктивное разрушение. На практике принято различать два значения понятия «кораблекрушение»: в техническом и коммерческо-правовом смысле.

Первое означает, что судно погибло (утонуло, разрушено штормом или взрывом, получило тяжкие повреждения такой степени, что проще построить новое судно, чем отремонтировать аварийное).

Аргентинский танкер «Перито Морено» в январе 1984 г. стоял с нефтью у причала в порту Буэнос-Айрес под разгрузкой. Из-за неосторожного обращения с огнем произошло воспламенение газов, за которым последовал взрыв. Начался пожар, охвативший большую часть судна. Во время пожара произошло еще несколько взрывов, и танкер разорвало пополам. Из экипажа погиб один человек, остальные покинули судно. Вскоре обе половины танкера затонули. Разлившаяся нефть вывела из эксплуатации несколько причалов, причинив большой ущерб. Буксиры и суда-нефтеборщики в течение 3 суток устраняли последствия загрязнения.

В порту Альхесирас (Испания) в январе 1984 г. во время приема партии химических веществ произошло самовоспламенение груза в трюмах № 2 и 3 на турецком теплоходе «Тамер Киран». Несмотря на использование всех судовых средств пожаротушения, ликвидировать пожар экипажу не удалось. Не смогли сбить пламя и пожарные суда порта. Во избежание распространения огня на другие суда и сооружения в порту судно вывели на рейд, где оно горело в течение 2,5 суток и полностью выгорело, однако осталось на плаву. Группа специалистов-судоремонтников, обследовавших его, пришла к заключению, что восстановить судно практически невозможно и его следует списать на металлолом. Случай был квалифицирован как кораблекрушение.

В коммерческо-правовом смысле понятие «кораблекрушение» означает утрату владельцем права полноценного пользования судном, что происходит не только тогда, когда оно погибает или конструктивно разрушается, но и тогда, когда на

первый план выдвигается коммерческая целесообразность дальнейшей эксплуатации судна. В результате аварии судно, получившее повреждения, может сохранить конструктивную целостность, но стоимость ремонта окажется столь высокой, что будет экономически невыгодной для судовладельца.

Индонезийский теплоход «Махаяк прогресс» в январе 1984 г. подходил к порту Читтагонг. Уже видны были входные створы, когда судно внезапно лишилось хода из-за взрыва и пожара в машинном отделении. Вахтенные успели покинуть горящее помещение, но пожар вывел из строя почти всю систему борьбы с огнем. Переносные мотопомпы и ручные насосы позволили экипажу добиться того, что пожар не перекинулся из машинного отделения на другие отсеки судна. С помощью подошедших буксиров огонь был погашен, но оборудование машинного отделения оказалось безнадежно испорченным. После осмотра в порту, куда судно было отбуксировано, специалисты заявили, что судно можно отремонтировать на ближайшей судовой верфи. Однако судовладелец, руководствуясь коммерческими соображениями, предпочел продать судно на слом.

В ноябре 1983 г. панамский танкер «Ферсо амбассадор» выгрузил нефть в одном из портов на Филиппинах и направился в район Персидского залива. Ночью при сильном ветре и проливном дожде, создававшем многочисленные помехи на экране радиолокатора, капитан не смог точно рассчитать маневр прохода между островами Филиппинского архипелага, и судно село на коралловые рифы. В корпусе появились десятки мелких и крупных пробоин и разрывов. После сложной бук-

сировки в порт, временной заделки пробоин и осмотра судна было принято решение списать его, поскольку ремонт требовал поставить его в специальный док, которого поблизости не оказалось.

Забота об экономной эксплуатации судов иногда приводит к тому, что некоторые из них становятся обузой для владельца и их ставят на прикол, т. е. судно без экипажа ставят на якорь или швартовы в отдаленной части порта и ждут лучших времен. Может случиться, что судовладелец «забывает» о судне, когда нет возможности использовать его. Так случилось с теплоходом «Ла ареноса», который принадлежал колумбийской фирме «Линеас маритимас дель Карибе». 12 августа 1983 г. теплоход выгрузился в Гамбурге и остался там в ожидании распоряжения судовладельца относительно дальнейшего следования. Поскольку заказов на перевозки не было, а содержание судна с экипажем обходится довольно дорого, судовладельцы перестали посылать деньги на поддержание его в рабочем состоянии. Последнюю зарплату экипаж (31 человек) получил 15 октября. После этого компания больше не отвечала на запросы властей Гамбурга и членов экипажа. К концу 1983 г. долг компании по зарплате экипажу составил 75 000 долл. Власти Гамбурга были вынуждены поставить судно на прикол и принять меры к возвращению экипажа на родину.

Итак, кораблекрушение отличается от аварии только масштабами последствий. После кораблекрушения судно восстановлению не подлежит, что в общем-то решается судовладельцем. Крупную аварию можно назвать кораблекрушением — большой ошибки тут нет. Поэтому в дальнейшем мы не будем акцентировать внимание на

том, как квалифицировать происшествия — как аварию или кораблекрушение, а будем их просто обобщать.

Аварии морских судов подразделяют на следующие категории: столкновение, посадка на грунт, пожар, затопление и остальные причины. Говоря о первых трех категориях аварий, мы достаточно хорошо представляем себе, о чем, собственно, идет речь. Что же включают в себя остальные категории?

В большинстве случаев причиной гибели судов в категории «затонули» является потеря устойчивости. Об основных причинах этого явления будет сказано ниже. Наибольшую опасность в отношении устойчивости судна, кроме конструктивных недостатков, представляет смещение грузов.

Единственное крупное судно, затонувшее в 1978 г., баржевоз «Мюнхен» валовой вместимостью 37 тыс. рег. т, было совсем новым (построено в 1972 г.). Судно попало в жестокий шторм, во время которого высота волн достигала 30 м. Наиболее вероятной причиной его гибели считают смещение груза — барж. Поскольку опрокидываются обычно суда небольших размеров, отмеченный выше случай можно рассматривать как косвенное подтверждение вывода о том, что потеря устойчивости является основной причиной гибели судов в категории «затонули».

Можно сказать (с большой степенью вероятности), что суда, пропавшие без вести, обладали недостаточной устойчивостью. Прежде всего размеры таких судов обычно невелики. Так, в соответствии со статистическими данными в 1978 г. их средняя вместимость составила всего 1600 рег. т (регистрационная тонна — мера вместимости судна; 1 рег. т рав-

на 100 фут³, или 2,83 м³). Из результатов анализа потерь в этой категории вытекает одна особенность: суда больших размеров, исчезнувшие бесследно, принадлежали или странам с «удобным» флагом, или компаниям с чрезвычайно низким уровнем эксплуатации судов. Так, в 1978 г. пропали без вести два греческих судна валовой вместимостью около 9500 рег. тонн. Если исключить их из рассматриваемой категории, то средняя валовая вместимость пропавших без вести судов составит всего 740 рег. тонн. В 1977 г. исчезло судно валовой вместимостью 7300 рег. т; принадлежавшее Кипру. В 1979 г. пропали без вести три греческих судна общей вместимостью 24,5 тыс. рег. т и пять панамских судов (25,2 рег. т).

При гибели морских судов вследствие столкновения и посадки на грунт остается достаточное количество следов, объясняющих причину гибели. Только при внезапном и быстром опрокидывании никаких свидетельств и очевидцев катастрофы не остается. Часто на судне не успевают даже дать радиосообщение о критической ситуации (сигналы «SOS», «MAYDAY»). Это также является косвенным подтверждением того, что пропавшие без вести суда можно отнести к категории потерявших остойчивость.

К категориям «потеря» и «остальные причины» относится не более 1—2% общих потерь судов. Если эти суда условно отнести к потерявшим остойчивость, то при дальнейшем анализе можно рассматривать только такие наиболее существенные категории аварий, как столкновение, посадка на грунт, потеря остойчивости, пожар.

Одна важная особенность отличает катастрофы морских судов от аварий наземных и воздушных

транспортных средств. Благодаря большим размерам морских судов, запасу водоизмещения, свойствам воды в большинстве случаев проходит довольно много времени с начального момента аварии до гибели судна. Гибелью судна считают такое его состояние, когда пребывание на нем людей становится невозможным.

За этот промежуток времени людям, находящимся на борту гибнущего судна, может быть оказана помощь с привлечением как собственных судовых спасательных средств, так и средств, имеющих на проходящих судах и береговых спасательных станциях. Спасательные шлюпки и плоты позволяют обеспечить относительную безопасность пострадавших, ожидающих помощи от спасательных партий или проходящих судов.

Погибший при столкновении с айсбергом в 1912 г. «Титаник» продержался на поверхности воды 2 ч 40 мин. Тот факт, что из находящихся на борту 2200 человек спаслось лишь 711, свидетельствует, с одной стороны, о недостаточном обеспечении судна спасательными средствами, а с другой — о плохой организации спасательных операций и, как следствие, возникновении паники среди пассажиров. Даже при повреждениях от взрывов суда подолгу остаются на плаву. Так, «Лузитания» и «Фалаба» — пассажирские суда, торпедированные в период первой мировой войны, продержались на поверхности более 20 мин.

25 июля 1956 г. в 23 ч 09 мин примерно в 200 милях к востоку от Нью-Йорка столкнулись пассажирские суда «Андреа Дориа» и «Стокгольм». Длина «Андреа Дориа» составляла 212 м, ширина — 27,5 м, валовая вместимость — 29,1 тыс. рег. т, вместимость пассажиров — 1250 человек, численность ко-

манды — 570 человек, скорость — 26 узлов. Судно вступило в эксплуатацию в 1953 г. Оно принадлежало компании «Итали Лайн». В момент аварии на борту находились 1134 пассажира и 572 члена команды. Длина судна «Стокгольм» равнялась 160 м, ширина — 21 м, валовая вместимость — 12,1 тыс. рег. т, вместимость пассажиров — 550 человек, скорость — 19 узлов. Судно было построено в 1949 г., принадлежало компании «Суидиш-Американ Лайн». В момент аварии на борту находилось 534 пассажира и 270 членов команды.

В отношении риска для жизни людей столкновение судов характеризуется наиболее неблагоприятным стечением обстоятельств. Суда двигались практически с максимальными эксплуатационными скоростями. Размеры повреждений были колоссальными. Судно «Андреа Дориа» (протараненное) получило пробоину длиной 12 м и площадью около 130 м² в наиболее уязвимом месте, где находились топливные цистерны. Пять из них, которые были расположены с правого борта, к тому времени были пустыми. Они быстро заполнились водой, и это вызвало крен в 18 градусов. Туннель, разделявший топливные цистерны правого и левого бортов, также заполнился водой. Непосредственно к отсеку топливных цистерн примыкало генераторное отделение (от борта до борта). По непонятной причине водонепроницаемого закрытия между ним и туннелем не было предусмотрено. В результате в начале аварии генераторное отделение было затоплено водой, что лишило энергии водооткачивающие насосы.

Во время рейса по мере расходования топлива и пресной воды замещение пустых цистерн не

проводилось. К моменту аварии их общий расход составил около 4000 тонн. Все это существенно повлияло на положение центра тяжести. Поскольку судно имело двухотсечный стандарт непотопляемости, скорее всего, основной причиной его гибели стала недостаточная остойчивость.

У «Стокгольма» после столкновения была разрушена носовая часть, а обломки конструкций вмяты в корпус судна. Первый носовой трюм за протараненной переборкой был затоплен, но вторая водонепроницаемая переборка оказалась неповрежденной. Судно получило небольшой дифферент на нос. Погибли два члена экипажа, каюты которых находились в носовой части.

«Андреа Дориа» продержался на поверхности 11 ч. Погибли только те люди, каюты которых располагались непосредственно в районе повреждений. Общее количество жертв — 44 человека. Несколько человек получили повреждения при спасательной операции, двое погибли после. Всего с судна было снято 1662 человека. Следует учитывать, что значительный начальный крен (18°) на правый борт и его последующий рост исключили возможность спуска шлюпок левого борта. Шлюпки правого борта значительно отклонились от борта судна, что затруднило их использование. В целом на обоих судах находилось свыше 2500 человек, из них погибло 48.

Человеческие жертвы во время аварий судов можно разделить на две группы. К первой группе относятся случаи гибели людей, которые можно считать прямым и неизбежным следствием аварии. Это люди, попавшие в зону повреждений корпуса при столкновении и посадке на грунт, погибшие при взрыве, в очаге пожара и т. д. В иде-

альном случае остальные члены экипажа и пассажиры должны быть спасены. Однако на практике значительное количество людей погибает из-за неэффективности спасательных средств и плохой организации спасательных работ. Эти случаи гибели относятся ко второй группе.

По данным Береговой охраны США, которая инспектирует определенные типы судов — танкеры, сухогрузы, паромы и пассажирские суда, самоходные баржи и др. (к неинспектируемым относятся рыболовные суда, буксиры, грузовые баржи и другие мелкие суда), за три года аварии, относящиеся к первым двум категориям, являются наиболее частыми. Однако при столкновениях гибнет только одно судно из 25 попавших в аварию, а при посадках на грунт — одно судно из 18. Пожары и аварии, связанные с недостаточной остойчивостью, представляют значительно большую опасность. В первом случае гибнет каждое третье судно, во втором — каждое четвертое.

Аварии морских судов США за 3 года (середина 80-х)

Категория аварии	Число аварий	Погибло судов	Погибло людей	Из них утонули
Столкновения	4581	186	176	42
Посадка на грунт	3049	169	5	5
Затонули и опрокинулись	1169	260	197	126
Пожары и взрывы	608	223	84	19
Всего	9407	838	462	192

При столкновениях трое из четырех погибших относятся к жертвам первой группы, т. е. их гибель является непосредственным следствием аварии. Посадка на грунт редко приводит к человеческим жертвам. Наиболее опасны аварии, связанные с недостаточной остойчивостью судов. На каждое погибшее судно здесь приходится в 2 раза больше жертв, чем при столкновениях, и в 6 раз больше, чем при пожарах. Гибель двух человек из трех объясняется недостаточной эффективностью спасательных операций. Человеческие жертвы при пожарах относительно невелики и чаще всего являются следствием взрывов.

Опрокинувшиеся суда составляют только $\frac{1}{8}$ часть общего количества погибших судов, однако с ними связано около половины человеческих жертв. В целом трое погибших из четырех стали жертвами недостаточной остойчивости судов.

Последствия столкновений и посадок на грунт аналогичны: при повреждении корпуса происходит затопление внутренних помещений и изменение посадки судна. Судно обычно принято считать погибшим из-за конструктивных повреждений при погружении в воду какого-нибудь участка верхней открытой палубы. Это определение можно отнести и к неповрежденным судам, которые погибли из-за того, что были затоплены внутренние помещения. Состояние гибели судна соответствует практически полному исчерпанию запаса плавучести. Дальнейшее погружение обычно происходит стремительно. Если человек к этому времени не покинул судно, вероятность его спасения ничтожно мала. Люди и даже шлюпки, находящиеся в непосредственной близости от погружающегося судна, могут быть втянуты в образующуюся там воронку.

При потере остойчивости судно можно считать погибшим, когда в воду накрেনяются комингсы люков и кромки отверстий в борту, надстройке и палубе. В дальнейшем скорость накренения быстро возрастает, что делает невозможным проведение каких-либо спасательных операций.

Наиболее условным можно считать определение гибели судна в результате пожара. Если исходить из необходимости обеспечения безопасности людей, то судно следует считать погибшим, когда при сложившихся обстоятельствах их пребывание на борту связано с опасностью для жизни. Необходимость такого определения вытекает из частных случаев, когда переоценивалась возможность спасти судно. При этом был упущен благоприятный момент для эвакуации с помощью спасательных средств. Часто сгорали шлюпки и плоты.

Следует четко определить также и состояние гибели человека. Пассажир или член экипажа судна считается погибшим, если к моменту гибели судна он находится на его борту или, покинув судно, не имеет возможности через определенный промежуток времени воспользоваться спасательным средством или получить какую-то помощь. Очевидно, что при быстром погружении судна у людей, находящихся на борту, очень мало шансов остаться в живых. Опрокинувшееся судно часто еще некоторое время остается на плаву, однако спасти находящихся там людей почти невозможно.

Вторая часть этого определения относится к людям, которые самостоятельно оставили судно. При использовании индивидуальных спасательных средств в зависимости от внешних условий существует некоторый промежуток времени,

в течение которого человек может находиться в воде без необратимых последствий. Если этот промежуток превышен, человека можно считать погибшим.

УЧЕТ КОРАБЛЕКРУШЕНИЙ И ИХ ПРИЧИН

Классификацию кораблекрушений и аварий, анализ их причин и выработку мероприятий по предотвращению аварийности проводят государственные, общественные и международные организации (например, Международный морской комитет, Международная морская организация и др.).

Учет и анализ кораблекрушений и аварий в мире проводят классификационные общества: Регистр Ллойда, Веритас (Норвегия), Ллойд (Германия), Бюро судоходства (США) и др. Например, Регистр Ллойда каждый квартал публикует «Отчет об авариях судов», в котором приводятся данные о потерпевших кораблекрушение или разрушенных вследствие аварии морских торговых суда валовой вместимостью 100 рег. т и более (за исключением несамоходных барж). В сводке содержатся краткие сведения о судне, рейсе, грузе, месте, обстоятельствах и дате гибели судна. Приведены количество погибших судов, их валовая вместимость, вид аварии, страна регистрации судна и т. д.

Кроме квартальных отчетов, Регистр Ллойда публикует годовую статистическую сводку погибших торговых судов, которая содержит дополни-

тельные сведения о кораблекрушениях, включенных в квартальные отчеты, а также сведения о кораблекрушениях, которые произошли в течение года. В ней в алфавитном порядке перечисляются все средние и крупные суда, потерпевшие кораблекрушения в течение года, приводится анализ причин гибели судов, распределение аварийной статистики по странам, видам аварий, типам и размерам судов, их возрасту, месту кораблекрушения. К сводке прилагается карта, где показано географическое распределение местоположений погибших в течение года судов.

Лондонский институт страховщиков собирает сведения об авариях и кораблекрушениях судов, которые произошли в мире, и публикует месячные, квартальные и годовые сводки морских происшествий, где указаны место кораблекрушения, вместимость, название и флаг судна, а также другие сведения о нем. По данным этого института, в сентябре 1985 г. из списков мирового торгового флота вычеркнуты 23 крупных судна общей вместимостью 121 269 рег. т. Причинами их гибели стали: посадка на мель — 7, пожары и взрывы — 7, затопление — 3, столкновение — 2, стихия — 2, поломка двигателей — 1, пропажа без вести — 1. В декабре 1985 г. погибло 15 крупных судов общей валовой вместимостью 80 804 рег. т, в том числе вследствие затопления — 5, пожаров и взрывов — 4, посадки на мель — 3, воздействия стихии — 2, поломки двигателей — 1. За 1985 г. потерпели крушение 188 крупных судов общей валовой вместимостью 1 281 757 рег. т.

Кораблекрушения классифицируются также по типам судов (танкеры, сухогрузы, рыболовные, пассажирские, буксиры, прогулочные и пр.), нали-

цию двигателя (самоходные и несамоходные), последствиям для людей (с человеческими жертвами и без них), количеству и роду груза, времени года и суток, гидрометеорологическим факторам в момент кораблекрушения, степени подготовленности и квалификации экипажа, оснащению судов новейшими приборами, возрасту судов, месту кораблекрушения (открытое море, внутренние воды, порт, река, озеро, канал), районам интенсивного судоходства (моря Северной Европы, Средиземное море, Атлантический или Тихий океаны у берегов США, моря Юго-Восточной Азии, воды вблизи Японии и т. д.).

Изучение статистики морских аварий необходимо не для того, чтобы убедиться в наличии большого количества кораблекрушений и аварий, а для того, чтобы выявить тенденции в росте или снижении числа аварий как в целом, так и по отдельным типам судов, районам плавания и т. п. Обнаружение таких тенденций и изучение их причин позволяют государствам принять ряд организационных, технических и иных мер для снижения аварийности. Например, в 50-х годах XX в., когда мировой торговый флот активно оснащался радиолокаторами, резко возросло число так называемых «радиолокационных столкновений» судов, которые нередко заканчивались их гибелью. Изучение этого явления показало, что на смену осторожности при плавании в тумане пришла неоправданная уверенность судоводителей в том, что радиолокатор освобождает их от необходимости проявлять особую бдительность в условиях ограниченной видимости, т. е. идти с умеренной (безопасной) скоростью, прослушивать сигналы других судов, усилить все виды наблюдения за окружаю-

щей обстановкой, выставляя впередсмотрящего, быть готовым к немедленной отдаче якоря, если позволяют глубины, и к немедленной даче полного хода назад, а также к совершению поворота влево или вправо, для чего необходимо перейти с автоматического на ручное управление рулем, и пр. Для снижения количества «радиолокационных столкновений» государства и международные организации разработали ряд особых рекомендаций по применению радиолокаторов при расхождении судов и включили их в Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1960 г., а затем и 1972 г. (МППСС-72).

В другом случае внимание морских специалистов привлекла повышенная аварийность среди танкеров, особенно возросшая в конце 60-х и в 70-е годы. Только в 1977 г. погибло 336 танкеров (1 073 000 рег. т), в том числе 129 танкеров затонули, 57 сгорели, 32 погибли от столкновений, 112 — от посадки на мель, 6 — от воздействия стихии и пр. Причины столь тревожного явления оказались разными. Были традиционные и ранее неизвестные: постройка и эксплуатация большого количества танкеров, закрытие Суэцкого канала в результате войны 1967 г., необходимость для танкеров, перевозящих нефть из района Персидского залива, следовать вокруг Африки, что существенно удлинит путь и потребовало дополнительного количества судов, а также энергетический кризис и значительно возросшие перевозки нефти. Участились аварии танкеров, в том числе из-за взрывов от статического электричества, наводимого в корпусе судов струями воды при мойке танков после разгрузки. Происходили столкновения с другими судами и посадки на мель, вызванные тем, что гигантские тан-

керы имеют большой тормозной путь (до 8—10 км). Изменились представления о безопасной скорости, правилах маневрирования, технических характеристиках световых и звуковых сигналов и пр.

Стремясь снизить аварийность танкеров, государства разработали и приняли серию международных конвенций и технических стандартов, которые учитывают особенности конструкции, маневренность судов этого класса, необходимость оснащения их различными системами предотвращения пожаров, взрывов и потопления (например, система тушения пожаров инертными газами, автоматическая подача сигнала тревоги при повышении температуры в помещениях, появлении огня и дыма и пр.). Кроме того, большинство государств разработали и внедрили особые методики подготовки экипажей танкеров к борьбе за живучесть судна, в том числе использование специальных тренажеров, имитаторов аварийных ситуаций и пр.

Система классификации кораблекрушений по наиболее типичным авариям (пожарам, посадке на мель и пр.) исходит из того, что эти аварии являются причинами кораблекрушений. Такая классификация удобна для учета последствий аварийности, однако она не дает представления о ее действительных причинах. Например, потопление судна как вид кораблекрушения может произойти в результате сильного шторма, который разрушает судно, или вследствие действия относительно слабого шторма, когда из-за ошибок экипажа корпус судна оказался незагерметизированным и заполнился водой. Судно может затонуть из-за пробоины, полученной от удара о подводное препятствие, или вследствие опрокидывания при потере

остойчивости, а также от взрыва, столкновения с другим судном и т. д.

Такое же многообразие конкретных причин обнаруживается и при других видах кораблекрушений. Поэтому органы расследования морских аварий (капитан порта, служба мореплавания судовладельца, суд, арбитраж и др.) выявляют не только последствия, но и непосредственные причины аварий и виновных в них.

Исходя из того, что причины аварий (и последовавших за ними кораблекрушений) могут подразделяться на внешние и внутренние по отношению к аварийному судну, на связанные с действиями людей и от них не зависящие (стихия), причины кораблекрушений можно было бы классифицировать следующим образом:

1) неправильные действия экипажа и иных лиц на аварийном судне (нарушение правил технической эксплуатации, правил маневрирования, сигналопроизводства и т. д.);

2) неправильные действия других судов, лиц и организаций (небрежные действия буксиров, ошибки операторов береговых радиолокационных станций, нарушение МППСС-72, местных правил плавания, систем разделения движения судов и др.);

3) враждебные и пиратские действия;

4) проявления стихии.

В каждый пункт классификации можно включить практически все виды кораблекрушений, поскольку, например, ошибки экипажа при эксплуатации судна могут привести к пожару, посадке на мель, потоплению и прочим видам кораблекрушения. Вместе с тем предложенная классификация позволяет наиболее полно раскрыть основные причины кораблекрушений.

Учитывая, что неправильные действия экипажа аварийного судна чаще всего тесно переплетаются с соответствующими неправильными действиями других судов, лиц и организаций, целесообразно рассмотреть два первых пункта классификации.

КОРАБЛИ, ПРОПАВШИЕ БЕЗ ВЕСТИ

По подсчетам американских океанографов Рехнитцера и Терри, в настоящее время на дне океана покоится не менее 1 млн судов. По этим данным, начиная с 1902 г. на морях и океанах в среднем ежегодно погибает 398 судов. В минувшем веке среднегодовые потери были почти в 8 раз больше и составляли 3000 судов. Ученые полагают, что в действительности морское кладбище кораблей более многочисленно. Считают, что на каждую жертву кораблекрушения приходится всего 2,5 км² морского дна.

Обстоятельства и причины многих кораблекрушений, особенно в XX в., хорошо известны. И все же, по данным газеты «Вашингтон пост», с 1900 по 1964 г. более 1200 судов объявлены пропавшими без вести. В 1972—1981 гг. в Мировом океане бесследно исчезло 64 крупных судна.

Вероятно, никогда не удастся учесть количество всех бесследно исчезнувших судов. Правда, утверждают, что в архивах одного нью-йоркского страхового общества имеется полный список несчастных случаев, происшедших когда-либо на морях и океанах. Один шутник, зная это, попросил дать ему сведения о гибели Ноева ковчега. К его удивлению, вскоре пришел такой ответ:

«Ноев ковчег построен в 2488 г. до н. э., деревянный, снаружи пропитан смолой. Длина — 300 локтей (локоть — древняя мера длины, примерно 455—475 мм), ширина — 50. Грузовое судно, предназначенное для транспортировки скота. Владелец — Ной и его сын. Последние сведения: наскочил на гору Арарат».

В настоящее время бесследное исчезновение судна — относительно редкое явление. Но в прошлом веке немало кораблей, скрывшись за горизонтом, больше не возвратились к родным берегам. Что случилось с ними, с их экипажами? Это навсегда останется загадкой. Люди довольствовались сообщением, что корабль стал жертвой морской стихии. О некоторых кораблях созданы легенды.

Теперь каждая катастрофа подвергается тщательному анализу. Проводятся упорные поиски пропавшего судна. Наряду со спасательными судами в них участвуют вертолеты и самолеты, значительно облегчающие и ускоряющие поиск пропавших судов.

Однако рубрика «Суда, пропавшие без вести» в статистике английского классификационного общества — Регистра судоходства Ллойда — никогда не пустует. Так, в 14-й «Красной книге Ллойда», куда занесены суда, пропавшие без вести в 1929—1954 гг., записано 222 судна. Сейчас ведется 15-я книга. Количество записанных в ней судов превысило 100.

Статистические данные о судах, пропавших без вести за последнее время, довольно устойчивы: ежегодно в море исчезает 8—12 судов. В списки кораблей, которые считаются пропавшими без вести, за последние 10 лет занесены различные су-

да — старые и новые, теплоходы и пароходы, те, что много лет бороздили моря и океаны, и только начавшие свою морскую жизнь. На многих из них плавали опытные судоводители, которые хорошо несли свою службу. И все же они погибли при таинственных обстоятельствах. Вот несколько таких историй.

ОНИ ИСЧЕЗЛИ

Американский танкер «Марин Сольфер Квин» грузоподъемностью 16 300 т (длина судна — 162 м, ширина — 20,8 м, осадка — 9,24 м) имел судовую радиостанцию, работающую на коротких и длинных волнах, аварийный радиопередатчик, радионавигационную систему «Декка», радар, эхолот, гирокомпас, радиопеленгатор и другое навигационное оборудование, необходимое для обеспечения живучести корабля и подачи сигналов бедствия. Энергетическая установка «Марин Сольфер Квин», состоящая из турбогенераторов и паровых котлов, работающих на жидком топливе, была своевременно освидетельствована и находилась в хорошем состоянии.

2 февраля 1963 г. судно вышло из порта Бомонт (штат Техас) и направилось в Норфолк. На этот раз его танки вместо обычных нефтепродуктов были заполнены расплавленной серой. Последнее сообщение с танкера было получено 3 февраля. В нем указывалось местонахождение танкера — 26° северной широты и 88° западной долготы. Больше радиостанция «Марин Сольфер Квин» на позывные береговых станций не отвечала. В порт

первой выгрузки судно «Марин Сольфер Квин» не прибыло, оно буквально «кануло в воду».

Розыски пропавшего танкера проводились в широком масштабе с привлечением самолетов дальнего радиуса действия. Наконец, в 200 милях от Джексонавилла спасательные команды обнаружили предметы оборудования танкера, но не смогли точно установить их принадлежность. Турбоэлектроход был занесен в список судов, пропавших без вести. Вместе с судном пропало 39 человек экипажа.

Через полтора года следственные органы Береговой охраны США закончили «дело» об исчезновении «Марин Сольфер Квин». Причину гибели судна установить не удалось.

Однако из этой катастрофы следует сделать некоторые практические выводы. Прежде всего на судах, перевозящих взрывоопасные и жидкие грузы наливом, необходимо устанавливать специальную аппаратуру для контроля температуры и состава газов, которые испаряются со свободных поверхностей. Экипаж следует тщательно инструктировать в отношении правил безопасности при транспортировке подобных грузов. Американские эксперты указывали на необходимость установки на судах, которые перевозят расплавленную серу, специальных радиомаяков, автоматически сигнализирующих о местонахождении судна. Они считают, что аварийный радиопередатчик должен устанавливаться вблизи кормовых спасательных шлюпок, а надувные плоты — около носовой и кормовой рубок.

В 1967 г. бесследно исчезли в океане два судна с грузом железной руды: чилийский пароход «Санта Фе» тоннажем 8340 рег. т и английский теплоход «Денни Роуз» (6660 рег. т).

Связь с «Санта Фе» оборвалась 13 августа. В это время судно находилось в Тихом океане примерно в 30 милях к северу от острова Гуамблин. Радист сообщил, что пароход попал в жестокий шторм. 16 августа судно должно было прибыть в аргентинский порт Сан-Николас. Но прошло более 10 дней, а вестей о нем все не было. Попытки обнаружить следы катастрофы или кого-нибудь из членов экипажа судна оказались тщетными. Пароход «Санта Фе» исчез в океане.

Английский теплоход «Денни Роуз» совершал рейс из порта Тоledo (Филиппины) в японский порт Чива. Последнее сообщение с теплохода было получено 13 сентября. В этот день судно находилось в нескольких сотнях миль от японских берегов. Как выяснилось потом, здесь прошел тайфун «Опал».

Поиски английского теплохода, предпринятые японскими патрульными кораблями и самолетами, не дали никаких результатов. Кроме масляных пятен на воде в месте предполагаемой аварии, ничего не было обнаружено. Судно и экипаж из 44 человек пропали без вести.

Что могло стать причиной этих катастроф? Опрокидывание судна из-за внезапного смещения груза руды на один борт во время усиления шторма? «Преклонный возраст» судов? Ведь «Денни Роуз» был построен в 1946 г., а «Санта Фе» — на 3 года раньше. Их корпуса были сильно изъедены коррозией. Кроме того, незадолго до выхода в море «Денни Роуз» сел на мель, и в стальном настиле палубы образовались гофры. Может быть, в штормовом море в условиях сильного волнения судно попало на вершину волны и деформированный корпус переломился? Ве-

роятно, мы никогда не узнаем истинную причину катастрофы.

Особенно трагичными кажутся случаи, когда суда исчезают бесследно вместе с экипажем. Так, в марте 1981 г. западногерманское судно «Вестстар» с грузом цемента бесследно пропало в районе Азорских островов. Длительные поиски с использованием авиации не дали никаких результатов. Так же бесследно пропало английское исследовательское судно «Компас Роуз II». Первые сведения о его гибели поступили лишь через 36 часов после катастрофы, когда случайно было обнаружено тело одного из членов экипажа. Такая же участь постигла и советский теплоход «Тикси», пропавший в Тихом океане.

В январе 1971 г. пропали без вести 14 членов экипажа западногерманского грузового судна «Бранденбург», который затонул в Ла-Манше неподалеку от города Фолкстон. Судно продержалось на поверхности немногим более 2 мин. Полагают, что оно наскочило на обломки танкера «Тексако Карабиен», взорвавшегося и затонувшего в результате столкновения, которое привело к гибели 8 человек.

В сентябре 1984 г. по разным причинам погибло 32 крупных судна (более 500 рег. т), в том числе 2 судна пропали без вести. В конце 1979 г. при неизвестных обстоятельствах пропал вместе с экипажем норвежский нефтерудовоз «Берге Ванга» (224 000 рег. т), который с грузом железной руды следовал из Австралии в Японию. Аналогичная трагедия произошла в декабре 1975 г. с судном «Берге Истра». Спаслись только 2 человека, которые так и не смогли вразумительно объяснить, что произошло с судном. В 1980 г. при

переходе из Канады в Японию пропало без вести судно «Дербайтер» с 44 членами экипажа. Во всех этих случаях сигнал «SOS» не был подан, а поиски судов не принесли успеха, хотя стоили сотни тысяч долларов.

Известно, что в районе Бермудского треугольника регулярно бесследно исчезают суда и самолеты. С 1914 г. на судах и самолетах здесь без вести пропало несколько тысяч человек. Ежегодно в этом районе, который называют «кладбищем Атлантики», погибает в среднем 4 крупных судна и большое количество мелких яхт, прогулочных, рыболовных и других судов. Здесь много естественных опасностей: бурный Гольфстрим, неожиданные смерчи, резкие перепады глубин, внезапные гигантские волны, водовороты, магнитные аномалии, мощные воздушные потоки, которые в течение секунд могут бросить реактивный лайнер на тысячи футов вниз, и т. д.

ПРИ ЗАГАДОЧНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ

В конце декабря 1962 г. в 6 милях от острова Лонгшипс (вблизи Англии) были обнаружены опрокинутая килем вверх неизвестная судовая шлюпка и частично надутый спасательный плот.

4 января 1963 г. у острова Сент-Мартинс (группа островов Силли) была найдена поврежденная моторная спасательная шлюпка. Надпись указывала на ее принадлежность английскому грузовому теплоходу «Ардгарри», который в конце декабря 1962 г. исчез в море. На следующий день еще

один предмет, на этот раз весельная деревянная спасательная шлюпка с поврежденным днищем, но с сохранившейся надписью «Ардгарри», была найдена в Сеннене на полуострове Корнуэлл. Это было все, что осталось от английского грузового судна.

Гибель теплохода «Ардгарри» со всей командой в проливе Ла-Манш произошла при весьма загадочных обстоятельствах. Сведения, которые удалось собрать, были столь противоречивыми и недостоверными, что попытки морского суда и группы морских экспертов по вопросам аварий установить причину катастрофы оказались тщетными.

Расследование обстоятельств гибели теплохода «Ардгарри» специалистами-экспертами происходило в порту Суонси, откуда теплоход отправился в свой последний рейс. Его начали после проведения формального разбирательства дела в суде. Следовало установить, главным образом, технические причины гибели «Ардгарри» или хотя бы дать примерную картину происшествия, в результате которого теплоход погиб. В частности, перед экспертами стоял вопрос: могла ли поразить теплоход молния?

Следственная комиссия заслушала многих специалистов, рассмотрела показания заинтересованных лиц и представителей судовладельческой компании, которой принадлежало судно. Однако итог работы был весьма скромным. Председатель комиссии, комиссар по вопросам аварий Вальдо Порджес, выступая в Лондоне 2 октября 1963 г., сказал, что «...происшедшая в Ла-Манше в декабре 1962 г. гибель теплохода «Ардгарри», приписанного к порту Гринок, пропавшего без вести со всей

командой в составе 12 человек, не была результатом какого-либо злого умысла или ошибки кого-либо из частных лиц...»

Вальдо Порджес не решился опровергнуть сообщения, появившиеся в английской печати, что «Ардгарри» был поражен молнией. Он заявил также, что в момент выхода из Суонси в свой последний рейс судно обладало хорошими мореходными качествами. Осадка теплохода не превышала допустимой. Все спасательное оборудование «Ардгарри» отвечало нормам и находилось в полном порядке. Командовал теплоходом капитан Купер, опытный судоводитель. Судно совершало свой обычный рейс из Суонси в Руан с грузом угля и камня-булыжника.

Необычную историю о последних часах «Ардгарри» рассказал экспертам капитан Дирк Баак с нидерландского каботажного судна «Голландия», которое в это время находилось в районе катастрофы: «Мы шли в Дублин с грузом серебристого песка. Когда “Голландия” была на траверзе мыса Лизард, я увидел нагоняющее нас судно. Погода была дождливой. Восточный ветер достигал временами силы 10—11 баллов. Зыбь с одиночными высокими бурунами значительно усложняла плавание. Однако видимость была достаточно хорошей. Мы четко видели огни другого судна. В 8 ч 50 мин вечера это судно уже находилось на 3—4 румба справа по носу “Голландии” на расстоянии трех четвертей мили. Оно приблизилось, и мы легко установили, что это теплоход “Ардгарри”. В течение двух часов, во время которых теплоход догонял нас, он не подавал признаков того, что терпит бедствие».

Далее из рассказа капитана «Голландии» следо-

вало, что некоторый отрезок пути оба судна шли параллельным курсом, затем расстояние между ними начало увеличиваться и «Ардгарри» пропал из виду.

Потом моряки с «Голландии» вновь увидели «Ардгарри». Теперь судно появилось на курсе, измененном на 90 градусов влево, и оказалось прямо на пересечении курса «Голландии». В этот момент с него поступил сигнал, переданный лампой большой мощности. Капитан Баак считал, что это была лампа дневной сигнализации с узким лучом. Сразу же тоновые огни «Ардгарри» оказались с правого борта «Голландии». Две секунды спустя все увидели луч сигнальной лампы, и через мгновение все было кончено. Английский грузовой теплоход «Ардгарри» навсегда исчез в водах Атлантики.

Капитан Баак изменил курс судна на 20 градусов вправо, но волнение помешало ему сразу же подойти к месту катастрофы. Затем он несколько раз прошел над местом вероятной гибели «Ардгарри», однако никаких следов судна не было обнаружено.

Если исходить из рассказа капитана «Голландии», то, по мнению экспертов, гибель «Ардгарри» могла произойти по одной из трех причин: на судне внезапно вышло из строя рулевое управление, произошла авария с главным двигателем или в результате удара о какой-то затопленный предмет сломался гребной вал и был утерян гребной винт.

При этом ветер мог легко увлечь судно. Оно могло потерять управление и от мощного удара океанской волны или серии таких ударов повернуться к ним и ветру бортом. Это привело к моментальному опрокидыванию и затоплению «Ард-

гарри». Опрокидыванию могло способствовать также и то обстоятельство, что в трюмах английского судна находились сыпучие грузы — антрацит и камень-булыжник, которые могли сместиться на один борт. В этом случае процесс опрокидывания был неотвратимым.

Такова одна версия обстоятельств гибели «Ардгарри». Но существует и другая. Ее выдвинул радиолюбитель Дэвис. Он представил свой радиожурнал, в котором содержалась запись радиотелефонного сигнала «МАУДАУ» (Мэйдэй), принятого 29 декабря 1962 г., в 19 ч 30 мин: «Вызов Мэйдэй с судна “Ардгарри”. Сообщаю о поражении молнией и о поиске укрытия от огромных и тяжелых волн, обрушившихся на судно».

Когда сообщение Дэвиса начали проверять, оказалось, что ни одна из береговых радиостанций, установленных на мысе Лендс-Энд, южной оконечности полуострова Корнуэлл, не подтвердила получения сигнала «Мэйдэй», который хоть в какой-то мере мог быть связан с показаниями свидетеля.

Сопоставив все обстоятельства, специалисты пришли к выводу о малой вероятности, того, чтобы на Лендс-Энде пропустили сигнал «Мэйдэй» в то время, когда он был принят радиолюбителем.

Судебное разбирательство катастрофы «Ардгарри» состоялось в присутствии экспертов по мореплаванию. Решение суда было оглашено в июле 1963 г. В нем констатируется, что «Ардгарри» сообщил свои позывные по требованию Береговой охраны, когда 29 декабря был замечен с их станции, расположенной у мыса Лизард.

В тот день на море был 7—8-балльный шторм

с направлением ост-норд-ост и отлив с востока, продолжавшийся в течение 5 часов. К вечеру погода резко ухудшилась. Сила шторма достигла 9—11 баллов, а направление ветра изменилось и стало восточным. Суд установил как неоспоримый факт, что «Ардгарри» тщетно пытался связаться по радио с радиостанцией Лендс-Энда.

В суде было высказано предположение, что на теплоходе произошел взрыв. Некоторые специалисты допускали, что он мог стать следствием воспламенения паров метана, скопившихся в трюмах, загруженных углем, или результатом столкновения с миной.

Однако возможность взрыва была отклонена экспертами, как явление невероятное. За короткий период времени, прошедший с момента погрузки угля в трюмы «Ардгарри» до потопления судна, количество метана в трюме было слишком мало, чтобы привести к взрыву такой силы, что вызвало бы повреждения корпуса или стальных крышек закрытий люка.

Мало вероятно также, что судно погибло, натолкнувшись на плавучую мину. Начиная с 1960 г., не было ни одного такого случая. Район предполагаемой гибели «Ардгарри» является участком довольно интенсивного движения судов, и возможность появления здесь плавучей мины совершенно исключена.

Таким образом, гибель английского теплохода «Ардгарри» еще раз показала, что наличия некоторых вещественных доказательств и свидетельских показаний, если эти сведения не исходят от людей, находившихся в момент катастрофы на судне, недостаточно, чтобы раскрыть загадку пропавшего без вести судна.

СИГНАЛ БЕДСТВИЯ

31 декабря 1997 г. в полночь в Великобритании перестали пользоваться величайшим изобретением, известным еще с прошлого века. Речь идет об азбуке Морзе. Названа она так по имени американского художника Сэмюэля Морзе, который изобрел эту удивительно простую систему.

За 165 лет своего существования «морзянка» спасла сотни тысяч человеческих жизней. Все эти люди, попав в беду, посылали в эфир сигнал «SOS», которому почти столько же лет (даже больше), что и уходящему XX веку. Кроме Великобритании от приема сигнала бедствия на частоте 500 мГц отказались США и Голландия, а с 1 февраля 1999 г. в мире будет действовать новая система подачи сигнала бедствия. Никогда больше люди не услышат тревожных сигналов «SOS», которые не оставляют равнодушным ни одного радииста, любого человека, кто понимает эту азбуку: точка, точка, точка, тире, тире, тире, точка, точка, точка...

Международный радиосигнал «SOS» впервые прозвучал в эфире в 1898 г. с парохода «Мэтьюз», который запросил о помощи, натолкнувшись на плавучий маяк близ Дувра. Этот код будет заменен так называемой «Глоббэл Мэритайм Дистресс энд Сэйфети Систэм» (GMDSS) — автоматической спутниковой сигнальной системой со встроенной приемопередающей радиостанцией.

Все суда и береговые станции, связанные с судами, больше не будут каждый час в течение 6 минут (от 15 до 18 и от 45 до 48) прекращать передачи и слушать эфир на радиотелеграфной «частоте бедствия» — 500 кГц, признанной на конференции,

проходившей в 1927 г., единой международной частотой для передачи сигналов бедствия по радиотелеграфу.

После 1 февраля 1999 г. в России также перейдут на новую систему подачи сигналов бедствия, которая называется ГМССБ (Глобальная морская система сигналов бедствия). Впрочем, переходный период, когда будут действовать две системы, продолжится до 2005 г. ГМССБ подразумевает оборудование всех российских судов специальными автоматическими передатчиками. Для каждого из четырех районов плавания, на которые разбит Мировой океан, будет своя цифровая система, принимаемая береговыми станциями. Оператор спасательного координационного центра, получивший информацию о терпящем бедствие судне, станет также диспетчером спасательной операции.

Люди, которые попадали в беду, всегда просили о помощи. С тех пор, как произошли первые известные кораблекрушения судов древних финикийцев, индийцев, критян (2000—1500 лет до н. э.), сигнал бедствия стал самым важным сигналом. Из истории морских катастроф известно множество различных способов подачи сигналов бедствия. Для этого использовались барабан, колокол, сирена, горн, рожок, дым от горящей бочки с мазутом или маслом, огонь костра, разведенного на специальной жаровне на палубе судна, различные флаги, шары, конусы, медленное поднятие и опускание рук, а ночью — такое же поднятие и опускание зажженных фонарей. Применялась бутылочная и голубиная почта. С изобретением пороха сигналами бедствия стали считаться одиночные, периодически повторяющиеся пушечные выстре-

лы или залпы из мушкетов и ружей, запуск пороховых ракет, фальшфейеров и пр.

С помощью флага сигнал бедствия подали моряки со шведской шхуны «Флора», которая 29 октября 1847 г. вышла с грузом строевого леса из Стокгольма в Барселону. Экипаж состоял из 8 человек. Утром 16 ноября, когда шхуна была уже в Средиземном море, справа по курсу показался остров Мальорка. Умеренный попутный ветер позволил поднять паруса. На палубе находились трое вахтенных, остальные отдыхали в кубрике. Около 10 часов утра внезапно налетевший шквал резко накренил судно. Вахтенные не успели убрать паруса, которые моментально были изорваны в клочья. Судно потеряло управление и перевернулось, но не утонуло. Вахтенные оказались в воде. Пытаясь спастись, они забирались на скользкое днище шхуны, но их вновь и вновь смывало волнами, пока они, окончательно обессилевшие, не исчезли под водой. В перевернутом судне остальные пять членов экипажа во главе с капитаном Лофгреном, его помощником и тремя матросами с трудом перебрались из кубрика в трюм, где между упавшим на палубу грузом и килем шхуны оказалось воздушное пространство, свободное от воды. Моряки нашли несколько сельдей и маленький бочонок с ромом. Капитан решил экономить еду и выдавал каждому по небольшому куску рыбы и несколько капель рома, чтобы его можно было развести морской водой и таким «коктейлем» утолять жажду.

Через слой воды в трюм проникал слабый свет, позволявший следить за сменой дня и ночи. Через 3 суток рыба кончилась. Людей мучила ужасная жажда. 20 ноября один из матросов, не выдержав

мучений, решил утолить жажду морской водой. Вскоре у него начались боли в животе, а к вечеру он скончался. Стало трудно дышать, кружилась голова, в спертom воздухе почти не осталось кислорода. 22 ноября, понимая, что долго продержаться не удастся, моряки решили пробить днище и подать сигнал бедствия. Они не делали этого раньше, поскольку надеялись, что шхуну найдут. Кроме того, опасались, что через отверстие уйдет воздух, исчезнет воздушная подушка, поддерживающая плавучесть судна, и оно пойдет ко дну вместе с людьми. Поскольку выбора не было, моряки рискнули пробить небольшое отверстие в днище. Воздух со свистом стал выходить наружу, уровень воды в трюме значительно повысился, но шхуна все же не утонула. Она удерживалась на плаву за счет груза. Чтобы привлечь внимание проходящих судов, моряки просунули в отверстие выпрямленный обруч с привязанным к нему белым платком. Их сигнал заметили рыбаки с острова Мальорка. Заинтересовавшись непонятным «флагом» над полузатонувшим остовом судна, они подошли к нему. Убедившись, что внутри находятся люди, с помощью топоров вскрыли этот «плавучий саркофаг» и освободили моряков, которые пробыли в плену 7 суток. Моряков доставили на остров Мальорка, где они в течение месяца лечились в госпитале. Перевернутая шхуна во время очередного шторма была выброшена на берег и разобрана местными жителями на дрова.

Известны случаи, когда сами пострадавшие выступали в роли сигналов бедствия. В марте 1816 г. парусник «Френсиз Мэри» находился в Атлантическом океане, следуя с грузом леса в Ливерпуль. Во время шторма судно получило ряд поврежде-

ний и стало тонуть. Команда отчаянно боролась, откачивая воду, но она все прибывала. Тем не менее капитан не давал команды спустить шлюпки и покинуть судно, понимая, что при таком шторме шлюпки менее надежны, чем полузатопленное судно. Он надеялся, что благодаря грузу парусник, может быть, не утонет и продержится, пока не подоспеет помощь. Когда вода дошла до верхней палубы, моряки вскарабкались на мачты и привязались к ним. Из волн виднелись только мачты и висящие на них люди, у которых не было ни воды, ни пищи.

Через 9 суток дрейфа трое из команды, вконец обессиленные, сорвались с мачт и погибли. Оставшиеся 14 человек еще держались. Постепенно в живых осталось только шестеро, которые вместе с мертвецами, как знак беды, висели над морем. Эту картину увидели с английского фрегата «Блонд», который появился на горизонте. С фрегата была спущена шлюпка, куда поместили оставшихся в живых четырех мужчин и двух женщин. Мертвецов оставили на мачтах. Вскоре на глазах спасателей и спасенных мачты «Френсиз Мэри» скрылись под водой, унося с собой погибших.

В 1914 г. канадский лайнер «Эмпрес оф Айрленд» столкнулся в тумане с норвежским углевозом «Стурстад». Капитан терпящего кораблекрушение судна подал сигнал бедствия с помощью ракет и приказал спустить шлюпки и плоты. Однако катастрофа разразилась гораздо раньше, чем можно было ожидать. Судно внезапно резко накренилось, почти легло на воду, а затем опрокинулось и скрылось в морской пучине, увлекая за собой около 1014 человек (см. раздел «Крупнейшие катастрофы надводных кораблей»).

В другом случае сигнал бедствия был подан с судна, стоявшего в гавани. В 1940 г. после того, как Франция была оккупирована фашистами, власти США задержали в Нью-Йорке самый большой в то время французский трансатлантический лайнер «Нормандия», переименовав его в «Лафайет». В феврале 1942 г., когда лайнер находился в Нью-Йорке, на нем вспыхнул сильный пожар. Экипаж подал сигнал бедствия в виде серии коротких гудков, однако потушить пожар так и не удалось, хотя на помощь подошли портовые буксиры. «Лафайет» полностью выгорел и впоследствии был списан на металлолом.

Известны случаи, когда сразу несколько судов подавали сигналы бедствия. В марте 1949 г. в Южно-Китайском море в густом тумане столкнулись три судна — лайнер «Чи Бьен-Фу», перевозивший китайских беженцев, «угольщик» «Сэлли Вэн» и грузовой пароход «Цзян-Су». Получив ряд сильных повреждений, столкнувшиеся суда начали тонуть. Каждое из них послало в эфир сигнал бедствия. Спустя полчаса все три судна пошли на дно. Людей спасали находившиеся поблизости суда. Спасательная операция была затруднена почти нулевой видимостью. В густом тумане спасателям приходилось ориентироваться на крики о помощи, которые раздавались со всех сторон. Тем не менее около 700 человек спасти не удалось. Они утонули или стали жертвами акул, которых в это время года здесь очень много.

Любой сигнал бедствия на море независимо от способа и средств передачи означает, что где-то люди находятся в опасности. Они могут быть на судне и вне его, если покинули аварийное судно или оно погибло. Если сигнал бедствия посылают,

когда экипаж еще находится на борту, это означает, что не только люди, но и судно гибнет. С появлением радио стали применять радиотелеграфные и радиотелефонные сигналы бедствия, дополненные сейчас приемом и передачей сигналов с помощью космических спутников.

В России информация об авариях впервые была передана с помощью радио в 1899 г. его изобретателем А. С. Поповым и его помощниками. Осенью 1899 г. броненосец «Генерал-адмирал Апраксин» сильным ветром был снесен на скалы у острова Гогланд (Балтийское море). Необходима была быстрая и надежная связь между аварийным кораблем и берегом. Такую связь с помощью радио осуществили Попов и его помощник Рыбкин. Спасательная операция была успешно завершена. Той же осенью в открытое море штормом унесло льдину, на которой находилось 50 рыбаков. Телеграмму о происшествии передали на ледокол «Ермак», стоявший на якоре у острова Гогланд. «Ермак» срочно вышел в море на поиски льдины, нашел ее и спас всех моряков.

Для выработки правил международного радиобмена и единого сигнала бедствия в 1903 г. в Берлине открылась международная радиотехническая конференция. Возникли острые разногласия между представителями некоторых стран, вызванные использованием на их судах радиотелеграфов определенной конструкции («Телефункен» — на судах Германии, Швеции, Дании, «Маркони» — на судах Италии, Великобритании и т. д.). Капитанам и радистам соответствующих судов запрещалось вступать в какие бы то ни было переговоры по радио с другими судами, если на них стояли радиотелеграфы другой конструкции.

Каждый тип радиотелеграфа означал одновременно применение только «своего» сигнала бедствия, который мог быть понят и принят на судне, оборудованном таким же радиотелеграфом. Например, для системы «Маркони» применялся сигнал бедствия «CQD» («Идите быстрее, опасность»), на американских радиотелеграфах использовался сигнал «NC» («Терплю бедствие, нужна немедленная помощь»), на немецких аппаратах «Телефункен» применялся сигнал «SOE» («Спасите наше судно») и т. д. Когда американский военный корабль «Лебанон», вышедший в море на поиски полузатопленного судна, которое представляло опасность для других кораблей, обратился с запросом к лайнеру «Фатерланд», капитан лайнера, знавший о местонахождении полузатопленного судна, отказался что-либо сообщить, поскольку у него была инструкция о запрете любых переговоров с судами, не имеющими радиотелеграфа системы «Маркони».

Конференция 1903 г. не выработала единого сигнала бедствия, поэтому в октябре 1906 г. в Берлине состоялась новая конференция. В процессе обсуждения различных вариантов международного сигнала бедствия было предложено использовать немецкий сигнал «SOE», заменив букву E на S. В результате получился ритмичный сигнал «SOS», передаваемый азбукой Морзе как три точки, три тире, три точки. Все знаки сигнала передаются слитно, без пауз между буквами.

Сигнал «SOS» был составлен искусственно и не являлся каким-то сокращением, тем не менее впоследствии его стали расшифровывать как «Спасите наши души» («Save our souls») или «Спасите наше судно» («Save our ship»), а русское «СОС» — «Спасите от смерти».

Из-за противоречий, связанных с применением на судах различных радиотелеграфов, сигнал «SOS» как международный сигнал бедствия был введен только с 1908 г. Однако даже в 1912 г. старший радист гибнущего лайнера «Титаник» Филиппс вначале передавал в эфир сигнал бедствия «CQD», поскольку судно было оборудовано радиоаппаратом «Маркони». Второй радист Брайд посоветовал Филиппсу передавать новый сигнал «SOS». «Может быть, тебе никогда больше не придется его посылать», — добавил он. Филиппс начал передавать сигнал «SOS», который был услышан, и спасательные суда поспешили на помощь лайнеру.

На Международной радиотелеграфной конференции в 1927 г. был установлен запрет на ведение передач на радиотелеграфной частоте бедствия (500 кГц), кроме передач, связанных с аварией. Конференция установила сигнал бедствия для передачи по радиотелефону с судов и самолетов — «Мэйдэй» (на французском языке — «Помогите мне», на английском — «Майский день»), а также частоту для этого сигнала — 2182 кГц.

На частоте бедствия, кроме сигнала «SOS», разрешается передавать сведения о плавающих минах, брошенных и затонувших судах, дрейфующих буях, банках, мелях, скалах, вулканических образованиях. Эту частоту можно использовать для сообщения об отмелении каналов и фарватеров, о препятствиях, не отмеченных на картах и в лоциях, неисправностях навигационного оборудования, изменении режима работы маяков, огней, радиотехнических средств, т. е. обо всем, что связано с непосредственной угрозой безопасности мореплавания.

Кодификация сигналов бедствия (сведение их в единую таблицу) была проведена в 1914 г. на международной конференции, завершившейся принятием Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-1914). Эта конвенция неоднократно пересматривалась и в каждую ее новую редакцию, кроме СОЛАС-74, включалась таблица сигналов бедствия. В настоящее время перечень сигналов бедствия содержится в Приложении IV к Международным правилам предупреждения столкновения судов МППСС в Международном своде сигналов МСС и в ряде других правовых актов.

Иногда суда, которые терпят кораблекрушение, не успевают подать в эфир сигнал бедствия. Причины могут быть самыми разными. Одна из них — внезапное разрушение основных конструкций судна. 22 ноября 1970 г. японский рудовоз «Калифорния мару» принял в Лос-Анджелесе 60 000 т железного концентрата и направился к берегам Японии. В море разыгрался жестокий шторм. Когда судно находилось в 225 милях от Токийского залива, моряки почувствовали сильный толчок и услышали треск. Обшивку судна внезапно прорезали трещины, и оно, развалившись на части, пошло ко дну.

Иногда сигнал «SOS» подают с опозданием. Так, 12 декабря 1978 г. в Северной Атлантике при ветре 10 баллов греческое грузовое судно «Марион» приняло сигнал «SOS» от западногерманского лихтеровоза «Мюнхен». В сообщении говорилось, что судно тонет. Вслед за этим связь с ним оборвалась. «Марион» продублировала сигнал бедствия, после чего с ближайшей авиационной базы Великобритании на поиск вылетел самолет, к ко-

тому вскоре присоединилось 25 судов и 10 самолетов. Поиски продолжались около 2 недель, но никто из моряков не был обнаружен. На месте катастрофы в 450 милях от Азорских островов на поверхности воды плавали 3 лихтера, 4 надувных спасательных плота без людей, спасательные жилеты, 2 спасательных буя и радиобуй. Погибли все 28 членов экипажа.

Недопустимым является промедление в случаях, когда опасности подвергаются люди. Любое запаздывание с сигналом «SOS» в подобных ситуациях граничит с преступлением, поскольку может повлечь за собой человеческие жертвы.

21 сентября 1957 г. в 600 милях к юго-западу от Азорских островов западногерманское учебное четырехмачтовое судно «Памир» попало в ураган и погибло. На борту было 86 человек экипажа и курсанты мореходных училищ. Спаслись только 6 курсантов.

В результате расследования было установлено, что капитан Боленстрет не знал о приближении урагана и не имел возможности, заблаговременно изменив курс, уклониться от встречи с ним. Он был слишком уверен в мореходных качествах «Памира» и не хотел слушать советов своих помощников, которые предупреждали об ухудшении погоды, не заботился о приеме предупредительных метеорологических извещений, загрузив радиста Роде выполнением инвентаризационных работ и материальной отчетностью. Узнав об урагане, капитан все равно не стал предпринимать никаких попыток изменить курс, хотя старший помощник Бюльфинг настойчиво советовал сделать это. Тем самым капитан пренебрег весьма ценными советами. Статистика показывает, что

при встрече с ураганом погибают даже морские гиганты водоизмещением сотни тысяч тонн, не говоря уже о таких относительно небольших судах, как «Памир». Кроме того, «Памир» был довольно старым судном. Имея валовую вместимость всего 3106 рег. т, он находился в эксплуатации свыше 50 лет.

Основной причиной катастрофы стала неправильная загрузка судна. Если бы она была нормальной, «Памир» мог потерять паруса и даже шлюпки, но перенес бы ураган. Многие катастрофы происходят по вине людей. В данном случае вина капитана заключалась в том, что он погрузил в трюмы сыпучий груз — зерно, что для парусника особенно опасно, ибо при шквалах (внезапных сильных порывах ветра) возникает значительный крен, который на волне может достичь критической величины, и судно может перевернуться. Кроме того, в нарушение всех правил морской практики капитан дополнительно принял зерно в балластные танки. Когда в результате усадки и частичного смещения груза в трюмах образовался крен 15 градусов на левый борт, капитан, боясь испортить зерно в правых балластных цистернах, не заполнил их водой, чтобы выровнять крен. Советы помощников о необходимости устранения крена капитан проигнорировал. В результате постоянного крена и ударов волн разрушились переборки внутри трюма, и зерно стало все больше смещаться на левый борт, где крен достиг 37 градусов. Советы и требования помощников немедленно дать сигнал бедствия и попросить о помощи капитан упорно отвергал, не желая ронять чести немецкого флага. Наконец он согласился послать сигнал, но не захотел принять помощь ближайше-

го судна «Манчестер», сославшись на то, что оно английское. «Манчестеру», откликнувшемуся на сигнал «SOS», была послана радиограмма о том, что на «Памире» все в порядке и судно может следовать своим курсом.

Всего через 10 минут, когда волны разбили и унесли все шлюпки, затопили трюмы, а судно, потеряв управление, почти легло на левый борт, капитан вновь согласился подать сигнал бедствия, но адресовал его не английскому судну, которое было в 35 милях, а американскому, находившемуся в 60—70 милях. Не успел радист передать сигнал, как ударами волн была разрушена рулевая и радиорубка и судно пошло ко дну. В его поисках участвовали несколько судов и самолетов. На третьи сутки американский пароход «Новый Орлеан» обнаружил заливаемый водой плот с шестью еще живыми курсантами.

КРУПНЕЙШИЕ КАТАСТРОФЫ НАДВОДНЫХ КОРАБЛЕЙ

ЗОЛОТО И СМЕРТЬ

Одна из самых известных катастроф в эпоху парусного флота произошла с судном «Гросвенор», которое совершало рейсы между Англией и Индией. 15 июня 1782 г. «Гросвенор» вышел из порта Тринкомали на острове Цейлон и направился в Англию. На борту кроме 150 пассажиров и членов экипажа был груз — золото и драгоценности (19 ящичков с алмазами, рубинами, сапфирами и изумрудами на сумму 517 тыс. фт. ст., золотые слитки стоимостью 420 тыс. фт. ст., монеты на сумму 717 тыс. фт. ст. и 1450 слитков серебра).

4 августа матрос, забравшийся на мачту, заметил скалистый берег, в то время как капитан «Гросвенора» Коксон был уверен, что корабль находится примерно в 100 милях от побережья. Капитан приказал немедленно повернуть судно против ветра, но его приказ запоздал. Корабль наскочил на скалы. Это случилось примерно в 750 милях от ближайших голландских поселений на мысе Доброй Надежды (Южная Африка).

Люди, находившиеся на «Гросвеноре», оказались в очень опасном положении. С берега дул сильный ветер, грозя унести искалеченный корабль в море и тем самым отрезать единственный путь к спасению. В бушующее море бросились

трое матросов. Они решили доставить на берег спасательный линь. Один из матросов утонул, но двум смельчакам все же удалось с помощью линя втащить на берег канат и закрепить его за скалу. Тем временем из обломков на судне был сколочен плот, на котором с помощью протянутого на берег каната удалось переправить на сушу 134 человека.

Один из спасенных, матрос Джон Хейнз, позже рассказал о том, что произошло с этими людьми после высадки с «Гросвенора».

На их долю выпали необычно тяжелые лишения. Многие умерли от голода, жажды, усталости, другие стали жертвами хищников, в изобилии водившихся тогда в тех местах, некоторые утонули во время переправ через реки или отравились, пытаясь утолить голод неизвестными европейцам дикорастущими плодами.

В начале пути к мысу Доброй Надежды пассажиры и члены экипажа «Гросвенора» разделились на три группы, две из них позже соединились снова, а третья группа, возглавляемая капитаном Коксоном, бесследно исчезла.

В конце концов из 134 человек, отправившихся к мысу Доброй Надежды, лишь 6 добрались до голландских поселений, 116 человек погибло, еще 12 (3 европейца, 2 негритянки и 7 матросов-индийцев) были спасены поисковым отрядом, снаряженным по приказу местного губернатора.

С тех пор предпринимались многочисленные попытки добраться до золота в трюмах «Гросвенора». Это началось в 1787 г., т. е. спустя 5 лет после катастрофы, но искателей золота неизменно преследовали неудачи. В 1842 г. была организована компания под руководством капитана Баудена, ко-

торая также оказалась неудачной... Корпус судна глубоко погрузился в песок. Только в 1905 г. работы, организованные акционерной компанией «Синдикат по спасанию «Гросвенора» дали первый результат — 250 монет и 13 пушек с погибшего корабля. В ходе дальнейших работ погиб один из водолазов, и предприятие было закончено.

В 1921 г. некто Уэбстер организовал «Синдикат по подъему золота с «Гросвенора»». Решив, что его предшественники сделали много ошибок, он попытался добраться до судна не сверху, а снизу, проделав туннель в массе песчаника, расположенного под песчаными наносами. В песчанике было пробито 210 м туннеля. В одной из семи проб находящегося сверху грунта были обнаружены частицы тикового дерева и свинца — верный признак того, что руководитель работ не ошибся в расчетах. В этот момент денежные фонды были полностью исчерпаны и синдикат распался. Работы были прекращены, а местонахождение «Гросвенора» по прошествии нескольких лет было потеряно.

Еще несколько попыток добыть золото «Гросвенора», в том числе предпринятая после второй мировой войны, окончились неудачей. Было найдено только несколько пушечных ядер и все.

ЗОЛОТОЕ КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ

Это кораблекрушение англичане называли «золотым».

Жесточайший ураган, обрушившийся на западное побережье Англии, вошел в историю как шторм «Ройял Чартер». Из-за катастрофы, по-

стигшей «Ройял Чартер», была организована регулярная метеорологическая служба прогноза погоды в Великобритании.

Судно «Ройял Чартер» водоизмещением около 3500 т было построено в 1854 г. в Уэльсе на верфи близ города Честера, в графстве Флинтшир. Это было большое трехмачтовое судно с железным корпусом, полной корабельной оснасткой и паровой машиной. Корпус корабля длиной 326 футов (фут равняется 30,48 см) был разделен на шесть водонепроницаемых отсеков, ширина судна составляла 41 фут и 6 дюймов (дюйм — 2,54 см). Судно строили по специальному заказу «Ливерпульско-Австралийской пароходной компании» для перевозки срочных грузов и пассажиров между Англией и Австралией. В трех классах корабля могли разместиться до 500 пассажиров. Экипаж судна состоял из 85 человек. Корабль был куплен фирмой «Гиббс, Брайт и компания».

В январе 1856 г. «Ройял Чартер» вышел из Ливерпуля в свой первый рейс в Австралию. Капитан Тейлор привел корабль в Мельбурн на 60-й день плавания, что равнялось рекорду лучших клиперов мира. После этого «Ройял Чартер», совершив еще несколько быстрых переходов на далекий континент, завоевал репутацию самого быстроходного и комфортабельного судна на линии Ливерпуль—Мельбурн.

Последний, роковой рейс «Ройял Чартера» начался 26 августа 1859 г., когда он вышел из Мельбурна в Англию. На его борту находилось 412 пассажиров и 112 членов экипажа — всего 524 человека.

В 1859 г. еще продолжалась австралийская «золотая лихорадка», и пассажиры «Ройял Чартера»

возвращались в Европу не с пустыми руками. У каждого на этом корабле было золото. По официальным сведениям, которые были позже опубликованы британской прессой, «Ройял Чартер» имел в трюме 68 398 унций золотой россыпи (одна унция равняется 28,35 г) на сумму 273 тыс. фт. ст. Золотые слитки стоимостью 800 тыс. фт. ст. и 48 тыс. золотых соверенов (английская золотая монета). Это золото принадлежало Британской короне. По современному курсу это составляет более 4 млн фт. ст. Остальной груз составляла овечья шерсть.

Погода благоприятствовала плаванию, и «Ройял Чартер» совершил очень быстрый по тем временам переход, пройдя 12 тыс. миль менее чем за 2 месяца. На 55-й день, утром 24 октября 1859 г., корабль отдал якорь в ирландском порту Куинстаун (гавань Корк). На берег сошли 13 пассажиров и 11 рабочих, которые по контракту работали в Австралии.

Капитан корабля Тейлор по телеграфу оповестил владельцев компании о благополучном завершении плавания, доложил, что на борту все в порядке и через час корабль отправляется в Ливерпуль. В свою очередь владельцы судна поздравили своего лучшего капитана с установлением нового рекорда перехода — 55 дней.

Вероятно, катастрофа миновала бы судно, если бы не излишняя любезность капитана. «Ройял Чартер» должен был прибыть в Ливерпуль во вторник, 25 октября. Но пассажиры попросили Тейлора показать им «чудо века» — знаменитый пароход «Грейт Истерн». Это исполинское судно длиной более 200 м, с шестью мачтами, гребными колесами диаметром 17 м и гребным винтом стоя-

ло в гавани у острова Холихед. «Ройял Чартеру» следовало при выходе из гавани Куинстауна пройти на север проливом Св. Георга, который разделяет Англию и Ирландию, обойти северную часть острова Англси, повернуть на восток и войти в устье реки Мерси. Маленький островок Холихед, где в бухте на якоре стояло «чудо века», расположен к западу от острова Англси. Путь в эту гавань можно было пройти за 3 часа. Тейлор не смог отказать пассажирам. Именно эти 3 часа, которые длилась экскурсия в Холихед, решили судьбу корабля и свыше 500 человеческих жизней...

В проливе Св. Георга стояла обычная для того сезона погода, дул легкий юго-восточный ветер. «Ройял Чартер» шел семиузловым ходом, без парусов. В 16 ч 30 мин корабль подошел к острову Холихед и вошел в гавань, где на якорях стоял знаменитый «Грейт Истерн». Своими размерами он удивлял даже бывалых моряков. Этот гигант мог принять на борт 6 тысяч пассажиров и 6 тыс. т груза, причем угля ему хватало, чтобы совершить плавание из Европы в Австралию без дозагрузки. Во второй половине XIX в. судна таких размеров ни одна морская держава не построила, по тоннажу и длине корпуса его превзошла только «Лузитания» (о печальной судьбе которой мы расскажем отдельно), спущенная на воду в 1906 г.

Как только «Ройял Чартер» обогнул северную оконечность Англси, ветер, который дул до этого с юго-востока, неожиданно изменил направление и усилился до 10 баллов. Шторм налетел неожиданно, его сила возрастала с каждой минутой. Команде с большим трудом удалось поставить штормовые паруса. С правого борта находился опасный скалистый берег. Судно плохо слушалось руля,

паровая машина мощностью всего 200 лошадиных сил не могла противостоять разыгравшейся стихии. «Ройял Чартер» стало сносить к подветренному берегу мыса Линас.

Все попытки капитана Тейлора повернуть судно ни к чему не привели. Корабль, раскачиваясь на крутых волнах, не слушался руля. Сильное течение в устье реки не позволяло судну продвигаться вперед. Сила ветра достигла 12 баллов.

На борту «Ройял Чартера» было два 18-фунтовых орудия и две сигнальные пушки. Надеясь на помощь паровых буксиров из Ливерпуля, до которого оставался час ходу при нормальной погоде, Тейлор приказал стрелять из сигнальных пушек и пускать в небо красные ракеты. Но ни буксиры, ни лоцманы на реке Мерси, известные своим опытом и отвагой, в этот вечер не вышли из порта. После катастрофы выяснилось, что в тот день, 25 октября 1859 г., Ливерпульская обсерватория зарегистрировала скорость ветра, равную 84 милям в час. Оказалось, что «Ройял Чартер» попал в шторм, сила которого в 28 раз превышала умеренный бриз. Капитан Тейлор не раз попадал в шторм, но здесь, буквально у порога родного дома, такого шквального ветра он еще не встречал...

Среди пассажиров «Ройял Чартера» было два капитана дальнего плавания — Уитерс и Адамс. Они пришли на помощь своему коллеге. Собрался совет трех опытных капитанов. Что предпринять? Корабль, несмотря на работающую машину и положенный на борт руль, относит к скалистому берегу. На помощь буксиров рассчитывать бесполезно. Судно не может сделать поворот, чтобы выйти в открытое море, где волны меньше. Решили от-

дать оба якоря и подождать, пока сила ветра ослабеет. В 22 часа были отданы оба становых якоря. При этом корабль приблизился к берегу, до которого было около 2 миль. Паровая машина «Ройял Чартера» работала на предельных оборотах. Каждые полминуты судно содрогалось всем корпусом, то зарываясь носом в волны, то поднимаясь под углом 30 градусов над бушующим морем. Корпус издавал скрипучие звуки, людям казалось, что корабль стонет в предсмертной агонии. Время от времени до слуха пассажиров доносился резкий пронзительный звук — это со свистом вылетали срезанные от перенапряжения в корпусе железные заклепки. На верхнюю палубу нельзя было выйти. Море ревело... Часть парусов, которые с большим трудом удалось поставить, унесло ветром. Положение «Ройял Чартера» было отчаянным, это понимали капитан и команда. Теперь все зависело от надежности якорей и цепей. Время от времени порывы ветра ослабевали, и судно под действием вращения винта бросало вперед, но очередной удар шквала снова отбрасывал его назад, и тогда цепи натягивались, как струны. Каждые 5 минут стреляла сигнальная пушка корабля, и с его кормы во мглу взмывала красная ракета.

Мощный паровой буксир смог бы оттащить на безопасное расстояние от скалистого берега попавший в беду корабль. Но ни один из семнадцати буксиров не вышел из Ливерпуля и Беркенхеда.

Пассажирам не было известно положение вещей. Судно по-прежнему вздымалось на каждом несущемся к берегу валу.

В 1 ч 30 мин ночи 25 октября лопнула левая якорная цепь, и судно осталось на одном якорю. Не прошло и получаса, как оборвалась правая

цепь. Корабль стал дрейфовать кормой к берегу. Машина «Ройял Чартера» по-прежнему работала. Чтобы хоть немного уменьшить площадь сопротивления ветру, капитан приказал рубить мачты. Матросы, едва удерживаясь на ногах от неистовых порывов ветра, перерубили наветренные ванты и штаги грот-мачты. Она рухнула за борт, разбив часть правого фальшборта и проломив крайние доски верхней палубы. Вслед за ней, лишившись крепления, за борт упала фок-мачта.

Удары при падении мачт привели пассажиров в неопишуемый ужас. Среди них началась паника, то, чего больше всего боялся капитан. Тейлор приказал закрыть все двери салонов, люки, а сам стал за штурвал. Казалось, что паровая машина справится со штормом. Две огромные мачты с шестью реями на каждой рухнули за борт. Судно стало немного легче и у капитана появилась надежда, что он может спасти корабль и людей. Примерно 30—40 минут судно оставалось на месте. Все зависело от машины и гребного винта. При ураганном ветре и волнении матросы сумели перерубить только стоячий такелаж наветренного борта, и две мачты, рухнув за борт, увлекли за собой снасти бегучего такелажа — шкоты, брасы и оттяжки. Плававшие на воде мачты стало относить к корме корабля, и одна из снастей намоталась на гребной винт. «Ройял Чартер» полностью оказался во власти урагана... Его тут же понесло ветром к берегу. О том, чтобы спустить за борт спасательные шлюпки, не могло быть и речи. Ветер сбивал матросов с ног. Тейлор, понял, что судно через несколько минут будет выброшено на берег, и открыл пассажирам выходы на верхнюю палубу.

Корабль несло к берегу носом вперед. Пример-

но в 3 ч 30 мин, как вспоминают уцелевшие очевидцы катастрофы, «Ройял Чартер» ударился днищем о песок, и его тут же развернуло лагом к волне. От правого борта корабля до береговых скал было 15—20 м. Носовая часть корабля оказалась на песке, а средняя часть и корма — на скалах. С левого борта у кормы глубина составляла около 7 м.

Ураган бушевал с невиданной силой. Семиметровые валы каждые 20 секунд яростно ударялись о левый борт судна. Они смыли с палубы шлюпки, разрушили надстройки, снесли стеньгу бизань-мачты. Через образовавшиеся в палубе щели вода начала заливать помещения корабля. Пассажиры в панике выбирались через открытые люки и сходные трапы на верхнюю палубу. Здесь их с головой накрывал налетавший вал и уносил за борт на скалы. Те, кому удавалось за что-нибудь уцепиться, искали убежища в твиндеках корабля. Пассажиры, промокшие до нитки, сбились в кучу в центральном салоне. Священник Кодж читал молитвы, его голос заглушали страшные удары волн, корпус корабля вздрагивал... До берега было не более 20 м, но достаточно было бросить взгляд на груды острых темно-серых скал, омываемых белой пеной валов, как становилось ясно, что любой, даже самый опытный пловец погибнет, попав в эти «жернова».

Шло время. Забресжил хмурый осенний расцвет. Ураган не унимался. Корабль продолжало бить о подводные скалы. Корпус «Ройял Чартера» не смог выдержать столь сильных ударов. Около 7 часов утра корабль переломился пополам. Больше 100 находившихся в твиндеках судна человек оказались в воде, среди бурунов, между

берегом и бортом. Все они погибли. 20 человек были сброшены волнами на скалы.

Местные жители, пришедшие на помощь, смогли спасти только троих. В носовой части корабля осталось около 100 человек. Когда судно разломилось на две части, вода залила внутренние помещения, и всем, кто в них находился, пришлось искать спасения на верхней палубе. Огромные валы воды бросали людей на острые скалы. Обе части корпуса «Ройял Чартера» были превращены в груды обломков железа и дерева буквально за час. Чарлз Диккенс так описал это в «Путешественнике не по торговым делам»: «Такой неистовой силы преисполнено было море, когда оно разбило корабль, что большой золотой слиток оказался вклученным в массивную железную балку, и несколько соверенов, которые он увлек за собой, засели в ней так же прочно, словно проникли в расплавленный металл».

Осматривая выброшенные на берег тела, врачи заметили, что смерть людей в некоторых случаях последовала от сильного удара, а не от заполнения легких водой и удушья. Спаслись немногие. Из пассажиров не спаслась ни одна женщина и ни один ребенок, из экипажа — ни один офицер. Погиб и капитан Тейлор вместе с двумя своими коллегами. Очевидцы видели его плывущим к скалам. Он, может быть, спасся бы, но его оглушило шлюпкой, которую подхватил набежавший вал. Из 498 пассажиров, находившихся на борту «Ройял Чартера», спаслось 39 человек: 3 — из числа пассажиров I класса, 13 — II класса и 18 из 112 членов экипажа. Погибло 459 человек.

В первые дни англичанам было не до «Ройял Чартера». Обрушившийся на страну ураган нанес

стране огромный ущерб. Разбушевавшаяся у Британских островов стихия не унималась до 9 ноября 1859 г.

По данным, опубликованным в газете «Таймс», с 24 по 31 октября 1859 г. помимо «Ройял Чартера» погибло 248 судов, а количество человеческих жертв достигло 686. 1 ноября шторм усилился снова. В тот день погибло 38 судов. Всего с 25 октября по 10 ноября погибли 325 судов (из них 113 были превращены в щепки) и 784 человека. Морская спасательная служба Англии спасла 487 человек. Управление торговли Великобритании назначило комиссию по расследованию причин гибели «Ройял Чартера». Они интересовали всю Англию. Почему корабль не смог удержаться на двух якорях и погиб на скалах, если огромный пароход «Грейт Истерн» при том же ветре около острова Холихед благополучно переждал ураган на одном якорю?

Входившие в комиссию по расследованию причин гибели «Ройял Чартера» чиновники Адмиралтейства, известные своим предубеждением к железным судам, заявили, что деревянное судно не было бы разбито штормом так быстро. Они утверждали, что железо, из которого был построен корабль, имело дефект. Подвергли испытанию железные листы, из которых был сделан корабль. Оказалось, что качество железа было выше среднего, никаких пороков в листах обшивки не обнаружено. Анализ проекта «Ройял Чартера» показал, что корпус корабля имел достаточный запас прочности, который соответствовал нормам того времени. Комиссия не вынесла каких-либо обвинений в адрес погибших капитана Тейлора и его помощников. В отчете говорилось, что они выполнили свой долг до конца и, по ее мнению,

причиной катастрофы стала непреодолимая сила стихии.

Ураган 1859 г. и катастрофа «Ройял Чартера» не прошли для англичан бесследно. Они продемонстрировали всем необходимость заблаговременного предсказания надвигающегося шторма. На этот раз Британская корона выделила средства на строительство метеостанций, анализ результатов наблюдений которых позволил бы морякам заранее узнавать прогноз погоды.

Сейчас британская пресса часто возвращается к событиям, связанным с гибелью этого корабля. Это объясняется найденным на нем золотом. Из описаний урагана 1859 г., известно, что охотники за затонувшими кладами устремились к разбитому корпусу «Ройял Чартера», как только стих шторм. Чтобы прекратить грабеж королевской собственности, правительство Англии вынуждено было выставить в заливе Ред-Уорф-Бэй вооруженный отряд солдат. Известно, что около одной четвертой части ценного груза было поднято со дна залива в течение 3 месяцев после катастрофы. Следующая попытка поднять груз корабля была предпринята в 1954 г. Поднятое тогда со дна моря золото оценивалось в несколько сот тысяч фунтов стерлингов.

КРОВАВОЕ КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ

Судно приближалось к острову Сейбл, и капитан английского парусного корабля «Кромантишир» поднялся на палубу. Над океаном сгустился туман. Накануне вечером Хендерсон приказал

вахтенному штурману разбудить его, если видимость ухудшится. Так и случилось — «Кромантишир» попал в туман, которым почти всегда окутан коварный Сейбл, легендарный «Остров призраков». Капитана беспокоила не столько близость опасных песчаных отмелей, сколько вероятность столкновения с другим судном.

Судно шло правым галсом, без верхних парусов со скоростью 5—6 узлов. Каждые 2 минуты с носовой части корабля раздавался протяжный звук горна. Вахту нес третий штурман Александр Стюарт. Неожиданно он услышал отдаленный низкий гудок парохода. Через минуту он был слышен уже яснее, а затем совсем отчетливо. По мощному звуку было ясно, что это большой пароход. С бака «Кромантишира» раздался крик впередсмотрящего: «Судно слева по носу!»

Длинный черный корпус судна с четырьмя мачтами без парусов вынырнул из тумана впереди бушприта барка «Кромантишир». Судно быстро двигалось под острым углом слева направо по отношению к курсу «Кромантишира». Капитан Хендерсон подбежал к штурвалу и с силой начал крутить его. В это время с бака послышался звон разбиваемого стекла, треск ломающегося дерева, свист лопнувших стальных штагов корабля.

Удар был скольльзящим, под острым углом: «Кромантишир» шел 6-узловым, а пароход, как выяснилось потом — 17-узловым ходом. Правый становой четырехтонный якорь парусника был подготовлен и висел над клюзом. По иронии судьбы этот «символ надежности» и погубил оказавшийся перед носом «Кромантишира» пароход. Как бы скользя вдоль правого борта лайнера в сторону его кормы, «Кромантишир» всадил рог своего якоря

в обшивку парохода и содрал ее в нескольких местах у самой ватерлинии. При этом якорь, выбив около двух десятков иллюминаторов нижней палубы и сделав большую дыру в корпусе парохода позади машинного отделения, зацепился за один из шпангоутов. Цепь лопнула, и якорь остался торчать в разорванном борту ниже ватерлинии. Острый форштевень «Кромантишира» пробил борт ниже уровня воды и вошел в корпус на 5 м позади второй грот-мачты парохода. Площадь пробоины составляла несколько квадратных метров. Столкнувшиеся суда, ударившись бортами, из-за огромной силы инерции своей массы расцепились, и поврежденный четырехмачтовый пароход прошел дальше.

Так началась одна из самых тяжелых в истории судоходства драм на море. Это произошло около 5 часов утра 4 июля 1898 г. примерно в 60 милях к югу от острова Сейбл.

Пароходом, который неожиданно появился перед форштевнем «Кромантишира», был французский лайнер «Ла Бургонь» фирмы «Компани Жене-раль Трансатлантик». «Ла Бургонь» был построен в 1885 г. Его регистровая вместимость составляла 7395 т, длина — 150 м, ширина — 15,8 м, высота борта — 10,5 м. Судно имело паровую машину с двенадцатью котлами, которая обеспечивала мощность 9800 лошадиных сил. Лайнер мог развивать скорость до 18 узлов. Пассажирские помещения, размещенные на четырех палубах, могли принять 1500 человек. «Ла Бургонь» была серийным пакетботом, вместе с «Ла Шампанью» и «Ла Гасконью» она обслуживала североатлантическую линию. Эти суда имели хорошо оборудованные каюты для пассажиров первого и второго классов

с электрическим освещением и несколько отсеков для перевозки эмигрантов.

Утром 2 июля 1898 г. «Ла Бургонь» вышла из Нью-Йорка в Гавр. На борту находилось 191 пассажир первого класса, 125 пассажиров второго класса, 281 — третьего класса и 128 членов экипажа, всего 725 человек. Среди пассажиров был известный русский борец Юсупов, который после выступления в Америке возвращался в Европу.

Вечером 3 июля на подходе к острову Сейбл судно попало в густой туман. Всю ночь лайнер шел в тумане полным ходом, подавая туманные сигналы паровым гудком. Сейчас никто не объяснит, почему «Ла Бургонь» шла в этом столь оживленном районе судоходства на большой скорости и оказалась на 160 миль севернее трассы, рекомендованной для судов, идущих на восток. Фактически пароход оказался на трассе для парусных судов, совершавших плавание из Европы в Америку. Пароходом командовал опытный капитан Делонкль. На «Ла Бургони» Делонкль совершал свой второй рейс. До этого он командовал лайнерами «Ла Шампань» и «Нормандия». Почему он проявил такую неосторожность в этом плавании, ответить трудно.

На рассвете 4 июля туман стал густым, как молоко, и впередсмотрящие уже в 30 метрах ничего не могли различить. «Ла Бургонь», окутанная туманом, неслась 17-узловым ходом навстречу своей гибели. Мерно раздавался гулкий стук машины, и каждые 2 минуты уносились в туман протяжные гудки парохода.

Около 5 часов утра впередсмотрящий «Ла Бургони» услышал звук туманного горна парусного судна. Матрос тут же доложил об этом на

мостик вахтенному штурману. Все произошло настолько быстро, что штурман Делинж не успел что-либо предпринять, чтобы разойтись с судном, сигнал с которого был услышан вблизи прямо по курсу. Увидев выступившие из тумана паруса, он положил руль «лево на борт» и дал команду подготовиться к остановке машины. Но суда столкнулись раньше, чем «Ла Бургонь» успела повернуть или застопорить свою машину. Лайнер только дал гудок...

Бушпритом «Кромантишира» на ходовом мостике лайнера были убиты штурман Дюрон, впередсмотрящий на крыле мостика и рулевой. Несший вахту матрос сумел через обломки разрушенного мостика добраться до уцелевшей тумбы машинного телеграфа и перевести его рукоятки на «стоп».

В пробоину корпуса «Ла Бургони» хлынула вода. Она рекой лилась в котельное отделение парохода. Один из кочегаров бросился наверх доложить об этом капитану, а когда вернулся, все уже было затоплено. Часть системы паропроводов оказалась порванной, нескольких кочегаров обварило паром.

От удара при столкновении на палубу «Кромантишира» рухнули две мачты. При падении они порвали часть такелажа. Барк перестал слушаться руля, но благодаря водонепроницаемости таранной переборки остался на плаву.

До «Кромантишира» доносились сначала продолжительные, а затем прерывающиеся (из-за поврежденного паропровода) низкие гудки парохода. Потом послышалось несколько выстрелов ракетниц, и сквозь рассеявшийся туман можно было увидеть красные вспышки ракет. Капитан «Кро-

мантишира» также дал несколько гудков туманным горном и послал несколько сигнальных ракет. Но раздавшиеся в ответ гудки парохода теперь едва можно было различить, они удалялись. Пароход уходил...

Через 3 минуты после удара на разрушенном мостике «Ла Бургони» появился капитан Делонкль, и вся команда собралась наверху. Матросы получили приказ откачивать воду ручными помпами. Но лайнер уже имел крен на правый борт. Зная характер повреждений, Делонкль понимал, что судно спасти невозможно. Тем не менее он решил попытаться вывести лайнер на песчаные отмели Сейбла, до которого было примерно 60 миль. Капитан перевел ручки машинного телеграфа с положения «стоп» на «полный вперед», приказал править по компасу курсом «норд 10 градусов к осту». Несмотря на сильные разрушения в корпусе, перебитые паропроводы и панику в котельном отделении, машина заработала и пароход двинулся вперед. Механики доложили, что топки второго котельного отделения будут залиты водой через 10 минут. На самом деле это случилось через 5 минут. Судно шло... С каждой минутой правый борт оседал все глубже. Вода начала заливать пароход через пробоины. Когда она залила топки, котельное отделение наполнилось едким угольным дымом.

Машина «Ла Бургони» остановилась, винт парохода перестал вращаться. В наступившей тишине, прерываемой лишь шипением вырывающегося из машины пара, на палубах «Ла Бургони» началась паника.

Во время столкновения на «Ла Бургони» произошел почти невероятный случай с кочегаром

Жозефом Одраном. Кочегар должен был заступать на вахту в 6 часов утра. За час до этого, в момент столкновения, его выбросило из койки. Не зная, что произошло, кочегар бросился в машинное отделение. Из пробоины хлестала вода, звонил машинный телеграф, к которому никто не подходил. Одран быстро сориентировался: если не задраить двери водонепроницаемых отсеков, судно погибнет. Когда он задраил двери отсеков, то увидел, что из машинного отделения все по трапам бегут наверх. Старший механик крикнул ему: «Беги на палубу! Спасайся!» — и вместе со вторым механиком побежал наверх, Одран — за ними.

В это время в машинное отделение сверху через большой световой люк рухнула дымовая труба. Она разбила часть машины и сбила все трапы, раздавив обоих механиков. Одрану сделалось жутко: выход наверх был отрезан, снизу подступала вода. Крен парохода все увеличивался. «Как выбраться отсюда? — думал несчастный кочегар. — Ведь через минуту эта чертова клетка станет гробом».

В машине стоял невообразимый шум. Смешанный с паром горячий воздух обжигал легкие. Вода бурлила среди поломанных механизмов. Выхода наверх не было. Выбраться через пробоину и вынырнуть у борта? Слишком большой напор воды... В последнюю минуту Одран вспомнил — вентилятор! Ведь в нем есть скоб-трап, по которому можно выбраться на палубу! По пояс в воде, Одран пробрался к трубе вентилятора и вскоре был уже на палубе.

Если Жозефу Одрану было страшно в машине, то увиденное на палубе привело его в ужас... Вся

палуба «Ла Бургони» была забита людьми. Внизу во всех коридорах и проходах толпились испуганные пассажиры, пытаясь уйти из заливаемых помещений. Над всем этим хаосом слышался протяжный вой гудка... Единственная уцелевшая шлюпка правого борта была переполнена. Пять шлюпок другого борта завалились из-за крена на палубу.

Одран прыгнул за борт и доплыл до шлюпки. Там уже сидело более 50 человек. Потом в эту шлюпку стали залезать другие, их было много... Шлюпка перевернулась. Одран снова оказался в воде. Через час его подобрала шлюпка «Кромантишира».

Когда машина «Ла Бургони» остановилась, капитан Делонкль приказал всем офицерам явиться на мостик. Отдав команду спасать на шлюпках в первую очередь женщин и детей, Делонкль пожал офицерам руку, попрощался с ними и остался на мостике один.

Матросы начали лихорадочно стягивать со спасательных вельботов брезент, а пассажиры бросились к шлюпкам. На лайнере было всего десять гребных судов, из которых три шлюпки были разбиты в момент удара. Семь оставшихся не могли вместить всех пассажиров и команду лайнера. С момента столкновения прошло 5—7 минут, а на палубе парохода продолжалась паника.

Не случайно это кораблекрушение в летописи морских катастроф вошло под названиями «кровавое кораблекрушение» и «Варфоломеевское утро».

Хроники свидетельствуют, что на борту «Ла Бургони» среди пассажиров находилась часть команды одного австрийского парохода, который ранее потерпел крушение у берегов Америки. Пере-

жив одну катастрофу и чудом оставшись в живых, эти люди вновь предстали перед фактом неминуемой гибели. Инстинкт самосохранения лишил их человеческого облика. В тот момент, когда одни помогали женщинам и старикам сесть в шлюпки и передавали над головами младенцев, австрийские моряки револьверами и ножами прокладывали себе путь к шлюпкам. Их примеру последовали итальянские эмигранты, которые составляли большую часть пассажиров третьего класса. Палубу залила кровь...

Второй штурман руководил спуском одной из шлюпок левого борта. Он смог посадить в нее женщин и детей. Шлюпка находилась у борта, когда с палубы по тросам стали спускаться итальянцы. Невзирая на просьбы, крики матерей и плач детей, эмигранты, стараясь спасти свою жизнь, потопили шлюпку. Она не выдержала веса людей и женщины с детьми оказались в воде. То же произошло и со второй шлюпкой, которую успели спустить на воду.

Австрийцы пробивались сквозь обезумевшую толпу к большому катеру, который был закреплен на кильблоках по левому борту на носовой палубе. Не зная, как его спускать, они столкнули его в воду и начали прыгать за борт.

Один из офицеров «Ла Бургони» с трудом разместил в шлюпке левого борта группу женщин и детей. Он надеялся, что матросы спустят эту шлюпку на воду, и занялся посадкой женщин в другую шлюпку. Но в первой шлюпке заело блок кормовых талей, и она с сильным наклоном осталась висеть, раскачиваясь на таях.

Лайнер продолжал заваливаться на правый борт, вода уже подступала к главной палубе.

Из помещений третьего класса на палубу бросились охваченные ужасом эмигранты. Попытки офицеров сдержать их натиск ни к чему не привели. В носовой части парохода, где матросы раздавали из большого ящика спасательные жилеты, шла драка, люди вырывали друг у друга жилеты, отбегали в сторону и в спешке надевали их на себя. Матросам «Ла Бургони» было не до объяснений, как правильно надевать и завязывать нагрудники. Позже выяснилось, что именно это стоило жизни многим пассажирам. Они завязали жилеты слишком низко, на талии, вместо того чтобы закрепить их на уровне груди. Позже в местах, где затонула «Ла Бургонь», нашли десятки трупов, которые плавали вверх ногами...

В одной из шлюпок, которая висела у борта на таях, стоял какой-то человек с безумным взглядом. Когда кто-нибудь из пассажиров приближался к шлюпке, он грозил им длинным кухонным ножом. Этот человек сошел с ума. Рулевому Девалю удалось подкрасться к нему сзади и оглушить ударом по затылку. Лишь после этого лейтенант Пишан начал спускать шлюпку на воду. В нее сели пассажиры, и она стала отходить от борта тонущего лайнера. Но в эту минуту пароход резко накренился на правый борт, рухнула дымовая труба. Сначала она упала на шлюпку, а потом провалилась через световой люк в машинное отделение. Цепной оттяжкой падающей трубы перерезало пополам жену пассажира по фамилии Арчард. Он с двумя детьми видел эту ужасную картину из шлюпки, на которую упала труба. Арчарда выбросило в воду, дети утонули. Он доплыл до плота и попытался взобраться на него. На Арчарда посыпались проклятия матросов «Ла Бургони». Он слы-

шал, как один из офицеров крикнул: «Черт с ними, с пассажирами! Пусть сами спасаются. Будь у меня пистолет, я бы их всех перестрелял!»

Женщин и детей австрийцы и итальянцы оттеснили от оставшихся на борту парохода шлюпок. Эти шлюпки были последним шансом спастись. Матросы из команды «Ла Бургони» не уступали австрийским морякам. Они силой вытаскивали пассажиров из шлюпок, толкали их на палубу или сталкивали за борт. Позже пассажир по имени Мак-Кеоун на суде сказал, что на его глазах итальянцы зарезали четырех женщин, которые пытались сесть в шлюпки, и их тела столкнули в воду. Пассажир Чарльз Дуттвейлер продемонстрировал на суде ножевые раны выше левого уха и на лбу, нанесенные ему кем-то из команды «Ла Бургони».

Финал драмы был близок — с минуты на минуту «Ла Бургонь» должна была опрокинуться на правый борт. Ни водонепроницаемые отсеки лайнера, большая часть дверей в которых была закрыта, ни продольные переборки котельных отделений, делящие их на две части, не спасли лайнер от гибели. Запас плавучести и остойчивости был на исходе...

До последней минуты на лайнере шла отчаянная борьба за жизнь... Люди, которым не хватило места в шлюпках, столпились на палубе вокруг капитана парохода. Делонкль ободрял несчастных советами, как нужно прыгать за борт. Среди этого беспорядка и ужаса он был бессилён сделать что-либо. Этот человек, возвращения которого на берегу ждали жена и пятеро детей, не имея в душе никакой надежды на спасение, сохранял самообладание до конца. Рядом с капитаном стоял пассажир, жену которого задавили в свалке у шлюпки,

и держал на руках двух голых кричащих младенцев. На дрожавших от холода детей кто-то набросил свой плед...

В это время матросы предпринимали последние попытки исправить сломанное устройство шлюпочных талей и спустить на воду последнюю шлюпку. Чтобы устранить неполадки, нужно было всем выйти из нее на палубу. Но, несмотря на объяснения и уговоры капитана и офицеров, ни один человек в шлюпке не двинулся с места. Рядом стояла толпа, готовая каждую секунду броситься на штурм освободившейся шлюпки. Никто из нее не вылез на палубу, никто не захотел отдать другому с таким трудом доставшееся место. Шлюпка пошла ко дну вместе с пароходом...

Американская газета «Нью-Йорк Мэйл энд Экспресс» через 2 дня после гибели «Ла Бургони» констатировала: «Каков бы ни был приговор суда в отношении управления лайнером как до столкновения, так и после, факт остается фактом: в истории трагедий на море, сохранившихся в памяти человечества, подобного еще не было».

А вот заголовок «Нью-Йорк Таймс»: «Это был французский корабль, и с него спаслась лишь одна женщина». К великому позору фирмы «Компани Женераль Трансатлантик» это было правдой. Из 200 женщин, 50 грудных младенцев и 30 детей постарше спаслась только одна женщина по имени Виктория Лакассе.

Перед тем как лайнер опрокинулся, капитан Делонкль, второй штурман Дюпон и рулевой Деваль поднялись на разрушенный мостик. Вода подступила к их ногам. Существование парохода исчислялось теперь секундами.

Среди обломков в воде барахтались люди. В ос-

новном это кончалось смертью. Над скрытым туманом морем раздавался последний крик, и человек исчезал в волнах. Так погиб русский борец Юсупов, который не умел плавать. Если человеку удавалось схватиться за спасательный круг, доску или обломки, это была мучительная и упорная борьба. Рулевой Деваль при погружении судна попал в водоворот и был увлечен под воду на глубину, как он говорил, около 20 м. Он считал себя погибшим, но чудом смог вынырнуть на поверхность и залезть на днище перевернутой шлюпки.

Борьба за место в шлюпках и на плотках продолжалась еще несколько часов после погружения «Ла Бургони». Оказавшиеся в воде люди подплывали к шлюпкам и пытались найти в них спасение. Но их били по голове веслами, отпорными крюками, ударяли по пальцам. Одному пассажиру, итальянцу Мехелини Секондо, удалось залезть в переполненную шлюпку. Но те, кто находился в ней, с яростью набросились на него. Секондо, получив несколько ударов, буквально истекал кровью. Итальянец был очень сильным, хотя и небольшого роста, что ввело нападавших в заблуждение. Он выхватил из воды обломок весла и стал отбиваться. В результате он убил пять человек...

Первые шлюпки «Ла Бургони» были спасены «Кромантиширом» около 6 часов утра, когда туман почти рассеялся. Капитан английского корабля писал в своем отчете: «Мы увидели две шлюпки под французским флагом, которые гребли к нам. Мы просигналили им подойти к правому борту и узнали, что погибший пароход назывался «Ла Бургонь», что он шел из Нью-Йорка в Гавр. Когда мы подошли ближе, повсюду на воде были люди, которые цеплялись за плававшие обломки».

Когда на палубу «Кромантишира» стали прибывать израненные, искалеченные люди, начала вырисовываться страшная картина гибели парохода. Хендерсон принял на борт спасенных, выбросив 30 т груза за борт. В час дня к борту «Кромантишира» подошел пароход «Грешриан», который направлялся из Глазго в Нью-Йорк. «Кромантишир» пришлось взять на буксир без носовых парусов, которые он потерял при столкновении. Корабль был неуправляем, а в первом трюме уровень воды достигал 2,5 м.

Капитан Хендерсон произвел подсчет спасшихся с «Ла Бургони». Оказалось, что удалось спасти 59 пассажиров и 105 членов команды, всего 164 человека. На лайнере в момент выхода из Нью-Йорка находилось 725 человек — 597 пассажиров и 128 членов экипажа. Таким образом, число жертв этой катастрофы составило 561 человек — 538 пассажиров и 23 члена экипажа.

Сразу после того, как пароход «Грешриан» прибыл в Галифакс, началось следствие. Показания очевидцев установили факты убийств на борту лайнера до его погружения и после — на плотках и в шлюпках. Виновные в убийстве австрийские моряки и итальянские эмигранты под конвоем были отправлены во Францию. Не в лучшем свете выглядели и спасшиеся члены команды «Ла Бургони».

Сравнение количества погибших пассажиров и моряков лайнера (538 и 23) говорило не в пользу последних. Допрос свидетелей позволил установить личности тех членов команды «Ла Бургони», которые совершили зверские убийства на борту. Так, суд обвинил трех матросов команды в том, что они ударили кочегара Ле Жульена нагелями по голове и сбросили его в воду, когда он пытался сесть

в шлюпку. Спасшиеся пассажиры лайнера — американский священник Август Пурги, француз Шарль Лиебра и американец Христофер Брунен заявили: «Французские матросы, спасая свою шкуру, как звери, набрасывались на беззащитных женщин и отгоняли их от шлюпок». В ответ на это представитель фирмы «Компани Женераль Трансатлантик» в Нью-Йорке Поль Фагуэт ответил: «Мы не верим, что это обвинение справедливо». Но ему пришлось замолчать, когда судьи попросили объяснить, где же 200 женщин, 50 грудных младенцев и 30 детей.

Единственным, что в какой-то мере реабилитировало французских судовладельцев в глазах мировой общественности, был факт гибели при исполнении служебных обязанностей всех (кроме одного) офицеров лайнера. Этим человеком оказался штурман Делинж.

В его адрес не последовало ни одного нарекания со стороны очевидцев катастрофы. Делинж признал факт, что «Ла Бургонь» в течение всей ночи шла в тумане полным ходом, с включенными ходовыми огнями и все время подавая гудки. Но ответственность за это полностью лежит на капитане Делонкле, который погиб вместе со своим судном. С капитана «Кромантишира» также были полностью сняты все обвинения.

«ТИТАНИК»

Издатели отказывались печатать сочинения Моргана Робертсона. Это были фантастические романы о битвах обитателей чужих планет с чудовищами и динозаврами (примерно такого же со-

держания, что продаются сейчас на каждом углу). «Нужно приблизиться к действительности», — решил молодой писатель и избрал местом действия нового романа Атлантический океан.

Робертсона давно привлекала тема гонки паровых компаний Англии и Америки за «Голубой лентой Атлантики». Этот символический приз скорости присуждался судам за самый стремительный переход через океан. История гонки судов за право называться самыми быстрыми в мире началась давно. В 1838 г. колесный пароход «Грейт Вестерн» пересек океан за 15 суток, через полвека винтовое судно «Сити оф Пари» пришло из Ливерпуля в Нью-Йорк за 6 суток со средней скоростью более 20 узлов. Северная Атлантика была тем гигантским полигоном, где проверялись лучшие конструктивные решения в области судостроения, испытывались судовые паровые машины, турбины, гребные винты.

Новая книга Робертсона «Тщетность» вышла в свет в 1898 г. Роман был о том, как в Англии построили огромный трансатлантический лайнер «Титан», который считался непотопляемым, самым комфортабельным, роскошным и быстроходным в мире. Право совершить на нем первое плавание через океан выпало на долю «сильных мира сего» — миллионеров Старого и Нового Света. Холодной апрельской ночью «Титан» со всего хода врезался в айсберг и затонул. Спасательных шлюпок на борту гигантского корабля не хватило, и большая часть пассажиров (их было около 2000!) погибла... Северная Атлантика оказалась немым свидетелем человеческих страстей — героизма, подлости и трусости.

Книга с таким содержанием не понравилась в

Англии, и о романе вскоре забыли. Через 14 лет имя мало кому известного писателя Моргана Робертсона появилось на первых полосах лондонских газет. Что же произошло? Дело в том, что в Атлантике разыгралась такая же трагедия, как в романе Робертсона. Официальное правительственное сообщение гласило: «Небывалое в морских летописях несчастье произошло в Атлантическом океане. Пароход «Титаник» компании «Уайт Стар», выйдя 11 апреля 1912 г. в свое первое плавание, столкнулся с айсбергом и затонул...».

Все, что придумал Робертсон, сбылось, вплоть до мельчайших подробностей.

Названия пароходов — «Титан» (в романе) и реальный «Титаник». Размеры и устройство очень похожи, у обоих лайнеров четыре трубы и три винта. Разница в длине корпуса кораблей — всего 8 м. Водоизмещение «Титана» — 70 тыс. т, «Титаника» — 66 тыс. т. Мощность машин кораблей и скорость хода совпадают: 50 тыс. лошадиных сил и максимальная скорость 25 узлов.

Самое удивительное заключается в том, что причина, место и время года катастрофы одни и те же. Пассажирами как на «Титанике», так и на «Титане» были миллионеры и представители финансовых кругов. На обоих судах не хватило шлюпок и других спасательных средств.

Обстоятельства катастрофы настолько совпадают, что, прочитав роман, начинаешь задумываться: как можно было все это предсказать с такой точностью? Газеты называли Моргана Робертсона мрачным гением, оракулом, ясновидцем. В его адрес шли сотни горьких писем от вдов и сирот тех, кто погиб на лайнере. Роман «Тщетность» никогда больше не издавался, а слово «Титаник» стало

символом величайшей катастрофы, небывалого бедствия. Этим именем не было названо ни одно из построенных с тех пор судов.

Наш корабль самый лучший

В те годы на трассах Северной Атлантики продолжалась борьба между пассажирскими лайнерами за символический приз скорости «Голубая лента Атлантики».

Английский лайнер «Мавритания» водоизмещением 38 тыс. т, длиной 240 м, принадлежавший фирме «Кунард», имел среднюю скорость 25,7 узла. Конкурирующая фирма «Уайт Стар», потерявшая свою былую славу, понимала, что «Голубая лента» — это магнит, притягивающий массу пассажиров и дающий право на контракт по перевозке правительственной почты. В конце 1909 г. эта фирма заказала в Белфасте на верфи «Харланд энд Волф» два однотипных лайнера — «Олимпик» и «Титаник», корабли с небывалым для того времени водоизмещением. При этом было поставлено условие, чтобы пароходы имели лучшие по тем временам показатели и удовлетворяли всем необходимым требованиям.

Фирма изучила вкусы богатых пассажиров, приносивших основной доход. Они требовали роскоши и удобств, при которых путешествие на океанском лайнере мало чем отличалось от времяпрепровождения в столичном европейском городе.

Фирма «Уайт Стар» решила перецеголять своих конкурентов не скоростью, а роскошью и удобством пассажирских помещений новых лайнеров. Поэтому девиз фирмы гласил: «Умеренная скорость, но повышенный комфорт».

Вот почему на обоих лайнерах, помимо кают и помещений первого класса, были часовни, каюты-люксы, обеденные салоны, фойе, холлы, театр, бальные залы, плавательные бассейны, бары, читальные залы и т. д.

«Титаник» был спущен на воду в Белфасте 31 мая 1911 г. Его водоизмещение составляло 66 тыс. т, регистровая вместимость — 46 328 т, длина — 268 м, ширина — 28,2 м, осадка — 10,54 м. В качестве силовой установки на «Титанике» для двух гребных винтов использовались четырехцилиндровые паровые машины и паровая турбина низкого давления, работающая на главный средний винт. Максимальная мощность установки составляла 55 тыс. лошадиных сил.

«Титаник» считался самым большим судном в мире. Он имел одиннадцать палуб, соединенных между собой девятью электрическими лифтами. Высота от воды до шлюпочной палубы равнялась 18,5 м, от киля до верха дымовых труб — 54 м, диаметр дымовых труб — 7,3 м.

Этот лайнер был не только самым большим судном в мире, но и самым богатым по устройству и отделке внутренних помещений. У него было более 2000 иллюминаторов. Огромный обеденный салон для пассажиров первого класса по высоте охватывал три палубы. На пароходе были сделаны зимние сады, огромные роскошные вестибюли, каминные, широкие лестничные проходы, отделанные дубом, великолепные балюстрады с причудливым чугунным узором. Все общественные помещения лайнера были отделаны в различных архитектурных стилях: ампир, барокко, модерн.

Помимо кают класса «люкс», на «Титанике» было два суперлюкса, отделанных изумительной

роскошью. Помещения каждого суперлюкса включали гостиную, гардеробную, спальню, ванную комнату и отдельную прогулочную палубу с садом. Стоимость проезда в такой «каюте» в один конец составляла 4350 долл. (примерно 50 тыс. долл. по современному курсу).

«Уайт Стар» оборудовала на своем чудо-корабле поле для игры в гольф, теннисный корт, турецкие бани, игорный зал. На «Титанике» находились госпиталь с операционной, плавательный бассейн, трюм-гараж для автомобилей пассажиров, справочное бюро, почтовое отделение, обслуживаемое радиотелеграфом, и сеть судовых телефонов.

Экипаж «Титаника» насчитывал почти 900 человек, из которых 500 были стюардами, поварами, горничными и пр. Лайнер мог принять 3500 пассажиров, размещенных в трех классах.

Как только закончились испытания «Титаника», его владельцы, обеспечив судну широкую рекламу, назвали его «непотопляемым и самым безопасным лайнером в мире». Эта характеристика была принята общественностью, что называется, на слово и очень быстро укоренилась в сознании тех, кто купил билет на первый рейс в Америку. Эта реклама, созданная «Титанику», сыграла впоследствии трагическую роль.

«Непотопляемых» судов не бывает и не может быть. Это противоречит законам физики и здравому смыслу. Что же позволяло компании так утверждать? Как и каждое судно тех времен, «Титаник» имел двойное дно и был разделен водонепроницаемыми переборками на водонепроницаемые отсеки. Нижняя часть корпуса «Титаника» 15 переборками разделялась на 16 отсеков. Проект лайнера предусматривал, что при аварии он останется

на плаву в случае полного затопления двух любых водонепроницаемых отсеков. Две носовые и пять кормовых переборок парохода были доведены до палубы «Д», а средние восемь — только до палубы «Е», которая была ниже первой. Все восемь переборок на средней палубе имели прорези для дверей и не были водонепроницаемыми. Палубы судна не имели водонепроницаемых люков или шахт, и в случае затопления одной палубы вода могла проникнуть на расположенную над ней палубу.

В качестве спасательных средств на «Титанике» находилось 20 шлюпок, 48 спасательных кругов и пробковые жилеты на каждого пассажира и члена экипажа.

Капитаном нового лайнера был назначен один из ветеранов британского торгового флота — Эдвард Джон Смит. Ему было 60 лет, из которых 30 он прослужил в компании «Уайт Стар». С 1887 г. Смит был капитаном таких известных лайнеров фирмы, как «Рипаблик», «Британик», «Маджестик», «Балтик», «Адриатик» и «Олимпик».

Судно было не столько средством переправы через океан, сколько местом для деловых контактов представителей высшего общества Старого и Нового Света. Газеты называли «Титаник» «экспрессом миллионеров». Более скромная, но принадлежавшая к высшему обществу публика разместилась во втором классе.

Пассажиры третьего класса занимали каюты и кубрики на самых нижних палубах лайнера, причем по традиции того времени холостые мужчины находились в носовых кубриках парохода, а незамужние женщины — в кормовых.

3 апреля 1912 г. «Титаник» прибыл в Саутгемптон, где принял на борт часть пассажиров, уголь

и запас продовольствия на рейс в Америку и обратно.

Утром 10 апреля три мощных буксира должны были вывести «Титаник» из порта Саутгемптон в открытое море. На набережной толпы народа с восхищением смотрели на исполинское судно. И было чему удивляться. Огромный корпус, выкрашенный в черный цвет, ровные ряды больших иллюминаторов, белая огромных размеров в четыре яруса надстройка, красная ватерлиния, темно-коричневые высоченные мачты и четыре гигантские дымовые трубы... Все это поражало своими размерами и величием.

«Титаник» «в упряжке» буксиров медленно двигался вдоль причала, где стояли английский лайнер «Оушеник» и американский «Нью-Йорк». «Титаник» слишком близко проходил от «Нью-Йорка», корпус которого подтянуло к лайнеру. Как тонкие нити, оборвались семь швартовых концов толщиной с руку, которые удерживали американский пароход у причала. Толпа пассажиров, стоявших на палубе, отхлынула от борта. Капитан Смит, поняв опасность, быстро перевел ручки машинного телеграфа в положение «стоп». Расстояние между левым бортом «Титаника» и кормой «Нью-Йорка» не превышало 3 м, но столкновения удалось избежать. Если бы лайнеры столкнулись, то наверняка роковой рейс «Титаника» был бы отложен. Буксиры «Нептун» и «Вулкан» благополучно вывели исполина в открытое море. После этого он пересек Ла-Манш, зашел в Шербур, принял на борт еще часть пассажиров и почту и снова вернулся к берегам «Туманного Альбиона», на этот раз — в Кингстаун. Здесь также погрузили почту и приняли на борт последних пассажиров. Среди

них был Томас Эндрюс — директор-распорядитель фирмы «Харланд энд Волф», построившей «Титаник». Он принимал участие в проектировании лайнера и наблюдал за его строительством. «Титаник» был для этого человека детищем, которым он очень гордился. С группой инженеров-инспекторов верфи Эндрюс во время первого рейса должен был выявить, а затем устранить все недоделки.

В Саутгемптоне на борт «Титаника» поднялся и занял каюту-люкс миллионер Брюс Исмей. Новый лайнер фактически принадлежал ему. Он был президентом американской «Международной компании торгового флота», председателем и директором-распорядителем «Океанской пароходной компании Ливерпуля», куда входила фирма «Уайт Стар», и директором-распорядителем этой фирмы. Кроме того, Исмей был директором железнодорожной компании «Лондон Мидленд энд Скотт рейлроад» и компании «Бирмингемского судоходного канала».

На борту «Титаника» находились 1316 пассажиров и команда из 891 человек (один кочегар исчез с судна за 5 минут до отхода), то есть 2207 человек. 11 апреля 1912 г. в 14.00 исполинский корабль начал роковое плавание...

Впереди айсберг, сэр!

Часы на мостике «Титаника» показывали время 23 ч 40 мин. Заканчивалось воскресенье 14 апреля — четвертый день плавания. Винты лайнера вращались со скоростью 75 оборотов в минуту, скорость хода составляла 22,5 узла. Над Северной Атлантикой стояла ясная безлунная ночь, воздух был чист и прозрачен, на небе ярко мерцали звез-

ды. Океан напоминал необъятное черное зеркало. На передней мачте лайнера, на высоте 30 м над палубой, на специальном наблюдательном пункте, который моряки называют «вороньим гнездом», два матроса напряженно вглядывались в ночь. Океан и небо слились в один темный фон. Горизонт почти не просматривался. Море было совершенно спокойным.

Внезапно один из впередсмотрящих, Фредерик Флит, увидел прямо по курсу корабля нечто более темное, чем ночная тьма. Ударив трижды в сигнальный колокол, он снял телефонную трубку и сообщил на мостик: «Прямо по носу айсберг, сэр!» В ответ послышался спокойный голос первого помощника капитана Уильяма Мэрдока: «Благодарю». Тут же последовала его команда стоявшему у штурвала рулевому: «Лево на борт!»

Через пару секунд ручки машинного телеграфа были переведены в положение «стоп» и на отметку «полный задний ход». Сквозь стекла ходового мостика Мэрдок увидел приближавшуюся громаду айсберга, она надвигалась со стороны носа «Титаника» и казалась выше уровня бака лайнера. Судно продолжало с той же скоростью мчаться вперед, хотя три его гребных винта вращались теперь на задний ход. Прошло ровно 38 секунд, как нос парохода начал медленно поворачивать влево. Курс изменился на два румба. Первому помощнику показалось, что еще 2—3 секунды, еще каких-нибудь 5 м, и айсберг, не коснувшись борта, пройдет справа. Но увы!

Если бы на море было хоть небольшое волнение или зыбь, впередсмотрящий заметил бы айсберг не за полмили (926 м), а за две или три. В этом случае он увидел бы белые барашки у «ватерли-

нии» айсберга. Как позже выяснилось, «Титаник» столкнулся с «черным айсбергом», то есть с таким, который недавно перевернулся в воде. Обращенная к «Титанику» сторона этого айсберга была темно-синего цвета, из-за этого не было фосфоресцирующего явления. Белый айсберг мог быть замечен за милю.

Судно слегка дрогнуло, и стоявшие на мостике почувствовали странную вибрацию огромного корпуса корабля. «Титаник» буквально «прогладил» айсберг правым бортом, при этом на носовую палубу парохода справа от фок-мачты упало несколько тонн льда. Его обнаружили и в отдельных каютах правого борта, иллюминаторы которых были открыты для проветривания на ночь. Получилось так, что форштевень «Титаника» за несколько метров от ледяной горы прошел свободно, а подводная часть правой части судна столкнулась с острым подводным выступом айсберга, так называемым «шипом». Известно, что надводная часть любого айсберга по высоте равна примерно $\frac{1}{10}$ его подводной части, не говоря уже о том, что под водой айсберг намного шире. «Титаник» не просто задел этот выступ, а именно прогладил подводной частью на полном ходу $\frac{1}{3}$ длины правого борта. При этом обшивка парохода была разрезана льдом на протяжении почти 100 м.

По-разному ощутили этот удар люди, находившиеся в разных местах судна. В момент удара пассажиры, сидевшие в верхних салонах лайнера, услышали из глубины судна негромкий скрежет, на столах задрезбужали и зазвенели серебряные приборы и посуда. Некоторым показалось, что толчок вызван ударившей в борт судна большой волной. Другим скрежет напоминал звук чего-то

рвущегося, как если бы кто-то отрывал длинный лоскут ситца. Некоторым морякам «Титаника» показалось, что такое странное дрожание корпуса судна возникло из-за потери одной из лопастей гребного винта.

Большая часть обитателей верхних палуб ощутила какой-то скрежещущий звук. Некоторые пассажиры, находившиеся в это время на палубе, видели, как айсберг, возвышавшийся над шлюпочной палубой, «прошелся» вдоль правого борта, как падали в воду глыбы льда, отколовшиеся от этой плавно проскользнувшей мимо горы. Тут же айсберг исчез в темноте.

По-другому ощутили удар люди, находившиеся в нижних помещениях парохода. Например, в котельном отделении № 6, когда зазвенел сигнальный колокол и над водонепроницаемой дверью замигал красный свет, раздался оглушительный грохот. Вода каскадом ворвалась в котельное отделение, забурлила водоворотами вокруг трубопроводов и клапанов.

В котельном отделении № 5 возникла метровая пробоина, куда мощной струей стала хлестать вода. В момент столкновения корпуса судна с айсбергом люди не устояли на ногах. Почувствовав глухой удар и услышав скрежещущий звук чего-то рвущегося, кочегары решили, что «Титаник» наскочил на песчаную отмель у Большой Ньюфаундлендской банки.

Для пассажиров, каюты которых находились глубоко внизу по правому борту, «неясный скрежещущий звук» показался невероятным грохотом, который заставил их вскочить с постелей. Не прошло и 10 минут, как стали появляться первые тревожные признаки того, что на «Титанике»

не все благополучно. Вот что творилось в первых 6 из 16 водонепроницаемых отсеков корабля.

В носовом кубрике матросы услышали странный шипящий звук, раздававшийся из форпика — ближайшего к носу судна отсека. Это воздух с шипением выходил из цепного ящика: вода поступала в отсек столь быстро, что вытесняемый ею воздух вырывался из цепного ящика под большим давлением.

В шахте железного винтового трапа, ведущего к проходу и соединявшего кубрик кочегаров с котельным отделением, бурлила вода.

В третьем от носа отсеке, где находились наиболее близко расположенные к днищу и носу дешевые помещения для пассажиров, вода уже через 10 минут начала просачиваться под двери кают. Когда люди стали покидать каюты, вода доходила им до щиколоток.

В четвертом от носа отсеке на двух нижних палубах располагались кладовая и багажное отделение «Титаника». Не прошло и 5 минут, как клерки, занимавшиеся сортировкой заказной корреспонденции на нижней палубе, оказались по колено в воде.

В пятом водонепроницаемом отсеке от носа, где находилось котельное отделение № 6, раздалась команда: «Гаси топки!» Вода через угольный порт и листы съемного настила второго дна начала затоплять отсек. Через 5 минут работавшие там кочегары оказались по пояс в воде.

В пятом котельном отделении поток воды был слабее. Когда механики запустили насосы, они начали откачивать воду быстрее, чем она поступала в отсек.

Давление пара в котлах «Титаника» было повы-

шено для развития полного хода. При остановке судна открылись предохранительные клапаны, и из котлов начал вырываться пар. Кочегарам пришлось заливать топки.

В это время на носовой палубе лайнера пассажиры третьего класса играли кусками льда в футбол. Они первыми почувствовали, что палуба немного накренилась. Пассажиры, находившиеся в верхних помещениях лайнера, заметили, поднимаясь по трапам, что ступеньки не совсем на месте, что ноги почему-то ступают не так, как раньше. Как оказалось, спустя 10 минут после столкновения с айсбергом по приборам «Титаник» имел небольшой дифферент на нос и крен на правый борт 5 градусов.

Как только прекратился скрежещущий звук, на мостике «Титаника» появился капитан Смит. Как явствует из показаний на суде четвертого помощника Боксхолла, он шел по коридору на мостик, когда услышал три удара в колокол и команду: «Лево на борт!» Поднявшись на мостик, он увидел, что ручки машинного телеграфа стоят в положении «полный задний ход». Он также видел, как Мэрдок повернул рычаг автоматического закрытия дверей водонепроницаемых переборок. По его словам, часы на мостике показывали 23 ч 40 мин. По свидетельству Боксхолла, между капитаном Смитом и первым помощником Мэрдоком состоялся такой разговор:

— Что случилось, господин Мэрдок?

— Мы ударились о лед. Я намеревался обойти его слева, но судно было уже слишком близко. Я среверсировал машины и ничего больше не мог сделать.

— Закройте аварийные двери!

— Они уже закрыты, сэр.

Казалось бы, несший вахту первый помощник капитана Мэрдок поступил правильно, положив руль на борт и реверсировав машины парохода. Во всяком случае во время разбирательства обстоятельств катастрофы как в Нью-Йорке, так и в Лондоне этот вопрос не обсуждался. Однако это очень важный вопрос и еще одно «если бы» в цепи злополучных случайностей, преследовавших «Титаник». Позже выяснилось, что если бы Мэрдок не среверсировал машины сразу после команды «лево на борт», «Титаник» наверняка избежал бы столкновения с айсбергом. Вот что пишет английский профессор К. Барнаби в своей книге «Некоторые морские катастрофы и их причины», вышедшей в Лондоне в 1968 г.: «Единственной надеждой Мэрдока было как можно быстрее повернуть судно влево, а потом вправо, огибая айсберг. Команда «лево на борт» была правильной, и маневр почти удался. Однако команда среверсировать машины уменьшила активность руля и этим задержала необходимый поворот. Действие руля зависит от квадрата скорости потока воды, обтекающего перо руля, и эта скорость сразу же была снижена остановкой винта, расположенного впереди пера руля».

Позже проведенные на «Олимпике» эксперименты наглядно показали, что перевод руля из положения «прямо» в положение «лево на борт» занял полминуты и к моменту удара об условный айсберг на скорости 22,5 узла лайнер прошел (без реверсирования машин) 2300 футов, изменив курс на два румба. Этот эксперимент показал, что айсберг с «Титаника» был замечен за полмили и реверс, переданный Мэрдоком в машинное отделе-

ние, был бесполезен: судно, идущее на такой скорости, за полмили остановить невозможно.

Если бы знать, что «Титаник» так поздно повернет и пробоина составит почти 100 м в длину на трети правого борта ниже ватерлинии, то, может быть, Мэрдок решил бы принять удар айсберга на прочный форштевень лайнера. Вот какого мнения придерживается профессор Барнаби: «Что было бы, если бы «Титаник» врезался в айсберг носом? Вайлдинг, кораблестроитель из Белфаста, вычислил, что на носу судна при этом образовалась бы вмятина глубиной 25—30 м, но судно не погибло бы. Это была бы мгновенная смерть для тех, кто в то время находился в носовой части судна, но погашение инерции хода было бы довольно медленным по сравнению с едущим на такой скорости автомобилем, у которого мгновенно выжали до конца тормоза».

Вернемся к событиям, происходившим после удара на «Титанике». Не прошло и 5 минут, как на мостик прибежал судовой плотник Хатчинсон и доложил капитану, что в нижних помещениях корабля сильная течь. В это же время появившиеся на мостике чиновники сообщили, что почтовая кладовая заполняется водой.

Как уже говорилось, среди пассажиров «Титаника» находился Томас Эндрюс — директор-распорядитель верфи «Харланд энд Волф». Капитан Смит вместе с ним спустился в нижнее помещение лайнера, и они осмотрели поврежденный борт. Оказалось, что прорезанная льдом щель шириной от 20 до 80 см шла ниже ватерлинии от форпика до котельного отделения № 6, ее длина достигала почти 100 м.

Эндрюс на листах своего блокнота быстро про-

извел расчет. Он знал, что за первые 10 минут после удара об айсберг вода поднялась на 4 м в форпике, в трюмах № 1 и 2, в почтовой кладовой, в котельном отделении № 6. Она поступала и в котельное отделение № 5, но работавшие на полную мощность насосы успевали ее откачивать.

«Титаник» был построен так, что мог оставаться на плаву при затоплении любых двух из 16 водонепроницаемых отсеков. Он мог также сохранять плавучесть при затоплении любых трех из первых пяти отсеков. Непотопляемость лайнера была обеспечена даже при затоплении первых четырех отсеков. Но судно не было рассчитано на затопление пяти первых отсеков. Водонепроницаемая переборка между пятым и шестым отсеками на «Титанике» доходила до палубы «Е». Если вода затопит первые пять отсеков, то нос лайнера погрузится в море настолько, что палуба «Е» над шестым отсеком уйдет под воду, и через ее люки отсек будет затоплен. После этого таким же образом будут затоплены остальные отсеки. Эндрюс назвал капитану Смиту время, когда «Титаник» пойдет ко дну. Получилось так, что он ошибся на 10 минут...

Неужели капитан Смит, этот матерый «морской волк», не одну сотню раз пересекший Атлантику, не знал о возможной встрече с айсбергами в это время года у берегов Ньюфаундленда? Конечно, знал.

Предупреждение о появившихся на трассе «Титаника» ледяных полях и айсбергах Смит получил от капитанов порта до выхода в рейс в Саутгемптон и Кингстауне. На второй день плавания радиостанция «Титаника» приняла сообщение с французского парохода «Ла Турень» о встреченных ледяных

полях в районе 45° северной широты и $50^{\circ}40'$ западной долготы. Лайнер «Париж» радировал «Титанику» о другом ледяном поле — на $45^{\circ}09'$ северной широты и $49^{\circ}20'$ западной долготы.

Около 9 часов утра рокового дня, в воскресенье 14 апреля, старший радист «Титаника» Филиппс принял следующее сообщение от лайнера «Коронна»: «Идущие на запад пароходы сообщают об айсбергах и ледяных полях от 42° северной широты, между 49° и 51° западной долготы». В 9 ч 44 мин капитан «Титаника» ответил: «Спасибо за сообщение. Погоду мы встретили разную. Смит».

Несколько позже поступило предупреждение об айсбергах от английского лайнера «Балтик»: «Несколько пароходов на выходе в океан встретили лед и айсберги от $49^{\circ}09'$ до $50^{\circ}20'$ западной долготы».

В это время «Титаник» находился на $50^{\circ}14'$ западной долготы, т. е. как раз в этом районе. Капитан Смит перед ланчем передал эту радиограмму Исмею. Тот положил ее в карман жилета и позже показал двум знакомым дамам. Смит попросил вернуть ему это радиосообщение в 19.00 и передал его в штурманскую.

В 13 ч 45 мин «Титаник» принял радиограмму германского парохода «Америка»: «Прошли два больших айсберга в районе $41^{\circ}27'$ северной широты и $50^{\circ}08'$ западной долготы». Потом в эфир снова вышел «Балтик»: «Греческий пароход «Афенаи» сообщает, что сегодня утром встретил айсберги и большие ледяные поля на широте $41^{\circ}51'$ северной и долготе $49^{\circ}52'$ западной».

Ни капитан, ни вахтенный штурман об этих сообщениях не знали. Радисты не передали их на мостик, который находился в 20 м от них. Если бы

радисты «Титаника» передали это и другие сообщения, вахтенный помощник, конечно, обратил бы внимание на столь конкретное предупреждение об айсбергах... Но деньги есть деньги. В этот день с раннего утра радист «Титаника» Джон Филиппс и его помощник Гаральд Брайд передавали частные радиogramмы на мыс Расс, откуда их телеграфировали в разные города США и Канады. Радисты были заинтересованы в этой работе, так как богатые пассажиры за частные депеши давали хорошие чаевые. Наступил вечер, а ворох неслужебных радиogramм на столе радистов не убывал. Многие пассажиры первого и второго классов хотели использовать радио, «эту удивительную новинку века», чтобы известить своих близких с просторов Атлантики о скором и благополучном прибытии. Радистам некогда было относить на мостик полученные служебные сообщения об айсбергах и ледяных полях, ведь чаевые за это не платили...

В 18 ч 40 мин Филиппс принял депешу парохода «Калифорниан», адресованную пароходу «Антилиан»: «Капитану “Антилиана”. В 18 ч 30 мин по судовому времени, широта 42°03′ северная, долгота 49°09′ западная, три большие ледяные горы 5 миль южнее нас».

И это предостережение осталось лежать в радиорубке «Титаника», который со скоростью 22,5 узла мчался навстречу своей гибели.

В 21 ч 40 мин Филиппс принял еще одно сообщение об айсбергах: «От “Месаба” — “Титанику” и всем идущим на запад судам. Сообщаю о льде от 42° до 41°25′ северной широты и от 49° до 50°30′ западной долготы; видел массу тяжелого набивного льда и большое количество айсбергов, также ледяные поля. Погода хорошая, ясная».

Наконец, в 22 ч 40 мин, т. е. за час до столкновения, когда Филиппсу наконец удалось наладить связь с мысом Расс, в эфир на его волне ворвался Эвенс — радист «Калифорниан». Его станция, заглушавшая морзянку станции мыса Расс, отчетливо передавала: «Мы остановились, окружены льдами...» Раздраженный тем, что его перебивают, Филиппс ответил: «Заткнись! Я занят, работаю с мысом Расс». Он даже не удосужился дослушать сообщение до конца и записать координаты, где «Калифорниан» встретил лед.

«Титаник» продолжал мчаться вперед. В эфир летели частные радиogramмы о скором прибытии в Нью-Йорк... Ровно через час на мостике «Титаника» первый помощник капитана Мэрдок услышал по телефону голос впередсмотрящего: «Прямо по носу айсберг, сэр!»

Стрелки часов на ходовом мостике «Титаника» показывали 00 ч 5 мин. С момента удара об айсберг прошло ровно 25 минут. Капитан Смит начал отдавать приказания. Старшему помощнику Уайлду он приказал расчехлить спасательные шлюпки, первому помощнику Мэрдоку — созвать пассажиров к месту аварийного сбора, шестому помощнику Мауди — вывесить на палубе аварийные расписания, четвертому помощнику Боксхоллу — разбудить спавших после вахты второго помощника Лайтоллера и третьего помощника Питмана. После этого капитан направился в радиорубку, расположенную за штурманской рубкой. Он вошел туда в тот момент, когда второй радист Гаральд Брайд сел за ключ, чтобы помочь Филиппсу с отправкой частных радиogramм на мыс Расс.

— Мы столкнулись с айсбергом, и сейчас я вы-

ясняю, не причинил ли он нам повреждений. Так что будьте готовы послать просьбу о помощи, но не передавайте ее до тех пор, пока я вам не скажу.

Сказав это, капитан Смит покинул радиорубку, но через несколько минут вернулся. Он положил на стол перед Филиппсом листок бумаги с координатами «Титаника»: $41^{\circ}46'$ северной широты и $50^{\circ}14'$ западной долготы.

— Сейчас вам бы следовало вызвать помощь, — сказал капитан.

— Как? Передать сигнал бедствия? — спросил Филиппс.

— Да, и немедленно, — ответил Смит.

Филиппс передал сигнал общего вызова всех станций (CQ) и позывные «Титаника» (MGY) несколько раз подряд.

В 00 ч 10 мин с антенны лайнера в эфир полетел сигнал CQD — действовавший в те годы международный радиотелеграфный сигнал бедствия, были названы координаты «Титаника». Первым их принял Даррент — радист английского парохода «Маунт Темпл»: «“Титаник” шлет CQD, идите немедленно, ударились об айсберг». В 00 ч 15 мин на сигнал бедствия ответил германский пароход «Франкфурт», находившийся от места катастрофы в 150 милях. Однако его радист почему-то не понял серьезности ситуации и стал запрашивать Филиппса о подробностях столкновения. Через полчаса, когда Филиппс наладил четкую связь с английским лайнером «Карпатия», немецкий радист вклинился в их разговор и спросил: «Что с вами случилось?».

— Идете ли вы на помощь? — поинтересовался Филиппс. — Скажите своему капитану, чтобы шел к нам на помощь. Мы налетели на айсберг.

Через несколько минут «Франкфурт» снова запрашивал «Титаник»:

— Находятся ли поблизости от вас другие суда?

Филиппс промолчал. Но когда немец попросил сообщить подробности, радист «Титаника» отступал: «Ты дурак. Отключись и не прерывай нашу связь».

Тишина в радиорубке «Титаника» нарушалась лишь треском работающего передатчика, который посылал в эфир координаты и сигналы бедствия.

В 58 милях от «Титаника» в южном направлении шел британский лайнер «Карпатия», принадлежавший конкурирующей фирме «Кунард лайн». Но радист Томас Коттэм, ничего не зная о случившемся, передал на «Титаник», что на мысе Расс для него получены частные сообщения.

В 00.25 Филиппс ответил «Карпатии»: «Немедленно идите на помощь. Мы столкнулись с айсбергом. Это сигнал бедствия! 41°46' северной широты, 50°14' западной долготы».

Вскоре Филиппс получил ответ, что «Карпатия» изменила курс и на всех парах идет на помощь.

В 00 ч 40 мин «Титанику» ответили американский пароход «Вирджиния», «Олимпик» и русский грузовой пароход «Бирма». Казалось, эфир переполнен треском искровых разрядов радиотелеграфа. Пароходы, находившиеся за пределами дальности прямого радиообмена с «Титаником», узнавали о катастрофе от других судов, получивших его сигнал бедствия.

«Титаник» неподвижно стоял на зеркальной глади океана. Из первых трех его огромных труб с неистовым ревом, сотрясавшим тихое звездное небо, извергался пар. Выработанный 29 котлами,

теперь он был уже не нужен и лишь вращал динамо-машины и отливные насосы. В котельных отделениях, заливаемых водой, механики и кочегары тушили топки, чтобы предотвратить взрыв котлов. Услышав страшный рев пара, пассажиры первого и второго классов высыпали на верхнюю прогулочную палубу. Было холодно, и люди оделись кто во что мог — меховые пальто, свитера, купальные халаты, пижамы... Когда шум затих, над застывшей гладью океана раздался странный, непривычный звук. Он исходил из четвертой дымовой трубы «Титаника». Это был вой трех десятков собак разных пород. Четвертая труба лайнера была фальшивой. Она не имела внутри дымохода и была сделана для того, чтобы подчеркнуть мощь гигантского судна. В ней находились различные помещения для хранения спортивного инвентаря и клетки для собак. Только избранным пассажирам люксов разрешалось держать своих питомцев в каютах. Остальные псы содержались в этой трубе-зверинце. И вот сейчас, почуяв недоброе, испуганные ревом вырывавшегося из труб пара, собаки завывали...

Смерть приближалась под звуки регтайма

Общей тревоги с сиренами и ударами в судовой колокол на «Титанике» не было. Капитан Смит опасался паники. Стюарды спокойно и вежливо разбудили спавших пассажиров, оповестили о «небольшом повреждении» лайнера и предложили всем надеть спасательные жилеты и выйти на шлюпочную палубу. Но это было предложено только пассажирам люксов и двух первых клас-

сов. В третьем классе парохода такого объявления не было, и фактически там никто не знал, почему трубы ревут, а судно стоит на месте. Сотни сонных, испуганных людей, толкая друг друга, устремились из кают и кубриков в проходы и коридоры лайнера. Согласно расписанию, пассажиры люков и первого класса должны были собраться в носовой и средней части шлюпочной палубы, пассажиры второго класса — в кормовой части этой палубы. Место для обитателей второго класса, а он составлял две трети пассажиров «Титаника», предусматривалось на нижней кормовой палубе позади надстройки, перед палубой юта, и на носовой палубе, между срезом полубака и надстройкой. Но все выходы на эти нижние палубы были закрыты... В течение 2 часов люди, которые ехали в третьем классе, метались в поисках выхода по многочисленным коридорам и проходам в чреве огромного парохода. Большая часть из них так и не выбралась на верхние палубы из-за давки, которая там началась. Получилось так, что из нижних помещений третьего класса люди практически не имели возможности попасть на шлюпочную палубу. Толпы женщин и мужчин стояли у начала главной лестницы третьего класса и кормовой части палубы «Е». Наверх их не пускали стюарды. Распоряжение провести женщин и детей к шлюпкам последовало лишь в 00 ч 30 мин. Множество народу попало на палубе «Е» в тупики, откуда с трудом можно было найти выход, и опять возвращалось в исходную точку. В это время представители высшего общества занимали свои места в шлюпках.

На «Титанике» было 14 спасательных шлюпок длиной 10 м, вместимостью 65 человек каждая,

2 катера меньших размеров, каждый из которых мог принять 40 человек, и 4 шлюпки конструкции Энгельхарда (со складывающимися парусиновыми бортами) вместимостью около 50 человек каждая. «Титаник» был снабжен спасательными средствами согласно действовавшим в те годы нормам безопасности. По британским правилам, каждое судно валовой регистровой вместимостью свыше 10 тыс. т должно было иметь на борту 16 шлюпок общим объемом 156 м³ и такое количество плотов и плавучих приборов, которое соответствует 75% объема спасательных шлюпок. Для «Титаника» объем спасательных средств должен был составить, таким образом, 274 м³, этого было достаточно для размещения 962 человек.

На самом деле шлюпки «Титаника» были рассчитаны на 1178 человек. Фактически они могли вместить лишь половину из 2207 человек, находившихся на борту «Титаника», и всего 30% общего количества людей, на которое был рассчитан лайнер.

О таком поразительном несоответствии не знал никто из пассажиров, и лишь немногие члены экипажа понимали опасность сложившейся ситуации. Для большинства пассажиров «Титаник» был непотопляемым. Они не хотели садиться в шлюпки, полагая, что в большей безопасности будут, оставшись на борту лайнера. Офицерам, матросам и стюардам «Титаника» пришлось буквально уговаривать пассажиров покинуть судно. Капитан Смит отдал приказ: «В первую очередь в шлюпки сядут женщины и дети!» Однако в первых спущенных на воду шлюпках «Титаника» оказалось немало мужчин. Вежливые стюарды особую заботу проявили о своих подопечных, пассажирах из класса «люкс».

Шлюпка № 1, спущенная с правого борта, позже получила название «специальная миллионерская». Когда ее спустили на воду, в ней вместо положенных 40 человек было всего 12. Она отошла от тонущего «Титаника» и больше к нему не возвращалась.

Одна за другой вдоль обоих бортов спускались на воду шлюпки и по тихой поверхности океана под стук весел отходили прочь от «Титаника» в ночную мглу.

Капитан Смит, видимо, прекрасно понимал драматизм сложившейся ситуации: половина находившихся на борту лайнера людей, за жизнь которых он несет ответственность, должна погибнуть, потому что спасательные шлюпки не могут принять всех. Он знал, что в пробковом спасательном жилете сильный человек, оказавшийся в такой холодной воде, проживет не более часа. Если в 19 часов термометр показывал 6 градусов по Цельсию, то к 20 часам температура воздуха снизилась до 0 градусов, а температура воды в 23 часа равнялась -0,5 градуса по Цельсию (ниже температуры замерзания пресной воды). Смит понимал, что число погибших окажется еще больше, если на тонущем пароходе начнется паника. Поэтому он приказал закрыть на замок все двери проходов, ведущих из помещений третьего класса, где находилось более 700 человек, наверх к шлюпкам. Чтобы хоть как-то отвлечь внимание пассажиров от мысли о неизбежности гибели, Смит попросил руководителя оркестра Золласа Хартли собрать своих музыкантов и начать играть. Музыканты собрались в салоне отдыха, а потом вышли на открытую шлюпочную палубу и начали играть.

В ночном холодном воздухе под яркими звездами раздались звуки джаза. Четкие, ритмичные и быстрые звуки модного тогда регтайма сменяли друг друга. Восемь профессиональных музыкантов старались изо всех сил. Видимо, они понимали, что играют последний раз в своей жизни... Звуки оркестра хотя и заглушали гул толпы, доносившийся с нижних палуб третьего класса, но не смогли заглушить револьверные выстрелы.

Позже на следствии выяснилось, что во время спуска на воду последних шлюпок из-за начавшейся паники и хаоса офицеры «Титаника» применили оружие. На суде пассажирка Карнелия Эндриус заявила, что видела, как застрелили несколько мужчин, пытавшихся захватить приготовленную к спуску на воду шлюпку.

В это время в машинном отделении «Титаника» механики и кочегары прилагали отчаянные усилия, чтобы поддержать давление пара в работающих котлах, необходимое для работы насосов и подачи энергии для электрического освещения и, главное, для радиостанции. По-прежнему с лайнера неслись в эфир радиотелеграфные сигналы о помощи. В это время на связь с «Титаником» вышел его двойник — лайнер «Олимпик». Он находился в 500 милях. Филиппс периодически поддерживал с ним связь, не переставая обращаться с просьбой о помощи к судам, находившимся ближе к «Титанику». Ближе всех к тонущему лайнеру была «Карпатия» (58 миль), радист которой общался, что она на предельной скорости мчится на помощь.

В 00 ч 45 мин с ходового мостика «Титаника» в небо взлетела первая сигнальная ракета. Больше часа помощники капитана пускали ракеты. Тем

временем слева от лайнера примерно в 10 милях маячили огни какого-то парохода. Он не оказал помощи и через полтора часа исчез из виду. Позже выяснилось, что этим пароходом был «Калифорниан», радиста которого так резко оборвал Филиппс.

На «Титанике» спускали на воду последние шлюпки. Второй помощник капитана Чарльз Лайтоллер во время разбирательства катастрофы свидетельствовал, что видел директора-распорядителя фирмы «Уайт Стар» Брюса Исмея. В накинутах поверх пижамы пальто и ночных туфлях он стоял у шлюпки, с которой матросы снимали брезентовый чехол, ни с кем не разговаривал, ни к кому не обращался, а потом, словно загипнотизированный, направился в сторону кормы, где смотрел, как в шлюпку сажают детей и женщин. У шлюпки № 5 он начал торопить матросов: «Быстрее! Еще быстрее!»

Пятый помощник капитана Гарольд Лоу в это время работал с таями под шлюпбалками. Понимая, что указания и команды Исмея создают путаницу в работе и подвергают опасности жизнь сидевших в шлюпке людей, он крикнул: «Эй ты! Убирайся отсюда к чертовой матери!» Исмей отошел прочь. Потом он подошел к шлюпке «С», которая уже висела на таях за бортом. Нос лайнера уходил под воду, вода начала заливать палубу. Брюс Исмей оказался в этой шлюпке... Во время разбирательства катастрофы он объяснял суду:

— После того как в шлюпку сели дети и женщины и никого не осталось на палубе, я прыгнул в шлюпку, когда она уже спускалась на воду.

— Кто-нибудь еще сел в нее? — спросил судья.

— Да, господин Картер и два китайца, которых обнаружили, когда шлюпка была спущена.

— Прежде чем вы сели в шлюпку, были попытки позвать кого-либо из пассажиров на шлюпочную палубу?

— Не знаю. Я все время находился на палубе.

— Вы поинтересовались, что это было именно так?

— Нет.

Кому как не Исмею было ясно, что, когда он покинул «Титаник», на борту оставалось 1600 человек, среди которых были сотни женщин и десятки детей... Более того, он видел, как перед его позорным бегством с тонущего корабля многие его друзья из числа «сильных мира сего» отказались занять место в шлюпке раньше женщин и детей. Одним из них был обладатель 150 млн долл. — один из богатейших людей планеты Джон Джекоб Астор, который предпочел смерть позору.

Об этом на следствии давала показания американка Маргарита Хейс из Нью-Йорка: «Полковник Астор обнял за талию свою жену и помог ей сесть в шлюпку. Других женщин, которые должны были сесть в эту шлюпку, не было, и офицер корабля предложил Астору сесть в шлюпку вместе с женой. Полковник беспокоился за жену, которая была на восьмом месяце беременности. Он посмотрел на палубу, нет ли женщин, желающих сесть в шлюпку, и занял место. Шлюпку вот-вот должны были спустить на воду, когда в проходе показалась женщина. Подняв руку, полковник остановил спуск шлюпки, вышел из нее, помог женщине сесть на его место. Жена Астора вскрикнула и хотела выйти из шлюпки с мужем, но он обнял ее и, что-то тихо сказал. Когда спускали шлюпку, я

слышала, как он произнес: «Дамы всегда должны быть первыми». Многие видели, как Астор улыбался и махал рукой жене, когда шлюпка была уже на воде».

Последнюю шлюпку с «Титаника» спустили в 2 ч 05 мин. К этому времени ходовой мостик лайнера ушел под воду и носовая часть шлюпочной палубы стала погружаться в океан. Лайтоллер, второй помощник капитана, соблюдал крайнюю осторожность. Толпа в несколько сот человек окружила шлюпку, в которой было всего 47 мест... Он приказал матросам и стюардам крепко взяться за руки, окружить шлюпку и пропускать только женщин с детьми. В это время капитан Смит кричал в рупор: «Сначала женщины и дети! Мужчины, будьте британцами!»

Теперь с каждой секундой «Титаник» все глубже уходил под воду. Корма медленно поднималась над поверхностью океана. Стали слышны звуки падающей мебели, звон бьющейся посуды, хлопанье дверей кают, которые начали сами открываться.

Вода все наступала. Наклон палубы стал таким крутым, что люди не могли устоять на ногах. Они падали и соскальзывали в воду... Когда шлюпка, которой командовал Лайтоллер, была спущена на воду, капитан Смит в последний раз зашел в радиорубку, где Филиппс и Брайд вели переговоры с судами, спешившими к месту катастрофы. Он сказал им: «Вы выполнили свой долг до конца. Разрешаю вам покинуть рубку. Спасайтесь, если сможете. Теперь каждый сам за себя...»

Опустели каюты и салоны лайнера. Во внутренних помещениях «Титаника» стояла тишина, свисавшие под углом хрустальные люстры освещали

пустые рестораны и бары призрачным красноватым светом.

Оркестр «Титаника» в полном составе стоял на верхней палубе между первой и второй дымовыми трубами. Музыканты поверх пальто надели спасательные жилеты. Они продолжали играть... В 2 ч 10 мин руководитель оркестра постучал смычком по своей скрипке. Звуки регтайма стихли, и на наклонной палубе в холодном ночном воздухе зазвучала мелодия гимна «Ближе к тебе, о Господи!». С трудом удерживаясь на ногах, музыканты закончили гимн и начали другой. Назывался он «Осень». Но им не удалось сыграть его до конца. «Титаник», сильно дрогнув корпусом, стал еще быстрее погружаться в воду. Находившиеся в шлюпках наблюдали, как люди лепились к стенкам палубных надстроек и рубок, к лебедкам и раструбам вентиляторов.

В страшном водовороте у палуб стоявшего почти вертикально «Титаника» закружило мешанину из шезлонгов, ящиков, канатов, досок и обломков. Вода бурлила и пенилась, с шипением через открытые двери и иллюминаторы из чрева парохода вырывался воздух, смешанный с паром.

Вот как описывает последние минуты «Титаника» 25-летний преподаватель Дулвичесского колледжа Лоренс Бисли в своем письме, помещенном в газете «Таймс» 20 апреля 1912 г.: «Было около часа ночи. Ночь была звездная, совершенно ясная, луны не было. Море спокойное, как пруд, шлюпку слегка покачивало на зыби. Ночь прекрасная, но холодная. Издали «Титаник», выделяясь на ясном звездном небе, казался громадным. Все иллюминаторы и окна в салонах блестели ярким светом, нельзя было подумать, что случилось что-то

неладное с таким левиафаном, если бы не было заметного наклона на нос, где вода доходила до нижнего ряда иллюминаторов. Около 2 часов мы заметили, что наклон быстро увеличивается, мостик целиком погрузился под воду. Пароход медленно поднимался кормой вертикально вверх. Внезапно свет в салонах исчез, затем на несколько мгновений опять блеснул, после этого исчез совсем. В то же время послышался грохот, который можно было слышать за мили, — это котлы и механизмы сорвались со своих мест. Это был самый роковой звук, когда-либо слышимый среди океана. Но это был еще не конец. К нашему удивлению, корабль остался стоять вертикально в течение продолжительного времени, которое я оцениваю в 5 минут. Во всяком случае, наверное, в течение нескольких минут «Титаник», подобно башне высотой около 150 футов, стоял вертикально над уровнем моря, четко выделяясь на ясном небе. Тогда мы услышали самый страшный вопль, который когда-либо достигал уха человека, — это были крики сотен наших сотоварищей, борющихся со смертью в ледяной воде и призывавших на помощь, которую мы не могли им оказать, ибо наша шлюпка была уже загружена полностью».

Утром следующего дня

«Титаник» скрылся под водой в 2 ч 20 мин. Поворотом при его погружении, чего ожидали многие, не было. Все еще гладкая как зеркало поверхность океана была усеяна спасательными кругами, ящиками, шезлонгами, деревянными скамейками, досками, бочками и многочисленными предметами, которые то и дело всплывали откуда-то из глуби-

ны океана. Среди этой мешанины барахтались сотни людей. Температура воды оказалась ниже точки замерзания пресной воды, и остаться в живых надежды не было.

На месте, где «Титаник» ушел под воду, оказались две шлюпки конструкции Энгельхарда, всплывшие, когда верхняя палуба скрылась под водой. Одна из них была наполовину затоплена, другая плавала вверх днищем. Только очень сильные и выносливые люди сумели найти на этих плавучих островках спасение.

Последние минуты лайнера наиболее подробно и достоверно описаны английским историком, полковником Грейси в книге «Гибель “Титаника”». Он оставался на шлюпочной палубе до погружения лайнера под воду. По мере того как тонущий пароход принимал вертикальное положение, он стал передвигаться с другими пассажирами по правому борту в сторону кормы. Грейси пишет: «Перед нами встала живая стена людей. Они поднимались с нижних палуб, стояли лицом к нам в несколько рядов, заняв всю шлюпочную палубу. Проход к корме был наглухо закрыт ими. В толпе были и женщины, и мужчины. Это были пассажиры третьего класса, которые только что прорвались с нижней палубы. Они смотрели на нас, видели, как нас настигала вода. Потом они повернулись в другую сторону, лицом к корме. Не было паники и истерических криков. Это была молчаливая агония толпы...»

О судьбе капитана Смита показания очевидцев весьма противоречивы. Одни якобы видели, как он застрелился, другие утверждали, что он плавал среди обломков кораблекрушения, держа одной рукой маленькую девочку. Третьи свидетельство-

вали, что через час после гибели «Титаника» капитана видели из шлюпки, куда он отказался влезть. Но что бы там ни утверждали очевидцы, капитан погиб со своим кораблем. Из семи его помощников погибло трое. Из 25 механиков «Титаника» не спасся ни один. Из двух радистов лайнера погиб Филиппс. Он оставался на своем посту до 2 ч 10 мин, пока работала радиостанция. Его подобрала одна из шлюпок, но на рассвете он умер.

Большая часть спущенных на воду шлюпок «Титаника» не была укомплектована даже минимальным числом гребцов. В протоколе следственной комиссии Сената США, объем которого превышает тысячу страниц, можно увидеть любопытное показание свидетеля. Англичанка мисс Уайт, которая спаслась на шлюпке, на вопрос сенатора Смита о поведении команды ответила: «Прежде чем мы отошли от тонущего судна, двое мужчин (я подчеркиваю — мужчин, не называю их моряками, думаю, что это были стюарды) достали сигареты и закурили, в такую минуту! Все эти мужчины покинули судно под предлогом, что они гребцы. Сидевший рядом со мной «моряк» взял весло и стал протаскивать его по воде вдоль борта шлюпки. Я спросила его, почему он не вставит весло в уключину. Он спросил: «А что, нужно вставлять весло в эту дырку?» Я ответила, что нужно. Он сказал, что никогда не держал весла в руках». Из разговора с другим «моряком» мисс Уайт узнала, что он тоже никогда не держал весла.

Некий Томас Джонс, матрос с «Титаника», которому было приказано командовать этой шлюпкой, заявил при разбирательстве катастрофы следующее: «Повсюду раздавались крики и призывы

о помощи. Те, кто видел, что наша шлюпка недогружена, кричали нам, чтобы мы вернулись. Один голос я узнал. Это был мой приятель Пэдди Лайонс из Корка, который спускал шлюпку. Когда мы чуть отошли, он кричал: «Эй, на шлюпке!» Я хотел повернуть обратно, но все женщины закричали и начали меня уговаривать грести дальше. В нашей шлюпке было 35 человек. Она свободно могла принять еще 30».

Шлюпкой № 6 командовал матрос первого класса Роберт Хитченс. В ней находилось 24 женщины, мальчик со сломанной рукой и два стюарда. Женщины, слыша вопли и крики тонущих в ледяной воде людей, не могли этого вынести и сказали Хитченсу, что следует вернуться туда, где затонуло судно. Но Хитченс заявил: «Нет, мы не пойдем назад, мы спасаем наши жизни, а не их». Никакие уговоры и угрозы не помогли. Позже женщина, по фамилии Кэнди, писала: «Командир шлюпки был очень испуган, он помешался на этом страхе. Он стоял за рулевым веслом и говорил нам об ужасах, которые нас ожидают в случае, если мы вернемся к «Титанику». Он пытался внушить нам ужас, говоря об огромной воронке, о взрыве котлов, о том, насколько крепка хватка утопающих, которые потопят нашу шлюпку...» Из-за этого шлюпка № 6, где находилось 28 человек вместо 65, никого не спасла.

В шлюпке № 4 помимо 40 женщин находились жены миллионеров Астора, Уайденера, Тэйера и Райерсона. Гребцов не хватало. Никто не знал, как нужно пользоваться веслами, и не понимал команд рулевого. Шлюпка беспомощно кружилась на месте. Жена Райерсона в своих воспоминаниях писала: «Повсюду вокруг нас слышались крики

о помощи тонущих людей. Кто-то говорил в шлюпке: «Гребите ради жизни прочь, нас затащат». Мы пытались грести, как могли. Нас вроде никуда не засасывало. Потом мы повернули, чтобы подобрать несколько человек. Некоторые из женщин протестовали, но другие настояли, и мы втащили в шлюпку семерых мужчин. В основном это были кочегары, матросы или стюарды. Они так закохенели, что едва могли двигаться. Двое из них вскоре умерли, остальные метались в бреду и стонали».

Третий помощник капитана Питман, командовавший шлюпкой № 5, пошел было на помощь замерзающим в воде людям. Но пассажиры, из которых большинство были женщины, запротестовали. «С какой стати нам расставаться со своей жизнью ради безнадежной попытки спасти других?» — говорили они. В течение часа эта шлюпка, имея 25 свободных мест, стояла на месте. Все, кто в ней находился, слышали, как в 300 метрах от них кричали гибнущие в ледяной воде люди...

Когда в шлюпке № 1, которой командовал матрос первого класса Саймонс, стали говорить о том, чтобы вернуться и подобрать оставшихся в живых, миллионер Космо Дафф Гордон заявил, что не считает нужным предпринимать такую попытку. Утопающие, мол, хватаются за соломинку и могут потопить шлюпку. В ней, как мы уже говорили, вместо 40 положенных по норме мест занято было 12. Гордон пообещал каждому из гребцов выдать счет на 5 фунтов стерлингов (деньги по тем временам немалые!). Говорят, он обещал морякам эти деньги на обмундирование, которое погибло. Его обещание, сделанное в столь драматический момент, смахивало на подкуп ко-

манды шлюпки. Фактически это была взятка. «Миллионерская шлюпка» № 1 беспомощно двигалась в разные стороны, но к месту, где погиб «Титаник», не подошла. В течение часа люди, сидевшие в ней, слушали жуткие предсмертные крики тонущих.

Фактически, как показало следствие, только одна из спущенных с «Титаника» шлюпок вернулась к месту, где он затонул. Это была шлюпка № 14, которой командовал штурман Лоу.

Находясь всего в 150 метрах от тонущего «Титаника», Лоу думал, что его шлюпка может быть опрокинута и затоплена тонущими. Он ждал почти час, прежде чем вернуться и спасти людей. «Было бы неразумно и небезопасно идти туда раньше, потому что мы бы погибли», — объяснял потом на суде пятый помощник капитана «Титаника». Но когда он вернулся, все уже было кончено. Его шлюпка подобрала четырех человек. Один из них вскоре умер.

Лишь 13 человек из 1600, оставшихся на «Титанике» в момент его гибели, были подобраны 18 шлюпками... Думая об этом, невольно возвращаешься к фантастическому роману Моргана Робертсона «Тщетность». Действительно, Северная Атлантика стала немым свидетелем страстей человеческих — героизма, подлости, великодушия и трусости.

Получив сигнал бедствия с «Титаника», капитан «Карпатии» Артур Рострон изменил курс и приказал старшему механику поставить двойную вахту кочегаров и идти на предельной скорости. В 24 ч 35 мин капитан рассчитал, что может подойти к месту катастрофы через 4 часа. В 1 ч 50 мин радист «Карпатии» Гарольд Коттам получил последнее сообщение с тонущего лайнера:

«Идите как можно быстрее! Машинное отделение затапливает». «Карпатия» мчалась по тихому безмятежному океану. Впередсмотрящие следили за льдом. Потом в одном румбе слева заметили айсберги. Вскоре они стали попадаться все чаще. «Карпатия» несколько раз меняла курс. Ни «Титаника», ни его шлюпок Рострон не видел. Он приказал пускать ракеты каждые 15 минут. Наконец раздался крик впередсмотрящего, который увидел шлюпку. Это была шлюпка № 2, которой командовал четвертый штурман Бокхолл. В 4.10 пассажиры были приняты на борт. Когда стало светать, увидели флотилию шлюпок, которые были разбросаны на большом расстоянии друг от друга. Последней подошла к «Карпатии» шлюпка № 12, в которой находились полковник Грейси и радист Гарольд Брайд. Так было спасено 703 человека из 2207.

Суд

Когда «Карпатия» прибыла в Нью-Йорк и обстоятельства гибели «Титаника» стали достоянием общественности, мир был потрясен грандиозностью катастрофы. В Америке и Европе наступили дни скорби и траура. На судах, стоявших в порту, были приспущены государственные флаги, не работали театры, были отменены банкеты, юбилеи и военные парады. Президент США Тафт и король Великобритании Георг V обменялись соболезнованиями. Для выяснения обстоятельств и причин гибели лайнера в Нью-Йорке приступила к работе назначенная Сенатом США судебная комиссия, а 2 мая в Лондоне был назначен суд. Он проходил в Скоттиш-холле Вестминстера под председательством

лорда Мерсея, всемирно известного юриста и специалиста по разбору морских аварий. Ему помогали профессора-кораблестроители, инженеры-механики, адмиралы и капитаны дальнего плавания. Аварийный суд провел 36 заседаний, закончив работу 3 июля 1912 г.

Во время судебного разбирательства сенатор Исидор Рейнер от штата Мэриленд выступил с серьезными обвинениями в адрес владельца компании «Уайт Стар» Брюса Исмея. Он высказался о нем как об офицере, который в первую очередь отвечает за гибель «Титаника». «Господин Исмей заявляет, — сказал сенатор, — что сел в последнюю шлюпку. Я не верю этому. Сесть в шлюпку директору-распорядителю компании, уголовно ответственному за столь ужасную трагедию, было проявлением трусости». Сенатор Рейнер также заявил: «У меня нет никаких сомнений в том, что северная трасса, по которой шел «Титаник», была выбрана по приказу господина Исмея. Он рисковал жизнью находившихся на судне людей, чтобы сделать такой океанский переход». Стремясь оправдать Исмея, газета «Нью-Йорк сан» писала: «Господин Исмей вел себя с исключительным благородством. Никто не знает, как он оказался в спасательной шлюпке. Можно предположить, что он сделал это, чтобы лично объяснить пароходной компании обстоятельства катастрофы».

Американской общественности было известно, что на «Карпатии» Исмей, напичканный инъекциями наркотиков, нашел убежище от людских глаз. До конца рейса он не покидал каюты и находился под действием наркотиков. Когда в Нью-Йорке он сошел с борта «Карпатии», его окружила толпа журналистов, и он вынужден был дать интервью.

На вопрос, почему он оказался в шлюпке, Исмей ответил: «За кого вы меня принимаете? Конечно, перед спуском шлюпки рядом не было ни женщин, ни детей. Я думал, что они уже спасены... Я могу сказать, что офицеры и сотрудники компании “Уайт Стар” сделают все, чтобы уменьшить страдания и печаль родственников и друзей тех, кто погиб. Я греб на шлюпке всю ночь до тех пор, пока нас не подняли на “Карпатию”».

На суде Исмей неоднократно повторял, что рядом со шлюпкой перед ее спуском на воду не было ни женщин, ни детей, что он греб всю ночь, совесть его чиста. Однако было очевидно, что коэффициент смертности детей из третьего пассажирского класса «Титаника» почему-то оказался более высоким, чем среди мужчин из первого класса. Из 76 детей, находившихся в каютах третьего класса, спасено 23 (30%), а из 173 мужчин, которые были в каютах первого класса, — 58 (34%).

Более обстоятельно вел следствие суд в Лондоне. На каждом его заседании вырисовывалась истинная картина происшедшего. Отмечалось, что встреченный «Титаником» лед не появлялся так далеко к югу в течение многих лет. Суд подтвердил, что оба радиста лайнера, передавая и принимая частные сообщения, не передавали предостережений об айсбергах на ходовой мостик. Много говорилось и о шлюпках, которые отошли от борта тонущего корабля полупустыми, и лишь одна из них вернулась к месту гибели судна. При ознакомлении со стенографическим протоколом суда бросается в глаза такой факт: текст занимает более тысячи машинописных страниц, а вынесенное судом постановление — всего четыре строки: «Суд, тщательно расследовав обстоятельства ка-

тастрофы, нашел, как это явствует из приложенных к сему документов, что гибель корабля произошла из-за столкновения с айсбергом, вызванного чрезмерной скоростью, с которой вели корабль». Суду было известно, что в списке жертв «Титаника» фигурировали фамилии только четырех пассажиров первого класса из 143. Трое из них отказались сесть в шлюпки и остались с мужьями. Во втором классе из 93 женщин погибли 15, а в третьем из 179 — 81.

В отчете лорда Мерсея о факте дискриминации пассажиров третьего класса не упоминалось ни слова. Во время расследования ни у одного из них не были взяты свидетельские показания. Единственный оставшийся в живых стюард, обслуживавший этот класс, заявил, что пассажиров не выпускали на верхние палубы до 01 ч 15 мин. Слова председателя аварийного суда не соответствовали истине: «Я удовлетворен тем, что заявление относительно большого числа погибших в третьем классе по отношению к погибшим в двух других классах не обосновано тем, что с ними поступили несправедливо. С ними не поступили несправедливо».

В то же время лорд Мерсей не забыл реабилитировать двух из числа «сильных мира сего»: «В ходе разбирательства дела нападки были сделаны на двух пассажиров — сэра Космо Даффа Гордона и господина Брюса Исмея. В задачу суда не входит рассмотрение подобных вопросов. Я обошел бы их молчанием, если бы не опасался, что мое молчание может быть неправильно понято. Очень суровое обвинение сделано сэру Гордону в том, что он, оказавшись в шлюпке № 1, подкупил матросов, управляющих ею, чтобы они гребли прочь от тонущих людей.

Что касается нападков на господина Брюса Исмея, то они выражаются в предположении, что он занимал положение директора-распорядителя пароходной компании и моральный долг обязывал его остаться на борту до тех пор, пока судно не затонет. Я не согласен с этим. Господин Исмей, оказав помощь многим пассажирам, увидел, что последняя из шлюпок фактически спущена на воду. В ней было для него место, и он прыгнул в нее, иначе он просто мог погибнуть».

Ни газеты, ни речь Мерсея не смогли смыть пятно позора с директора и владельца фирмы «Уайт Стар». В мире финансовых воротил он уже был мертвецом. Как простой люд, так и аристократия Америки и Англии не могли простить ему, фактическому хозяину «Титаника», того, что он сел в последнюю шлюпку, когда на борту тонущего судна оставалось больше сотни женщин с детьми и полторы тысячи мужчин и капитан Смит кричал в рупор: «Мужчины, будьте британцами!»

Дети, проходя мимо его особняка после школы, кричали: «Трус! Трус!» Вскоре после окончания суда Исмей вынужден был удалиться в свое ирландское поместье в графстве Гэлуэй. Всеми отвергнутый и презираемый, он умер в 1937 г.

Капитан «Титаника» Смит был признан виновным (посмертно) в катастрофе, но его ошибки не обсуждались. К позорному столбу приговорили Стэнли Лорда — капитана парохода «Калифорниан». Жрецы Фемиды доказали тогда, что огни, которые видели с тонущего судна, принадлежали этому пароходу, который якобы находился в 6 милях к северу от места разыгравшейся трагедии. Участь Лорда оказалась столь же тяжелой, как

и Исмея. Он был обвинен в самом страшном на море преступлении — не счел нужным оказать помощь гибнущим в воде людям. Он стал виновником гибели 1500 человек. В течение 50 лет Стэнли Лорд, отстраненный от службы, не смог смыть пятна позора. Англичане показывали на него пальцами и говорили: «Вот он, который мог спасти полторы тысячи человек и не сделал этого!»

Капитан Лорд протестовал, оправдывался, клялся, что в ту ночь его пароход находился в 30 милях от места гибели «Титаника» и никаких сигналов бедствия он не видел. Но все было напрасно: его отстранили от службы, долгих 50 лет он, всеми презираемый, жил уединенно, влача жалкое существование.

Прошло полвека... В начале 1962 г. англичане были потрясены сенсацией. В январе в живописном пригороде Ливерпуля, в городке Уолласи, умирал 84-летний моряк, бывший капитан. Он попросил родных поставить около его смертного одра магнитофон. Когда старик скончался, пленка попала в руки журналистов. Прослушав ее, они поняли, что это рассказ о странных обстоятельствах гибели «Титаника». Автором записи оказался Стэнли Лорд.

Через несколько месяцев Англия поняла, что все обвинения в его адрес были несправедливыми. Кто-то по странной прихоти судьбы случайно нашел вахтенный журнал и личный дневник старшего помощника капитана норвежского промыслового судна «Самсон» Хенрика Наэсса. Оказалось, что судно, которое видели с «Титаника», было отнюдь не «Калифорниан». Это был «Самсон», возвращавшийся домой после нескольких месяцев браконьерского промысла на чужих тюленьих лежбищах.

Выступая в сентябре 1963 г. по Би-би-си, Хенрик Наэсс признался, что ракеты «Титаника» он принял за сигналы американского патрульного корабля, который, как ему казалось, гнался за «Самсоном». Боясь потерять богатую добычу, Наэсс погасил огни и взял курс на север, а затем — к берегам Исландии. В чужом порту из газет он узнал о гибели «Титаника». Позже, сверившись с записями в вахтенном журнале, норвежец пришел к выводу, что он стал косвенным виновником гибели 1500 человек.

Наэсс заявил: «Теперь я понимаю, что значили те огни и ракеты. Мы находились совсем близко, когда «Титаник» пошел ко дну. Да, мы были рядом на большом надежном судне, имеющем восемь шлюпок. Море было тихое и спокойное. Неужели мы ничего не предприняли бы, если бы знали, что творилось! А радио у нас не было...» Теперь всем стало ясно, почему с таким упорством капитан Лорд и его офицеры в свое время утверждали, что видели уходившее на север неизвестное судно. «Калифорниан» стоял во льдах в 30 милях от «Титаника». Вот как об этом написано в «Оксфордском справочнике о кораблях» (Лондон, 1976): «Два расследования катастрофы сделали козлом отпущения капитана парохода «Калифорниан», огни которого, как утверждалось, были видны на горизонте в час ночи. Показания ясно свидетельствовали о том, что это были огни другого судна». Об ошибочных выводах по обвинению капитана Лорда, сделанных сенатором Смитом и лордом Мерсеем, сказано в книге английского капитана Тингера Пэдфильда «“Титаник” и “Калифорниан”», которая вышла в Англии в 1965 г.

Гибель «Титаника», которая потрясла мир,

не прошла для человечества даром. Она положила конец самоуверенности людей в своих технических достижениях. Именно эта трагедия послужила толчком к разработке, обсуждению и подписанию «Международной конвенции по охране человеческой жизни на море». Катастрофа «Титаника» положила конец практике, в соответствии с которой пассажиры первого класса подлежали эвакуации с тонущего судна в первую очередь. Люди, наконец, поняли, что число мест в спасательных шлюпках любого судна должно быть достаточным, чтобы в случае катастрофы там можно было разместить всех.

ТРАГЕДИЯ «ВОЛЬТУРНО»

Пассажирский пароход «Вольтурно» погиб 9 октября 1913 г. Этот инцидент достаточно подробно исследован и давно стал хрестоматийным примером в литературе. Трагический случай с этим пароходом поражает драматизмом ситуации, огромной опасностью, которой подвергались люди. Это был выбор между двумя смертями — сгореть заживо или погибнуть в неистовых волнах океана. Здесь сложилось наихудшее положение, когда к одной беде (сильный пожар) присоединилась другая (шторм).

С одной стороны, люди пытались спастись от смерти, с другой — экипажи некоторых кораблей, заботясь о своем благополучии больше, чем о судьбе людей, попавших в беду, не помогли им. Помощь запоздала. Многих можно было спасти при более решительных действиях. Здесь же был

проявлен и настоящий героизм спасателей и офицеров гибнувшего корабля.

Известно, что на «SOS» «Вольтурно» откликнулось более десяти судов, которые в условиях сильного шторма спасли 500 с лишним человек. Во многих газетах и журналах Европы и Америки, описывающих трагические события 9 октября 1913 г. в Атлантике, подчеркивалась особая заслуга в спасении пассажиров и экипажа «Вольтурно» русских моряков, находившихся на пароходе «Царь». Сообщалось, что именно они первыми спасли на шлюпках 102 человека с горевшего английского судна.

Грузо-пассажирский пароход «Вольтурно» был построен в 1906 г. в Шотландии на верфи «Файерфилд» по заказу «Канадской Северной паровой компании». Он имел валовую вместимость почти 3600 т, длину 130 м, ширину 13 м и глубину трюма 7 м. Паровая машина сообщала судну скорость 13 узлов. Сразу после испытаний приписанное к лондонскому порту судно было зафрахтовано фирмой «Ураниум Стимшип К^о» и стало перевозить эмигрантов из портов Северной Европы в Америку.

2 октября 1913 г. в Роттердаме «Вольтурно», приняв на борт 564 пассажира и груз, вышел в очередной рейс в Нью-Йорк. Большую часть пассажиров составляли эмигранты из Польши, Сербии, Румынии и России, направлявшиеся в Америку. Эмигранты размещались на твиндеках четырех трюмов парохода, более богатые пассажиры — в каютах на спардеке. Пароходом командовал Фрэнсис Инч, 34-летний капитан из Лондона. Офицеры и команда были представителями почти всех европейских стран.

Первую неделю погода не благоприятствовала плаванию «Вольтурно». Дул сильный норд-ост, временами переходящий в 7—8-балльный шторм. Из-за ветра и дождя эмигранты вынуждены были находиться в твиндеках.

9 октября в 6 ч 50 мин тревожный стук в дверь каюты разбудил капитана Инча. Старший помощник Миллер доложил: «Сэр, вставайте немедленно! В первом трюме сильный пожар».

Прибежав на мостик, Инч приказал сбавить обороты машины и повернуть судно кормой к ветру, чтобы пламя, которое вырывалось из носового трюма, относилось к баку.

Первым обнаружил пожар молодой немец из Ростока Фридрих Бадтке. Проходя рано утром по палубе, он заметил, что из-под брезента люкового закрытия первого трюма струится желтый дым и наружу пробиваются языки пламени. Бадтке побежал в сторону ходового мостика и крикнул вахтенному офицеру, что судно горит. Вахтенный штурман послал на бак матроса. Когда тот подошел к трюму, чтобы проверить, что произошло, внутри раздался сильный взрыв. Люковые крышки были сорваны, дым попеременно с пламенем повалил сильнее, трюм пылал... Огонь распространялся настолько быстро, что спавшие на твиндеке пассажиры с трудом выбрались по трапам на палубу. В пламени погибли трое взрослых и один ребенок, многие получили сильные ожоги.

Капитан Инч незамедлительно объявил тревогу, приказав обоим радистам быть на своих местах и запросить все суда, находящиеся поблизости. Капитан «Вольтурно» прекрасно понимал ситуацию: норд-ост 8 баллов, пылающий трюм, на борту более 600 человек и груз... Самое главное — груз.

Вот, что находилось на «Вольтурно»: 360 бочек с нефтью, 127 бочек и 287 стеклянных сосудов с химикатами, 1189 кип торфяного мха, кипы джута, машинное масло, рогожная тара (мешки), пенька, окись бария и джин.

Капитан в душе проклинал себя за то, что согласился в Роттердаме принять вместе с пассажирами огнеопасный груз. Ведь они сидят на пороховой бочке, которая может взорваться в любую минуту.

Языки пламени уже лизали спасательные деревянные плоты, укрепленные позади бака. По приказу капитана начальник радиостанции парохода Седдон передавал в эфир азбукой Морзе: «SOS, SOS! Пароход «Вольтурно». Координаты: 49°12' нордовой, 34°51' востовой. Сильный пожар в носовой части. Пылают два трюма. Необходима немедленная помощь». Это сообщение было передано в эфир несколько раз.

Ответ на призыв о помощи пришел почти сразу. Не прошло и 20 минут, как второй радист «Вольтурно» Христофер Пеннингтон принял радиограмму с германского парохода «Зейдлиц». В ней говорилось, что немецкое судно находится от «Вольтурно» в 90 милях и спешит на помощь. Еще через несколько минут пришел ответ от английского лайнера «Кармания». Он сообщал, что находится в 79 милях от «Вольтурно» и идет на помощь на предельных оборотах. В течение часа радиостанция горящего парохода получила еще девять сообщений от судов, которые приняли сигнал о помощи.

Тем временем капитан Инч, распорядившись раздать всем пассажирам спасательные жилеты, со вторым штурманом Эдвардом Ллойдом и мат-

росами руководил тушением пожара в трюме. Не помогли ни углекислотные огнетушители, ни система паротушения. Единственное, что осталось сделать Инчу, — это пустить в трюм пожарные рукава и дать в них под давлением воду. Но не прошло и 2 минут, как в трюме раздался взрыв. Через считанные секунды произошел еще один, на этот раз более сильный. Если бы после первого взрыва тушившие пожар моряки не отошли в сторону кормы, из них никто не остался бы в живых. Второй взрыв был настолько сильным, что сорвало котелок главного путевого компаса. Телеграф вышел из строя, а правая рулевая машина сломалась. Центральный пассажирский салон и лазарет также получили повреждения. Пламя стало относиться в сторону кают. С помощью аварийного рулевого привода Инчу удалось развернуть судно кормой к ветру и с помощью струй воды из двух брандспойтов предотвратить возгорание ходового мостика и передней части спардека. Тем не менее огонь уже охватил одну треть парохода. Обитатели твиндеков первых двух трюмов, спасая свою жизнь, бросились на палубу, ломая двери и разбивая иллюминаторы кают. Время от времени в глубине носовых трюмов раздавались взрывы и над палубой, заливаемой волнами, полыхало пламя. Но капитан «Вольтурно» продолжал отчаянные попытки погасить пожар. Получив несколько страшных ожогов, он приказал матросам раскатать перед спардеком все имеющиеся пожарные рукава и направлять струи воды в горевшие трюмы. Когда матросы, боясь погибнуть от взрывов, отказались повиноваться, Инч достал револьвер. Теперь они вынуждены были подчиниться. Продолжалась борьба с огнем... Это,

видимо, спасло положение. Пламя удалось сбить, и огонь отступил, но только на время.

Капитан, офицеры и команда «Вольтурно» знали, что на помощь им идут несколько судов. Осталось продержаться каких-нибудь 4—5 часов. Но этого не знали пассажиры. Они в панике искали спасения на корме парохода. Там возникла такая давка, что стоявшие ближе к борту буквально были вытеснены за борт. В бушующие волны падали женщины и дети. Так погибло около десятка человек, а толпа продолжала прибывать. Люди, боясь погибнуть от взрывов в каютах и коридорах спардека, искали спасения на открытой кормовой палубе. Казалось, прекратить эту давку невозможно. В это время судовой повар, отличавшийся гигантским ростом и могучим телосложением, сумел громким голосом перекричать толпу и шум шторма. Его поняли, и люди на время успокоились. Тех, кто продолжал паниковать и будоражить толпу, повар быстро «вразумил» веслом.

Несмотря на все старания и самые отчаянные попытки, команда «Вольтурно» не смогла осилить стихию огня. Краска на палубе и бортах давно выгорела, корпус парохода в отдельных местах вспучился, в других — просел и прогнулся. От сильного жара лопнули стальные канаты, удерживающие мачту, на которой была закреплена радиоантенна. Она угрожающе раскачивалась.

— Если мачта рухнет, — сказал капитану второй штурман Эдвард Ллойд, — наша песенка спета, мы останемся без связи.

Смельчаков лезть на такую высоту во время 8-балльного шторма, да еще над горящим трюмом, среди матросов не нашлось. Второй штурман Ллойд, будучи человеком смелым и решительным,

сам полез на мачту, чтобы закрепить стенгу. Укрепив блок и пропустив через него трос, он спустился на палубу. Затем снова поднялся и укрепил второй блок с другого борта. Когда штурман спускался на палубу, пароход на волне сильно качнуло, Ллойд ударился о мачту, с высоты 4 метров упал на палубу и повредил позвоночник...

Судовые часы показывали 8.30. Пламя в носовых трюмах едва начало стихать, когда на палубе появился покрытый ожогами второй механик Малкомсон и доложил капитану: «Пламя перекинулось в бункеры. Мы не можем сбить его из-за газа. Подача угля к топкам прекращена».

Это означало, что давление пара в котлах упадет и машина остановится. Если это случится, пламя перекинется на спардек, а потом на ют. К этому времени в бункерах «Вольтурно» оставалось 400 т угля. Кочегары смогли перевезти на тачках к топкам лишь 6 т. По расчетам старшего механика Роберта Дююра, этого более чем скромного запаса могло хватить для поддержания минимального давления в котлах примерно на 5 часов.

Огонь постепенно продолжал отвоевывать у людей и без того ограниченное жизненное пространство. Большая часть судовых помещений была заполнена едким дымом, палуба раскалилась настолько, что человек, даже обутый, с трудом мог стоять на ней. Более всего при сложившихся обстоятельствах капитан Инч боялся паники среди 600 пассажиров. Она начинала возрастать по мере увеличения пламени над носовыми трюмами парохода. Кто-то пустил слух, что в носовой части парохода борта прогорели и судно с минуты на минуту затонет. Послышались крики: «Спускайте шлюпки!» Снова началась страшная давка.

Не дожидаясь разрешения капитана, пассажиры стали самовольно стаскивать со шлюпок брезент и занимать в них места. Как спустить шлюпки и пользоваться таями, эмигранты не знали.

Видя, что толпу, охваченную паникой, от шлюпок не отогнать, капитан Инч вынужден был отдать приказ спускать их на воду. С большим трудом матросам удалось восстановить порядок. Командование шлюпкой № 2, которую спускали первой, Инч поручил старшему помощнику Миллеру. В нее поместили 22 женщины с детьми, несколько стюардесс, старшего стюарда, гребцов из числа палубной команды и старшего рулевого. Шлюпка, едва коснувшись воды, неожиданно накренилась под углом почти 90 градусов, и все, кто в ней находился, оказались в воде. С палубы парохода видели, как Миллер с матросами пытались поставить ее на ровный киль. Это удалось, и они стали спасать тех, кто держался на воде. Через несколько минут ветер и волны отнесли шлюпку в сторону, и она скрылась из виду. Больше о ней ничего не известно.

Вторая шлюпка, которую спускали на воду, имела № 6. В ней находилось около 40 пассажиров и несколько матросов. Спуск ее прошел удачно. Однако при 9-балльном шторме ее не смогли удержать близ «Вольтурно». Вскоре, как и шлюпка № 2, она скрылась из виду и пропала без вести. Шлюпка № 7 правого борта, до отказа заполненная пассажирами и управляемая шестью матросами, удачно была спущена на воду, но, как только отдали тали, ее отнесло под корму. На очередной волне высотой почти 10 метров пароход, опускаясь с гребня, кормой навалился на шлюпку

и подмял ее под себя. Ни одного человека спасти не удалось.

Шлюпку № 12 спускали сами пассажиры. Она была в трех метрах от воды, когда были отданы носовые тали. Шлюпка повисла вертикально на кормовых таях, все находившиеся в ней упали в воду и погибли в волнах.

Спасатели тем временем уже были на подходе. Радиостанция «Вольтурно» держала непрерывную связь с несколькими спешившими на помощь судами. В 12 ч 30 мин среди волн на фоне свинцовых туч показался лайнер «Кармания». Приняв сигнал бедствия, его капитан Джеймс Барр приказал удвоить вахту кочегаров и развить предельный ход. С 16 узлов скорость была увеличена до 20,9. Радиостанция «Кармании», которая была намного мощнее радиостанции терпящего бедствие парохода, непрерывно ретранслировала его «SOS» и принимала сообщения, полученные с других откликнувшихся на призыв о помощи судов.

Капитан Барр подвел огромное судно длиной 185 м на расстояние 100 м от борта горящего парохода, вывалил за борт шесть спасательных шлюпок, несколько штормтрапов, приготовил спасательные круги. Капитан «Кармании» надеялся, что пассажиры «Вольтурно» будут спасаться вплавь и он сможет поднять их на борт. Но с палубы горящего парохода прыгнуть в воду никто не рискнул.

Шторм усилился, высота волн достигала 10 метров. «Кармания» медленно кружила вокруг обреченного парохода. Один раз она прошла в 15 метрах от кормы «Вольтурно», но по-прежнему никто из стоявших на его палубе не рискнул прыгнуть в холодную пучину. Наконец капитан Барр решил

спустить на воду одну из своих шлюпок. Он поставил лайнер с наветренной стороны от «Вольтурно» и приказал старшему помощнику Гарднеру с девятью матросами спустить шлюпку и спасти пассажиров. Но пока шлюпка достигла воды, горящий пароход отнесло ветром на 300 метров. Позже один из матросов, бывший с Гарднером в шлюпке, писал: «Огромные волны не позволяли нам продвигаться вперед. Одна высокая волна накрыла нашу шлюпку и унесла семь весел. У нас осталось три весла, одно из которых было сломано. Мы не могли теперь двигаться ни вперед, ни назад. Шлюпку беспрестанно заливало. Старший помощник отдал плавучий якорь и стал ждать помощи «Кармании». Она подошла к нам и буквально навалилась на нашу шлюпку. Капитан Барр крикнул с мостика в рупор: «Черт с ней, со шлюпкой! Спасайтесь сами!» После двух часов борьбы с волнами у нас уже не было сил подняться на борт по свисавшим вдоль борта шкентелям и штормтрапам, нас на концах втащили на борт».

После неудачи со шлюпкой капитан Барр сбросил на воду шесть деревянных спасательных плотов, рассчитывая, что ветром их отнесет к борту «Вольтурно». Но он просчитался в своем маневре. «Вольтурно», израсходовав весь уголь, не имел хода, и плоты прошли мимо.

В 15.30 к месту разыгравшейся трагедии подошел немецкий пароход «Зейдлиц». Его капитан Хагенмейер приказал спустить на воду шлюпку и начать спасение людей с «Вольтурно». Но не успела шлюпка пройти и 200 метров, как была наполовину затоплена водой и с трудом вернулась к пароходу. Через час на помощь подошел немецкий лайнер «Гроссер Кюрфюрст». Своих шлюпок

на воду он не спускал, видимо, ожидая улучшения погоды. Потом прибыл бельгийский пароход «Кронланд». Шестнадцать моряков обратились к капитану Крейбохому с просьбой разрешить им идти на шлюпке к «Вольтурно». Один из этих добровольцев потом писал: «Было очень сильное волнение, и нам казалось, что шлюпка вот-вот затонет и все мы погибнем в волнах. Мы довольно близко подошли к «Вольтурно», но не сумели снять кого-либо из толпившихся на корме людей. С большим трудом мы вернулись назад».

В 16.00 положение на «Вольтурно» стало критическим. Пожар в носовых трюмах бушевал по-прежнему, борта парохода раскалились до вишневого цвета, судно было окутано белым дымом, который норд-остом относил в сторону бака. Незвизирая на ухищрения старшего механика Дюуара на как можно больший срок растянуть 6 т угля, его теперь едва хватало, чтобы сохранить в котлах минимальное давление пара для вращения главной машины.

Капитан «Вольтурно» передал по радиации всем судам: «Подойдите немедленно! Судно может затонуть каждую минуту. Корпус сильно деформируется». Наблюдавшие агонию «Вольтурно» пароходы немного приблизились, но ни одна шлюпка не была спущена на воду. И хотя полдесятка спасателей со всех сторон окружили горевший пароход, они фактически не могли оказать помощи. «Вольтурно» по-прежнему оставался один на один со стихией...

Капитан Инч все время находился в движении. Он руководил тушением пожара, вел переговоры по радио с судами, успокаивал потерявших всякую надежду пассажиров. Сам он уже не раз во

время взрывов был на волосок от смерти, у него обгорели волосы, брови и ресницы, лицо изуродовали волдыри ожогов, капитанская форма была изодрана в клочья и покрыта сажей, подошвы ботинок прогорели. Чтобы приблизить час спасения пассажиров, Инч придумал, как он сам позже говорил, «демонстрационный ход». Он решил наглядно показать, что в умелых руках судовая спасательная шлюпка может выполнять свою функцию даже при 9-балльном шторме. Но кто будет командовать шлюпкой? Инч оставить горящее судно с людьми, безусловно, не мог. Старпом и боцман погибли. Третий штурман, хотя и был отличным навигатором, для управления шлюпкой при таком шторме не имел достаточного опыта. Остался только Эдвард Ллойд, который закрепил стеньгу и, сорвавшись с беседки, упал на палубу... Но храбрый штурман, невзирая на полученную травму, сам вызвался командовать шлюпкой. Из двух десятков добровольцев Ллойд выбрал самых опытных и сильных гребцов — матросов Олсена и Янгковиста, стюарда Рейзевица и кочегара-индийца Противакшу Басу. Вместо большой спасательной шлюпки второй штурман предпочел 7-метровый рабочий вельбот.

Моряки «Вольтурно» приступили к спуску вельбота на воду. Это была очень ответственная операция. Когда расстояние от днища вельбота до гребня очередной набежавшей волны составило 2 метра, Ллойд разобшил кормовые тали и через полсекунды — носовые. Удар днищем о воду получился скользким, и вельбот остался цел. Мгновенно вставив весла в уключины, моряки вовремя успели миновать качающийся на волне борт парохода и отойти в сторону. Вот что писал

об этом очевидец Вилли Рейзевиц: «Ллойд управлял вельботом и пытался освещать путь маленьким электрическим фонариком. Это была тяжелая схватка с морем. На днище мы положили несколько одеял, чтобы выкидывать их по мере того, как они впитают воду. Но все равно волны заливали нас, одному человеку приходилось непрерывно вычерпывать воду со скоростью, на которую он был способен. Мы подошли к борту «Гроссера Кюрфюрста». Силы наши иссякли. Нас на концах подняли на палубу. Последним покинул вельбот второй штурман Ллойд. Как только его подняли, вельбот затонул. Ллойд сказал: «Ничего, мальчишки! Мы добрались сюда и доказали, что можем сейчас использовать шлюпки. Мы выполнили приказ капитана. Теперь я уверен, что капитаны всех этих судов что-нибудь предпримут для спасения женщин и детей». С «Кюрфюрста» по радио передали на «Вольтурно»: «Ваш второй штурман Ллойд и четыре человека прибыли благополучно».

Однако второй штурман «Вольтурно» ошибся. Хотя все капитаны стоявших наготове судов видели, что на вельботе спаслись пять человек, шлюпок на воду никто не спустил. В 19.20 «Гроссер Кюрфюрст» радировал «Вольтурно»: «Море еще не спокойно, чтобы эвакуировать ваших пассажиров. Ждем рассвета». В это время на борту «Вольтурно» творилось что-то ужасное. Корпус парохода и его водонепроницаемые переборки оказались на редкость прочными: раскаленное во многих местах докрасна судно отказывалось тонуть. Пароход сейчас походил на гигантскую плавающую жаровню или плавающий среди бушующих волн огромный костер. Пассажиры и экипаж «Вольтур-

но» чувствовали, что им не дожидаться рассвета. Корпус судна все раскалялся, невозможно было стоять на железной палубе. Подошвы начинали тлеть. Людям все время приходилось переступать с места на место, выбирая те части палубы, которые захлестывала вода. Шторм в какой-то степени облегчал страдания обреченных на мучительную смерть людей. На корме «Вольтурно» слышались стоны обожженных, плач и вопли женщин, крики детей. Некоторые эмигранты, не выдержав мучений, предпочли попытаться счастья. Они прыгали за борт и пытались доплыть до ближайших пароходов.

Они считали, что легче умереть среди волн, чем сгореть заживо на этой плавающей жаровне.

Люди поодиночке и группами начали прыгать за борт, пытаясь плыть туда, где в ночи маячили корпуса пароходов. Но что мог сделать человек в одежде с жестким пробковым жилетом? Ветром его быстро относило в сторону от того места, куда он пытался плыть, и те, кто с палубы следил за ним, теряли его из виду. Вплавь спастись удалось немногим.

В следствии по делу гибели «Вольтурно» не говорится ничего о температуре воды. Какова она была в тот октябрьский день 1913 г.? Неизвестно, но можно предположить, что не выше 15 градусов по Цельсию. Во всяком случае некоторые пассажиры, которые спаслись с «Вольтурно» вплавь, продержались на воде несколько часов. Эмигрант из России Герман Ремер писал: «Видя трагедию со шляпками, которые разбивало о борт парохода, я не выдержал и прыгнул в воду. Вода как-то освежила меня, и я уже не слышал страшных криков женщин и детей. Вскоре я стал слабеть и окочее-

нел. Мне посчастливилось схватиться за свисавшую с борта парохода веревку. Ожидая спасения, я держался за нее семь часов».

Поздним вечером на помощь горящему «Вольтурно» подошло еще несколько судов — французский лайнер «Ла Турень», американский транспорт «Миннеаполис», английский пароход «Девониан», американский пароход «Раппаханнок» и грузо-пассажирский пароход «Русского восточно-азиатского общества» «Царь».

Пароход «Царь» построили в 1912 г. В том же году он совершил свой первый рейс из Либавы в Нью-Йорк с заходом в Копенгаген и Роттердам. По тем временам это было современное судно в 6516 рег. т, длиной 150 м и шириной 18 м. В каютах и на твиндеках четырех трюмов могло разместиться 1000 пассажиров. Паровая машина мощностью 5600 лошадиных сил, работавшая на два винта, обеспечивала ход в 15 узлов. Пароход «Царь» отличался хорошим внешним видом, там была хорошо подобранная команда.

Когда радиостанция «Царя» приняла «SOS» «Вольтурно», его капитан Я. Смиттниеке принял решение изменить курс и идти на помощь. От места разыгравшейся трагедии пароход находился примерно в 150 милях.

Шлюпки с «Царя» начали спускать, как только он подошел к «Вольтурно». Вот что рассказал в 1962 г. один из участников тех событий Яков Николаевич Земтур, бывший старший помощник парохода «Царь»: «Когда мы подошли к месту катастрофы, вокруг горящего парохода стояло восемь или девять больших судов и все мы, конечно, несканно удивились, когда увидели, что никто настоящему не пытается помочь гибнущим людям.

Капитан Смиттник был решительным человеком. Не колеблясь, он отдал приказ спустить на воду шлюпку. Заметив наши приготовления, капитан французского судна немедленно прислал радиogramму, в которой назвал это «безумием». Не помню точно, что ответил наш капитан, но суть радиogramмы была такова: нет большего преступления, чем равнодушно взирать на гибель людей. Как давно все это было! А я и сейчас вижу перед собой лица спасенных женщин и детей. Помню, один мальчик, прыгнувший в шлюпку с трехметровой высоты, судорожно обхватил ручонками шею матроса Калтыня и все целовал, целовал его, обливаясь слезами».

Я. Земтур возглавил командование первой шлюпкой, которая отошла от борта «Царя», чтобы снять людей с пылавшего парохода. Другими шлюпками командовали второй штурман Я. Саулслей и третий штурман А. Яновский. Сделав во время 9-балльного шторма ночью несколько отчаянных рейсов, моряки русского парохода сняли с «Вольтурно» 102 человека.

Пример парохода «Царь» побудил команды других пароходов оказать помощь пострадавшим. С горящего парохода были сняты остальные пассажиры. Было спасено 523 человека, погибло свыше 100.

Увидев, что русские успешно спасают на своих шлюпках людей с «Вольтурно», капитаны других пароходов наконец приступили к реальным действиям. От лайнера «Гроссер Кюрфюрст» отошла шлюпка с восемью гребцами-добровольцами под командованием второго штурмана Карлсбурга.

В своем отчете немецкий офицер писал: «Когда мы подошли к “Вольтурно” на расстояние длины

одного корпуса судна, на нем произошел взрыв. Он вывел радиостанцию «Вольтурно» из строя. Последняя радиограмма капитана Инча была: «Всем судам. Ради бога, спасите пассажиров! Почему не можете послать шлюпки? Ради бога, сделайте хоть что-нибудь!».

В 5.30 утра, в пятницу, эскадра спасателей пополнилась еще одним судном. Прибыл американский танкер «Наррагансетт». Когда он принял сигнал «Вольтурно» о помощи, расстояние между судами составляло 230 миль. Он подошел на помощь последним. Его капитан Харвуд поставил судно с подветра от борта «Вольтурно» и приказал откачать в море 30 тонн невоспламеняющегося смазочного масла. Не имевший хода и потерявший управление «Вольтурно» приблизился к огромному пятну масла, разлившегося по поверхности океана. В этом месте ветер уже не срывал верхушки с гребней волн. Дело у спасателей пошло успешнее. За три с половиной часа с «Вольтурно» сняли оставшихся людей. Теперь в спасении участвовали шлюпки не только «Царя», но и всех подошедших на помощь пароходов, всего 35 шлюпок. Хотя спасение обошлось без человеческих жертв, были раненные среди спасателей.

Кормовая часть теперь уже тлевшего парохода настолько накалилась, что люди не могли выдержать этой пытки и бросались в воду. Когда шлюпка французского лайнера «Ла Турень» встала под надзором кормы «Вольтурно», в нее начали в панике прыгать перенесшие страшный кошмар люди. Спасая свою жизнь, они старались попасть в шлюпку. Несколько французских моряков получили увечья.

Не обошлось и без драматических эпизодов.

Вот два из них. В трех метрах от борта «Вольтурно» стояла шлюпка английского парохода «Девониан». С горевшей палубы одна эмигрантка бросила морякам в шлюпку спеленатого и завернутого в одеяло грудного ребенка. Женщина промахнулась: ребенок упал в воду между шлюпкой и бортом парохода, который в это время понесло ветром на шлюпку. Матрос «Девониана» Хейзелвуд нырнул в воду, достал ребенка и забрался с ним в шлюпку буквально за 3—4 секунды. Он успел вынырнуть между шлюпкой и бортом парохода, когда расстояние между ними составляло 1 метр. Капитан Инч, на глазах которого все это произошло, позже писал: «Это было самое быстрое действие человека, которое я когда-либо видел».

С одной из шлюпок парохода «Кроонланд» на палубу поднимали пятилетнего мальчика Фролка Гроссмана. В спешке матросы неправильно завязали вокруг его груди узел. Когда ребенка подняли до половины высоты борта парохода, петля съехала с груди и мальчик повис вниз головой. Каждую секунду он мог выскользнуть из петли и упасть в воду или разбить себе голову о стальной борт парохода. Неожиданно из угольного бортового отсека высунулась грязная черная рука и втащила ребенка внутрь. Это кочегар, случайно заметив происходившее, пришел на помощь.

На рассвете 10 октября океан перестал бушевать, волнение уменьшилось до 7 баллов.

«Вольтурно» представлял собой обгоревший стальной скелет. Все дерево на нем выгорело дотла, металл покоробился. Из спардека и трюмов все еще валил густой серый дым. Казалось невероятным, что на борту еще остаются люди.

В 9.30 утра последним покинул судно капитан

Инци. Его поджидала шлюпка с «Кроонланда». Не обращая внимания на боль от ожогов, с изуродованным лицом, он спокойно передал матросам в шлюпку связку судовых документов, взял подмышку свою собачонку и спустился в шлюпку.

Спасенные пассажиры и экипаж «Вольтурно» были доставлены в порты назначения тех судов, на которые они попали. Пароход «Царь» доставил спасенных в Роттердам.

Поскольку в спасении людей с «Вольтурно» принимали участие моряки шести стран, события, происшедшие в Атлантике 9—10 октября 1913 г., всколыхнули весь мир. В течение многих дней газеты и журналы Европы и Америки печатали отчеты следственных комиссий и рассказы очевидцев катастрофы.

ТРАГЕДИЯ НА РЕКЕ СВЯТОГО ЛАВРЕНТИЯ

На правом берегу реки Святого Лаврентия, к востоку от населенного пункта Метис Бич, есть небольшое кладбище, где стоит пирамида из грубого камня. Она сложена в память о жертвах катастрофы, происшедшей в 1914 г. неподалеку от этого места.

Пассажирский лайнер «Эмпресс оф Айрленд» принадлежал крупной железнодорожной компании «Канадиен пэсифик рейлзуэй». Это двухтрубное судно вместимостью 14 200 рег. т было построено в 1906 г. Комфортабельность помещений, прекрасный сервис на борту завоевали ему популярность.

Во время рейсов на судне демонстрировали кинофильмы, выпускали газету, была на судне даже часовня.

Последний роковой рейс лайнера начался 28 мая 1914 г. в 14.30, когда «Эмпресс оф Айрленд» отошел от причала квебекского порта. Стояла прекрасная погода, видимость была отличная, поверхность глубоководной реки Святого Лаврентия казалась спокойной.

После обеда на палубе похолодало, реку, по течению которой лайнер шел со скоростью 21 узлов, стало застилать пеленой тумана.

К 11 ч вечера, когда практически все пассажиры легли спать, на судне воцарилась полная тишина. Река Святого Лаврентия была спокойной, туман становился все более плотным.

В 20 милях от города Римуски при смене курса передсмотрящий доложил, что видит огни другого парохода, который поднимался вверх по течению и должен был пройти мимо «Эмпресс оф Айрленд» справа по борту. Сразу после этого оба судна попали в полосу густого непроницаемого тумана. Капитан лайнера дал команду «Задний ход» и просигналил тремя гудками о том, что он произвел указанный маневр.

Нос большого парохода появился из тумана совершенно неожиданно и врезался в правый борт между трубами лайнера. Этим пароходом оказался норвежский углевоз «Стурстад», следовавший в Квебек с 11 тыс. т угля. Он протаранил в борту «Эмпресс оф Айрленд» огромную пробоину, простиравшуюся от машинного отделения до кормы. Котельные отсеки лайнера почти мгновенно оказались затопленными. Когда углевоз дал задний ход, в помещения обреченного лайнера хлынули пото-

ки воды. Через 15 мин после столкновения он затонул на глубине около 25 м в 5 милях к востоку от лоцманской станции Фазер Пойнт.

Два судна, «Эрика» и «Леди Эвелин», стоявшие под парами у пристани Фазер Пойнт, приняли с тонущего лайнера радиogramму о бедствии. Им удалось спасти несколько десятков пассажиров, многих подобрали спасательные шлюпки «Стурстада». Всего было спасено 463 человека. Количество погибших составило — 1014 человек.

Разумеется, на борту «Эмпресс оф Айрленд» находилось достаточное количество спасательных шлюпок для размещения всех пассажиров и членов экипажа. Для всех на борту лайнера были спасательные жилеты. Однако такое огромное число жертв объясняется тем, что все произошло слишком быстро и в темное время суток.

Суда столкнулись ночью, в 1 ч 55 мин, когда практически все пассажиры крепко спали. Спустя 5 минут после столкновения положение протараненного судна стало безнадежным. Радиостанция лайнера вышла из строя, едва в эфир были переданы сигналы бедствия. Судно дало большой крен, в результате чего воспользоваться спасательными шлюпками было почти невозможно, хотя в конце концов четыре шлюпки спустили на воду. Старший помощник капитана, лично руководивший их спуском, был убит одной из шлюпок, сорвавшейся с талей.

Зияя огромной пробоиной, злополучный «Стурстад» с приспущенным норвежским флагом прибыл в Монреаль.

Судовладельцы «Эмпресс оф Айрленд» наняли водолазов, чтобы поднять со дна реки деньги и почту, которые лайнер вез в Европу, а также

тела погибших. Все это было успешно и в сжатые сроки выполнено, хотя и тут не обошлось без жертв. Имели место случаи кессонной болезни водолазов, один из них погиб в результате травмы, сорвавшись с кормы затонувшего лайнера. На этом события, связанные с катастрофой «Эмпресс оф Айрленд», не закончились. Судьбе угодно было концовку этой трагической истории окрасить в вульгарный цвет корыстолюбия и стяжательства.

Родственники пассажиров, погибших при крушении лайнера, стали предъявлять страховщикам иски о возмещении стоимости ценностей и денег, которые погибшие якобы хранили в сейфе судна. Претензии подкреплялись юридическими документами, а также данными под присягой свидетельскими показаниями. Речь шла о столь неправдоподобно высокой сумме, что страховщики решили поднять сейф со дна реки.

В 1915 г. снова были наняты водолазы. На этот раз они столкнулись с еще большими трудностями. Лайнер лежал на боку, а каюта казначея находилась как раз на том борту, который покоился на грунте. Когда водолазы все же проникли в каюту, они обнаружили, что огромный сейф намертво приделан к переборке. О том чтобы демонтировать его с помощью взрывчатки, не могло быть и речи. Сейф необходимо было поднять в целости и сохранности и, самое главное, с абсолютно неповрежденным замком. Поэтому демонтаж пришлось осуществлять вручную, в кромешной тьме и ледяной воде. Когда с этим было покончено, со спасательного судна спустили трос, с помощью которого водолазы стали протаскивать сейф по извилистым проходам, через многочис-

ленные двери. Наконец, сейф вытащили, лебедки начали поднимать его на спасательное судно.

Наступил драматический момент — сейф показался из воды, и все увидели, что строп, которым он был охвачен, стал соскальзывать. Строп находился всего в нескольких дюймах от верхнего края сейфа, когда последний коснулся палубы спасательного судна. Стоявшие наготове представители канадских властей немедленно его опечатали, после чего под усиленной охраной он был погружен на другой пароход, следовавший в Монреаль.

Церемония вскрытия сейфа происходила в присутствии множества юристов, нанятых родственниками погибших. В нем были обнаружены ценности, стоимость которых не превышала 5% общей суммы, значившейся в исковых документах.

ГИБЕЛЬ «ЛУЗИТАНИИ»

Мы не рассказываем о кораблях, погибших в результате военных действий. Однако в истории мореплавания случались крупные катастрофы, которые можно назвать «военными» с большой натяжкой. Ведь в результате гибели сотни гражданских людей, не имевших никакого отношения к военным действиям. К таким катастрофам относится ужасающая по своим масштабам гибель лайнера «Лузитания».

В мае 1915 г., когда уже 10 месяцев шла первая мировая война, в Нью-Йорке готовился к рейсу пассажирский лайнер «Лузитания», построенный в 1906 г. Он имел скорость 26 узлов, водоизмещение — около 30 тыс. т. Компания «Кунард», кото-

рая строила однотипные корабли — «Мавританию» и «Лузитанию», заключила соглашение с Адмиралтейством Великобритании, которое оплатило часть стоимости, получив взамен право вооружить суда и использовать их по своему назначению. На судах были секретно установлены 12 замаскированных орудий (калибр — 6 дюймов), которые находились на вращающихся платформах, опускавшихся под палубу и за несколько минут способных подготовиться к боевым действиям. Таким образом, «Лузитания» превратилась в скоростной крейсер, каковым она и числилась в списках Адмиралтейства Великобритании.

США в войне против Германии не участвовали, предпочитая торговать, в том числе оружием. Именно «Лузитания» была одним из тех судов, которые регулярно перевозили вооружение в Европу, скрываясь за ширмой пассажирских перевозок и подвергая опасности жизни многих людей. О характере грузов, перевозимых «Лузитанией», были хорошо осведомлены в Германии, и немецким подводным лодкам было дано задание охотиться за этим кораблем. Германия, учитывая зависимость Великобритании от морских поставок, объявила ей морскую блокаду и перебросила 15 подводных лодок из 25 в Атлантику, минировала подходы к английским портам в Северном море. Лодкам было дано задание останавливать и производить досмотр любого судна, даже под нейтральным флагом. Великобритания вооружила свои торговые суда и приказала капитанам судов ни в коем случае не допускать досмотра и открывать огонь по подводным лодкам. Америка официально заявила, что она нейтральная страна. Однако военно-промышленному комплексу США нейтралитет

был не нужен, так как он сдерживал торговлю оружием. Участия США в войне желала и Великобритания, ибо это усилило бы позиции стран Антанты. Необходим был толчок, который заставил бы правительство США принять решение вступить в войну. Когда в марте 1915 г. немецкая подводная лодка потопила английский пароход «Фалабу», на котором в числе жертв оказался один американец, по всей стране прокатилась волна протестов и манифестаций. Общественность требовала от президента США Вудро Вильсона «занять в отношении Германии более жесткую позицию».

И вот в таких условиях 1 мая 1915 г. «Лузитания» готовилась в Нью-Йорке к рейсу в Великобританию. Реклама приглашала совершить увлекательное путешествие через Атлантику с минимумом неприятных ощущений в связи с качкой и максимумом солнца и удовольствий. В носовой трюм с маркой «продовольствие» было тайно погружено более 1000 ящиков со снарядами, 5 млн патронов и другие боеприпасы. Пассажиры, конечно, ничего об этом не знали и не должны были знать. Люди были прикрытием истинных целей «Лузитании». Однако этот «секрет» кое-кому был известен, поэтому в день отхода «Лузитании» в утренних выпусках газет в Нью-Йорке появилось оплаченное немецкой колонией предупреждение о том, что «если суда нейтральных стран окажутся в районе театра военных действий, они могут подвергнуться нападению со стороны немецких подводных лодок». Тем не менее реклама сыграла свою роль: никто не верил, что существует какая-то опасность, война шла где-то очень далеко. И хотя некоторые пассажиры в последний

день отказались от путешествия, особенно после сообщения о гибели американского танкера «Галдфлайт», торпедированного немецкой подводной лодкой, большинство предпочло остаться. Среди пассажиров были настоящие знаменитости: мультимиллионер Альфред Вандербильт, «король шампанского» виноторговец Джордж Кесслер, актриса Рита Джиоливет, известный журналист Эльберт Нибберд и др. Успокаивало и заявление представителя компании «Кунард», что «в скорости с «Лузитанией» не может соперничать ни один немецкий военный корабль». Кроме того, капитану «Лузитании» Тернеру сообщили, что у побережья Ирландии, где опасность нападения подводных лодок была реальной, его встретят английские крейсера и будут сопровождать до Ливерпуля. С легким сердцем Тернер приказал отдать швартовы, и корабль вышел в свой последний трагический рейс.

Тем временем, когда «Лузитания» уже была в пути, лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль слушал доклад о том, что на пути корабля действуют подводные лодки Германии. Сведения об этом английская разведка получала от немцев, поскольку еще в начале войны англичанам удалось раскрыть радиошифр военно-морского флота Германии. Адмирал Оливер, который докладывал Черчиллю обстановку, сообщил, что посланный навстречу «Лузитании» крейсер «Джуно» для борьбы с подводными лодками не приспособлен и поэтому нужно послать эсминцы. Однако эсминцы посланы не были, а командир «Джуно» получил радиogramму: «Ваша миссия выполнена. Вам следует отправиться в порт Куинстаун». Тернеру об этом не сообщили. Напрасно он вгля-

дывался в туманный горизонт и подавал сигналы сиреной, чтобы известить «Джуно» о своем приближении, — крейсеров (хотя бы одного) в нужном месте не оказалось. Со скоростью 18 узлов «Лузитания» шла навстречу своей гибели.

Командир лодки «U-20» Вальтер Швигер был раздражен тем, что в течение 5 дней ему не попалось ни одного крупного судна. Чтобы отвести душу, 5 мая он остановил старую рыбацкую шхуну, дал рыбакам возможность высадиться, а затем расстрелял ее. 6 мая «U-20» потопила английские лайнеры «Кендидейт» и «Центурион». Последнему Швигер не удосужился даже сделать предупреждение и торпедировал его, не всплывая.

Утром 7 мая, когда туман начал рассеиваться, показались берега Ирландии. Капитан «Лузитании» Тернер был уверен, что рейс закончится благополучно. Он не знал, что за последнюю неделю немецкие лодки потопили в этом районе 23 торговых судна. В 13 ч 40 мин капитан увидел знакомый береговой знак и обрадовался — до конца рейса оставалось всего 10 миль. Однако в этот момент «U-20» уже занимала боевую позицию для атаки «Лузитании». Торпеда ушла в 14 ч 09 мин, а через несколько минут Швигер записал в бортовом журнале: «Торпеда попала в правый борт прямо под ходовым мостиком и... по-видимому, вызвала другой взрыв (котла, угля, пороха). Надстройки над местом попадания... сильно разрушены».

О том, что помимо взрыва торпеды, которая попала в правый борт, последовал второй сильный взрыв, свидетельствуют исследования, проведенные с помощью специального подводного аппарата «Скорпио» в мае 1982 г. Со «Скорпио» удалось сфотографировать относительно небольшую про-

бою в правом борту, куда попала торпеда, и огромную пробоину в левом борту, вызванную, по мнению специалистов, сверхмощным взрывом каких-то веществ, а не торпеды.

Через несколько минут после попадания торпеды «Лузитания» имела крен 15 градусов. Большая часть шлюпок правого борта взрывом была сброшена в воду, а шлюпки левого борта невозможно было спустить из-за крена. После второго взрыва, когда нос судна стал быстро оседать, на судне началась паника. Плакали женщины, кричали дети, матросы ожесточенно ругались, пытаясь посадить людей в шлюпки, к которым рвались обезумевшие от страха пассажиры. Однако инерция парохода была настолько велика, что первая спущенная шлюпка перевернулась вместе с находившимися в ней людьми.

Через 4 минуты после второго взрыва нос стал уходить под воду, что привело к взрыву одного из котлов, увеличило разрушения и ускорило гибель судна. Корма судна поднялась в воздух, «Лузитания» на мгновение замерла, а затем, по словам очевидцев, «с ужасающим ревом раненого гиганта» исчезла в пучине океана, увлекая за собой тех, кто не успел отплыть на безопасное расстояние. Через 18 минут на расстоянии полмили в ту и другую сторону от места гибели судна на поверхности остались лишь тела мертвых, 6 из имевшихся на борту 48 спасательных шлюпок и люди, которые могли держаться на воде. Капитан Тернер держался за перевернутую шлюпку, с отчаянием повторяя: «Господи, за что все это?!». Для 1201 из 1961 пассажиров и членов экипажа «Лузитания» стала братской могилой на дне океана.

Мир был потрясен такой жестокостью. На судне погибло 128 американцев, что активно использовалось общественностью США для нагнетания антигерманских настроений. Америка объявила Германии войну, учитывая не только случай с «Лузитанией», но и потопления ряда других судов, а также диверсии, например взрыв 2000 т динамита в Блэк-Том-Айленде (вблизи Нью-Йорка). Он был слышен на расстоянии 100 км.

Комиссия, которая расследовала в Англии причины гибели «Лузитании», пыталась возложить вину на капитана Тернера, но суд оправдал его. Командир «U-20» Швигер был награжден кайзером, но Международный трибунал приговорил его к смертной казни «за преступления против человечества». Таким образом, в этой войне «Лузитания» и сотни ее пассажиров стали невинными жертвами.

Случай с «Лузитанией» порождает ряд вопросов правового характера. Прежде всего это вопрос о военной контрабанде, ибо Германия в оправдание действий своей подводной лодки «U-20» ссылаясь на то, что на «Лузитании» была военная контрабанда. Следовательно, можно было захватить или потопить «Лузитанию». Великобритания, в свою очередь, не признает до настоящего времени наличие на борту «Лузитании» каких-либо контрабандных грузов.

В Декларации о войне на море, подписанной в Париже 16 апреля 1856 г. и действующей до настоящего времени, говорится, что нейтральный флаг покрывает неприятельский груз, за исключением военной контрабанды; нейтральный груз, за исключением военной контрабанды, не подлежит захвату и под неприятельским флагом. Иначе

говоря, военная контрабанда при наличии морской блокады, которую установила Германия в отношении Великобритании, подлежит захвату или уничтожению в любом случае. Поскольку «Лузитания» имела английский флаг, т. е. была неприятельским судном для Германии, то подводная лодка имела право потопить судно, если груз на нем был военной контрабандой. Однако груз нельзя было потопить или захватывать, если он нейтральный, хотя и находится на судне под неприятельским флагом. «U-20» должна была, по всем правилам, остановить «Лузитанию», осмотреть ее и, удостоверившись, что на судне есть военная контрабанда или нейтральный груз, соответственно решать вопрос о захвате судна и груза или потоплении их (при наличии военной контрабанды и сопротивлении осмотру) или о захвате судна и последующем освобождении нейтрального груза.

Если потоплено торговое судно противника и вместе с ним затонул груз, принадлежащий нейтральному государству, то оно вправе потребовать компенсацию. Следует отметить, что практика двух мировых войн показала, что обычаи морской войны, обобщенные в Лондонской декларации 1909 г., особенно в части военной контрабанды, либо вообще не выполнялись, либо применялись по усмотрению воюющих сторон. В частности, обязательное правило, что экипаж и пассажиры торгового судна должны быть сняты перед тем, как военный корабль потопит судно, в подавляющем большинстве случаев не применялось.

Торговое судно и груз на нем не могут рассматриваться как трофей, так как трофеями в морской войне являются захваченные в ходе военных действий на море или на побережье военные корабли

и военно-вспомогательные суда противника со всем вооружением и имуществом, а также находящиеся на них ценности воюющей стороны (деньги, золото, драгоценности, государственные ценные бумаги и т. д.). Все это может стать трофеями в результате капитуляции противника, но в этом случае производится международно-правовое оформление трофеев в пользу победителя. Если воюющая сторона присвоит ценности без оформления, то это будет расцениваться как грабеж.

Случай с «Лузитанией» показал, что немецкая подводная лодка «U-20» нарушила основные законы и обычаи морской войны, следствием чего стало осуждение ее действий всеми странами и наказание командира лодки как военного преступника.

СКЕЛЕТЫ С МЕДНЫМИ ПУГОВИЦАМИ

Даже у старых «морских волков» этот корабль вызывал чувство изумления. Бывалые, много видавшие моряки были восхищены, увидев парусный корабль «Копенгаген», прибывший сентябрьским утром 1921 г. на рейд датской столицы. Вид сверкающего краской и белоснежными парусами судна был впечатляющим.

«Копенгаген» по типу парусной оснастки был барком, причем не обычным трех- или четырехмачтовым, а пятимачтовым. Это значит, что первые четыре мачты несли прямые паруса, а пятая — косые. Такие суда строили очень редко. Достаточно сказать, что за всю историю парусного судостроения их было всего шесть.

В этой шестерке «Копенгаген» был третьим в мире по величине. По площади парусности он уступал только немецкому барку «Потози», а по водоизмещению — французскому «Франс». Построили барк «Копенгаген» в Шотландии на верфях «Рэмедж энд Фергюсон» по особому заказу датской Восточно-Азиатской судоходной компании. Судно предназначалось для морской подготовки будущих офицеров торгового флота Дании.

«Копенгаген», стоявший на рейде, вызывал живой интерес жителей датской столицы. За первые две недели стоянки на его борту побывало более 10 тыс. человек.

Капитан нового парусника — принц Нилс Брокдорф — проводил экскурсии, объясняя изумленным экскурсантам его устройство: «Дамы и господа, водоизмещение этого прекрасного корабля составляет почти 5 тысяч тонн, его длина — 131 метр, высота первой грот-мачты — 65 метров, площадь всех парусов — почти 5000 квадратных метров. Если все паруса снять и положить на весы, то масса их составит ровно 8 тонн. Нижние реи на мачтах весят по 5 тонн, а если всю оснастку вытянуть в одну линию, то ее длина достигнет почти 30 миль...»

Несмотря на столь мощное парусное вооружение в корме барка был установлен дизельный двигатель. Без парусов «Копенгаген» мог идти со скоростью 6 миль в час. Дизель был необходим этому гиганту для преодоления полосы штилей и при маневрировании в портах. К тому же на нем могли практиковаться будущие механики торгового флота.

Несмотря на исполинские размеры, корабль казался очень изящным. Форштевень был украшен изумительным по красоте бюстом монаха — воина Абсалона, основателя Копенгагена.

В октябре 1921 г. парусник вышел в свое первое океанское плавание. Приняв в Ньюкасле и Антверпене груз, судно пересекло Атлантический океан, благополучно обогнуло мыс Горн и прибыло в Сан-Франциско. Потом оно побывало в Гонолулу, Владивостоке, на Филиппинах, обогнуло мыс Доброй Надежды и вернулось в Европу, совершив свое первое кругосветное плавание за 404 дня. Этот рейс подтвердил превосходные мореходные качества барка. Судно легко выдержало ряд сильных штормов в океане, показало при легких бризах отличный ход в 13 узлов, хорошую управляемость и остойчивость.

Не менее успешно проходило второе, третье и четвертое плавание «Копенгагена».

Корабль вполне оправдал свое назначение — после 6 месяцев плавания кадеты получили хорошую морскую подготовку и физическую закалку.

Прошло 7 лет. «Копенгаген» совершал свое десятое плавание. На этот раз барком командовал капитан Ганс Андерсен, который раньше плавал на этом судне старшим помощником капитана. Барк пришел из Дании в Аргентину. Груз был сдан в Буэнос-Айресе. По плану учебной программы «Копенгаген» должен был направиться в австралийский порт Аделаида за пшеницей. Груза для этого рейса не было, и капитан Андерсен, не желая терять времени даром, решил совершить балластный пробег через южную часть Атлантики и Индийского океана в Австралию.

Андерсен намеревался после выхода из Буэнос-Айреса идти на юг, а затем, в районе 42 и 43° южной широты — в зоне действия штормовых ветров, которые постоянно дуют на «ревущих сороковых» широтах. С точки зрения здравого смысла

решение Андерсена как капитана парусного судна было правильным. Именно таким маршрутом ходили из Южной Америки в Австралию клипера и четырехмачтовые барки. К тому же «Копенгаген» не раз следовал этим путем в Австралию, неделями гонимый на восток ураганными ветрами. Даже с наглухо зарифленными парусами он показывал превосходную для парусника его класса скорость — 16 узлов.

Но капитан опасался не шторма. Гигантские антарктические айсберги тревожили Андерсена. Ледяные глыбы, иногда достигающие в длину нескольких миль, высотой до 50 м, отколовшись от вечных ледников Антарктиды, совершали в этих водах свой медленный дрейф на север. Именно айсберги были настоящим бичом судоходства в этих широтах (к югу от 43°). Проложить курс севернее этой широты — значит лишиться столь выгодного попутного ветра. Кто знает, не встретятся ли там айсберги? Бывали случаи, когда они в своем дрейфе достигали 40° южной широты.

В полдень 14 декабря 1928 г. «Копенгаген» снялся с якоря и взял курс на Австралию. В порт назначения — Аделаиду — барк не пришел, не появился он и в других портах мира.

Сначала думали, что капитан Андерсен изменил свое решение и повел судно в порт Кейптаун. Предполагали, что кто-то из экипажа мог заболеть и, чтобы оказать заболевшему медицинскую помощь, капитан поспешил доставить его на берег. Но почему тогда капитан барка не поставил об этом в известность судовладельцев по радио? Ведь радиостанция «Копенгагена» имела радиус действия 1200 миль.

Хозяевам Восточно-Азиатской судоходной ком-

пани было известно, что переход барка из Буэнос-Айреса должен занять 42—45 дней. Но прошло 2 месяца, а в порт назначения «Копенгаген» все еще не прибыл.

Предполагали, что парусник попал в неблагоприятные условия, задерживается из-за сильных штормов, а радиостанция по каким-то причинам вышла из строя.

В феврале 1929 г., когда беспокойство за судьбу парусника переросло в тревогу, Восточно-Азиатская судоходная компания запросила капитанов всех судов, которые вернулись в Европу из южной части Атлантики и Индийского океана. Откликнулись капитаны норвежского парохода «Вильям Блюмер» и английского — «Сити оф Окленд». Первый сообщил в правление компании, что 21 декабря 1928 г. его радист принял сообщение с борта «Копенгагена». Андерсен передавал, что на борту парусника все в порядке, экипаж чувствует себя хорошо и готовится встретить в море Рождество. Передав привет команде «Вильяма Блюмера», датский капитан сообщил, что «Копенгаген» направляется в Аделаиду, где примет груз пшеницы и совершит плавание в Европу вокруг мыса Горн. Радиосвязь между судами была отличной: «Копенгаген» находился всего в 100 милях к северу от норвежского парохода. Это сообщение с борта парусника приняла также радиостанция парохода «Сити оф Окленд».

Оказалось, что разговор с норвежцем был последней передачей с борта «Копенгагена». После 21 декабря никто в эфире его позывных не слышал... Компания каждый день посылала запросы в эфир через мощные станции Буэнос-Айреса, Кейптауна, Фримантла и через радиостанции су-

дов, находившихся в океане между этими портами. На продолжавшие поступать из Дании запросы о судьбе «Копенгагена» капитаны судов, вернувшись в европейские воды, заявляли, что за время плавания между Аргентиной и Австралией парусник им не встречался...

Капитаны английского парохода «Гораций» и немецкого «Хейдельберг» сообщили, что в конце декабря в южной части Атлантического океана, между 42 и 43° они видели огромные айсберги. Это сообщение насторожило руководство Восточно-Азиатской компании. Действительно, «Копенгаген» мог затонуть в результате столкновения с айсбергом, а команда, видимо, ожидает спасения на необитаемых островах Южной Атлантики!

Немедленно был зафрахтован английский грузовой пароход «Дюкальен», на котором установили сверхмощный радиопередатчик. В состав экипажа входила специальная поисковая партия датских добровольцев. Капитану парохода было предписано пройти от Буэнос-Айреса до Аделаиды по маршруту «Копенгагена». Он должен внимательно наблюдать за морем, а при обнаружении каких-либо подозрительных плавающих предметов поднять их на борт и доставить в Данию.

Но напрасно наблюдали за морем вахтенные с «Дюкальена», напрасно до рези в глазах всматривались они в монотонно катившиеся океанские валы — никаких плавающих предметов замечено не было. После краткой стоянки в Аделаиде пароход, пополнив запасы угля, отправился в сторону Южной Америки. Капитан «Дюкальена» должен был обследовать острова Крозе и Принс-Эдуард. Эти крошечные кусочки суши в океане, находящиеся вдали от морских дорог, тогда были необи-

таемы. Лишь изредка сюда заходили китобои, охотники на тюленей и гидрографы. На этих суровых островах англичане когда-то построили несколько деревянных сооружений — пристанище для потерпевших кораблекрушение. В примитивных домиках хранились запасы провизии и предметы первой необходимости.

Когда поисковая партия с «Дюкальена» высадилась на эти скалистые обломки суши, ее встретил рокот океанского прибоя, сквозь который можно было различить жалобный крик тысяч морских птиц да завывание ветра в базальтовых скалах.

Домики для потерпевших кораблекрушение были закрыты, запасы не тронуты. Поисковая партия вернулась в Данию.

Шло время. О «Копенгагене» по-прежнему не было никаких известий. Его таинственное исчезновение волновало не только Данию, но и общественность Европы и Австралии. Капитаны английских и австралийских судов, совершавшие редкие рейсы в водах, где проходило плавание злополучного барка, постоянно следили за морем и даже заходили на самые отдаленные острова.

Вслед за «Дюкальеном» правительство Дании направило в Южную Атлантику пароход «Мексико». На этом судне находились моряки, которые раньше плавали на «Копенгагене». Отлично зная парусник, они могли безошибочно опознать его обломки.

«Мексико» начал поиски с точки координат, откуда Андерсен сообщил по радио капитану норвежского парохода «Вильям Блюмер», что его команда готовится встретить Рождество. Пройдя по маршруту «Копенгагена» вдоль 43° южной ши-

роты до островов Принс-Эдуард и не обнаружив никаких плавающих предметов, капитан «Мексико» решил направить свое судно к островам Тристан-да-Кунья.

Велико было удивление моряков парохода «Мексико», когда, прибыв на один из этих островов, они встретили среди жителей протестантского миссионера, который поведал, что видел разыскиваемый ими парусник.

«Это было вечером 21 января. Да, это был большой пятимачтовый парусный корабль с широкой белой полосой на корпусе. По-моему, судно терпело бедствие. Его передняя мачта была сломана. Корабль медленно дрейфовал на север, к Восточному острову, под одним косым парусом, поставленным между носом и сломанной мачтой... На его палубе не было ни одной живой души. Словно «Летучий Голландец», корабль прошел мимо нас на расстоянии примерно трех миль. По моим подсчетам, он приблизился к соседнему острову на четверть мили. И поскольку этот остров с той стороны окружают рифы, уходящие в море на милю с четвертью, я был уверен, что он оказался в ловушке. В ту ночь океан был неспокоен, буруны и сильный прибой не позволили нам спустить на воду утлые суда и подойти к кораблю, оказавшемуся в столь гиблом месте. Когда стемнело, парусник скрылся с глаз. С тех пор мы его не видели. Через несколько дней волны выбросили на берег острова странный ящик длиной около ярда, шириной и высотой примерно 8 дюймов. Это был крепко сколоченный ящик, окрашенный в серый цвет. Кроме того, туземцы нашли на берегу несколько досок, соединенных между собой в «ласточкин хвост». Примерно через месяц море прибило к на-

шему острову плоскодонную лодку длиной около 30 футов».

Рассказ миссионера взволновал всю команду парохода «Мексико». Ни у кого не оставалось сомнений, что речь идет о «Копенгагене». В тот же день моряки приступили к обследованию рифов, о которых рассказал миссионер. Они осмотрели каждый камень, каждую скалу. Но все было тщетно — они не нашли даже щепки. «Если бы такая махина, как «Копенгаген», погибла на этих рифах, то весь берег Восточного острова был бы усеян обломками. К тому же на судне был немалый запас горючего для дизеля, которое наверняка всплыло бы после гибели корабля, и следы нефти можно было бы легко обнаружить на прибрежных камнях», — рассуждали моряки.

Взяв на борт парохода загадочный ящик и доски, соединенные в «ласточкин хвост», подробно записав рассказ миссионера, поисковая партия «Мексико» прекратила обследование островов Тристан-да-Кунья. Когда пароход вернулся в столицу Дании, рассказ миссионера стал «сенсацией номер один». Его напечатали все газеты страны, передали по радио. Все были уверены, что 21 января 1929 г. «Копенгаген» потерпел бедствие, подходя к островам Тристан-да-Кунья. Вероятно, команда из-за сильного волнения не смогла спустить на воду шлюпки и высадиться на берег.

Правда, мало кто обратил внимание на то обстоятельство, что даже бывшие моряки «Копенгагена» не смогли опознать «крепко сколоченный ящик» и доски, скрепленные в «ласточкин хвост». Почти никто не задумался над тем, почему миссионер не показал плоскодонную лодку.

Через неделю датские газеты поведали своим

читателям о том, что рассказ миссионера был досужей выдумкой и плодом фантазии больного старика...

Оказалось, что 21 января 1929 г. к островам Тристан-да-Кунья действительно подходил парусный корабль. Но это был не пятимачтовый корабль со сломанной мачтой, а четырехмачтовый финский барк «Понапе». Он шел с грузом из Хельсинки в Австралию. В полдень «Понапе», который, кстати, не терпел бедствия и не имел продольной белой полосы на борту, подошел к Восточному острову и отдал якорь в 6 милях от него.

Когда это стало известно капитану «Мексико», он вспомнил, что во время беседы с миссионером туземцы старались объяснить, что все мачты виденного ими парусника были целы и судно они заметили не вечером, а в полдень.

Противоречивые обстоятельства, рассказ миссионера, таинственный серый ящик, плоскодонная лодка создавали странную путаницу в этом деле. А вдруг «Копенгаген» все же подходил к острову сразу же после «Понапе»? А если он затонул отнесенный течением в сторону острова? Датчане еще раз зафрахтовали пароход и обследовали острова Тристан-да-Кунья. Но и на этот раз докопаться до истины не удалось.

Прошел почти год. За это время по маршруту, которым следовал «Копенгаген», прошло немало судов. Зная о назначенной датским правительством награде тому, кто обнаружит какие-нибудь предметы с пропавшего парусника, капитаны судов внимательно следили за морем. Но за год не было найдено ни одного обломка.

Правительство Дании, не имея никаких сведе-

ний о корабле, назначило официальную комиссию экспертов. Как водится в подобных случаях, в нее вошли самые опытные капитаны, служившие на парусных кораблях, кораблестроители, профессора, метеорологи, бывшие офицеры с «Копенгагена». Все без исключения дали высокую оценку мореходным качествам парусного корабля, прекрасную характеристику его капитану и помощникам. Прошли недели работы, но комиссия не могла высказать сомнений в отношении проекта судна.

Интересно, что комиссия допросила одного из практикантов, который за день до выхода «Копенгагена» в последнее плавание сошел на берег в Буэнос-Айресе по семейным обстоятельствам. Он признался, что с тоской в сердце покидал корабль, что перед тем, как он его оставил, на борту был полный порядок, судно было в идеальной готовности к трудному плаванию, капитан позаботился обо всем.

Помимо капитана Андерсена, на борту судна было пять офицеров, один из которых исполнял обязанности радиста, два механика, моторист, плотник, парусный мастер, кок, пекарь, буфетчик и 45 кадетов — всего 59 человек. Причем все кадеты имели опыт плавания на парусном судне, девятерым из них было присвоено звание матросов первого класса.

15 октября 1929 г. в Копенгагене проходило последнее заседание комиссии по расследованию таинственного исчезновения барка...

Председатель комиссии объявил решение: «Означенный выше учебный парусный корабль, пяти-мачтовый барк «Копенгаген», имея на борту 59 человек, совершая очередное плавание из аргентинского порта Буэнос-Айрес в Австралию, погиб

ввиду действия непреодолимых сил стихии и непредвиденных на море случайностей. При этом судно потерпело бедствие настолько быстро, что его команда не смогла ни передать в эфир радиосигнал бедствия «SOS», ни спустить на воду спасательные шлюпки или плоты».

Большинство специалистов торгового флота Дании считали, что разбушевавшаяся стихия не могла стать причиной гибели корабля. В случае неожиданно налетевшего шквала или урагана «Копенгаген» мог потерять мачты, но все равно остался бы на плаву... При этом хотя бы часть команды смогла бы добраться на шлюпках до ближайших островов. Если во время шторма судно и потеряло все спасательные шлюпки, то, имея запас провизии и воды, команда могла быть в безопасности на паруснике длительное время. Не следует забывать, что «Копенгаген» имел мощный вспомогательный двигатель и мог добраться до суши. Если даже двигатель вышел бы из строя, стальное прочное судно не должно было затонуть. Течение наверняка прибило бы его к берегу. Поскольку корпус барка не был обнаружен, специалисты считали, что «непредвиденной на море случайностью» явилось столкновение с айсбергом. Это вполне вероятно. Возможно, «Копенгаген» постигла участь «Титаника». На полном ходу он врезался в плавающую ледяную гору, подводный выступ которой, как зуб исполинского чудовища, прорезал его корпус ниже ватерлинии. Вода устремилась в узкую пробоину, заполняя одновременно все трюмы барка. От столкновения с айсбергом могли рухнуть все пять мачт судна. В абсолютной тьме палуба корабля напоминала чудовищный лабиринт из стальной паутины... Спуск

шлюпок на воду при сильном волнении стал невозможен... Вода быстро затопила все отсеки судна — оно скрылось в волнах у белой стены гигантского айсберга через 20 минут... Может быть, кому-то из команды удалось вовремя покинуть тонущий корабль и уцепиться за плавающий обломок или взобраться на всплывший спасательный плот. Но недолго, наверное, человек мог продержаться на открытом плоту среди ледяных волн...

Именно так представляли себе последние минуты «Копенгагена» старые моряки, которые плавали на парусниках в этих суровых водах. Они были согласны с тем, что именно айсберг стал причиной гибели прекрасного корабля, и разделяли мнение комиссии, расследовавшей это дело.

Но со временем все проясняется... Так случилось и с загадочной историей исчезновения «Копенгагена».

С момента последнего заседания комиссии по расследованию причин гибели «Копенгагена» прошло 2 года. За это время по-прежнему не было обнаружено никаких обломков, которые могли бы оказаться остатками исчезнувшего корабля. Это еще раз доказывало, что барк затонул на большой глубине в безбрежных просторах океана в результате столкновения с айсбергом. Но в своей формулировке комиссия ошиблась. Она пришла к выводу, что «команда не могла спустить на воду спасательные шлюпки». Однако это было не так.

В конце 1932 г. недалеко от побережья Юго-Западной Африки в раскаленных песках пустыни Намиб нашли семь человеческих скелетов. Экспедиция английских ученых определила, что, судя по строению черепа, это были европейцы. На об-

рывках одежды, сохранившихся на скелетах, ученые нашли медные пуговицы с якорями.

Через некоторое время, когда пуговицы были доставлены в Лондон, специалисты установили по рисунку якоря с обнесенным вокруг него канатом, что они были на форме кадетов торгового флота Дании.

Выяснилось, что местные жители-африканцы нашли на побережье разбитую деревянную шлюпку, но название ее они не запомнили.

На этот раз у владельцев Восточно-Азиатской судоходной компании сомнений не было. Ведь до 1932 г. других катастроф с учебными судами Дании не случалось. Значит, шлюпка с «Копенгагена» была все же спущена и достигла берега. Может быть, удалось спустить не одну, а все четыре шлюпки. Они, наверное, не добрались до берега. Те, кто достиг пустынного, выжженного солнцем побережья Африки, умерли от жажды и голода в раскаленных песках пустыни Намиб.

И хотя причину исчезновения «Копенгагена» теперь можно объяснить, имя этого великолепного корабля, одного из последних могикан парусного флота, занесено в «Красную книгу» Ллойда: «Считаются пропавшими без вести».

«ВЕСТРИС»

Лайнер «Вестрис» был построен в Белфасте в 1912 г. на верфи «Уоркман и Кларк». Это было двухвинтовое грузо-пассажирское судно с хорошо развитой надстройкой и вместительными трюмами. Его валовая вместимость равнялась примерно

12 тыс. рег. т. Пароход, как и однотипные с ним «Вандайк» и «Вольтер», отличался от других судов своего класса особой элегантноcтью.

«Вестрис» был одним из лайнеров серии «V» английской судоходной фирмы «Лампорт энд Холл», которые обслуживали линию Нью-Йорк — Буэнос-Айрес. Курсируя по этому маршруту, судно заходило на остров Барбадос, в Рио-де-Жанейро и Монтевидео.

9 ноября 1928 г. капитан «Вестриса» Вильям Карей получил рейсовое задание, которое предписывало закончить на следующий день погрузку и в 15 ч 45 мин освободить причал № 14 в Хобокене (Нью-Йорк). Для капитана Карея этот рейс на «Вестрисе» был последним: судовладельцы уже назначили его на должность капитана «Вольтера».

10 ноября в 14 ч трюмы парохода были задрены. «Вестрис» вышел в море со 128 пассажирами и экипажем в 197 человек.

Через двое суток в Атлантике в точке координат 37°35' северной широты и 71°08' западной долготы «Вестрис» затонул. Это была одна из самых тяжелых катастроф 1928 г. Она стала событием, из которого в морских кругах всех стран были сделаны важные выводы. Катастрофа стала хрестоматийной и вошла во все учебники для мореходных училищ.

Это случилось в одном из оживленных районов судоходства. В спасении парохода принимали участие десятки судов и береговых радиостанций, но люди оказались бессильны перед стихией.

Подробности катастрофы стали на другой день достоянием прессы. Печальный факт, что

из 37 женщин и 12 детей, находившихся на борту лайнера, не спасся ни один ребенок и в живых осталось только 8 женщин, вначале вызвал в печати резкие выступления в адрес английских моряков. Ведь из пассажиров спаслось только 47%, а из числа экипажа судна — почти в 1,8 раза больше.

Казалось невероятным, что современный лайнер, еще не старый, имевший высший класс Регистра Ллойда и свидетельство на годность к плаванию, выданное правительством США, затонул во время шторма, который легко выдержали десятки находившихся в том же районе судов. В Англии и США было назначено официальное расследование. Чтобы выяснить причины катастрофы, суду потребовалось провести сорок заседаний.

Во время следствия, которое проводилось в США, один американский морской эксперт, анализируя действия капитана «Вестриса», заявил, что они представляют собой «сочетание предельной глупости с вопиющей безграмотностью».

Капитан Карей погиб вместе со своим судном. Фактически всю вину судьи в Англии и США возложили на него. Из материалов следствия очевидно, что Карей допустил ряд ошибок в управлении судном перед его гибелью. Но один ли капитан был виновен в этой катастрофе? Чтобы выяснить это, остановимся подробнее на некоторых обстоятельствах, предшествовавших кораблекрушению. Они выяснились во время расследования.

10 ноября, в день отхода, грузовые и угольные люки на «Вестрисе» задраили за 15 минут до того, как были отданы швартовы. Помимо пассажи-

ров, судно приняло на борт около 6 тыс. т груза: несколько автомобилей в деревянных клетях, консервы, медикаменты, обувь и другие промышленные товары. Из грузового плана «Вестриса» в его роковом рейсе видно, что вместо 2769 т угля на судно погрузили 3019 т. Причем 80 т из лишних 250 т было погружено в верхние угольные ямы вместо нижних. Лишний вес угля снизил высоту надводного борта судна на 7 дюймов (17,8 см). В то время в США не существовало закона о перегрузке судов, и судоходная инспекция порта Нью-Йорка беспрепятственно выпустила пароход в плавание.

Известно, что при выходе из порта «Вестрис» имел крен 5 градусов на правый борт. Анализ гидрометеорологических факторов свидетельствует о том, что курс «Вестриса» на остров Барбадос проходил через район пониженного давления. Через день погода улучшилась, а 12 ноября в 2 часа ночи вахтенный штурман позвал на мостик капитана и доложил, что ветер усиливается, судно плохо слушается руля и крен на правый борт увеличился до 8 градусов.

В тот день утром подноски угля жаловались, что вода поступает в угольную яму. Едва успели устранить течь, как капитану доложили о поступлении воды через полупортик правого борта. В воскресенье в 14 ч 30 мин судовой плотник доложил старпому, что он не в состоянии устранить течь и вода продолжает поступать. Она проникла в нижние бункера и смочила уголь. Пущенные в ход отливные насосы работали слабо — они были засорены мелким углем.

После полудня в воскресенье ветер и волнение увеличились. Волны ударили в левую кормовую

раковину. Капитан Карей, решив переждать шторм, время от времени давал ход правой паровой машине, держа руль положенным на левый борт. Несмотря на это, судно дрейфовало под ветер. Казалось странным, почему капитан, зная о крене на правый борт, не повернул через фордевинд и не поставил судно к ветру правой раковинной. Этот маневр дал бы «Вестрису» определенное преимущество: намокший уголь в правых бункерах, который теперь был намного тяжелее угля в левых бункерах, оказался бы на наветренном борту, а свободная поверхность жидкости переместилась бы на левый борт. Видимо, капитан был уверен в том, что легко сможет устранить крен, откачав балласт из цистерн правого борта.

Поступавшая в судно вода находила себе дорогу в те места, которые не посещались ни командой, ни пассажирами. Сколько ее скопилось в нижних помещениях судна, никто не знал. «Вестрис» был типичным шельтердечным судном, и его палуба, расположенная ниже шельтердека, считалась открытой штормовой палубой. По правилам того времени она должна была быть водонепроницаемой, т. е. все имевшиеся на ней люки и угольные порты должны были задраены до выхода судна в море. Но этого сделано не было. На суде старший помощник капитана «Вестриса» признался, что люк в поперечном проходе и люк угольного правого бункера на шельтердечной палубе он пытался задрать во время шторма 11 ноября, но не нашел ни лючин, ни брезента. Он приказал плотнику и боцману сделать необходимые лючины и достать брезент. Из показаний очевидцев выяснилось, что люк в поперечном проходе на шель-

тердеке оставался открытым до 17 часов, а люк угольного бункера — до 20 часов.

«Вестрис» продолжал дрейфовать под ветер. Капитан Карей так ничего и не предпринял, чтобы уменьшить крен и прекратить поступление воды через полупортик правого борта. Видимо, он не знал, что насосы были засорены углем и не могли откачивать воду быстрее, чем она поступала.

Вечером 11 ноября дежурный оператор Рей Мэйерс на американской военно-морской радиопеленгаторной станции в Бэтани-Бич определил по карте, что с полудня пеленг одного из наблюдаемых им судов не изменился. Он знал из графика движения лайнеров, что это был «Вестрис». Оператор понимал: раз судно во время шторма почти не движется, с ним что-то случилось. Сдавая смену, Мэйерс наказал заступившему на вахту оператору внимательно наблюдать за пеленгом «Вестриса».

В 19 ч 30 мин 11 ноября из-за сильной бортовой качки в носовом трюме «Вестриса» сорвало с места три клетки с грузовиками (общей массой 15 т). Клетки, раскатившись по настилу трюма, с силой ударили в поперечную переборку и правый борт. При этом пароход получил еще больший крен и уже не выровнялся.

В 23 часа вахтенный механик доложил капитану, что переборка машинно-котельного отделения пропускает воду, которая в бункере бьет фонтаном, уровень ее почти подошел к топкам котлов правого борта, вода выступила из-под настила второго дна и, смешавшись с машинным маслом и мелким углем, мешает работе команды.

Теперь крен судна превышал 20 градусов, и вода поступала на палубу через бортовые шпи-

гаты, которые никто не догадался закрыть. Остойчивость судна уменьшалась с каждой минутой. Но капитан Карей по-прежнему не принимал каких-либо решительных мер, чтобы спасти судно. Он начал действовать лишь в 5 часов утра в понедельник. Отданная им команда была чревата роковыми последствиями: он приказал механикам откачать водяной балласт из трех цистерн правого борта. Грубейшая ошибка! Карей рассчитывал, что это поднимет накренившийся правый борт парохода, забыв о том, что «Вестрис» считался «плавным судном», имевшим небольшую метацентрическую высоту. Откачивая балласт из нижних цистерн, он уменьшал крен и вместе с тем сильно снижал остойчивость судна. Капитан так и не догадался использовать для устранения крена вес намокшего в правых бункерах угля, поставить пароход правой раковиной к ветру.

В 5.30 радист «Вестриса» принял сообщение от парохода «Вольтер». Тот запрашивал, хочет ли капитан Карей что-нибудь сообщить компании в Нью-Йорке. К изумлению офицеров «Вестриса», радист по приказанию капитана передал: «Для сообщения в компанию ничего не имею».

Уже через час крен судна, несмотря на пустые балластные цистерны правого борта, снова начал увеличиваться. К этому времени иллюминаторы пассажирских кают второго класса по правому борту оказались под водой. Конечно, их задраили, но вода все равно проходила, так как они не были герметичными.

Офицеры «Вестриса», поняв, что судно обречено на гибель, ждали, когда капитан прикажет дать в эфир сигнал «SOS». Но Карей все чего-то ждал...

Судно продолжало крениться и оседать. Крен достиг 26 градусов, и уже трудно было сохранять равновесие при ходьбе по палубе.

Ночь пассажиры провели без сна. Испуганные, они находились в салонах и смотрели, как по полу перемещается сорванная с мест мебель, с треском ударяясь о стенки.

В 8 ч 30 мин 12 ноября, в понедельник, на радиопеленгаторной станции в Бэтани-Бич Рэй Мэйерс снова заступил на вахту. Увидев, что за ночь координаты «Вестриса» не изменились, он запросил Карея по радио: «Требуется ли вам помощь?» С «Вестриса» последовал ответ: «Пока нет». Чувствуя недоброе, Мэйерс связался по радио со спасательной станцией береговой охраны на мысе Мэй и попросил направить к «Вестрису» катер. В то время терпевший бедствие пароход находился в 240 милях к востоку от Норфолка, и спасательному катеру, чтобы дойти до «Вестриса», нужен был день хода на полной скорости. Тогда еще никто не знал, что в эти тяжелые для «Вестриса» минуты в 40 милях от него находится небольшой грузовой пароход «Монтосо», следовавший из Пуэрто-Рико в Бостон. Если бы на нем была радиостанция, то людей можно было спасти.

Лишь в 8 ч 37 мин капитан Карей решил обратиться к помощи радиосвязи. Нет, он и тогда не послал «SOS»! Это был просто сигнал срочного вызова станции «CQ» (мол, ждите, может, передам и «SOS»). Только в 9 ч 56 мин радист «Вестриса» О'Лахлин по указанию капитана послал в эфир: «Пароходу «Вестрис» Лампорт энд Холл Лайн (широта 37°35' северная, долгота 71°08' западная) нужна немедленная помощь».

На призыв «Вестриса» о помощи откликнулись

58 судов и несколько береговых станций. Ближе всех к гибнущему пароходу в радиусе 200 миль оказались лайнер «Берлин» фирмы «Гамбург — Америка линии», американский линкор «Вайоминг», стоявший на якоре на Хэмтонском рейде, пароходы «Американ Шиппер», «Креол», «Санта-Барбара», японский сухогруз «Окато-Мару» и французский танкер «Митиам».

Релейная радиостанция в Такертоне на побережье штата Нью-Джерси, приняв от «Вестриса» сигнал бедствия, перетранслировала его.

В 10 ч 40 мин Карей получил радиограмму от владельцев судна: «Немедленно радируйте, что случилось». С «Вестриса» последовал ответ: «Со вчерашнего полудня дрейфую в шторм под ветер. За ночь крен достиг 32 градусов. Палуба правого борта в воде, судно почти лежит на боку, куда-либо следовать невозможно, волнение от умеренного до сильного».

Капитан Карей приказал пассажирам третьего и второго классов собраться на шлюпочной палубе, а пассажирам первого класса — подняться на прогулочную палубу. Всем раздали спасательные нагрудники. На «Вестрисе» было 14 шлюпок, которые могли вместить 800 человек. Но спуск шлюпок на воду при волнении и образовавшемся крене представлял большую проблему. Посадить пассажиров в шлюпки правого борта с прогулочной палубы практически не представлялось возможным. Они висели на таях на расстоянии нескольких метров от борта. Карей приказал посадить в шлюпки левого наветренного борта всех женщин и детей, но не спускать их на воду до его распоряжения. Капитан надеялся, что помощь прибудет до того, как судно затонет.

Шлюпки под номерами 4, 6, 8, 10 с женщинами и детьми висели, раскачиваясь на таях, в 3—5 метрах от воды. Когда рискнули спустить шлюпку № 8, набежавшей волной ее с силой ударило о борт парохода, и почти все из нее вывалились в воду.

Тех, кто находился в других шлюпках левого борта и на палубах парохода, это привело в ужас. С воды послышались душераздирающие крики женщин и плач детей.

С палубы в воду прыгнули кочегары Моррис, Бартон и Боксхилл. Жители острова Барбадос, они, как и большинство членов команды «Вестриса», были отличными пловцами. Им удалось перевернуть шлюпку на киль и спасти несколько человек. Но большинство людей из шлюпки № 8 исчезли в волнах у борта парохода. Шлюпка, корпус которой был разбит ударом о борт, наполнилась водой и удерживалась таями у борта «Вестриса».

Второй спускали шлюпку № 6, в которой находилось 46 женщин, 10 детей и 6 матросов. Когда она коснулась воды и осталось отдать тали, на нее свалилась сорвавшаяся станина шлюпбалки весом полторы тонны... Почти все в этой шлюпке были раздавлены или утонули.

Капитан Карей приказал прекратить спуск шлюпок с наветренного левого борта и попытаться спустить шлюпки с противоположного борта. С оставшимися шлюпками левого борта дело обстояло так. Шлюпку № 2 (одну из четырех, укрепленных на корме судна) не удалось сдвинуть с кильблоков, и она пошла на дно вместе с пароходом, как и шлюпка № 4. Ее патентованный гак не смогли отсоединить от рыма

шлюпки. Шлюпка № 14 съехала по наклонной палубе в воду с правого борта, когда крен стал более 45 градусов.

Положение «Вестриса» было критическим, волны уже плескались на палубе с правого борта. Хотя в машинное отделение были посланы все стюарды, чтобы откачивать воду, топки котлов левого борта также пришлось погасить — мог произойти взрыв. Радиостанция перешла на питание от аккумуляторов. Старший радист О'Лаклин держал связь с судами, которые шли на помощь. Сейчас ближе всех к гибнущему судну был грузовой пароход «Американ Шиппер». Лайнер «Берлин» в это время находился дальше от «Вестриса», но, повысив давление пара до максимального, шел полным ходом, несмотря на волнение. Пароход «Санта-Барбара» сообщил в 10 ч 20 мин, что сможет прибыть на помощь через 9 часов, — он находился в 200 милях от «Вестриса».

Из Лакенхарета в штате Нью-Джерси в воздух поднялся дирижабль «Лос-Анджелес» и взял курс туда, где тонул «Вестрис». Радиостанция военно-морской базы в Бруклине сообщила капитану Карею, что на помощь к нему из Норфолка полным ходом идет эсминец «Дэвис». Адмирал Тэйлор с линкора «Вайоминг» передавал: «Мы подойдем к 21 часу».

Вот какие сообщения передала радиостанция «Вестриса» утром в понедельник, 12 ноября:

«11.04 — пароходу «Креол»: «Держите со мной связь. В любой момент может начаться посадка в шлюпки».

11.40 — всем судам: «Чертовски трудно работать при таком крене. Сейчас садимся в шлюпки».

12.30 — всем судам: «Скоро вынуждены будем оставить судно».

13.07 — «Вайомингу»: «Ждать больше не можем. Покидаем судно».

13.22 — всем судам: «Сейчас садимся в шлюпки».

Крен продолжал увеличиваться. Всем находившимся на «Вестрисе» было ясно, что пароход каждую минуту может опрокинуться на борт. С подветренной стороны на воду спустили шлюпки № 1, 3, 5, 7 и 11. Они благополучно отошли от борта.

Шлюпка № 9 во время спуска из-за неисправных блоков талей вошла в воду одним концом. Почти все, кто в ней был, упали в воду. Шлюпку залило водой, и вскоре она перевернулась. На борту парохода осталось около 100 человек.

В 13 ч 25 мин О'Лаклин послал в эфир последнее сообщение: «Мы оставляем судно, садимся в шлюпки».

Когда в воду с кормы парохода сорвалась, проехав по палубе на другой борт, шлюпка № 14, командование ею принял матрос-рулевой Лионель Лийкорши, негр с Барбадоса. Он много раз прыгал в воду и втащил в шлюпку 21 человека.

В 13 ч 45 мин машинная команда покинула свои посты и вышла на верхнюю палубу. Некоторым кочегарам удалось спуститься в стоявшие у борта шлюпки по талям, другим пришлось прыгать в воду и вплавь добираться до шлюпок.

В 14 ч 30 мин «Вестрис» окончательно лег на правый борт.

На корабле не было паники, команда беспрекословно подчинялась капитану и его помощникам.

Капитан Карей не терял выдержки и самообладания до последней минуты. Когда старший стюард «Вестриса» Альфред Дункан доложил ему, что все покинули тонущее судно и на борту, кроме них двоих, никого не осталось, капитан приказал ему прыгать в воду. Старший стюард напомнил Карею о нагруднике, но тот отказался надеть его. В этот момент судно опрокидывалось на борт. «Я потом прыгнул в воду, — сообщал суду Дункан, — и полагаю, что он прыгнул после меня, но больше я его не видел. Последнее, что я слышал: «Боже мой! Боже мой! Я в этом не повинен!». Судно легло на борт, продержалось так с минуту и медленно погрузилось в воду.

Среди прыгнувших за борт было несколько пассажиров: японский военный атташе в Бразилии майор Иноюйи, американские автогонщики из Лос-Анджелеса Баттен и Девон. Они нашли спасение в шлюпке № 13, которая всплыла после того, как пароход исчез под водой. Помощник боцмана Арчибальд Баннистер с неграми-матросами сумел перевернуть эту шлюпку и спасти еще несколько человек. Позже морской суд в Лондоне отметил превосходное поведение и самоотверженность экипажа «Вестриса», особенно матросов-негров. 13 ноября в 3 ч 15 мин во вторник, к месту разыгравшейся трагедии подошел пароход «Американ Шиппер». Его радиостанция передала в эфир сообщение: «В 3.15 заметил красные фальшфейеры. Широта 37°19', долгота 70°38' западная». К рассвету судно подняло на борт шлюпки № 1, 3, 5, 10 и 14. Около 5 часов утра в указанное место прибыл французский танкер «Мириам». Он спас шлюпки № 7 и 11».

Позже в спасении принял участие лайнер «Бер-

лин». Он не мог поднять шлюпку «Вестриса», а спустить свою шлюпку из-за усилившегося волнения не удалось. Пассажиров пришлось спасать с воды. Тут произошла еще одна трагедия: на людей напали акулы. Погибло несколько человек. Позже на борту лайнера от ран умер японский майор Иноюи (акула откусила ему руку).

В 6 часов утра спущенный с линкора «Вайоминг» вельбот спас 9 человек, которые держались за обломки корабля. Позже «Берлин» поднял на борт американца из Чикаго Карла Шмидта, который провел в воде без нагрудника 22 часа.

Когда подсчитали число спасенных, выяснилось, что катастрофа «Вестриса» унесла 159 человеческих жизней.

Официальное расследование причин катастрофы началось 22 апреля 1929 г. Оно проводилось в здании Королевского общества инженеров-строителей в Лондоне под председательством комиссара морских аварий Батлера Колла Эспинала. Ему помогали пять экспертов по вопросам судостроения и мореплавания. Расследование катастрофы выявило несколько обстоятельств, предшествовавших гибели судна. На наш взгляд, наиболее интересны следующие.

«Вестрис», завершив 31 декабря 1928 г. рейс из Южной Америки, был поставлен в Нью-Йорке в сухой док для проверки состояния подводной части корпуса. Это было вызвано требованием инспектора Регистра Ллойда для продления судну высшего класса «100A1». Суд констатировал, что лондонский инспектор, обследовав «Вестрис», нашел его корпус, системы, устройство и все оборудование в хорошем мореходном состоянии.

В первом пункте перечня причин гибели «Вестриса», объявленного 31 июля 1929 г. Королевским юридическим судом Великобритании, написано: «Перегрузка судна выше его грузовой марки на 7 дюймов».

Судьи недоумевали, почему капитан Карей, зная уже в 4 часа утра в воскресенье, что его судно обречено на гибель, не послал в эфир «SOS». Ведь ясно, что, если бы сигнал бедствия был передан хотя бы на рассвете того злополучного дня, жертв можно было бы избежать.

По традиции передача сигнала «SOS» в эфир — это исключительное право капитана. Карей не был новичком в морском деле. Достаточно сказать, что в свои 59 лет он уже 36 лет ходил в море, став капитаном в 34 года. Почему он своевременно не послал сигнал о помощи, теперь уже никто не узнает. Может быть, он, уверенный в хороших мореходных качествах «Вестриса», надеялся обойтись без посторонней помощи, а может, следовал букве секретной инструкции фирмы «Лампорт энд Холл». Вот выдержка из нее: «В случае бедствия, если таковое постигнет судно компании в море, капитан должен прежде всего четко оценить степень фактического риска, которому подвержена жизнь вверенных его командованию людей, а потом решать, оправдан ли такой риск, если без посторонней помощи судно будет искать убежище в ближайшем порту. И если капитан сумеет таким образом добиться успеха, то его действия в этом случае будут засчитаны ему».

Таков был наказ фирмы «Лампорт энд Холл» капитанам. И лайнеры серии «V» давали «SOS» лишь в самые критические моменты. Но капитан

Карей, как видно из обстоятельств катастрофы, не стал искать убежища в ближайшем порту. Более того, он даже не послал закодированной радиogramмы на проходивший мимо «Вольтер», который принадлежал той же фирме.

Следующей грубейшей ошибкой капитана Карей, как отметил суд, было решение посадить всех женщин и детей в шлюпки левого (наветренного) борта. Факты говорят сами за себя: из всех шлюпок левого борта благополучно была спущена всего одна (шлюпка № 14 сорвалась в воду), в то время как из шлюпок правого борта только шлюпку № 9 постигла неудача — она повисла на таях кормой вниз.

Откуда поступала внутрь судна вода? Этот вопрос вызвал среди экспертов следственной комиссии споры и разногласия. Одни специалисты соглашались с тем, что основная течь была через неплотно задраенный полупорт правого борта. Известные английские кораблестроители Джон Байлс, Эдвард Уайлдинг и Брайан Литтл высказали предположение, что вода поступала через сломанный патрубок диаметром 5 дюймов санитарной системы. Такого же мнения придерживался выдающийся кораблестроитель Британии К. Барнаби. Он объяснял это тем, что трубы системы проходили через помещения на нижних палубах, доступ в которые был закрыт из-за угля или из-за того, что помещения были закрыты (например, кладовая для ценных грузов).

Во время расследования выяснилось, что вскоре после выхода «Вестриса» в море в некоторых галюнах засорились унитазы. В этом рейсе на судне не было слесаря-водопроводчика, и унитазы было приказано прочистить матросу-рулево-

му. Тот, не «мудрствуя лукаво», спустился в кочегарку и взял там лом. Через полчаса он доложил штурману, что «все прочистил». На самом деле он пробил в унитазах свинцовые колена. Поступавшая через сломанный выкидной патрубок санитарной системы вода уходила в пробитые отверстия и скапливалась в нижних помещениях судна. Этим и объяснялось, почему никто на «Вестрисе» не смог точно установить причину поступления воды после того, как видимая течь была устранена.

Гибель «Вестриса» подорвала репутацию британского торгового флота в глазах американских граждан. Владельцы погибшего парохода виновниками несчастья считали руководителей американской фирмы «Сандерсон и компания», которые перегрузили и без того валкий пароход. В знак протеста «Лампорт энд Холл» сразу после катастрофы сняла с южноамериканской линии два парохода — «Вольтер» и «Вандайк».

После детального разбора обстоятельств гибели «Вестриса» Королевский юридический суд Великобритании дал ряд ценных предупреждений и рекомендаций судостроителям всех стран. В основном это касалось проблем остойчивости и непотопляемости. Для этого на новых судах необходимо было обеспечить более надежные герметичные закрытия люков и лацпортов и совершенные водоотливные средства. Именно это трагическое происшествие у Восточного побережья Северной Америки, весть о котором облетела в конце 1928 г. весь мир, ускорило созыв Международной конференции. Она выработала пункты нового морского закона для всех морских держав.

ЭКСКУРСИЯ НА «СЕН-ФИЛИБЕРЕ»

Водоизмещение парохода «Сен-Филибер» составляло всего 189 т, длина — 32,1 м, ширина — 6 м, высота борта — 2,6 м. Его вполне можно было бы перевезти на «Титанике», поставив поперек палубы. Это было экскурсионно-прогулочное судно озерного типа. Оно принадлежало «Нантскому обществу судоходства» (Франция). Тупоносое, плоскодонное, с одной трубой и одной мачтой, построенное в 1923 г. на верфи в Сен-Назере, судно, по размеру являлось катером, имело одну пассажирскую палубу, на которой почти от носа до кормы располагались пассажирские салоны первого и второго классов. Над салонами находилась еще одна открытая палуба со скамейками для экскурсантов. Мощность паровой машины «Сен-Филибера» составляла всего 23 лошадиные силы, но его труба возвышалась над палубой на 8 м. Это вместе с высоко расположенной рулевой рубкой делало пароход похожим на буксир. Несмотря на то что площадь единственной палубы составляла около 170 м², судно по неизвестным причинам получило пассажирское свидетельство на право перевозить 500 человек! Как могло случиться, что небольшому по размерам судну выдали такое свидетельство? На этот вопрос вряд ли кто-нибудь теперь сможет дать ответ. Во Франции до сих пор умалчивают об этом скорбном происшествии, поскольку эта катастрофа — одна из самых мрачных страниц в истории судоходства страны.

Владельцам парохода хорошо было известно, что, когда «Сен-Филибер» отчаливал и пассажиры собирались на одном борту, чтобы видеть про-

вожающих, крен парохода в эту сторону достигал почти 10 градусов. Но поскольку судно в течение 8 лет в основном плавало по реке, обслуживая регулярную пассажирскую линию Нант—Сен-Назер, и со своей работой справлялось, власти классификационного общества «Бюро Веритас» с этим мирились.

Летом 1931 г. дирекция ткацкой фабрики Нанта обратилась к владельцам «Сен-Филибера» с просьбой зафрахтовать пароход для экскурсии 15 июля на большой живописный остров Нуармутье, расположенный в Бискайском заливе, в 15 милях от устья Луары. «Нантское общество судоходства» согласилось снять на один день пароход с линии и продало дирекции 500 билетов.

Воскресное утро 15 июля 1931 г. не обещало ясного солнечного дня. Это была погода, которую французы называют «четыре времени года за день». Перед рассветом моросил мелкий дождь, потом он перестал и задул ровный юго-восточный бриз.

Несмотря на ранний час, на речной пассажирской пристани собралось около 3000 провожающих. Семьи ткачей пришли проводить своих близких, отправлявшихся в интересную поездку.

Судно вышло в рейс в 7 утра. К этому времени подул южный ветер, который постепенно усиливался, так что судно, еще не выйдя из устья реки, уже испытывало качку и многие страдали от морской болезни. Через 2 часа судно было у острова, но пробыло там не более 4 часов. Видя, что ветер резко усиливается, капитан «Сен-Филибера» Олив поспешил в обратный путь.

Около 30 пассажиров, которых укачало в пути из Сен-Назера, предпочли остаться на острове.

Они решили дождаться отлива и по узкой дамбе, которая соединяла остров с материком, добраться домой пешком.

Когда пароход отошел от пирса, ветер задул с запада. Со стороны Бискайского залива он гнал к устью реки «барашки». Погода ухудшалась с каждым часом. Едва пароход вышел из-за прикрытия острова, ветер обрушился на его левый борт. Через фальшборт в окна салонов летела белая пена, сорванная с вершушек волн.

Под давлением ветра, который дул теперь с запада, судно, заливаемое волнами, шло с креном на правый борт. Пароход раскачивался все сильнее. Из-за небольшой осадки и высокой палубной надстройки «Сен-Филибер» дрейфовал под ветер. Все труднее было держать курс, хотя паровая машина работала на предельных оборотах.

Расстояние от северной оконечности Нуармутье до мыса Сен-Жильда, что у южного края Луары, сравнительно небольшое. Обогнув мыс, «Сен-Филибер», подгоняемый ветром, быстро вошел бы в устье реки. Но, огибая Сен-Жильду, пароход подставил ветру левый борт и накренился еще сильнее. Большая волна выбила несколько стекол в салоне первого класса. Пассажиры, набившиеся в салон, в панике бросились на подветренный правый борт накрененного судна, в результате оно легло правым бортом на воду. Этого оказалось достаточно, чтобы пароход еще больше накренился на правый борт и уже не смог выпрямиться.

«Сен-Филибер» был накрыт набежавшей волной. Он исчез под водой меньше чем за минуту... Там, где только что находился пароход с 500 пассажирами, гуляли волны и дул резкий ветер.

В момент кораблекрушения пароход находился

между буюми «Л-2» и «Л-3» в 8 милях юго-западнее Сен-Назера. Хотя помощь подоспела всего через полчаса (подошел лоцманский бот), спасти удалось всего семь человек: шестеро плавали в воде, держась за скамейку, смытую с парохода, еще одного сняли с бую «Л-2».

Позже, во время разбора причин катастрофы, наблюдатель спасательной станции на мысе Сен-Жильда сообщил: «Я наблюдал за судном в бинокль. Когда оно подошло к бую отмели Шателье, я на мгновение отвел взгляд в сторону. Подчеркиваю, только на мгновение! И когда опять посмотрел на то же место, парохода там уже не было. Этот участок залива был пустынен, видны были одни волны. Я подумал сначала, что пароход скрылся в пене брызг, но на самом деле он уже исчез в волнах...».

Весь вечер и всю ночь в Нанте у здания судоходного общества бушевала толпа людей. Родственники погибших требовали от судовладельцев ответа за гибель своих жен, отцов, детей. Хозяева «Нантской судоходной компании» ничего не могли им ответить. Не мог дать ответа и министр судоходства Франции.

Кораблекрушение вызвало целый ряд вопросов. Почему речной пароход столь малого тоннажа был выпущен в Бискайский залив, известный всему миру жестокими штормами? Почему на судне не было спасательных средств? Почему судно вышло в море в условиях шторма? После гибели «Сен-Филибера» официально было заявлено, что в кораблекрушении погибло 342 человека. Но это была ложь. На ткацкой фабрике Нанта подсчитали, что на пароход было продано 500 билетов, а на острове осталось только 28 человек. На детей

меньше 7 лет билеты не брали, а многие экскурсанты отправились на остров с детьми. Их было около 200. Таким образом, погибло свыше 600 человек. Это вскоре подтвердилось: через 3 дня течение залива прибило к берегу Олерон и Фэ, а также к мысу Сен-Жильда около 100 детских трупов. Потом море стало выбрасывать на побережье трупы женщин и мужчин.

«Сен-Филибер» погиб не только потому, что высокая волна разбила пассажирский салон и затопила его, а вторая такая же волна положила судно на борт и потопила его, а потому, что были допущены грубейшие нарушения правил безопасности мореплавания. Судно, совершенно не приспособленное для морского плавания, особенно в шторм, фантастически перегруженное, малоустойчивое, просто «обязано» было утонуть даже при меньшем волнении. Грубая небрежность судовладельцев, ухватившихся за выгодное дело и пославших судно в море, — вот главная причина катастрофы.

Как и всякое судно за рубежом, «Сен-Филибер» был застрахован от риска, который подстерегал его во время плавания. Вместе с тем в данном случае страховая компания легко уклонилась от возмещения за гибель судна, резонно сославшись на условие договора страхования, где упоминался риск гибели судна во время шторма при плавании в реке, а не в море. Когда судовладелец меняет район плавания, он обязан немедленно уведомить страховую компанию о таком изменении, поскольку меняется характер риска. Договор страхования считается действующим и дальше, если страховая компания не возражает против изменения условий плавания. Если компания не будет извещена, она

не обязана платить за гибель судна, застрахованного от «речного», а погибшего вследствие «морского» риска.

УБИЙЦА НА БОРТУ

На рассвете 8 сентября 1934 г. трижды прозвучал сигнал «SOS» над Атлантикой и смолк. Напрасно радисты прибрежных радиостанций пытались получить более точные сведения о тонущем судне. Им оказался крупнейший по тем временам комфортабельный пассажирский лайнер «Морро Кастрл». Катастрофа произошла в нескольких милях от побережья. В огне пожара погибли многие пассажиры, богатейшие люди Америки, совершавшие морскую прогулку вокруг Багамских островов. В тот же день обгоревшее судно было доставлено буксирами к причалу морского курорта Асбири Парк в штате Нью-Джерси, в 75 милях от Нью-Йорка. За 5 долл. можно было посмотреть на обгоревший остов крупнейшего после «Титаника» пассажирского судна, сгоревшего при загадочных обстоятельствах.

Комиссия береговой охраны прибыла раньше, однако не смогла попасть на судно для выяснения причин пожара. Там стоял сплошной чад, а трапы и переборки были раскалены докрасна. Не смогли попасть туда и агенты страховой компании, озабоченные поисками драгоценностей на миллионы долларов, которые пассажиры застраховали перед рейсом. Страховщикам предстояло уплатить огромные суммы родственникам погибших. Только на двенадцатый день агенты страховщиков

проникли на судно, но в сейфах ничего не оказалось. Перед комиссией, которая расследовала причины кораблекрушения, встало несколько загадок. На многие из них так и не было найдено ответа. Например, на второй день после пожара, когда на судно еще нельзя было попасть, на берег выбросило два трупа: матроса и офицера. У матроса в затылке было две пули, а в пистолете офицера не хватало двух патронов. Всего в катастрофе из 318 пассажиров погибло 134, преимущественно женщины и дети, из команды — 6 человек. Представление о том, как была организована спасательная служба, дает такой факт. Единственная моторная спасательная шлюпка, рассчитанная на 50 пассажиров, причалила к берегу, имея на борту только 6: главного механика судна Аббота, мексиканского бизнесмена Дорреса с женой и дочерью и двух матросов команды. Оставшиеся в живых пассажиры рассказывали, что всех пытавшихся схватиться за борт спасательной шлюпки Аббот сталкивал багром в море.

Пожар на судне начался ночью. В 23 ч 10 мин был обнаружен дым, выходящий из носового иллюминатора. Индикаторы жара, рассчитанные на подачу сигнала тревоги, если температура поднимется до 70 °С, не сработали, а может быть, их просто не слышали, так как судно в это время попало в сильный шторм и 15-метровые волны неистово сотрясали корпус. Сигнал пожарной тревоги был подан только в 00 ч 50 мин. На судне он вызвал неопишемую панику. Охваченные ужасом люди кинулись наверх. Началась ожесточенная схватка за места в шлюпках. Люди в вечерних туалетах и нижних рубашках карабкались туда, защищая завоеванные места веслами, кулаками, но-

гами. Женщины в роскошных платьях жались к бортам, кричали, плакали, умоляли о спасении. Волнами несчастных сбрасывало за борт. Их место занимали другие, которых ожидала та же участь. Экипаж полностью утратил контроль над ситуацией, не выполняя приказов и распоряжений, заботясь лишь о собственном спасении.

Расследование установило, что виновником кораблекрушения был агент ФБР США К. Стивенсон, которого послали в 1934 г. на «Морро Кастл» с секретной миссией. Узнав, что в сейфе одной из пассажирок, 73-летней мультимиллионерши Кэтлин Моррисон, находятся драгоценности на сумму около 7 млн долл., Стивенсон украл их. Однако, опасаясь разоблачения, когда о краже стало известно капитану и он решил начать расследование, Стивенсон отравил капитана Вильмота, застрелил Кэтлин Моррисон, а затем устроил пожар на судне с помощью особой мины, находившейся в его распоряжении в связи с полученным заданием. В результате погибли судно стоимостью 5 млн долл. и 140 человек, в основном женщины и дети. В рассмотренном случае угроза судну исходила изнутри, от людей на его борту. Такие случаи, когда речь идет об уголовных преступлениях, относительно редки. Чаще опасность исходит от людей, находящихся вне судна.

«ПРИНЦЕССА ВИКТОРИЯ»

Плавание из шотландского порта Странрар через порт Северной Ирландии — Ларн английские моряки в шутку называют «молочным рейсом».

На этой линии действительно перевозят молоко. Маршрут протяженностью всего 35 миль является самым коротким морским путем между Шотландией и Северной Ирландией.

Едва ли кто-нибудь на Британских островах в начале 1953 г. мог предполагать, что именно на этой «молочной линии» произойдет катастрофа, которая по своей нелепости займет в истории кораблекрушений место рядом с «Титаником» и «Вестрисом».

Но случилось так, что почти новый, специально спроектированный для этой линии морской паром, выполняя очередной рейс, послал в эфир призыв о помощи. На «SOS» откликнулись береговые спасательные станции и суда, находившиеся в это время рядом. Держа с паромом прямую связь по радио, они поспешили на помощь. Но попытки спасти паром оказались безуспешными: его искали 4 часа и не нашли. Он уже лежал на дне, унеся с собой большинство находившихся на его борту людей. Это судно было рассчитано на перевозку 1500 человек, но, к счастью, в тот злополучный рейс на нем было всего 127 пассажиров. Спаслось только 43 человека. Если бы паром отправился в плавание с полным комплектом пассажиров, эта катастрофа наверняка повторила бы драму «Титаника».

Что это было за судно и почему оно погибло? С конца прошлого века сообщение между Шотландией и Северной Ирландией поддерживалось морскими железнодорожными и автомобильными паромами. Погибшая в 1953 г. «Принцесса Виктория» была четвертым по счету паромом, который имел это название.

Первый из них, паровой колесный паром, был

построен в Дамбартоне в 1890 г. Через 30 лет его сменил трехвинтовой турбоход, который благополучно плавал на этом маршруте почти 20 лет. Третий паром имел недолгую жизнь: в начале второй мировой войны его переделали в минный заградитель, а в 1940 г. он затонул, подрывавшись на своей же мине близ Хамбера. Паром «Принцесса Виктория», о котором идет речь, был построен в 1947 г. в Шотландии судостроительной фирмой «Дэнни и братья». По своему типу судно было морским пассажирско-автомобильным паромом. Его регистрационная вместимость равнялась 2694 т, длина — 92,4 м, ширина — 14,9 м, осадка — 3,9 м. Два дизеля фирмы «Зульцер» приводили в движение пару винтов диаметром 2,66 м, обеспечивая скорость 19 узлов. Судно могло принять 1515 пассажиров, 51 члена экипажа, груз и автомобили. Паром был собственностью Транспортной комиссии Великобритании и эксплуатировался Управлением государственных железных дорог страны.

31 января 1953 г. «Принцесса Виктория» должна была по графику выйти утром в очередной рейс. Большинство пассажиров прибыло в Странрар ночным поездом из Лондона. К утру погода резко ухудшилась: над морем неслись свинцовые облака, ветер срывал вершушки волн. За два часа до предусмотренного расписанием отхода судна метеорологи сообщили капитану Джеймсу Фергусону прогноз погоды. В нем говорилось, что близ залива Лох-Райана, на пути следования «Принцессы Виктории», ожидается шторм, который перейдет в норд-вест от умеренного до сильного. Поскольку по традиции на линии Странрар — Ларн паромы никогда не нарушали расписание

из-за погоды, капитан Фергусон и не подумал о том, что рейс можно отложить. Тем более что в этот раз судно было недогружено: всего 127 пассажиров и 44 т груза — чай, обувь и др. Если бы Фергусон решил «переждать погоду», то это было бы для фирмы просто несолидно. К тому же среди пассажиров были два члена парламента Северной Ирландии и сорок специалистов авиационной промышленности, которые торопились в Белфаст.

В 7 ч 45 мин «Принцесса Виктория», дав гудок, отчалила. Помимо пассажиров, на борту находилось 49 членов экипажа. Так начался роковой для парома рейс...

Прошло ровно 2 часа, и радиостанции ближайших портов и находившихся поблизости судов услышали в эфире сигнал «ТТТ»: «“Принцесса Виктория”. Дрейфую близ устья Лох-Райана. Судно неуправляемо. Нужна немедленная помощь буксира». Это казалось странным, потому что еще в 9.40 паром видели с берега, когда он медленно шел навстречу ветру на север.

Принятое сообщение тут же передали на спасательную станцию в Портпатрик. Но ни там, ни в Странраре буксиров не оказалось. Спасатели обратились по радио к судовладельцам, чьи конторы были расположены на берегах реки Клайд. Но и у них не было ни одного буксира: все они в это время находились в заливе Дугласа. Командование Королевского военно-морского флота Шотландии, получив тревожное сообщение, отдало приказ командиру эсминца «Контест», который стоял под парами в Гриноке, немедленно выйти на помощь.

Ближе всех к «Принцессе Виктории», у входа

в пролив Килбреннан, находилось спасательное судно «Сальведа». Приняв сообщение парома, оно изменило курс и поспешило на помощь.

При нормальной погоде «Контест» мог бы дойти до «Принцессы Виктории» за час, но из-за сильного волнения ему пришлось сбавить ход ниже среднего. Он мог прибыть только к 13 часам. Вынуждена была уменьшить скорость и «Сальведа».

В 10 ч 32 мин в эфире раздался сигнал бедствия: «SOS. «Принцесса Виктория», 4 мили к северо-западу от Корсуолла. Автомобильная палуба затоплена, сильный крен на правый борт. Нужна немедленная помощь. Судно неуправляемо».

Что же в это время происходило на пароме?

Когда паром «Принцесса Виктория» вышел из залива Лох-Райан в открытое море, подул встречный северный ветер, скорость которого достигала 75—80 миль в час. Пока судно шло на север, волны разбивались о его нос. Но как только паром лег на новый курс, волны стали ударять в корму.

От своей предшественницы «Принцесса Виктория» отличалась новинкой в конструкции кормовых ворот и грузовой палубы. Ворота были сделаны на шарнирах и состояли из двух створок высотой 1,67 м и шириной 4,2 м. Каждая створка складывалась пополам. Под ударами волн в корму судна правые стойки ворот прогнулись внутрь и перекошились. Закрыть их после этого оказалось невозможно. Видя, что вода начинает заливать автомобильную палубу, капитан Фергусон решил вернуться в залив Лох-Райан, ведя судно кормой вперед. При свирепом шторме это было возможно только с помощью носового руля, которым был оборудован паром. Но для этого на баке нужно было освободить чеку, крепившую баллер. В это вре-

мя судно испытывало стремительную килевую качку, и посланные на бак боцман и два матроса подвергались риску оказаться за бортом. Они не сумели выбить чеку баллера носового руля, и капитан, оставив попытку вернуться в порт своим ходом, стал ждать буксира.

Через несколько минут кормовые ворота парома под действием волн раскрылись почти полностью, и вода хлынула на автомобильную палубу. В конструкции автомобильной палубы этого судна тоже была «новинка»: число штормовых шпигатов и их размеры были уменьшены до минимума (потом мы объясним, почему это было сделано). Вода, не успевая стекать через шпигаты, перекачивалась по палубе. Она собралась по правому борту, и судно получило крен 10 градусов.

Дело приняло серьезный оборот, и капитан Фергусон был вынужден послать в эфир «SOS». После 10 часов утра вода с автомобильной палубы через пожарную дверь стала проникать в пассажирский носовой салон.

«Принцесса Виктория» могла бы остаться на плаву, если бы залитой оказалась только автомобильная палуба, во всяком случае судно продержалось бы гораздо дольше. Затопление сразу двух помещений обрекало паром на гибель из-за потери устойчивости. Видимо, капитан Фергусон не оценил, насколько важно обеспечить водонепроницаемость пожарных дверей и не дать воде проникнуть в салон. Проходили минуты — вода продолжала заливать автомобильную палубу и салон. Вычерпать воду ведрами было невозможно. Команда надеялась на помощь спасателей.

В 10 ч 45 мин Фергусон передал в эфир еще один сигнал о помощи, сообщив, что «Принцесса

Виктория» находится у входа в Лох-Райан. Сразу же после этого он объявил пассажирам, что скоро подойдет помощь, и попросил их собраться на прогулочной палубе «Б» (над затопленной палубой), где команда раздала всем спасательные жилеты.

Крен парома на правый борт продолжал быстро увеличиваться, и людям уже трудно было передвигаться по наклонным палубам. На прогулочной палубе вдоль левого борта натянули леера. Пассажиры были спокойны: они знали, что судовой радист Давид Бродфут поддерживает постоянную связь с берегом и судами, которые подойдут на помощь с минуты на минуту.

В 10.54 радиостанция «Принцессы Виктории» передала: «SOS. Теперь нам необходима немедленная помощь». На этот сигнал бедствия со спасательной станции в Портпатрике в море вышел моторный бот. Он вышел только сейчас, спустя полчаса после первого сигнала «Принцессы Виктории». Оказалось, что его команда ушла на стадион смотреть футбольный матч, и, чтобы собрать ее, на стадионе сделали объявление. Лишь после этого незадачливые спасатели-болельщики бросились к месту своей службы.

Непотопляемый и не опрокидывающийся на волнах спасательный бот без труда преодолел шторм и подошел к указанному месту. Но терпящего бедствие судна нигде не было видно. Спасатели вызывали паром «Принцесса Виктория» на радиотелефонной частоте бедствия, но он не откликался — радиотелефонной станции на нем не было.

В 11 ч с парома последовала радиограмма: «Принцесса Виктория». Наше место в 4 милях

к северо-западу от Корсуолла. Нужна немедленная помощь». Прибывшие эсминец «Контест» и спасательное судно «Сальведа» в указанном месте парома не обнаружили. Или он уже затонул, или место, обозначенное в сигнале бедствия, было указано неверно. Но не прошло и получаса, как в эфире снова прозвучал «SOS» с «Принцессы Виктории». Опять капитан Фергусон назвал место, где гибло его судно. Во всяком случае в 11 ч 25 мин было принято сообщение: «SOS. «Принцесса Виктория» приблизительно в 5 милях к западу-северо-западу от Корсуолла». Спустя 10 минут Фергусон повторил это сообщение, добавив: «Кардек затоплен, очень сильный крен на правый борт. Судно неуправляемо, нужна немедленная помощь».

Шторм в Северном проливе крепчал, ветер достиг почти 12 баллов по шкале Бофорта, налетали снежные шквалы, видимость почти пропала. Тщетно три корабля вели поиск гибнущего парома в районе Корсуолла.

Спасатели не знали, что в это время крен парома достиг уже 35 градусов, шлюпки правого борта почти касались воды, и пассажиры уже стояли не на палубе, а на стенке надстройки спардека...

Капитаны ведущих поиск кораблей считали, что паром погиб, но в 12 ч 52 мин радиостанция снова вышла в эфир: «Положение критическое. Машинное отделение правого борта затоплено».

Три корабля продолжали поиск. Весть об этом бедствии уже облетела всю Англию: местные радиостанции Би-би-си передавали в эфир, как идет спасение парома.

В 13.08 капитан Фергусон сообщил по радио:

«Сейчас остановились. Паром лежит на боку. Готовимся покинуть судно».

Вот что происходило в эти минуты на пароме. Крен на правый борт достигал 45 градусов, и шлюпки правого борта спустить было невозможно. Всего на пароме находилось шесть 26-футовых металлических спасательных шлюпок, по три с каждого борта, которые могли вместить 330 человек. При создавшемся крене спускать шлюпки левого борта было рискованно для жизни людей, но у капитана Фергусона не было другого выхода. Видимо, поняв, что помощи ждать нечего, и зная, что судно в любую минуту может перевернуться вверх килем, он отдал команду спускать шлюпки.

В шлюпке № 4 разместили женщин и детей. Как только она оказалась на воде, набежавшая волна ударила ее о борт парома с такой силой, что почти всех, кто в ней находился, выбросило в море... Можно было сделать и так: посадить людей в шлюпки с таким расчетом, что, когда паром пойдет ко дну, шлюпки (с отданными заранее таями) останутся на воде. Но капитан знал, что, прежде чем затонуть, паром наверняка перевернется вверх килем и шлюпки, ничем не удерживаемые на кильблоках, завалятся на палубу. Оставалось надеяться, что в момент погружения «Принцессы Виктории» с верхней палубы всплывут тридцать спасательных скамей (на 1140 человек) и спасательные круги.

Позже, во время расследования катастрофы, эксперты высказали мнение, что капитану Фергусону (который погиб) следовало спустить шлюпки намного раньше. И хотя это мнение было в принципе правильным, в отчете следствия указыва-

лось: «Погодные условия были столь жестокими, что попытка спустить шлюпки оказалась бы катастрофической». Если это так, то все спасательные шлюпки «Принцессы Виктории», одобренные министерством транспорта Великобритании при последнем инспекторском осмотре в мае 1952 г., вообще не соответствовали своему назначению как спасательные.

«Принцесса Виктория» опрокинулась и пошла ко дну раньше, чем прибыли суда, казалось бы, хорошо организованной и налаженной спасательной службы Великобритании. Почему это произошло?

В тот момент, когда паром тщетно разыскивали у Лох-Райана и Корсуолла, Фергусон, к удивлению всех, в 13 ч 54 мин передал в эфир: «Наше место 5 миль восточнее Коплендского входа в Белфаст-Лох».

Оказалось, что капитан не знал координаты своего судна. Его искали у берегов Шотландии, а оно в это время тонуло у берега Северной Ирландии. Получилось, что с момента подачи первого сигнала тревоги до сигнала, переданного в 13.54, «Принцесса Виктория» прошла и продрейфовала весь Северный пролив и оказалась поблизости от Белфаста. Если бы Фергусон в одной из своих радиограмм упомянул, что судно движется в этом направлении, людей наверняка бы спасли.

Этот сигнал с парома приняли несколько судов, укрывшиеся от непогоды в заливе Белфаст-Лох. На судах «Орчи», «Пасс оф Драмочтер», «Лэйирсмур» и рыболовном траулере «Ист Коатс» радисты прослушивали эфир. Капитаны этих судов знали, что на спасение парома уже вышли эсминец «Контест», спасатель «Сальведа» и моторный бот

из Портпатрика. В час дня радиостанция Би-би-си дала новые координаты «Принцессы Виктории» и сообщила, что нужна дополнительная помощь находившихся поблизости от Белфаст-Лох судов. Тотчас четыре названных судна вышли в море. Изменили свой курс и три судна, искавшие паром у Корсуолла, — они направились к побережью Северной Ирландии.

В 13.58 идущие на помощь суда приняли с «Принцессы Виктории» последнее сообщение: «Судно лежит на боку. Машинное отделение затоплено. Мы покидаем судно». После этого связь по радио с паромом прекратилась. Прибыв к месту катастрофы, спасатели не нашли «Принцессу Викторию». На экранах индикаторов радиолокационных станций эсминца «Контест» и спасательного судна «Сальведа» никаких сигналов от судов в этом районе не было, в море не было видно ни спасательных шлюпок, ни плававших на воде обломков. Все говорило о том, что Фергусон опять неверно определил местонахождение парома. И лишь тогда, когда судно «Орчи» прошло несколько миль сначала на север, а потом на северо-северо-восток, спасатели наконец узнали место, но, увы, это было уже место гибели парома. На воде плавали обломки, спасательные круги, скамьи, перевернутые шлюпки. Драма разыгралась менее чем в 5 милях к северо-северо-востоку от острова Мью.

«Орчи» сообщил место гибели парома капитану спасательного бота, который спустился на воду со слипа в Донахади в 13 ч 40 мин. Этот бот спас почти всех, кто сумел остаться на воде после того, как «Принцесса Виктория» затонула. Двадцать девять человек оказались в шлюпке № 6, один —

в шлюпке № 5, один — на спасательной скамье. Их нашли в 15 ч 30 мин, спустя полтора часа после гибели парома. Потом подошел эсминец «Кон-тест» и спас шесть человек со шлюпки №2 и еще двух. Траулер «Ист Коатс» спас одного человека и поднял на борт шесть трупов. Еще двоих со скамей сняли запоздалые спасатели бота Портпатрика. Последней прибыла «Сальведа» — судно, которое первым приняло сигнал «SOS». Оно подошло к месту трагедии, когда поиски уже были прекращены.

Всего спасли 43 человека — 33 пассажира и 10 членов экипажа. Среди спасенных не было ни капитана Фергусона, ни радиста Бродфута. Таким образом, из 176 человек, находившихся на борту парома, погибло 133. При этом не спаслись ни одна женщина и ни один ребенок. Многие месяцы английская пресса комментировала трагедию в Северном проливе. Общественность страны требовала ответа на вопрос: почему погиб паром? Ведь он был спущен со стапеля одной из лучших шотландских судостроительных фирм, которая специализировалась на проектировании и строительстве морских паромов. Паром строился под наблюдением Регистра Ллойда и британского министерства транспорта. Проект его отвечал последним техническим требованиям по обеспечению безопасности человеческой жизни на море. Судном командовал дипломированный капитан дальнего плавания, имевший большой опыт и отличный послужной список.

Ответ на поставленный вопрос должно было дать официальное расследование катастрофы, которое велось в Белфасте с 1 марта по 9 мая 1953 г. Оно проходило под председательством судьи

Кэмпбелла, известного специалиста по делам о морских авариях. Ему помогли три технических консультанта, один из которых, Робб, был профессором университета в Глазго.

Вывод следственной комиссии гласил: «Морской паром «Принцесса Виктория» погиб из-за утраты своих мореходных качеств, что было вызвано:

порочной конструкцией кормовых ворот, которые не выдержали напора волн, и, таким образом, вода проникла на автомобильную палубу;

неэффективностью водоотливных средств, которые не смогли устранить собравшуюся на верхней палубе воду, что вызвало крен на правый борт, привело к потере остойчивости, опрокидыванию судна и его затоплению».

Расследование показало, что новая конструкция шарнирных створчатых ворот не была одобрена ни классификационным обществом, ни министерством транспорта. В ходе дела выяснилось, что еще в ноябре 1951 г. правая створка кормовых ворот «Принцессы Виктории» была повреждена во время шторма и ворота закрыть не смогли. Позже их отремонтировали, но конструкцию не изменили.

Кроме того, эксперты с удивлением увидели, что на рабочих строительных чертежах «Принцессы Виктории» отсутствуют штормовые шпигаты для стока попавшей на автомобильную палубу воды. Оказалось, что владельцы судна решили их не делать, чтобы в будущем не иметь нареканий и жалоб со стороны владельцев автомашин, ведь морская вода, попадая через штормовые шпигаты на палубу, могла испортить никелировку лимузинов...

Тем не менее, несмотря на такое отступление от норм обеспечения безопасности судна, «Принцесса Виктория» получила свидетельство на годность к плаванию.

После трагической гибели английского парома, которая стала для всех жестоким уроком, в Великобритании стали больше заботиться о безопасности пассажирских судов в целом и в частности об обеспечении надежности кормовых ворот паромов и совершенствовании шлюпочного устройства.

Сделало определенный вывод и Королевское спасательное общество — оно стало оборудовать свои суда не только радиотелефонными установками, но и радиостанциями для связи с береговой базой.

«НАРВА»

Грузовое однопалубное судно «Нарва» было построено в Швеции и принято в эксплуатацию в 1944 г. Оно могло взять на борт 3000 т груза. Длина его составляла 81,5 м, ширина — 12,5 м, осадка — 5,7 м.

Сначала пароход назвали «Алетта Ноот». Затем его приобрел другой хозяин, и его переименовали в «Эмпайр Конференц». Когда в 1947 г. пароход перешел в собственность «Скоттиш Навигэйшн Компани», ему было дано название «Нарва». Непрерывная смена владельцев сказалась на техническом состоянии парохода. Сроки ремонта судна постоянно переносились, условия его эксплуатации также были далеки от идеальных. В конечном счете пароход оказался в плачевном состоянии,

однако продолжал плавать и даже имел класс Регистра Ллойда.

В свой последний рейс пароход вышел из порта Гевле (Швеция), направляясь в Абердин (Англия). Судно было загружено лесоматериалами: высушенной древесной массой в кипах, предназначенной для химической промышленности, а также досками и пиломатериалами. Всего в трюмах «Нарвы» находилось около 3000 т грузов.

Что же случилось с пароходом в конце 1957 г.? Об этом есть свидетельства капитанов лайнера «Леда», последнего судна, встретившего «Нарву», и английского теплохода «Босуорт», который обратился за помощью к «Нарве».

22 декабря 1957 г. в 2 ч ночи с лайнера «Леда» в море заметили световые сигналы, подаваемые клотиковой лампой. Капитан «Леды» разобрал только название судна, поэтому в ответ он попросил повторить сообщение. Однако новых сигналов не последовало. «Нарва» не отвечала и на повторные запросы. Через некоторое время радиостанция «Леды» приняла с «Нарвы», находившейся на расстоянии видимости, сигнал «SOS», передаваемый по радиотелеграфу.

В это время была густая облачность, однако временами наступало прояснение. Дул юго-западный ветер. На море наблюдалось умеренное волнение. Когда с «Нарвы» поступил сигнал бедствия, норвежский лайнер остановился и спустил спасательный мотобот.

Для уменьшения волнения с «Леды» откачали в море масло. Мотобот подошел к «Нарве» на близкое расстояние. С мотобота предлагали экипажу «Нарвы» броситься в воду, но люди не решились на это. «Нарва» стала тонуть с дифферен-

том на нос. Гребной винт показался из воды, волны стали перекатываться через носовую часть палубы. В 4 ч 40 мин раздался звук, который, по свидетельству очевидцев катастрофы, был похож на взрыв. Вслед за этим судно пошло ко дну. Такое затопление могло быть вызвано только попаданием больших масс воды в трюм, расположенный в носовой части парохода. Впоследствии эксперты и суд не смогли установить, каким образом трюм парохода мог заполниться водой.

Суд оказался не в состоянии установить, почему команда не воспользовалась спасательными плавсредствами. Почему, наконец, не был спасен ни один из членов экипажа парохода, в то время как спасательный мотобот с «Леды» кружил вокруг тонущего судна до момента его затопления, а затем в течение некоторого времени после гибели судна оставался в районе катастрофы, производя поиск людей.

Старший помощник с «Леды» заявил, что он видел оборванные лопари одной из пропавших без вести спасательных шлюпок «Нарвы», а боцман с того же судна утверждал, что за «Нарвой» волочились оборванные лопари обеих шлюпок.

Трагедия была связана с другим происшествием, случившимся в ту ночь. Дело в том, что до катастрофы с пароходом капитан «Нарвы» Реджинальд Перри пытался оказать помощь терпевшему бедствие английскому теплоходу «Босуорт».

Незадолго до гибели на «Нарве» приняли сигнал «SOS», переданный по радиотелеграфу с английского грузового теплохода «Босуорт». Пароход «Нарва» откликнулся на призыв и, изменив курс, пошел на помощь «Босуорту». Однако вскоре с «Босуорта» сообщили, что аварийные по-

вреждения устранены собственными силами и помощь судну не нужна.

Такова ирония судьбы. «Босуорт», который нуждался в помощи, «остался в живых», а пароход «Нарва», который спешил ему на помощь, оказался без помощи и погиб.

В том, что пароход «Нарва» на всех парах спешил к находившемуся в опасности судну, т. е. до предела увеличил скорость в условиях встречной волны и штормовой погоды, эксперты увидели одну из возможных причин его гибели.

Есть гипотеза одного из экспертов — инженера Терри. Его предположение основано на проведенном им эксперименте.

Кипы высушенной и химически обработанной древесной массы, такой же как и в трюме «Нарвы», при погружении в воду быстро разбухли и так увеличились в объеме, что с легкостью разорвали металлический контейнер, в котором находились.

Значит, носовой трюм «Нарвы», заполненный таким грузом, вполне мог быть разорван, как только в него попала вода. Тем не менее, достаточно точных объяснений причин попадания воды в трюм эксперты не дали. Но если вода действительно оказалась в трюме, дальнейшие события могли зависеть только от скорости разбухания древесной массы и прочности корпуса судна.

Позднее, в 1963 г., гипотезу инженера Терри подтвердил случай гибели в Босфоре греческого парохода «Спартия», груженного кукурузой. Пароход «Спартия», построенный в 1930 г., сел на мель. Вода проникла в трюм, и разбухшие зерна кукурузы разорвали палубу судна, довершив его гибель.

Что касается парохода «Нарва», то было ли судно разорвано разбухшими от воды кипами древесной массы, разбилось ли от удара о встречное препятствие или погибло, идя на помощь другому судну, — это осталось тайной.

ОН ПОВТОРИЛ СУДЬБУ «ТИТАНИКА»

Теплоход «Ханс Хедтофт» водоизмещением около 3000 т вышел в свой первый рейс в Гренландию 7 января 1959 г. Своим силуэтом «Ханс Хедтофт» походил одновременно и на танкер и на пассажирский лайнер. В длинной кормовой надстройке и в четвердеке размещались жилые помещения. В носовой части располагался грузовой трюм. Курс судна был проложен через районы, которые были печально известны частыми штормами и ледовой опасностью. Однако судно имело прочный корпус (увеличенную вдвое толщину наружной обшивки), двойное дно, водонепроницаемые переборки. Была также усилена носовая оконечность, предусмотрены и другие дополнительные меры по упрочнению корпуса. Все это обеспечивало судну возможность плавания во льдах.

Радиолокатор и электрорадионавигационное оборудование новейшего образца должны были обеспечить безмятежное плавание даже в этом районе океана. На корабле были предусмотрены все необходимые спасательные средства на случай аварии.

Командовал теплоходом опытный моряк — ка-

питан дальнего плавания Раус Расмусен, один из лучших датских судоводителей. Он был уверен, что спасательные средства не будут востребованы. Раусу Расмусену было 58 лет, 30 лет он плавал в полярных морях. На торжествах по случаю принятия командования судном капитан заявил, что вступление в строй такого теплохода, как «Ханс Хедтофт», «это революция в арктическом плавании» и он абсолютно уверен в безопасности судна.

В датском парламенте велись споры о целесообразности постройки корабля такого типа. Представители министерства, которое было заказчиком теплохода, доказывали, что новое судно позволит поддерживать связь острова Гренландия с датской столицей. Однако были и возражения. Депутат Ауго Линг сказал, что население Гренландии составляет всего 17 тыс. человек. В основном это эскимосы, которые мало пользуются морским транспортом, и такой корабль им не нужен. Линг напомнил, что судно во время рейса будет находиться гораздо севернее трасс, которые контролирует служба ледового патруля. Несмотря на современное оборудование и прочность корпуса, эксплуатировать такое судно опасно.

Словно предвидя события, Линг отметил, что в случае аварии «не будет возможности спастись». Но решение все-таки было принято, и в 1957 г. началась постройка судна, а менее чем через 2 года оно вступило в эксплуатацию.

Первый рейс «Ханса Хедтофта» прошел успешно. Пассажиры и грузы благополучно прибыли в столицу Гренландии Готхоб на западном побережье страны.

В январе 1959 г. «Ханс Хедтофт» поднял якоря

и покинул холодный остров, направляясь в обратный путь. Ни у кого из тех, кто стоял на пристани Юлианехоб, не было и мысли, что этот современный теплоход повторит судьбу «Титаника» и никогда не прибудет в порт назначения.

На борту судна находилось 95 человек — 40 человек команды и 55 пассажиров, среди них 19 женщин и 6 детей, старшему из которых исполнилось 11 лет. По иронии судьбы на судне был депутат Ауго Линг, который предупреждал о возможной катастрофе.

Стояла полярная ночь. Пройдя через забитый льдами пролив Дэвиса, судно вышло в Северную Атлантику. Погода портилась. Показания барометра не предвещали ничего хорошего.

Теплоход продолжал двигаться во льдах, а ветер, между тем, усиливался. Встречались ледяные поля площадью в сотни квадратных метров. Из воды возвышались огромные айсберги. Капитан Рассмусен приказал снизить обороты двигателя. Скорость теплохода уменьшилась до 12 узлов. Шторм усиливался. Скорость ветра достигла ураганной. Около 2 часов ночи примерно в 120 милях восточнее мыса Фарвель теплоход столкнулся с айсбергом.

В это время корабль Береговой охраны США «Кэмбелл», который нес патрульную службу, принял радиосигналы с борта «Ханса Хедтофта»: «Столкнулись с айсбергом. Положение 59°5' северной, 43°0' западной». С «Кэмбелла» это сообщение передали в координационный центр Береговой охраны США в Нью-Йорк. Оттуда последовал приказ «Кэмбеллу» идти на помощь аварийному судну, находящемуся от него в 300 милях. Погода и ледовые условия не позволяли надеяться, что

«Кэмбеллу» удастся прийти на место катастрофы ранее чем через сутки.

Драма на «Хансе Хедтофте» развивалась гораздо быстрее. В 2.22 с борта теплохода радировали: «Машинное отделение заполняется водой». В 3.22 радист передал: «Поступило большое количество воды в машинное отделение». Через 2 часа поступило последнее сообщение: «Тонем, нуждаемся в немедленной помощи...» Потом в эфире наступила тишина.

Береговая охрана США при получении первого сообщения об аварии установила контакт с немецким траулером «Иоганнес Круес», который ближе всех находился от места аварии. Это судно также направилось к терпящему бедствие теплоходу. Примерно в 5.30 с траулера радировали, что судно прибыло на место катастрофы, «объект виден на локаторе», «начали розыски».

Однако к вечеру траулер сам подвергся опасности. Вот что сообщил капитан: «Ничего не найдено и не видно ни огней, ни шлюпок, ни судна. Много льда, движущегося с северо-запада. Это опасно для траулера, и мы не можем здесь больше находиться». Из дальнейших радиограмм следовало, что траулер подвергся обледенению.

В субботу туман в районе предполагаемой гибели «Ханса Хедтофта» рассеялся. Стих ветер, море успокоилось. В розыск пропавшего теплохода включились самолеты США. Начал более эффективный поиск «Иоганнес Круес». В полдень в район катастрофы пришел «Кэмбелл». Начались совместные поиски. Однако никаких следов судна обнаружить не удалось. Кругом плавали айсберги, что препятствовало эффективному использованию радаров. В сумерки командир «Кэмбелла», опасаясь

ясь аварии, решил идти на юг. Ушел из опасного района и немецкий траулер. Поиск погибшего судна оказался безрезультатным.

Только пилот транспортного самолета С-54, приземлившегося ночью на базе в Лабрадоре, заявил, что видел «черный полосатый предмет, напоминающий перевернутую шляпку». Однако королевская судоходная компания — владелец судна — заявила, что этот предмет не мог принадлежать погибшему судну, так как оно было снабжено алюминиевыми и деревянными шляпками, плотами и другими спасательными средствами, ни на одном из которых не было полос.

Наступило воскресенье, 1 февраля 1959 г. Вновь усилился ветер. Глубокой ночью радиостанция «Кэмбелла» дважды принимала сигналы, которые, однако, не удалось расшифровать. Появилась надежда на спасение людей. Полагали, что человек, подававший сигналы, находится в спасательной шляпке, но не знает радиотелеграфного кода и техники радиопередач. Однако сигналы больше не повторились. В понедельник вечером экипаж патрульного бомбардировщика сообщил, что видел «слабый мерцающий свет на воде». Впередсмотрящий «Кэмбелла» утверждал, что видел огненные вспышки. Однако, когда район поиска еще раз обследовали радаром, ничего не было обнаружено.

К концу недели стало ясно, что надежды на спасение людей нет. Вскоре поиск был прекращен. Столкнувшийся с айсбергом «Ханс Хедтофт» со всеми находившимися на борту людьми бесследно исчез. Почему же не удалось спасти людей? Несомненно, спасательные операции были затруднены, так как в районе катастрофы стоял густой туман и бушевал шторм.

Немецкое рыболовное судно «Иоганнес Круес», которое первым подошло к месту аварии, сообщило, что не обнаружило никаких следов катастрофы.

Однако если учесть время, которое прошло с момента первого сигнала бедствия до последней радиограммы, судно должно было оставаться на плаву более 4 часов. Казалось, времени было достаточно, чтобы спустить с аварийного теплохода спасательные шлюпки или воспользоваться для спасения другими средствами. Однако это, вероятно, не было сделано. Можно предположить, что капитан Рассмусен, уверенный в непотопляемости «Ханса Хедтофта», считал, что удастся продержаться на плаву до подхода спасателей. Поэтому он не отдал приказ спустить на воду плоты и шлюпки, а потом шторм или другие обстоятельства привели к тому, что уже не было возможности воспользоваться спасательными средствами.

В коротких радиосообщениях, которые были приняты с «Ханса Хедтофта» на траулере «Иоганнес Круес», ничего не было сказано о подготовке к эвакуации людей. Капитан Рассмусен переоценил запасы плавучести своего судна? Может быть, другие обстоятельства помешали спасти людей? Ответить на эти вопросы уже никогда не удастся.

СОВРЕМЕННЫЕ КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ КАТАСТРОФА

В соответствии с Регистром Ллойда 1967 г. оказался самым тяжелым за всю историю судоходства — в различных районах океана погибло 337 судов общим водоизмещением 832,8 тыс. т. 15 из них пропали без вести, остальные погибли из-за поступления воды в отсеки, столкновений, пожаров на борту, посадке на мель или риф.

Танкер «Торри кэньон» принадлежал к числу судов, наскочивших на подводную скалу. Об этом событии до сих пор не забыли во многих странах мира. Оно затронуло правительства Либерии, Англии, Франции и США. После катастрофы в мире начали понимать опасность загрязнения окружающей среды.

Танкер «Торри кэньон» длиной 296,8 м был одним из самых больших судов в мире. Его корпус представлял собой множество соединенных между собой плавающих цистерн для нефти. Силовая установка — две паровые турбины общей мощностью 25 270 л. с. Танкер мог вместить 850 тыс. баррелей нефти, или 117 тыс. т. Собственные топливные цистерны танкера были рассчитаны на 12,3 тыс. т жидкого топлива.

Порт приписки судна — Монровия (столица Либерии). Танкер принадлежал компании «Барракуда танкер корпорейшн». Управление компании на-

ходилось в городе Гамильтон на Бермудских островах. «Барракуда танкер корпорейшн» была холдинговой компанией концерна «Юнион ойл». Она была образована для того, чтобы сдавать концерну в аренду суда для уменьшения на законной основе суммы выплачиваемых налогов.

На «Торри кэньоне» находилось 36 человек экипажа во главе с капитаном Пастренго Руджиати. На судне были радиолокатор дальностью действия 80 миль, радионавигационная установка, радиотелефонная станция для переговоров с берегом и эхолот. Застрахованному на 18 млн долл. танкеру был присвоен класс 100A1 Регистра Ллойда, наивысший для судов этого типа.

18 марта 1967 г. «Торри кэньон» возвращался из Персидского залива с грузом нефти. Он подошел к островам Силли — 48 скалам, выступавшим из воды. Эти скалы находятся на расстоянии 21—31 мили от оконечности полуострова Корнуолл в Англии.

В 8 ч 18 мин капитан Руджиати решил направить судно в проход шириной 6,5 мили между островами и гранитным рифом, известным под названием «Семь камней». Руководство британского Адмиралтейства не рекомендует капитанам больших судов пользоваться этим проходом. Руджиати утверждал после, что ничего об этом не знал.

Пролив Ла-Манш был заполнен рыболовными судами, и Руджиати не смог повернуть танкер там, где следовало. В 8 ч 48 мин он понял, что танкер движется прямо на скалу Поллард Рок, находящуюся в 16 милях от побережья Корнуолла. Руджиати скомандовал рулевому резко положить руль влево, но переключатель рулевого управле-

ния оказался на автоматическом режиме работы. Две минуты ушло на то, чтобы поставить переключатель в нужное положение и резко переложить руль влево. Это ничего не дало, и танкер наскочил на скалу.

В эфир были посланы сигналы бедствия, а Руджиати тем временем безуспешно пытался исправить положение. На призывы откликнулись семь судов, но первым к месту аварии подоспел «Утрехт», принадлежавший голландской компании «Вейсмюллер».

В 12 ч 40 мин с «Утрехта» на борт «Торри кэньона» высадились люди. Поблизости от места аварии в воздухе кружили два вертолета английских ВМС, готовые в случае необходимости снять экипаж и спасателей с «Торри кэньона». К этому времени судно, частично затопленное, перекачивалось под ударами волн с борта на борт и билось о скалы. Из разорванных цистерн танкера в море вылилось около 5 тыс. т нефти. Пытаясь уменьшить массу судна, команда откачивала за борт остальную нефть, в результате чего вокруг «Торри кэньона» образовалось нефтяное пятно диаметром около 6 миль. К месту аварии подошел минный тральщик «Кларбестон», доставивший 1000 галлонов (галлон равен 4,5 л) эмульгатора (детергента). На подходе был также буксир «Джайент» с остатками запасов ВМС — 3,5 тыс. галлонов детергента на борту. На следующее утро, 18 марта, прибыли еще два буксира компании «Вейсмюллер» — «Титан» и «Стентор», а также зафрахтованный ею португальский буксир «Прайя да адрага».

Машинное отделение «Торри кэньона» было почти на 2 м залито водой и нефтью, котлы по-

тухли, насосы остановились, работали лишь аварийные генераторы. Поскольку морская вода вытеснила нефть из носовых танков, танкер полностью утратил плавучесть в носовой части. Кромка фальшборта бака, накренившегося на 8 градусов, была уже вровень с поверхностью воды. Дул сильный ветер. 16 человек команды сняли с танкера.

В эту ночь, после того как буксирный трос «Утрехта» порвался во время безуспешной попытки стянуть «Торри кэньон» с камней, вертолеты и спасательные шлюпки сняли всех находившихся там людей. На танкере остались лишь капитан Руджиати, трое членов его экипажа и двое спасателей.

За 30 часов, прошедших с момента аварии, нефть растеклась по воде гигантской полосой длиной 18 миль и шириной 4 мили. По краям полосы она плавала по воде тонкой пленкой, но вблизи танкера ее толщина достигала почти полметра.

О серьезности положения говорит хотя бы то, что по распоряжению тогдашнего премьер-министра Великобритании Гарольда Вильсона руководителем спасательных операций был назначен Моррис Фолей, заместитель министра обороны. Возникшая проблема отличалась чрезвычайной сложностью как с политической, так и с юридической точки зрения. Судно, собственность граждан другой страны, находилось в международных водах, вне пределов трехмильной зоны британских территориальных вод. Любые действия правительства Англии, как и его полное бездействие, могли быть истолкованы общественностью как неправильные или незаконные.

20 марта министр обороны Денис Хили объявил, что в операции по очистке поверхности моря от нефтяного пятна участвуют 20 кораблей, которые используют 200 тыс. галлонов (900 000 л) эмульгатора (детергента) на сумму 500 тыс. фт. ст.

В тот же день принимавший участие в спасательных операциях специалист, представитель компании «Вейсмюллер» Ханс Сталь, сообщил, что из 18 грузовых танков «Торри кэньона» 14 разорваны подводными камнями. Скала, подобно гигантскому пальцу, на 5 м с лишним вонзилась в днище судна. Пробитыми оказались также топливные цистерны танкера, насосные отделения и носовые грузовые помещения.

Во вторник, 21 марта, отношения между концерном «Юнион ойл» и английским правительством стали еще более напряженными: нефть распространилась на площади 100 квадратных миль, причем огромное пятно двигалось по направлению к Англии. Ожидалось, что к концу недели оно достигнет побережья Корнуолла, приморского курортного района Англии.

Невзирая на нараставшее напряжение, спасательные работы продолжались, но во вторник в полдень произошел взрыв в машинном отделении. Многие были ранены, а Родригес Виргилио и Ханс Сталь сброшены за борт. Родригес остался цел и невредим, а Сталь погиб. Причиной взрыва, скорее всего, стала искра, воспламенившая пары нефти в подпалубном пространстве. Компания «Вейсмюллер» уже затратила на спасательные работы 50 тыс. долл. и не намеревалась отказываться от попыток спасти судно на столь ранней стадии операции.

К среде, 22 марта, уровень воды в машинном

отделении поднялся от 1,8 до 16,7 м. Единственное, что, возможно, еще могло бы спасти судно, — это продувка его грузовых танков сжатым воздухом с тем, чтобы танкер всплыл на воздушной подушке. Вертолетами на палубу «Торри кэньона» доставили шеститонные компрессоры, снятые со спасательных судов.

Тем временем был срочно образован научно-технический комитет в составе 14 человек под председательством главного научного советника английского премьер-министра Солли Цукермана. Совет должен был рассмотреть возможные действия в случае провала операции по спасению танкера. Единственный выход заключался в уничтожении судна вместе с 80 тыс. т нефти, все еще находившейся в его грузовых танках. Если уничтожить танкер не удастся, следует попытаться удалить нефть непосредственно на побережье. На армию, решили члены комитета, в этом случае будет возложена ответственность за очистку пляжей и 300-метровой полосы воды вдоль них, а ВМС очистят от нефти поверхность воды за пределами этой зоны.

24—26 марта компания «Вейсмюллер» предприняла последнюю попытку спасти танкер. Этому благоприятствовал высокий прилив — уровень воды был почти на 2 м выше, чем в момент аварии «Торри кэньона». Оставалась нерешенной только одна проблема: куда отбуксировать судно, когда оно будет снято с камней. Танкер, даже в таком плачевном состоянии, стоил не менее 10 млн. долл. (естественно, только после того, как его стянут на воду), однако ни одна страна в мире не позволила бы отбуксировать его в свои прибрежные воды.

Планы спасения танкера закончились полной неудачей. Несколько раз буксиры «Утрехт», «Стентор» и «Титан» (общая мощность их двигателей достигала почти 7 тыс. л. с.) пытались стянуть танкер с камней, но, несмотря на работавшие с полной нагрузкой компрессоры, подававшие сжатый воздух в грузовые танки судна, и высокий прилив, «Торри кэньон» так и не удалось сдвинуть с места. В воскресенье в корпусе танкера образовалась отчетливо видимая трещина, вызванная, вероятно, не прекращавшимися 8 суток ударами судна о камни. К полудню 27 марта танкер развалился пополам, а кормовая часть судна соскользнула со скалы в море и затонула.

В пятницу штормовой ветер со скоростью более 70 км в час погнал нефть к побережью Корнуолла, где она почти на 100 км залила пляжи. В газетах начали появляться первые сообщения о гибели морских птиц, попавших в полосу нефти.

28 марта в 9 ч утра компания «Вейсмюллер» приняла решение прекратить попытки спасти танкер. В тот же день концерн «Юнион ойл» отказался от своих прав на него в пользу страховщиков — американского синдиката по страхованию судов и некоторых страховых компаний Ллойда. Авиация британских ВМС начала бомбардировку судна, чтобы воспламенить и уничтожить нефть, прежде чем она полностью уничтожит пляжи. Такие действия напоминали стрельбу из пушек по воробьям, но в то же время были единственным выходом. План использовать заряды, которые можно точно рассчитать и заложить, был отвергнут как слишком рискованный.

Бомбардировщики британских ВМС сбросили на танкер 41 бомбу массой 450 кг каждая. В цель

попало 30 бомб. Следом за бомбардировщиками шли реактивные истребители, которые сбрасывали в пламя подвешенные под крыльями алюминиевые баки с авиационным бензином. Более 20 тыс. л бензина должны были способствовать распространению огня. Густые столбы дыма в течение 2 часов поднимались в небо над охваченным пламенем танкером. На следующий день налеты авиации возобновились. В огонь полетели ракеты и еще 23,5 тыс. л авиационного бензина. Напалм, сброшенный в плавающую на воде нефть, не воспламенил ее. 30 марта на танкер обрушилось еще 50 бомб.

Как только закончилась бомбардировка, началась операция по очистке побережья Корнуолла. Одновременно пытались спасти морских птиц, перья которых были пропитаны нефтью или детергентом. Все оказалось напрасным. Только что очищенные пляжи снова заливала нефть, принесенная прибоем, а птицы умирали.

На очистку побережья были брошены 1000 морских пехотинцев и 1200 английских солдат. К труднодоступным участкам люди добирались по спущенным со скал канатам, а в некоторых случаях их вместе с запасами детергента спускали с вертолетов. Третье авиационное соединение ВВС США выделило 86 человек, 34 грузовика и 500 тыс. долл. На борьбу с нефтью были в полном составе направлены 78 английских пожарных команд.

Совместные усилия увенчались успехом. В середине мая войска сделали свою работу, и к началу июня пляжи были очищены от нефти. В начале сезона курорты возобновили свою деятельность.

Как показали результаты проведенной операции, применение химических средств является,

по-видимому, лучшим способом борьбы с крупным загрязнением нефтью. Беда в данном случае заключалась лишь в том, что нефти оказалось слишком много. Еще до начала бомбардировки танкера ее вытекло около 50 тыс. т, а на поверхности моря осталось 35 тыс. т. Остальная нефть рассеялась сама. В ходе операции было израсходовано приблизительно 3,5 тыс. т детергентов-эмульгаторов — количество, достаточное для диспергирования или связывания 15 тыс. т нефти, 20 тыс. т было выброшено на берег.

В ходе описываемых событий выяснился ряд других неприятных фактов. Совершенно чистый с виду пляж мог на значительную глубину пропитаться нефтью, просочившейся под действием прибоя.

Детергент, эффективно воздействующий на нефть, оказался чрезвычайно ядовитым для морской растительности и живых организмов приливной зоны. Больше всего пострадали моллюски (мидии и устрицы и др.), причем нефть с детергентом была еще более губительной. После обработки детергентом нефть, погружаясь в воду, несет смерть обитателям мелководья.

Самый тяжелый удар был нанесен птицам. Их пропитанные нефтью и детергентом перья теряли водоотталкивающие свойства и переставали удерживать тепло, что приводило к быстрому охлаждению тела. Легкие, горло, кишечник птиц, забитые пеной из нефти и детергента, были обожжены. Нефть, кроме того, вызывала перитонит, нарушение деятельности печени и почек, паралич и слепоту. Птицы, перья которых были сильно пропитаны нефтью, погибли все без исключения. Среди пострадавших выжило менее 20%. На побе-

режье Корнуолла погибло 20 тыс. кайр и 5 тыс. гагарок. Площадь их гнездовой сократилась на 25%. Из 7849 спасенных птиц через несколько дней уцелело всего 450.

9 апреля пятно вытекшей из «Торри кэньона» нефти размером 30×5 миль достигло побережья Бретани. Французское правительство к этому времени не успело принять никаких мер. Чтобы как-то связать плавающую на воде нефть, ее посыпали опилками. На берегу ее с помощью лопат собирали обутые в резиновые сапоги местные жители. Операция обошлась Франции в 3 млн. долл.

3 апреля в Генуе началось заседание следственной комиссии, которая признала, что капитан Руджиати несет полную ответственность за гибель «Торри кэньона». В сентябре 1967 г. он был лишен капитанского диплома.

СТИХИЯ

С тех пор как существует мореплавание, штормы, ураганы, шквальные ветры представляют собой огромную опасность.

26 мая 1974 г. в гавани порта Ньюкасл (Австралия) аргентинское грузовое судно «Сигна» (30000 рег. т) во время шторма было сорвано с якорей и выброшено на скалистый берег. В танках судна было 2400 т дизельного топлива и 26 000 т водного балласта.

Еще до того, как судно оказалось на камнях, капитан по радиотелефону дал сигнал бедствия. На помощь подошли три портовых буксира. Одна-

ко ураганный ветер был таким сильным, что попытки буксиров удержать судно оказались безуспешными. Получив ряд пробоин, оно затонуло на мелководье. Все усилия буксиров сосредоточились на том, чтобы предотвратить утечку топлива и его распространение в бухте. Подъем судна начался только в сентябре, но к ноябрю оно уже стояло в доке на ремонте.

В феврале 1976 г. огромный танкер «Олимпик Брейвери» (длина — 321 м, водоизмещение — 275 тыс. т), плавающий под греческим флагом, был разбит о скалы у берегов Франции, на которые его выбросил ураган 24 января. Шторм, бушевавший у берегов Норвегии в начале сентября 1985 г., разбил о скалы и потопил сотни яхт, катеров и моторных лодок. Тайфун «Тельма», бушевавший 19 июля 1987 г. у берегов Южной Кореи, потопил свыше 3500 рыбацких судов. Тайфун «Вера», пронесшийся над территорией Юго-Восточной Азии в конце августа 1986 г., потопил большое количество мелких и ряд крупных судов. Среди них — пропавшее без вести сингапурское судно «Нью Дженшайн» с 25 моряками на борту. Контейнеровоз «Гонконг контейнер» водоизмещением почти 40 000 т был выброшен на скалистую отмель у побережья Южной Кореи и практически разбит. Балкер «Панама виктори» (33 867 рег. т) был выброшен на один из скалистых островов. Экипаж из 25 филиппинских моряков был снят вертолетом. Погибла и платформа «Норъярл», которую предполагалось отбуксировать к берегам Норвегии для работы на шельфе в Северном море.

15 февраля 1982 г. советский теплоход «Механик Тарасов» направлялся через Атлантику из канадского порта Три-Риверс в Гамбург. Он по-

лучил сигнал «SOS» с канадской буровой платформы «Оушен Ренджер», находившейся в 100 милях. В условиях сильного шторма (12-метровые волны, скорость ветра до 35 м в секунду) «Механик Тарасов» изменил курс и пошел на помощь нефтяной платформе. Через несколько часов волны сбили две колонки носовых трюмных вентиляторов теплохода, и вода стала заливать трюмы и насосы рулевого управления. 16 февраля судно затонуло. Погибло 32 человека. Датскому рыболовному судну «Сигурфари» удалось спасти только пятерых. Капитан судна — Майкл Ольсен вел переговоры с норвежским рыболовным судном, как вдруг услышал сигнал «SOS». Связь тут же прервалась. Он рассказывал: «Было темно, шел снег, и ничего не было видно вокруг. Мы пошли против ветра и вскоре на экране радара на расстоянии 7—8 миль обнаружили крупное судно. Когда подошли ближе и связались с ним по радиотелефону, нам ответили: «Мы русские. К нам идет спасательное судно». Видя аварийное состояние теплохода «Механик Тарасов», капитан Ольсен решил остаться поблизости, полагая, что его помощь может понадобиться. Когда Ольсен увидел, что у «Механика Тарасова» волнами оторвало шлюпку, он вновь вышел на связь и спросил: «Есть ли там люди?». Ему ответили: «Все пока на борту».

На помощь теплоходу шел советский траулер «Иван Дворский», который опоздал буквально на несколько минут. В момент его подхода «Механик Тарасов» уже скрылся в волнах. Люди оказались в бушующем море, в темноте, в ледяной воде, однако на жилетах многих из них вспыхнули лампы. По словам М. Ольсена, часть людей они вы-

лавливали с помощью концов. Все 26 членов экипажа «Сигурфари» участвовали в спасении. Они растирали тела советских моряков, укрывали их одеялами. Однако большинство поднятых на борт людей погибло от переохлаждения.

Особенно запомнилось капитану «Сигурфари», что кто-то из советских моряков продолжал говорить по радиотелефону в то время, когда судно уходило под воду. «У нас не было магнитофона, чтобы записать его речь. Мы не знаем, кто это был и что он говорил». С тех пор его мучает вопрос: что же передавал тот русский моряк перед смертью?

Практически каждый ураган, тайфун, тропический циклон или другое стихийное бедствие не обходится без жертв. Так, во время тайфуна «Айк» в конце 1984 г., когда сила ветра в зоне его действия достигала 137 миль/ч, только в районе Филиппин затонули и были разбиты 22 судна, в том числе пассажирские паромы, обеспечивающие сообщение между островами. Погибло 57 человек, 340 было ранено. Из 20 крупных судов, затонувших в июле 1987 г., 10 погибло из-за воздействия стихии. Так, в Аравийском море во время сильного шторма затонуло кипрское судно «Конти Белджика». Во время того же шторма в Аравийском море у порта Ратнагири погибло индийское судно «Ава Минти». Вблизи порта Пусан от действия тайфуна «Тельма» затонули два южнокорейских судна — «Чун Янг» и «Ханьжин № 51». При этом погибли 9 моряков. Этим же тайфуном было выброшено на мель и разбито вблизи Квангъянга южнокорейское судно «Ориентал эйс», а американский танкер «Манхэттен» (62 450 рег. т) сорвало с якорей и выбросило на мель.

Перуанский плавучий рыбозавод «Фока» (2500 рег. т) ураганом выбросило на Тихоокеанское побережье Южной Америки, где он погиб. Греческий балкер «Паравалос» (30 850 рег. т) оказался на мели в районе Сан-Франциско, был разбит штормом и затонул. Экипажу удалось спастись. Южнокорейский траулер «Тае баек № 211» во время шторма сел на мель у побережья Южной Кореи и был разбит. Оказался на мели во время шторма, перевернулся и затонул в том же районе южнокорейский траулер «Дае жин». Чилийский балкер «Альборада» (10 400 рег. т) во время сильного шторма у побережья Южной Америки затонул на глубине 120 м. Погибло 18 моряков, 12 попали без вести.

Перечень таких трагических происшествий огромен. Поэтому государства и международные организации принимают все возможные меры для извещения о приближающихся штормах.

Иногда суда подвергаются также атаке очень высоких волн — «волн убийц», как их прозвали моряки. Это особо высокие волны, которые в 2—3 раза превышают высоту обычных волн. 3 мая 1973 г. английское грузовое судно «Бенкручен» (12 000 рег. т) при ветре всего 7 баллов, следуя из Малайзии в Европу, получило удар необычно высокой волны, в результате носовая часть длиной 36,6 м надломилась и наклонилась вниз на 7 градусов. Судно осталось на плаву только потому, что выдержали водонепроницаемые переборки. 4 мая того же года голландский буксир «Мариан III» отвел аварийное судно в порт Дурбан (ЮАР), а затем в Роттердам, где была заменена носовая часть судна. Ремонт стоил свыше 1 млн ф. ст. 17 мая 1974 г. при таких же обстоя-

тельствах тяжкие повреждения получил норвежский танкер «Вилстар», отбуксированный затем в порт Элизабет (ЮАР) и списанный на металлолом.

Особенно опасен район у восточного побережья Южной Африки, где произошло много аварий, вызванных действием этих волн. Даже многотоннажным судам здесь угрожает опасность. Например, французское судно «Билль де Марсель» (24 500 рег. т) вблизи мыса Доброй Надежды встретилось с волной, высота которой превышала 17 м. Судно получило ряд серьезных повреждений, появились множественные трещины в носовой части обшивки корпуса. Сила удара волны составила свыше 4000 т.

Под действием волн-убийц в 1969 и 1970 гг. у мыса Нодзима (Япония) затонули два крупных грузовых судна водоизмещением 33 800 и 34 000 т. При этом погибло 38 моряков. Катастрофа первого судна была вызвана разрушением носовой части от удара аномально высокой волны, второе судно переломилось пополам, оказавшись на гребне такой волны. В конце 1980 г. в том же районе от ударов волн-убийц затонули 5 судов, в том числе «Ономити-мару» (33800 рег. т). У грузового теплохода «Ономити-мару» сверхмощная волна буквально срезала носовую часть, которая сразу затонула. К счастью, там не оказалось людей, они находились в средней части судна. Спустя 15 минут вторая мощная волна разрушила кормовую часть судна. Лишь средняя часть его сохраняла плавучесть, что спасло от гибели 29 человек.

Помимо ударного воздействия, такая волна создает мощные изгибающие моменты в оконечностях судна, что приводит к его перелому или отде-

лению какой-то части. 18 января 1983 г. японский теплоход «Тэйдзи мару» оказался в Тихом океане в условиях воздействия аномально высоких волн. В результате судно разломилось пополам, но обе половины остались на плаву. При буксировке в порт одна из них затонула, а другую списали на металлолом.

Третий тип аномально высоких волн встречается на Великих Озерах в США и Канаде.

В ноябре 1975 г. американский рудовоз «Эдмунд Фитцджеральд» (25500 рег. т), имея на борту 26 тыс. т руды, следовал по озеру Верхнее. При наступлении шторма, когда скорость ветра достигла 60 узлов (свыше 30 м/с), а высота волн — 9,1 м, судно повернуло в сторону бухты Уайтфиш, чтобы спрятаться от шторма, но внезапно затонуло вместе с экипажем, даже не подав сигнала бедствия. В районе его гибели находилось другое судно — «Артур М. Андерсон», капитан которого видел на своем радиолокаторе эхосигнал большого судна. Внезапно в течение 4—5 секунд эхосигнал стал размытым, а через 20 секунд исчез. Капитан повернул судно в сторону исчезнувшего (до него было около 2 миль), но ничего не обнаружил. Он сразу сообщил о происшествии Береговой охране США, которая довольно скоро установила, что рудовоз затонул и лежит на глубине 161 м.

Причины кораблекрушения расследовались на разных уровнях, включая подкомитет палаты представителей Конгресса США. По мнению специалистов Береговой охраны США и Канады, проводивших расследование, судно погибло из-за негерметичности люковых закрытий, через которые вода во время шторма попала внутрь. Юристы и эксперты Национального бюро безопасности

транспортных судов пришли к выводу, что судно погибло из-за смятия люковых закрытий и попадания воды в трюмы. Ассоциация озерных грузоперевозчиков сделала вывод, что причиной гибели стала навигационная ошибка, приведшая к посадке на мель, пролому корпуса и затоплению. С точки зрения юристов-экспертов профсоюза моряков, кораблекрушение произошло из-за недостаточного запаса надводного борта, так как рудовоз был перегружен почти на 2 тыс. т. Подкомитет палаты представителей принял версию Береговой охраны. Вместе с тем никто из специалистов, расследовавших причины кораблекрушения, так и не смог дать вразумительного ответа на вопрос, почему огромное судно в течение всего 20 секунд исчезло под водой.

Объяснение этому феноменальному случаю дал 60-летний американский рыбак, проведший большую часть жизни на озере Верхнее. По его мнению, судно «Эдмунд Фитцджеральд» столкнулось с встречающимся на Великих Озерах явлением, известным среди рыбаков под названием «Три сестры», когда при совмещении регулярного и нерегулярного волнения во время шторма последовательно возникают три очень высокие волны. При этом две первые обычно вдвое больше обычных волн, а третья — в 2—3 раза больше двух первых. При появлении «Трех сестер» рыбаки поворачивают суда против них и снижают ход до самого малого. В результате волны, имеющие относительно небольшую длину, но значительную высоту, проходят под судами, не причиняя им вреда. В ночь кораблекрушения скорость ветра достигла 60 узлов, а скорость распространения волн — около 22 узлов при высоте свыше 9 м. Рудовоз следо-

вал со скоростью свыше 12 узлов и на такой скорости встретился с «Тремя сестрами». Имея значительную длину (225 м), он не успел подняться на гребень сначала первой, а затем двух других волн, врезался носовой частью в их толщу и принял на себя свыше 4500 т воды, которая придавила нос судна и создала дифферент около 15 градусов. Стремительно ворвавшиеся на палубу водяные валы сорвали закрытия люков трюмов, и вода почти мгновенно заполнила их. Вот почему судно, так и не вышедшее из воды носовой частью (на экране РЛС в этот момент появился размытый эхосигнал), продолжая двигаться вперед, с работающими машинами ушло под воду. Ничего не успели сделать и члены экипажа. Они даже не подали сигнал бедствия, потому что до последней секунды не понимали, что судно гибнет.

В апреле 1968 г. новозеландское пассажирское судно «Уэхайн» приближалось к Соломоновым островам. Радист принял сообщение о тропическом циклоне, приближавшемся к Соломоновым островам, но под углом примерно 90 градусов к курсу судна. В этих условиях капитан мог по всем правилам разойтись с циклоном (как того требует морская практика), резко повернув в сторону и снизив ход, или форсированным ходом попытаться подойти к островам раньше циклона и укрыться в порту. Первый вариант безопаснее; но в этом случае судно опоздало бы с прибытием в порт, что нежелательно с точки зрения престижности пассажирской линии и сопряжено с материальными потерями для судовладельца. Учитывая это, капитан выбрал второй вариант. Судно форсированным ходом последовало к островам, и когда они уже показались на горизонте, циклон

настиг его. По своим непредсказуемым законам он внезапно изменил направление движения в сторону «Уэхайна». Около часа судно отчаянно сопротивлялось стихии, однако постепенно заполнялось водой, которая проникала через поврежденные люки, иллюминаторы, двери, вентиляторы. Когда возникла угроза затопления, капитан приказал подать сигнал бедствия и оставить судно, которое через 15 минут затонуло. Во время высадки в штормовом море погибло 39 человек, остальных удалось спасти.

30 января 1984 г. немецкий буксир «Эдвард» (Западная Германия) вышел из порта Ханко (Финляндия) и направился в Саудовскую Аравию, ведя за собой большой понтон «Джиант 14», на котором разместились два береговых крана. Расчетная мощность буксира позволяла ему безопасно плавать лишь при ветре до 8 баллов, однако в судовых документах было указано, что он не имеет никаких ограничений. Когда буксирный караван дошел до Голландии, сделав в пути два захода для ремонта буксирного устройства, понтона, приборов и госпитализации боцмана, которому тросом перебило ногу, по заявке фрахтователя буксира (арендатора) для него стали регулярно передавать гидрометеорологическую информацию. 20 февраля, когда караван находился между мысом Лендс-Энд и островом Уэссан, погода стала быстро ухудшаться. По прогнозу, ожидалось усиление ветра до 9—10 баллов. Однако капитан буксира не принял во внимание штормовое предупреждение. После сильного удара одной из волн образовался крен правого борта в 30 градусов. Так как основная и резервная масляные ванны находились на правом борту, уровень в них оказался ниже вса-

сывающего патрубка, поэтому масляный насос вышел из строя, машина остановилась и судно потеряло ход.

Аварийный радиопередатчик сигналов бедствия на буксире не был готов к немедленному использованию, поэтому попытки вахтенного подать сигналы оказались безуспешными.

На надувных спасательных плотках не оказалось никакого штатного аварийного снабжения (ракет, фальшфейеров, дымовых и звуковых шашек, аварийного радиопередатчика). Из-за этого люди на плотках не смогли привлечь внимание проходивших мимо судов. Кроме того, в спешке покидая судно, моряки не надели спасательных жилетов, яркая окраска которых могла бы послужить своеобразным призывом о помощи. Вскоре судно затонуло, уйдя кормой вперед. Из-за отсутствия приметных знаков попавших в беду людей долго не замечали. От переохлаждения погибли шесть человек, включая капитана, старпома и двух механиков. Оставшихся в живых подобрала корабль ВМФ Франции. Расследование, проведенное в ФРГ, показало, что крен возник из-за внезапного натяжения буксирного троса и одновременного удара большой волны. Основным виновником катастрофы был признан погибший капитан судна.

В январе 1985 г. в бухте Бутуан из-за штормового ветра опрокинулся и затонул пассажирский паром «Эйша Сингапур». Погиб 21 человек. Сигнал бедствия с судна был подан с помощью флагов МСС, которые сразу были замечены с сигнального поста порта. Благодаря своевременной помощи жертв оказалось значительно меньше, чем могло быть.

Стихия и природные явления проявляются не только в океане или на море.

12 ноября 1974 г. пассажирское судно «Брахмапутра», совершавшее рейс по реке Буриганга (Бангладеш), попало в водоворот и затонуло из-за перегруженности. На борту судна, рассчитанного на 100 пассажиров, находилось около 500 человек, а также большое количество груза. Когда судно легло на борт и стало заполняться водой, капитан подал сигнал бедствия по радиотелефону, и помощь подошла в кратчайшие сроки. Тем не менее утонуло около 250 человек.

7 августа 1988 г. на переправе через реку Ганг в восточной части штата Бихар между небольшими городами Махинари-Гхат и Ахигандж затонул частный двухпалубный пароход. Он был буквально набит пассажирами, в основном паломниками, направлявшимися в храм Шивы в городе Деогхар. Внезапный шквал накрыл судно, и оно перевернулось. Июль—август — разгар сезона дождей. Могучая река разлилась на многие километры. Шансов на спасение у пассажиров было немного. Погибло свыше 400 человек.

Страшные по своим последствиям катастрофы с многочисленными человеческими жертвами случаются и с промышленными судами, например, с плавучими буровыми установками. При этом эксплуатация таких установок, которых сейчас в мире насчитывается более 5 тыс., сопряжена с большими трудностями. Они не могут укрыться при приближающемся шторме. Перемещение их ограничено относительно скважин, так как это сопряжено с выбросом из скважин нефти или газа.

15 февраля 1982 г. в 170 милях к востоку от ост-

рова Ньюфаунленд при жестоком шторме опрокинулась и затонула канадская плавучая буровая установка «Оушен Рейнджер». Экипаж из 84 человек погиб. На сигнал бедствия, поданный платформой, откликнулся советский теплоход «Механик Тарасов», затонувший во время того же шторма (см. выше).

Расследуя причины гибели платформы, Береговая охрана Канады установила, что платформа затонула после проникновения воды в поврежденную горловину отсека управления балластной системой и выхода из строя электрооборудования. Экипаж стал покидать платформу за 1,5 часа до ее затопления. При этом не удалось спустить на воду ни одной спасательной шлюпки или плота из-за штормовой волны и ветра. 84 человека погибло от переохлаждения.

В 1983 г. 25 октября в Южно-Китайском море в 60 милях южнее острова Хайнань во время тайфуна «Лекс» бесследно исчезла вместе с экипажем (81 человек) плавучая буровая платформа «Гломар Ява Си». Экипаж подал сигнал бедствия, а затем связь с ним прервалась. В момент катастрофы ветер достиг скорости 140 км/ч, а высота волн — 8—14 м. Обследование места гибели началось после прибытия 1 марта 1984 г. норвежского океанографического судна «Тендер Карриер». Судебное разбирательство катастрофы проводилось в Сянгане и Хьюстоне (США), однако точно установить причины гибели платформы и людей так и не удалось. Было высказано предположение, что под воздействием тайфуна платформа получила ряд повреждений, потеряла остойчивость, опрокинулась и затонула. Люди, спасавшиеся на плотках и плавающие в воде, погибли от переохлаждения.

Самой драматичной была авария платформы «Александр Киелланд», во время которой погибло 123 человека. Такие же или подобные аварии платформ происходят в Мировом океане везде, где добывают нефть или газ.

СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ

8 мая 1987 г. китайский пассажирско-грузовой паром «Цзян-су-0130», на борту которого находилось 119 человек (экипаж и пассажиры), пересекал реку Янцзы. Паром следовал по указанному на карте диагональному фарватеру. Суда, идущие вниз и вверх по реке по основным фарватерам, должны соблюдать особую осторожность в местах пересечения продольного фарватера с поперечными. Им, в частности, предписывается снижать скорость при приближении к месту пересечения фарватеров. Однако буксир «Ухань-Чанцзян-2203», который вел баржу с песком, не снизил скорость при приближении к парому, пересекавшему реку. В результате произошло столкновение буксирного каравана и парома. Буксир ударил своим форштевнем в среднюю часть парома, который резко накренился на правый борт, а затем перевернулся. Из 119 человек спастись удалось только 7.

Спасатели, поднявшие затонувший паром, обнаружили трупы только 60 человек. Тела других погибших унесло течением. Причинами кораблекрушения стали нарушение местных правил, столкновение, смещение груза и опрокидывание судна.

19 декабря 1982 г. английский паром «Юропиан Гейтвей», выйдя из порта Харидж (Англия), следо-

вал по глубоководному фарватеру правее осевой линии, разделявшей два встречных судопотока. Погода была хорошая, видимость — свыше 10 миль. По данным свидетелей происшествия, паром внезапно резко изменил курс, пересек осевую линию и стал пересекать полосу движения, по которой шли встречные суда. Ближайшее встречное судно (теплоход «Спидлинк Вангард») дал полный ход назад, переложил руль «право на борт», но уклониться от столкновения не смог и ударил форштевнем в правый борт парома «Юропиан Гейтвей» около машинного отделения. Пробоина в борту парома была огромной, и машинное отделение в считанные секунды заполнилось водой. Паром накренился на 40 градусов на правый борт и через 30 минут затонул. «Спидлинк Вангард» основательно повредил носовую часть, но угрозы гибели не было. Его экипаж спустил шлюпки и стал поднимать из воды пассажиров и членов экипажа парома, которые спасались на надувных плотках и вплавь в нагрудниках. При этом пять человек утонули вместе с паромом, а один пассажир, поднятый из воды, умер от переохлаждения в госпитале.

Основное обвинение было выдвинуто против капитана парома Герберта Мак-Гибни. Его решение пересечь полосу разделения движения и войти в поток встречных судов было признано необычным и квалифицировалось как явное нарушение правил по системам разделения движения, МППСС-72 и требований морской практики. Обвиняемый капитан объяснил, что свой рискованный маневр он предпринял для того, чтобы уйти с глубоководного фарватера и не мешать многотоннажным судам, идущим в одну с ним сторону. В действительности на пароме было плохо нала-

жено наблюдение за окружающей обстановкой, в противном случае трудно было бы объяснить такой факт, как выход парома на встречную полосу движения в непосредственной близости от идущих навстречу судов. За 2 минуты до столкновения капитан Мак-Гибни вышел в эфир на канале безопасности УКВ-радиостанции и информировал суда о намерении пересечь фарватер и уйти к северу от него. Это сообщение было зафиксировано портовой радиостанцией. Эксперты сделали вывод, что капитан слишком поздно сообщил о своем опасном маневре, тогда, когда маневр уже был сделан и ничего изменить было нельзя. Кроме того, такое сообщение свидетельствует о сомнениях капитана относительно правильности и своевременности маневра. При этом капитан нарушил известное правило морской практики о том, что при использовании радиотелефона для расхождения судов нельзя маневрировать до тех пор, пока не получено четкое подтверждение встречного судна, принявшего предложенный план.

Частично виновным был признан и капитан теплохода «Спидлинк Вангард», который в полосе движения устроил гонки с теплоходом «Дана Фуртура», стремясь обогнать его и прибыть раньше в пункт назначения. Сосредоточив все внимание на сопернике, капитан теплохода «Спидлинг Вангард» с запозданием обнаружил маневры парома, а повышенная скорость теплохода не позволила ему сколько-нибудь погасить инерцию, даже переведя машины на «полный ход назад». В момент удара теплоход «Спидлинк Вангард» фактически двигался с полной скоростью, что и привело к тяжким повреждениям парома и его гибели.

ТУМАНЫ

Туман на море бывает настолько густым, что ничего не видно на расстоянии 1,5—2 м. Главным помощником капитана в этих случаях является радиолокатор. Но он может быть неисправным, не говоря уже о различных «мертвых зонах» видимости по РЛС. Поэтому аварии в густом тумане происходят довольно часто.

Судно «Логос», принадлежавшее евангелистской миссионерской организации, штаб-квартира которой находится в Англии, в январе 1988 г. в густом тумане ударило о подводные камни острова Снайп в проливе Бигл между Чили и Аргентиной. Судно вскоре затонуло. Находящихся на нем людей (139 человек) спасли чилийские военные корабли.

В феврале 1987 г. в густом тумане столкнулись и затонули два парома, которые принадлежали островному государству Вануату. Погибло 30 человек.

Одна из самых страшных катастроф за всю историю мореплавания произошла 20 декабря 1987 г. в районе острова Мариндуке, в 100 милях к юго-востоку от Манилы. В густом тумане столкнулись грузо-пассажирское судно «Дона Пас» и танкер «Виктор». Оба судна затонули. На борту «Дона Пас» находилось свыше 2000 человек. Удалось спасти чуть больше 30. На Филиппинах был объявлен траур в связи с этой национальной трагедией.

Плохая видимость или ее полное отсутствие создает огромное нервное напряжение, которое может привести к психологическому срыву у судоводителя и спровоцировать роковую ошибку.

Так, 3 ноября 1979 г. греческое судно «Эолиан Скай», следовавшее из Англии с грузом ядовитых веществ, приблизилось в густом тумане к голланд-

скому эсминцу «Оверсисл». Когда расстояние между ними сократилось до 8 миль, радиолокатор на «Эолиан Скай» неожиданно вышел из строя. Капитан снизил ход до малого и приказал вахтенным вслушиваться в сигналы встречного корабля, которые тот подавал в тумане. На голландском эсминце, где локатор работал нормально, сделали расчет, который показал, что расхождение судов произойдет параллельными бортами на расстоянии 3 кабельтова (542 м). Суда продолжали следовать, не снижая довольно большой скорости (свыше 30 узлов). За 1,5—2 минуты до столкновения на греческом теплоходе услышали сигнал, как показалось вахтенным, справа. Капитан, оказавшийся в сложной ситуации без РЛС, испытывал неуверенность, волновался и дал совершенно неправильную команду: «лево на борт» и «средний ход вперед». Позже он объяснил, что сделал это для того, чтобы скорее уйти с пути приближающегося судна. При этом он забыл о том, что направление на звук в тумане точно определить нельзя, возможны значительные искажения в связи с особенностями распространения звука в условиях тумана.

В результате неправильного маневра греческий теплоход пошел влево и преодолел три кабельтова безопасного пространства, которые разделяли его и встречный корабль, если бы они шли, не меняя курса. Непосредственно перед столкновением эсmineц пытался дать полный ход назад и повернуть вправо, но предотвратить столкновение не смог и ударил в носовую часть теплохода, причинив ему значительные повреждения. Столкновение произошло в 20 милях севернее французского порта Шербур. Экипаж срочно покинул судно. Подошедший к месту аварии французский спасательный

буксир «Абейлле Лангедок» стал буксировать покинутое судно к английскому берегу, так как французские власти, узнав о характере груза, запретили вести судно в свои порты. Во время буксировки судно все больше погружалось в воду носовой частью и ночью 4 ноября уткнулось в грунт на глубине 29 м. Над водой возвышались только средняя и кормовая части судна. В 6 ч 8 мин судно затонуло в 6 милях от побережья Англии. В результате шторма бидоны со смертельными ядами волны выбросили на берег. Создалась серьезная угроза безопасности населения. Власти и спасательные службы Великобритании вынуждены были принять срочные меры для подъема судна и его опасного груза.

6 июля 1984 г. в 01 ч 56 мин радиостанция Финистер на северо-западном побережье Испании получила сигнал бедствия от польского судна «Харматтан», которое сообщало, что в густом тумане столкнулось с испанским судном «Даука». После столкновения суда разошлись на некоторое расстояние и в тумане потеряли друг друга из виду. Через минуту на польском судне услышали непрерывный звуковой сигнал, подаваемый тифоном, который вскоре оборвался. Польское судно продублировало этот сигнал бедствия, послав радиосигнал «SOS» и сообщив о происшествии, а затем приступило к поиску аварийного судна и его экипажа.

Как выяснилось впоследствии, рефрижератор «Харматтан» имел на борту 200 т замороженной рыбы и следовал в порт. В результате столкновения он получил пробоину, но остался на плаву, начал поиски судна и спас одного человека. 11 человек экипажа теплохода «Даука» погибли. Теплоход сле-

довал с грузом металлоизделий из Бремена в Алхесирас (Испания). От полученной пробоины он затонул в течение 3—4 минут. Члены экипажа не успели надеть спасательные жилеты и спустить плоты. Они бросались в воду и исчезали в волнах.

Густые туманы особенно опасны в районах интенсивного судоходства: проливах, различных узких местах, вблизи портов, в устьях рек, местах пересечения судопотоков и пр. Таких опасных районов в Мировом океане сотни. Например, это проливы Босфор и Дарданеллы, соединяющие Черное море с Мраморным и Средиземным. За год здесь проходит более 20 тыс. крупных судов, в среднем 55 каждый день. Турецкий лоцман Людфи, проработавший в этой должности свыше 20 лет, так характеризует навигационную обстановку в проливе Босфор: «Пролив со своей сложной системой переплетающихся и встречных течений преподносит немало сюрпризов капитанам и опытным лоцманам. Течения быстро меняют направление под воздействием ветра. Плотные туманы весной и обильные снегопады зимой увеличивают опасность навигации. Если к этому добавить множество рыболовных и пассажирских суденышек, снующих в разных направлениях, то вы можете себе представить трудности, с которыми приходится сталкиваться капитанам!»

О густых туманах и опасностях плавания в проливах напоминает полузатопленный, покрытый толстым слоем ржавчины корпус танкера у входа в пролив Босфор со стороны Мраморного моря. Длина пролива — около 30 км, ширина в самом узком месте — около 700 м. История проливов знает тысячи кораблекрушений. 16 ноября 1979 г. в проливе Босфор вблизи Стамбула в густом тумане

столкнулись румынский танкер «Индепендент» и греческий сухогруз «Эльвира». После столкновения на танкере произошел мощный взрыв, он загорелся и стал разваливаться. Погибло 43 человека, 2 члена экипажа с большими ожогами были доставлены в больницу. Из танкера в воду вытекло 95 тыс. т нефти. Стамбульский порт был полностью парализован. С полузатопленного греческого судна удалось спасти только 30 человек. Судно и груз погибли. Только за 1982 г. в проливе Босфор произошло 26 крупных кораблекрушений. По мнению Стамбульского управления судоходства, основными причинами аварийных ситуаций являются чрезмерная загруженность проливов и большой тоннаж проходящих судов, что при ограниченной маневренности и в условиях плохой видимости весьма опасно для судов.

СТОЛКНОВЕНИЯ С НЕПОДВИЖНЫМИ СООРУЖЕНИЯМИ

Суда часто ударяются о причалы и другие гидротехнические сооружения. Так, в декабре 1982 г. турецкий сухогруз «Семпери Роген» в густом тумане врезался в берег Босфора. При этом нос сухогруза проломил стену ресторана, стоявшего на берегу.

В феврале 1980 г. либерийский танкер «Индиан Оушен» (30 000 рег. т) с малоквалифицированным экипажем на борту и рядом технических неисправностей шел в Мексиканском заливе. Вблизи фарватера, по которому он двигался, находилась американская плавучая буровая установка «А 36»,

стоявшая в это время на четырех выдвигных колоннах. Когда «Индиан Оушен» приблизился к платформе и стал поворачивать вправо, поскольку фарватер в этом месте имел изгиб, у судна вышло из строя рулевое управление и оно двинулось в сторону платформы. Капитан и лоцман отчаянно пытались предотвратить столкновение, однако перевод машины с полного переднего хода на полный задний занял втрое больше времени, чем полагается по нормативам, поскольку при изменении режима работы двигателя он на время вышел из строя. Из-за неисправностей в брашпиле не удалось своевременно отдать якоря. В итоге танкер, продолжая двигаться по инерции, столкнулся с платформой под углом 15 градусов, получив тяжелые повреждения надстройки (длина пробоины — почти 10 м) и подводной части корпуса (длина пробоины — 30,5 м), а затем затонул.

В 1975 г. во время прохода под Тасманским мостом (Австралия) длиной 1025 м, который был построен в 1964 г., панамское грузовое судно «Стрэндж» столкнулось с боковой железобетонной опорой моста, серьезно повредив ее. Судно затонуло, погибли 7 человек. В 1980 г. при проходе под мостом Саншайн скауэй (США, Флорида, построен в 1954 г., длина — 6727 м) судно под флагом Багамских островов «Си игл» ударило в опору моста, почти разрушив ее. Судно получило такие повреждения, что было списано на металлолом. В 1981 г. кипрский танкер «Вест трэйд» (45000 рег. т) сокрушил опору моста Нью-Порт (США, штат Род-Айленд, построен в 1969 г., длина — 3428 м). В результате аварии «плавающий гроб» пошел на дно, экипаж удалось спасти. Расследование показало, что в каждом из этих слу-

чаев столкновения происходили из-за неожиданных поломок руля, остановки двигателей, обрыва буксиров, ошибок судоводителей и др.

Учитывая высокую опасность неожиданных столкновений судов с мостами и другими надводными сооружениями, в ряде государств разработаны и используются специальные устройства для предотвращения таких столкновений. Защитные устройства представляют собой систему буев и свай, которые расположены на некотором расстоянии от мостовых опор и рассчитаны на поглощение энергии движущегося судна в момент его столкновения с таким защитным устройством. Однако наличие защитного устройства не является гарантией безопасности. Так, несмотря на наличие защитных сооружений у моста Тромсе (Норвегия) под ним получили повреждения несколько судов, три судна погибли: теплоход «Глория» (1961), рудовоз «Хэмфри» (1963), пассажирское судно «Христиания» (1975).

«АДМИРАЛ НАХИМОВ»

31 августа 1986 г. в 22 ч пароход «Адмирал Нахимов» (17 000 рег. т) с пассажирами на борту, отошел от причала порта Новороссийск и последовал к выходу из Цемесской бухты, направляясь в Сочи. Пройдя Пенайские банки, пароход лег на курс 160 градусов, следуя 12-узловым ходом. На борту его находилось 1234 человека: 888 пассажиров и 346 членов экипажа.

В это время грузовой теплоход-сухогруз «Петр Васев», (большого водоизмещения, сильно груже-

ный) входил в Цемесскую бухту, следуя со скоростью 11,5 узлов курсом 36 градусов. На борту судна было около 30 тыс. т ячменя из Канады. Суда сближались на пересекавшихся курсах. Суммарная скорость их движения составляла свыше 23 узлов, или 43 км в час. В соответствии с Правилom № 15 МППСС-72 пароход «Адмирал Нахимов», обнаруживший встречный теплоход «Петр Васев», должен был уступить ему дорогу (остановиться или повернуть в сторону). Правило такое же, как и при движении машин на нерегулируемом перекрестке, элементарное не только для капитана судна, но и для водителя автобуса. В то же время «Петр Васев» в этой ситуации должен был идти с прежней скоростью, не меняя курса (Правило № 17 МППСС-72). Кроме того, суда, выходящие из Цемесской бухты, в соответствии с действующими здесь правилами должны придерживаться правой (западной) части бухты, а суда, входящие в нее, — левой (восточной) стороны, если смотреть с берега. Однако пароход «Адмирал Нахимов» выходил не прямо в море, чтобы затем повернуть в сторону Кавказского побережья (на восток), а сразу проложил курс вблизи мыса Дооб и дальше — вдоль побережья в сторону Сочи в восточном направлении, т. е. выходил не по своей стороне акватории бухты. Поскольку «Петр Васев» не нарушал в этом смысле правил и входил в бухту, правильно придерживаясь ее восточной стороны, суда стали сближаться на пересекающихся курсах. В этой ситуации пароходу «Адмирал Нахимов» достаточно было повернуть на 20—30 градусов вправо, как того требует Правило 15, и суда свободно разошлись бы левыми бортами. Но капитану «Адмирала Нахимова» не хотелось действо-

вать по этим правилам. Он не изменил курс и предпочел вступить в радиотелефонные переговоры с капитаном теплохода «Петр Васев». При посредничестве берегового поста регулирования движения судов он договорился о том, что, вопреки требованиям МППСС-72, пароход «Адмирал Нахимов» будет следовать прежним курсом с той же скоростью, а «Петр Васев» уступит ему дорогу. Иначе говоря, один капитан предложил нарушить правила маневрирования, а другой капитан и береговой пост согласились на это. Но капитан парохода «Адмирал Нахимов» не ограничился тем, что договорился совершить правонарушение. Он поручил выполнить противоправный маневр своему вахтенному — второму помощнику, а сам ушел с мостика в каюту и оставался там до столкновения.

Второй помощник, видимо, понимая незаконность этого договора, неоднократно вызывал по радиотелефону теплоход «Петр Васев» и вновь просил подтвердить, что «Петр Васев» уступит дорогу «Адмиралу Нахимову». Последнее подтверждение он получил в 23 ч 0,5 мин, т. е. за 7 минут до столкновения. Вместе с тем, видя, что «Петр Васев» еще не предпринял никаких действий, второй помощник изменил курс «Адмирала Нахимова» на 5 градусов влево. Через 2 минуты он вновь изменил курс на 5 градусов влево, а через 2 минуты — на 10 градусов, инстинктивно стараясь уйти от опасности. Иначе говоря, он делал как раз то, против чего предостерегают МППСС-72 и морская практика: «...следует избегать ряда последовательных небольших изменений курса и (или) скорости» (Правило № 8). Изменение курса и скорости должно быть значительным и заметным. Правильнее было бы не поворачивать понемногу влево, как

бы намеренно подставляя правый борт под удар, а положить руль влево на борт. Более правильным был бы резкий поворот судна вправо. В этом случае столкновение, если бы оно и произошло, случилось бы на острых встречных углах и не привело к столь тяжким последствиям.

Весомую долю в создании опасной ситуации внес и капитан теплохода «Петр Васев». Он без колебаний согласился нарушить МППСС-72, когда в 22.47 состоялся радиотелефонный разговор с береговым постом и «Адмиралом Нахимовым». При чем свое согласие он дал в условиях, когда визуально еще не видел «Адмирала Нахимова», ибо ходовые огни парохода терялись на фоне береговых огней и их трудно было заметить. Они были обнаружены лишь в 23 часа, т. е. за 12 минут до столкновения. Если бы капитан теплохода «Петр Васев» наблюдал ситуацию быстрого сближения двух крупных судов визуально, он неизбежно почувствовал бы угрозу. Но он не наблюдал за окружающей обстановкой, а неотрывно смотрел на экран САРП (системы автоматической радиолокационной прокладки), где реальные суда представлены в виде светящихся точек, перемещающихся относительно друг друга. Это явление, известное как «радиолокационный гипноз», сыграло коварную роль не с одной сотней капитанов. Находясь в таком «гипнозе», капитан утрачивает способность связать воедино картинку на экране радиолокатора с реальной действительностью.

Лишь в 23 ч 0,5 мин капитан теплохода «Петр Васев» под воздействием настойчивых просьб второго помощника капитана с парохода «Адмирал Нахимов» оторвался от экрана САРП и приказал снизить ход до среднего, хотя дистанция между

судами не превышала 2 миль. Теплоход «Петр Васев» тем временем продолжал идти прежним курсом, хотя и на экране САРП, и визуально было видно, что пеленг на пароходе «Адмирал Нахимов» практически не меняется. Это означало, что суда должны сойтись в одной точке, где и произойдет столкновение. Необходимо было немедленно действовать, поскольку, во-первых, капитан взял на себя обязательство пропустить «Адмирала Нахимова», хотя фактически не выполнил его, во-вторых, капитан обязан был предпринять «маневр последнего момента», который означает, что каждое судно должно предпринять какие-то действия, чтобы избежать столкновения, если столкновения не избежать при действиях одного судна. Лучшим маневром в сложившейся ситуации было бы положить руль «право на борт» и уйти с пути «Адмирала Нахимова». Менее эффективным, но полезным мог быть немедленный «полный ход назад» в тот момент, когда в 23 ч 0,5 мин капитан теплохода «Петр Васев» увидел реальное положение вещей. Однако вместо полного заднего хода он уменьшил его с полного до среднего вперед, хотя при такой большой массе судна и груза снизить скорость невозможно в течение нескольких минут. Иначе говоря, гигантское судно упрямо и на большой скорости надвигалось на пароход, где находились сотни людей.

В 23 ч 0,7 мин, за 5 минут до столкновения, капитан снизил ход до малого, а еще через полминуты дал «стоп». Только в 23 ч 0,9 мин он дал «малый назад», а через минуту, когда по радиотелефону раздался отчаянный крик второго помощника капитана парохода «Адмирал Нахимов»: «Немедленно работайте назад!», дал «средний» и

тут же «полный назад». Но было поздно. Для запуска машины с полного переднего до полного заднего требуется намного больше времени, чем оставалось в реальной ситуации. Винт теплохода «Петр Васев» едва набрал обороты на задний ход, как последовало столкновение. Нос теплохода почти под прямым углом врезался в правый борт парохода «Адмирал Нахимов». Мощный бульб «Петра Васева» пробил огромную дыру в корпусе «Адмирала Нахимова», которая еще более увеличилась из-за того, что пароход под действием машин стремился вперед, и бульб, вошедший в его корпус, рвал обшивку, распространяя пробоину на соседние отсеки. В считанные секунды вода затопила два отсека судна, в том числе машинное отделение. На пароходе погас свет. Судно начало быстро крениться на правый борт. Была дана команда спускать спасательные средства (плоты и шлюпки), но все произошло так быстро, что большая часть их так и не была спущена на воду и ушла на дно вместе с судном, которое затонуло через 8 минут после столкновения. Особенно тяжелым было положение людей, находившихся во внутренних помещениях судна. В абсолютной темноте, при нарастающем крене, не зная путей эвакуации, многие из них были обречены на гибель. В лучшем положении оказались те, кто в момент катастрофы находился на открытой палубе. Но те из них, кто не умел плавать, а большинство оказалось в воде без спасательных поясов, также погибли.

Когда произошло столкновение, судно находилось в 14—15 км от Новороссийского порта и на расстоянии 3,5 км от берега. Волнение на море было 3—3,5 балла. Пароход «Адмирал Нахимов»

затонул через 7—8 минут. Удалось спасти 836 человек. Для спасательных работ было привлечено 60 плавсредств, 20 вертолетов и 80 водолазов. 4 сентября были подняты тела 116 погибших.

Первый спасательный катер прибыл на место катастрофы через 25 минут после того, как «Адмирал Нахимов» пошел ко дну. Это был лоцманский катер ЛК-90, которым командовал сменный помощник капитана механик В. Беловол. Моторист катера В. Волошин увидел в воде женщину с ребенком. «Спасите его!» — кричала она. Матрос снял с себя спасательный жилет, передал его женщине, подхватил ребенка и перенес его на борт катера, а затем втащил женщину. Всего в ту ужасную ночь команда катера спасла 84 человека.

146 пассажиров с погибшего «Адмирала Нахимова» спас военный катер с 8 моряками на борту под командованием мичмана А. Гусева.

Мичман, дежуривший у причала, принял звонок как сигнал боевой тревоги: «В 15 километрах от порта терпит бедствие пароход «Адмирал Нахимов». Нужна помощь...» Через 6 минут пограничный катер уже летел по волнам Цемесской бухты. Еще через 11 минут моряки были на месте. Однако корабля, освещенного яркими огнями, не оказалось. Он затонул. В 800 метрах маячила черная тень сухогруза «Петр Васев», протаранившего пассажирское судно.

То, что увидели пограничники, привело их в замешательство. На волнах среди досок, бочек и другого хлама плавали сотни людей. Одних держали на воде спасательные пояса, других — плотники с мигающими в ночи маячками, третьи плавали сами.

Оказавшиеся в воде люди вели себя по-разно-

му. Были и такие, кто сталкивал других, стараясь первым забраться на плавсредство. Но были действительно мужественные люди. Они не потеряли уверенности в своих силах.

Эдмундас Привэн, высокий, крепкий парень из литовского города Капсукас, отправился в путешествие по Черному морю вместе со своей невестой Эгли Аглинишите. Парень танцевал со своей девушкой в баре, когда произошло столкновение. Через несколько минут пароход ушел под воду. Эдмундас, однако, не растерялся — он отличный пловец, хорошо ныряет. Сначала он вытащил из воды потерявшую сознание Эгли, уложил ее на спасательный плотик. А затем, как рассказывают очевидцы, помог многим женщинам и детям. Три часа оставался он в воде, помогая спасти людей. «Свою Эгли, — рассказывал парень, — я нашел в реанимационном отделении городской больницы. Пришлось поволноваться. Но теперь все позади, еще 3—4 дня — и поедem домой».

Еще одна пассажирка парохода А. Стрельникова из Донецкой области вспоминает: «В воде я поняла, что теряю силы. И вдруг кто-то потянул меня вверх. Смотрю — молоденький парнишка в белой рубашке: «Мамаша, — кричит мне, — держитесь, я помогу вам». Он и спас меня».

К 9 часам утра 1 сентября все, кого еще можно было спасти, были спасены (всего 836 человек). Затем доставали уже тела погибших. Надежда на то, что на судне образовалась воздушная подушка и там остались живые люди, не оправдалась. Средней силы волнение продолжалось и дальше. По всем правилам в таких условиях водолазам нельзя работать. Тем не менее водолазные работы продолжались. Пароход упал пробоиной на мор-

ское дно, доступ к нему был ограничен. Чтобы обследовать корабль, водолазам приходилось использовать люки, прорезать корпус.

Поисковые работы вели около двух десятков специальных кораблей. На месте аварии работали спасательные суда «Аметист», «Гепард», «Антарес». В их распоряжении были полный комплекс водолазного оборудования, барокамера, телевизионная установка.

В эти дни из Одессы, порта приписки парохода «Адмирал Нахимов» и сухогруза «Петр Васев», в Новороссийск приехали родственники и друзья потерпевших.

Чем объяснить такое количество жертв? Тут сыграли роковую роль многие обстоятельства. Столкновение случилось ночью. Удар в борт «Адмирала Нахимова» был неожиданным и настолько сильным, что образовалась пробоина размером примерно 90 м². Отсюда и столь быстрое погружение парохода. Однако, если бы катастрофа случилась не в 23 ч 12 мин, а, например, в 2—3 ч ночи, когда основная масса пассажиров находилась в каютах, жертв было бы еще больше.

Суд, состоявшийся в Одессе через 7 месяцев после трагедии, признал капитанов виновными в столкновении в равной степени и приговорил капитана сухогруза «Петр Васев» В. И. Ткаченко и капитана парохода «Адмирал Нахимов» В. Г. Маркова в соответствии с частью 1 статьи 85 УК РСФСР к 15 годам лишения свободы — максимальному наказанию, предусмотренному этой статьей.

Отдельно были выделены материалы о недостатках в деятельности Новороссийской аварийно-спасательной службы (АСПТР) Черноморского

морского пароходства, суда которой с опозданием прибыли в район бедствия.

Таковы факты, но остается множество вопросов, которые нужно было бы поставить не только перед капитанами судов и даже не перед руководством Черноморского пароходства. Один из таких вопросов: как мог оказаться в море пароход, построенный более 60 лет назад, имеющий ряд серьезных дефектов и безнадежно устаревшие спасательные средства? Ведь это судно перевозило людей!

С другой стороны, чего еще можно было ожидать, если Регистр СССР (орган технического надзора за обеспечением безопасности на море), этот контролирующий орган находился в подчинении у того, чьи суда он должен был инспектировать, — у Министерства морского флота СССР. Это же абсурд! Правда, из таких нелепостей и состояла тогда наша действительность...

На эти недостатки указала прокуратура СССР (после аварии, унесшей жизни более 400 человек!). И что дальше? Комиссии Госплана и специальным экспертам, подобранным, кстати, из заинтересованных министерств и ведомств, удалось отстоять «статус-кво», и этот абсурд продолжался дальше.

ГИБЕЛЬ ПАРОМА «ЭСТОНИЯ»

Пассажирско-автомобильный паром «Эстония», построенный в 1980 г. в Германии, был рассчитан на 2000 пассажиров и 460 легковых машин. Это судно совершало маршрут Таллин—Стокгольм—Таллин три раза в неделю. Оно принадлежало

компании «Эстлайн», в которой чуть больше половины капитала является собственностью Эстонии, а остальная часть — шведской танкерной компании «Нурдстрем и Тулин АБ». Шведская компания предложила судно в качестве своего взноса при создании совместного предприятия с Эстонией («Эстлайн»), где шведам принадлежит 47 процентов акций. Экипаж набирали на конкурсной основе. Капитаном парома был Арво Андерсон, опытный моряк с 25-летним стажем.

С этим паромом в ночь на 28 сентября 1994 г. произошла самая крупная катастрофа в истории судоходства на Балтике. На борту судна находилось 776 пассажиров и 188 человек экипажа, всего 964 человека. Было спасено только 139 человек. Спасатели подобрали 42 окоченевших трупа. Температура воды в ту ночь была около 10 °С. Всего эта трагедия унесла 825 жизней! Паром затонул на глубине примерно 350 м у финского острова Утё, в 100 км от Турку, на пути из Таллина в Стокгольм. В Эстонии и Швеции был объявлен национальный траур.

Штаб спасателей создали в финском городе Турку. Туда рано утром 28 сентября был доставлен первый спасенный мужчина. Температура его тела не превышала 32 градуса. По сообщениям пилотов, в районе катастрофы всю ночь сильно штормило, волны достигали 6 м в высоту, а температура воды была 10—12 °С. Продержаться даже на спасательном плоту в таких условиях могут немногие. Один из вертолетчиков рассказал, что обнаружил плот, рассчитанный на 25 человек, однако в живых осталось лишь 6. Остальные скончались от холода.

Обстоятельства гибели «Эстонии» до сих пор не

выяснены. Судно внезапно резко накренилось, экипаж сразу подал сигнал «SOS», но события развивались слишком быстро. Судно затонуло в течение 15—20 минут. При этом столкновения с другим кораблем быть не могло, а руководство Эстонского морского пароходства (его сотрудники составляли большинство экипажа) отрицает возможность того, что катастрофа произошла по вине его людей.

В свою очередь, представители компании «Нурдстрем и Тулин» утверждают, что судно имело огромный запас прочности и должно было продержаться на плаву в случае аварии (поступления воды) и потери хода 6—8 часов. Капитаны Эстонского морского пароходства высказали после аварии свою версию: «У “Эстонии” заглохли двигатели, ее развернуло бортом к волне. Более двадцати большегрузных автомобилей, находившихся в трюме, сместились, был нарушен баланс, и паром перевернулся».

Спасшийся матрос Хенрик Силласте из Таллина рассказал, что одни ворота, через которые въезжают на борт автомобили, не закрывались до конца. Не могла ли вода во время шторма попасть в трюм? Если да, то она, видимо, создала крен, который, усиливаясь, привел к тому, что грузовики и легковые автомобили сдвинулись на один борт. Стало известно, что шведские инспектора предупреждали эстонцев о дефектах ворот.

Паром был построен в 1980 г. на «Майер-Верфт» в городе Папенбург (Нижняя Саксония). Представитель дирекции Йорг Крюгер сказал, что судостроители своей вины не признают. Судно строилось в соответствии со строгими международными нормами. Если бы у «Эстонии» и бы-

ли конструктивные недостатки, противоречащие действующим стандартам, то принимавшая судно экспертная комиссия не допустила бы его к эксплуатации. О том, как эксплуатируют паром его владельцы, компания-производитель ничего не знала 14 лет (со дня его спуска на воду). Возможно, он был подвергнут за это время конструктивной перестройке, не предусмотренной проектом.

За время эксплуатации парома несколько раз менялись его хозяева. Наконец его основным владельцем стала Эстония. Судно отремонтировали и для улучшения мореходных качеств установили подводные крылья. Корабль был оснащен последними средствами автоматики и электроники, спутниковой связи. Тем не менее космическая система автоматической подачи сигнала бедствия КОСПАС—САРСАТ почему-то не сработала.

Версия о том, что авария произошла из-за отказа двигателей, маловероятна. Их на пароме четыре, все они остановиться не могли. Видимо, катастрофу предопределила совокупность возможных причин: ворота, качка, смещение машин на автомобильной палубе, отказ одного из двигателей.

Спаслись, прежде всего, те пассажиры, которые находились на самых верхних палубах, где расположены бары и рестораны. Так, один из пассажиров Ральф Серман выжил, так как сидел в кафе. Когда судно резко накренилось, началась жуткая паника. Ральф и еще несколько человек выскочили на прогулочную палубу, но шлюпок там не было. Хотели было сбросить в воду надувные плоты — не получилось. С высоты шестиэтажного дома этот пассажир прыгнул в воду.

Тем, кто находился в момент катастрофы на нижних ярусах, было намного труднее. В случае тревоги лифты на судах такого типа отключают, чтобы в них никто не застрял. Но выбраться по лестницам, когда начинается паника, большинству, особенно пожилым людям, очень трудно. В узкие коридоры парома высыпали сотни пассажиров, и там началась давка. На борту «Эстонии» в этот раз было несколько групп пожилых туристов и дети. Некоторые двери заклинило, к тому же выбраться мешал крен судна в 30 градусов.

Для оказавшихся в воде началась борьба за жизнь. Кругом тьма, сильный ветер, высокие волны, холодная вода... Кто умел плавать, мог какое-то время продержаться, но это длилось недолго.

О причинах катастрофы парома возникали различные версии. Директор пароходства «Эстлайн» вначале высказал предположение, что паром, возможно, напоролся на мину, оставшуюся со времен войны. Однако многие эксперты считают, что причина аварии кроется в техническом состоянии судна. Вот мнение директора отдела безопасности управления судоходства Швеции Бенгта Стенмарка: «Есть два свидетеля, которые видели, что у парома отвалилась носовая часть, поднимающаяся при загрузке транспорта. Есть показания, что автомобильная палуба была залита водой высотой 30—50 см.

Тем не менее, теперь некому ответить на вопросы: почему «Эстония» не запросила помощи сразу после того, как в трюме появилась вода? Почему капитан ждал до тех пор, пока уже ничего нельзя было сделать для спасения судна?

Пережившие катастрофу

«Я почувствовал, что с судном творится что-то неладное, что его не просто качает, а оно накренилось, — рассказывал Вилхо Итяранта из Швеции. — Быстро выбрался на палубу, но не удержался и скатился в море. Поблизости оказался надувной плот. На него было очень трудно забраться. Судно затонуло, наверное, через 15—20 минут. Прошло 6 часов, прежде чем нас спасли».

Датчанин Мортен Войе, как и многие другие, прыгнул в воду, когда корабль уже лежал на боку, вплавь добрался до резинового спасательного средства, которое напоминало перевернутый конус. Находясь по пояс в ледяной воде, он пытался удержать равновесие вместе с 15 другими людьми. Конус раскачивался и дрейфовал в течение 6 часов. Когда их обнаружили, в живых остались только 6 человек. Мортен отметил, что, «оказавшись в экстремальной ситуации, обнаружил в себе и других поразительное чувство эгоизма. Никто ни о ком не думал. Каждый хотел выжить. Я выжил, потому что безумно хотел жить!»

Мартин Нильсон из Швеции вспоминает: «Наша каюта находилась в самом низу, под автомобильными палубами. Когда мы услышали за бортом резкий скрежещущий звук, я сразу подумал, что паром получил повреждение и может затонуть. Выскочил за дверь и помчался по коридору что было сил к лестнице. Людей было уже много, но еще можно было подняться. Я отмахивал один пролет лестницы за другим. Выскочил на открытую седьмую палубу, где толпились пассажиры и в панике хватали спасательные жилеты. Увидев, как несколько человек готовили к спуску шлюпку,

я присоединился к ним. Когда мы достигли воды, шлюпку стала заливать вода, и мы пересели на надувной плот. В нем тоже было много воды, и я молил Бога, чтобы он не дал плоту утонуть. Мы сидели в воде 7 часов, прежде чем нас подобрали вертолетчики. Многие мои одноклассники погибли. Задержись я еще минуту в каюте, мне бы уже не выбраться из трюма».

Стефан Дувдалль (Голландия), водитель трейлера, рассказывал: «Когда мы загружались на “Эстонию” в Таллине, я обратил внимание на то, что матросы парома не закрепляли грузовики цепями, как это положено. Спросил матросов, почему они не используют цепи, но они ответили, что не стоит из-за этого беспокоиться. Кстати, тяжелый трейлер также не был закреплен.

На борту парома находилось более 30 грузовиков и легковых автомобилей, два автобуса и несколько машин для перевозки лошадей».

Ээро Кипил (Эстония), повар, вот как описывает ситуацию: «Я лежал на койке в каюте, но никак не мог уснуть из-за качки, поэтому решил подняться на верхнюю палубу и немного погулять. Раздалась сирена, просигналила два раза и умолкла. Паром сильно накренился, вокруг все забегали и стали надевать спасательные жилеты. Прыгнул в воду и в крошечной тьме подплыл к одному из надувных плотов, на котором находились 8 человек, в том числе молодые шведы. Залез на плот, но тут нас накрыла большая волна, и все оказались в воде. Спасательный жилет с меня соскочил. Когда я снова забрался на плот, некоторых уже не было. Мы сидели на плоту 4 часа, потом я потерял сознание и не знаю, что происходило в дальнейшем, как нас спасли. То, что с нами случилось, похоже на страшный сон».

Алтти Хаканпяя (Швеция), служащий: «Наша семья осталась жива потому, что у нас изменились планы. С женой и дочерью я находился в Таллине, а 27 сентября мы должны были выехать в Швецию на “Эстонию”. Но супруга и дочь передумали и отправились домой раньше, поэтому я оказался на пароме один. В момент катастрофы я сидел в баре на шестой палубе (всего их семь) и пил пиво, поэтому смог быстро добежать до спасательных плотов. Если бы мы ехали втроем, наверняка находились бы в это время в каюте и нам не удалось бы выбраться наружу. Меня подобрал паром “Мариэлла”, который следовал в Стокгольм. Около 8 часов утра я позвонил домой из больницы и услышал, как жена радостно закричала. Оказывается, она не находила себе места с того момента, как услышала по радио о гибели “Эстонию”.

Изучение списка 139 пассажиров, оставшихся в живых, показало, что среди них больше всего оказалось мужчин среднего возраста. Из этого эксперты сделали следующий вывод: чтобы выжить, нужны немалая сила и выносливость. В списке есть и женщины, но их меньше. Спасен лишь один ребенок, а их на борту было много. Выжил один пожилой (77-летний) швед.

Экипаж погибшего парома

«Перед выходом судна из Таллиннского порта, — рассказывал начальник отдела прогнозов метеорологического института Швеции Сванте Андерсон, — мы направили на его борт прогноз, в котором предсказывали ветер до 20 м/с и волны высотой 5—6 м. Есть подтверждение, что на пароме наш факс получили. Погодные условия

в районе гибели судна нельзя отнести к экстремальным. “Эстония” плавает с 1980 г. и находилась в море в гораздо худших условиях. Можно сказать, что плохая погода способствовала аварии, но никак не была ее главной причиной. Ведь в период осенне-зимней навигации бывают и более высокие волны».

По словам работающего в пограничной охране бывшего капитана корабля Юри Крезка, штормовой ветер не мог стать причиной гибели «Эстонии». «Эта катастрофа была совершенно неожиданной, — считает морской инспектор Финляндии Эса Саари. — У корабля такого размера не должно быть проблем из-за ветра».

Заведующий юридической службой Департамента водных путей, капитан дальнего плавания Юри Нуут сказал, что, как и на других эстонских судах, на «Эстонии» были мастера своего дела, подготовка которых соответствовала международным квалификационным нормам. «Утверждение, будто экипаж пассажирского парома «Эстония» не был компетентным и достаточно профессиональным, можно считать некорректным, — подчеркнул Юри Нуут. — Работники с низкой квалификацией не могли попасть на это судно, туда принимали только лучших. Тот факт, что в списке переживших катастрофу очень мало членов экипажа, позволяет утверждать, что экипаж до последних мгновений выполнял свой долг».

«Находившиеся на борту потерпевшего крушение пассажирского парома “Эстония” капитаны Арво Андерсон и Аво Пихт (он плыл на пароме как пассажир) до последнего мгновения вели себя мужественно, — сказал журналистам директор “Эстлайн” Йоханес Йохансон. — Как говорят

спасенные пассажиры, Аво Пихт руководил спасательными работами, насколько это было возможно в темноте. Арво Андерсон командовал кораблем до последней минуты. Когда «Эстония» пошла ко дну, он отослал всех с мостика и остался один».

Выразил свою точку зрения и клуб капитанов Эстонии: «Как моряки и капитаны, имеющие большой опыт управления судами в морях Мирового океана, подтверждаем, что капитан Арво Андерсон — высокообразованный, опытный капитан, и нет никаких сомнений в компетентности руководства и управления судном».

Между тем шведская сторона не однажды обвиняла дирекцию «Эстлайна» в непрофессиональности экипажа парома «Эстония». Единственный оставшийся в живых датский гражданин (по некоторым данным, на корабле было от 6 до 30 датчан), 28-летний студент Мортен Войе заявил, что эстонский экипаж не говорил на английском языке. По радио не передавали никакой информации. Никто не знал, что делать, куда бежать, где находятся спасательные средства. Экипаж, по его словам, не оказал никакой помощи в спасении пассажиров.

Версии

Информационные агентства со ссылкой на 24-летнего члена экипажа Хенрика Силласте сообщили, что в момент катастрофы вода прорвалась через люк автомобильной палубы, который был неисправен и плохо закрыт.

По мнению профессора высшей технической школы Хельсинки Пеэтри Варста, самопроизволь-

ное движение груза не может привести к затоплению судна. Такой паром, как «Эстония», не может затонуть, даже если вода попадет в машинное отделение. Но поступление воды на автомобильную палубу грозит серьезными последствиями. Именно это, по словам профессора, произошло на «Эстонии» и стало главной причиной трагедии.

В Германии главной причиной катастрофы считают техническое состояние судна и поведение команды до и во время происшествия. То обстоятельство, что грузовые автомобили на борту «Эстонии» не были закреплены в соответствии с требованиями международных инструкций, профессор Айке Леман в интервью газете «Берлинер Цайтунг» назвал «смертным приговором судам подобного типа», если те оказываются в условиях сильного шторма.

Аварии последних лет свидетельствуют о ненадежности судов такого класса. Терпела бедствие почти дюжина паромов. Самой известной была авария с паромом «Хералд оф фри энтерпрайз», который опрокинулся в бельгийском порту Зеербрюгге. На подходах к восточногерманскому острову Рюген завалился на бок паром «Ян Хевелиус». В обоих случаях на судах были проблемы с погрузочными люками. Представитель датского профсоюза моряков Хенрик Берлау отмечает, что, если бы подобное случилось с самолетами, производители и эксплуатационники наложили бы запрет на их дальнейшее использование до выяснения и устранения причин аварий. Отношение к морским судам в этом смысле не столь серьезное.

Основным недостатком современных паромов, размеры которых становятся все больше (главным

образом за счет увеличения высоты надпалубных построек), считается их низкая остойчивость в экстремальных условиях. К такому выводу пришли эксперты английского исследовательского центра судостроения, которые анализировали аварию «Хералд оф фри энтерпрайз». «Паромы этого класса достигают высоты 10-этажного дома», — сокрушается представитель немецкого профсоюза моряков Дитер Бенце. Как в случае аварии за считанные минуты преодолеть эти десять этажей? Вывод эксперта однозначен: шансы пассажиров «парома-монстра» на спасение равны нулю.

Причиной аварии «Эстонии», полагает начальник центрального конструкторского бюро морской техники «Рубин» академик И. Спасский, могло послужить сочетание нескольких обстоятельств. Возможный отказ энергетики, вследствие которого судно стало терять ход, а значит, и остойчивость. Гораздо серьезнее то, что ворота-аппарели, ведущие на автомобильную палубу, неплотно закрывались. Утверждают, что при выходе из таллиннского порта на этот счет были сделаны замечания. В таком случае есть основания допустить, что этот огромный гараж стали понемногу захлестывать волны. Из теории кораблестроения известно, что столь обширная поверхность воды внутри судна губительно снижает его остойчивость. Под воздействием ударов шквального ветра паром мог накрениться — это был первый импульс. Дальше начала действовать свободная поверхность автомобильной палубы. Вероятно, плохо закрепленные автомобили усилили дисбаланс, крен перевалил критическую точку, и судно перевернулось...

ПОЖАРЫ И ВЗРЫВЫ

9 ноября 1974 г. крупнейшее японское судно для перевозки сжиженного газа «Юйо мару № 10» вместимостью около 45 тыс. рег. т столкнулось в Токийском заливе с либерийским транспортным судном «Пасифик Арес». За столкновением последовал пожар. Команда либерийского судна, попавшего в область испаряющегося и горящего газа, погибла.

Спасательные работы на газовозе затруднялись из-за высокой температуры. Однако в связи с опасностью взрыва необходимо было принять экстренные меры. Газовоз был отбуксирован к берегу. Пожар долго не прекращался, чему способствовало постепенное испарение газа. Только 28 ноября, через 19 дней после начала пожара, горящее судно было отбуксировано в океан и затоплено.

Следует отметить, что большая часть команды газовоза успешно эвакуировалась в начале пожара, используя танкерные шлюпки, которыми было оборудовано судно.

Случались пожары, уносившие много человеческих жизней. Самые страшные катастрофы, связанные с пожарами, происходят на пассажирских судах, там, где находится много людей. Возможность пожара на пассажирском судне не исключена даже в том случае, если оно отвечает всем требованиям противопожарной безопасности. Она тем более вероятна, если речь идет о судне, построенном до того, как в 1980—1981 гг. в ИМО (международная морская организация) было принято решение полностью исключить из числа строительных взрывоопасные материалы и составы (так называ-

емый «метод невоспламеняемости»). Переборки и палубы пассажирских судов следует изготавливать из листовой стали и других негорючих материалов. Во всех помещениях должны быть установлены автоматические средства передачи на мостик информации о появлении огня, дыма, повышении температуры, возникновении взрывоопасной газовой смеси и т. п. Кроме того, в ряде помещений должно быть установлено автоматические водораспылители, установки инертного газа, пенотушители и т. д. Однако пожары на пассажирских судах все же случаются.

В ноябре 1965 г. в результате пожара погибло пассажирское судно «Ярмус Касл», которое плавало под флагом Панамы. На борту находились американские пассажиры, из них 90 человек погибло. Пожар распространялся чрезвычайно стремительно из-за большого количества дерева, использованного для отделки и в конструкциях, включая трапы. Момент для эвакуации людей был упущен. Большинство погибших оказались отрезанными огнем во внутренних помещениях, а команда заботилась скорее о собственном спасении, чем о судьбе пассажиров.

12 мая 1977 г. норвежский теплоход «Метеор» совершал круизный рейс вдоль американского материка. На борту судна находилось 67 пассажиров и 91 член экипажа. В 2 ч 35 мин вахтенный матрос во время обхода судна почувствовал запах дыма из носовой части надстройки. Затем он увидел густой дым и пламя. Матрос сообщил о пожаре боцману, а также предупредил людей, находившихся в машинном отделении и каютах, расположенных по правому борту палубы А, затем поднялся на мостик и сообщил о пожаре вахтенному офицеру.

Тем временем боцман в специальной одежде двинулся по коридору палубы А в сторону пожара. Спускаясь на палубу Б, он услышал крики из жилых помещений экипажа и увидел, что двери двух кают объяты пламенем, которое быстро распространяется по обшивке к другим каютам. Помочь людям, отрезанным огнем, было невозможно.

Не сознавая всей серьезности положения, вахтенный офицер решил не пугать пассажиров и не давать сигнала пожарной тревоги. Он позвонил капитану, чтобы получить указания о дальнейших действиях, и разыскал старпома. Были потеряны драгоценные минуты, которые дорого обошлись судну и людям: языки пламени появились из дверей носовой рубки с правой стороны. Сразу же был включен сигнал тревоги, но он не сработал из-за повреждения кабеля. Были дистанционно закрыты все противопожарные двери. Не сработала и судовая сирена.

Вахта в машинном отделении действовала более четко. Механик включил пожарные насосы, но локализовать огонь не удалось, поскольку сигнал о закрытии противопожарных дверей поступил с мостика с большим опозданием, когда огонь уже охватил соседние помещения.

На палубе А начались действия по спасению пассажиров и тушению огня. Вскоре выяснилось, что многие члены экипажа оказались отрезанными огнем и дымом на палубе Б. Для их спасения были сформированы спасательные группы, но освободить из плена удалось лишь трех человек, остальные сгорели.

В 6 ч 52 мин к объятому пламенем судну подошел спасательный буксир канадской береговой охраны, доставивший эффективные средства пожа-

ротушения и оказавший помощь в борьбе с огнем. Судно с локализованным в жилой надстройке пожаром было отбуксировано в порт Ванкувер, где пожар был потушен только к 18 ч 15 мин следующего дня. В результате пожара погибло 32 человека, сильно обгоревшее судно было списано на металлолом.

Из-за конструктивных недостатков и нерасторопности экипажей погибло свыше 200 человек во время пожаров на пассажирских судах «Локания» (1963 г.) и «Ярмут касл» (1965 г.). В 1966 г. в порту Нью-Йорка сгорело два пассажирских судна — норвежский «Викинг принсес» и западногерманский «Ханзеатик». Когда «Ханзеатик» отбуксировали в Гамбург, он представлял собой груды металлолома.

30 сентября 1980 г. голландский пассажирский лайнер «Принсендам» отошел от причала Ванкувера и отправился в круизный рейс. Первым пунктом осмотра был Кетчикан на побережье Аляски, где находился величественный глетчер. После его осмотра судно пошло на запад и юго-запад по маршруту: Иокогама—Шанхай—Сянган—Сингапур. Лайнер «Принсендам» (9000 рег. т) был построен в 1973 г. (длина его 130,2 м, скорость — 19 узлов). На борту находилось 190 членов экипажа и 329 пассажиров, богатых американских туристов, в основном пожилого возраста. Через 2 дня после выхода из Кетчикана, 4 октября в 01 ч, центр связи Береговой охраны США в Сан-Франциско получил сигнал бедствия с «Принсендама». Сообщалось, что в машинном отделении лайнера начался пожар. Из Сан-Франциско информацию о бедствии передали в центр Джуно на Аляске. К месту аварии направились американские крей-

серы «Боутвэл», «Вудраш» и «Меллон», шесть вертолетов, самолеты типа «Буффалос» и «Аргус», танкер и ряд других судов.

Спустя полчаса, после того как в эфир был отправлен сигнал бедствия, на борту «Принсендама» заработало радио. Пассажирам предлагалось немедленно подняться на палубу, захватив ценности и спасательные жилеты. Сообщалось, что это мера предосторожности, так как в машинном отделении возник «небольшой пожар», который будто бы удалось локализовать. Тем не менее некоторые пассажиры, проходя мимо ресторана, видели, что он тонет в клубах дыма. Часть пассажиров еще не успели снять нарядных вечерних туалетов, другие поднялись прямо с постели. Одна из пассажирок, 78-летняя Уолтер Клэпп, вспоминала впоследствии: «Была прекрасная ночь: полное безветрие, спокойный океан, огромные звезды в ясном небе. Судовой оркестр негромко наигрывал на палубе мелодии из мюзикла “Оклахома”. На память невольно приходят сцены последних часов погибшего “Титаника”».

Экипаж лайнера тем временем изо всех сил боролся с огнем в машинном отделении и прилегающих к нему помещениях, но огонь охватил пассажирскую надстройку и помещения экипажа, стал стремительно распространяться благодаря повышенной горючести отделочных материалов. В 5 ч 30 мин запылал зал ресторана. По приказу капитана радист вновь передал сигнал бедствия, адресованный не только Береговой охране США и Канады, но и всем, кто мог его слышать. Над судном появились первые самолеты, с которых было сообщено, что на помощь идут военные корабли, вертолеты и другие спасательные средства. В 6 ч

капитан приказал всем пассажирам и экипажу покинуть судно на плотках и шлюпках. На борту осталось 50 человек, которые продолжали борьбу с огнем. В 8 ч вертолеты начали снимать людей с плотов и шлюпок и переправлять их на танкер. В 8 ч 15 мин они завершили эту операцию, сняв с борта последних членов экипажа. Подошедшие военные корабли и спасательные буксиры сбили основную массу огня, но внутри судна пожар еще продолжался. 7 октября горящий лайнер был взят на буксир спасательным судном «Коммодор Страйтс», который со скоростью 2—3 узла повел его в порт Портленд (штат Орегон). В 3 ч 30 мин лайнер, на котором пожар до конца так и не был ликвидирован и который из-за воды, попавшей в судовые помещения при пожаротушении, имел крен около 30 градусов, внезапно еще больше накренился, а затем в течение 3 мин перевернулся и затонул на глубине 2700 м.

Расследование показало, что когда в машинном отделении возник пожар, экипаж пытался ликвидировать его с помощью ручных огнетушителей, но их мощность оказалась недостаточной. С большим опозданием (из-за технических неполадок и воздействия огня) включили лишь часть пожарных насосов, которых также оказалось мало. Из-за отсутствия в системе воды не сработали вмонтированные во всех каютах и ресторанах автоматические разбрызгиватели. С помощью ограниченного количества ручных насосов не смогли предотвратить распространение огня на всю надстройку. В расследовании было отмечено, что всего за 5 месяцев до кораблекрушения Береговая охрана США проверяла судно и подтвердила официальными документами его высокие мореходные качества.

Среди сотен происшествий с пассажирскими паромами особенно выделяется гибель индонезийского парома «Тампомас II» в январе 1981 г. Пожар, начавшийся ночью в пассажирских каютах, очень быстро распространился по всему судну, вывел из строя средства пожаротушения, уничтожил спасательные плоты и шлюпки. Люди в панике бросались за борт, не надев спасательных жилетов, и погибали. Многие пассажиры и члены экипажа сгорели на судне или задохнулись в дыму. Жертвами катастрофы стало около 650 человек.

Не менее страшны пожары и взрывы для грузовых судов, хотя, разумеется, из-за относительно низкой численности людей на борту они не приводят к столь тяжким последствиям.

В мае 1982 г. на греческом судне «Миртия» начался пожар в машинном отделении. Экипаж успел покинуть его, судно сгорело и утонуло. Во время стоянки в порту Хайфа панамского танкера для перевозки химикатов на судне проводилась зачистка и пропаривание танков. В одном из них произошел взрыв, а затем пожар охватил все судно, и оно погибло. В результате взрыва были убиты три человека. Во время стоянки на якоре в заливе Акаба на панамском судне «Везер Мунде» начался пожар в машинном отделении. Огонь постепенно распространился на груз пищевых продуктов в трюмах. Экипаж успел покинуть судно, которое полностью выгорело и затонуло. В порту Сиурд (Аляска) вспыхнул пожар на американском судне «Вестро». Во избежание потопления горящего судна на глубине капитан принял решение посадить его на мель, где оно, оставленное экипажем, постепенно догорело и разрушилось.

При возникновении пожара на судне опасность подстерегает людей не только на борту, но и на воде.

В феврале 1976 г. французский контейнеровоз «Мон Лаурье» находился в Атлантическом океане в 400 милях северо-западнее Азорских островов. Контейнеровоз следовал из Гавра в Монреаль с грузом ядохимикатов и синтетических смол. Во время шторма груз в контейнерах сместился, а затем произошло его самовозгорание. Капитан передал по радио сигнал бедствия. Экипаж боролся с пожаром почти сутки, но когда огонь перекинулся с грузовых трюмов на жилую надстройку, вынужден был высадиться на плоты и шлюпки. По сигналу бедствия к месту аварии подошли три судна, но в условиях жестокого шторма удалось спасти лишь 16 человек из 22. Контейнеровоз к тому времени затонул.

Правила пожарной безопасности грузовых судов изложены в части «С» Конвенции 1974 г. и поправках к ней. Часть «С» содержит 13 правил, относящихся к конструкции огнестойких переборок и палуб, путей эвакуации, защиты от огня лифтов и трапов, дверей и систем вентиляции, а также мер, связанных с газообразным топливом, системами и средствами пожаротушения и сигнализации. Резко ограничено применение горючих материалов, особенно опасных при пожарах в жилых помещениях экипажа.

Именно из таких горючих материалов была сделана жилая надстройка, кроме переборок коридоров, на западногерманском теплоходе «Тавента», где в сентябре 1975 г. вспыхнул пожар. Через 20 минут после объявления сигнала пожарной тревоги вся надстройка, сделанная из древесност-

ружечных плит, была охвачена огнем. Люди, находившиеся в каютах, оказались в западне. Аварийная группа в специальных термостойких костюмах, вооруженная водяными стволами, смогла помочь лишь части людей, находившихся в каютах в передней части надстройки. Пройти в глубину надстройки мешали сильный огонь, едкий дым от горящих древесностружечных плит, изготовленных на основе полимерных смол. В результате пожара погибли 5 человек, несколько членов экипажа получили тяжелые ожоги. Вся надстройка судна выгорела и заметно деформировалась, полностью сгорел палубный груз. Судно пошло на металлолом.

Изучение причин пожаров и взрывов показывает, что обычно они происходят вследствие ошибок или упущений со стороны экипажа. Что касается катастрофических последствий для судна и груза, то они, не являясь в ряде случаев неизбежными, возникают чаще всего по вине экипажа.

14 февраля 1982 г. кипрский балкер «Протектор Альфа» принял на борт 26 000 т зерна и стоял у причала в порту Калама (США) в ожидании топлива. Бункеровка началась в 19 ч 15 мин, а спустя полчаса танк № 9 оказался переполненным, и 200—250 л дизельного топлива было выброшено через мерительную трубку на коллектор дизель-генератора №1. Топливо воспламенилось, начался пожар. Среди членов экипажа началась паника. Капитан и старпом находились на берегу, а старший механик вместо того, чтобы принять меры по локализации и тушению пожара, собрал личные вещи и оставил судно. Экипаж, оказавшись без руководителей, не знал, что

делать. Как выяснилось позднее, никто на судне, в том числе и капитан, не имел специальной подготовки или практических навыков по тушению пожара. Попытки второго механика и второго помощника капитана задействовать противопожарную углекислотную систему не удались, так как проникнуть на пост управления системой было невозможно из-за задымленности помещений. На судно прибыли пожарные. Им удалось проникнуть в задымленные помещения и спасти машиниста. Экипаж тем временем покинул судно. Поскольку пожар стал угрожать береговым сооружениям, было принято решение отдать швартовы. К горящему балкеру подошел буксир, отвел его к отмели и поставил на якорь. Огонь продолжал уничтожать надстройку судна. Через 5 часов береговая охрана и капитан порта приступили к тушению пожара. Было решено вырезать в корпусе судна отверстие, получить доступ в машинное отделение и подать туда пену для ликвидации огня. Когда эти работы заканчивались, на судне произошел мощный взрыв, разрушивший две водонепроницаемые переборки в машинном отделении, вследствие чего огонь устремился в другие помещения. В итоге судно полностью вышло из строя.

При расследовании пожара комиссией было установлено, что причиной его стала халатность старшего механика, который не контролировал уровень топлива в танке № 9. Быстрому распространению огня способствовали неподготовленность экипажа и позорное бегство комсостава судна. Кроме того, обнаружилось грубое нарушение Конвенции 1974 г.: 1) аварийная помпа была в нерабочем состоянии; 2) на мерительной трубке тан-

ка № 9 не был установлен быстрозапорный автоматический клапан, мерительная трубка находилась в непосредственной близости от дизель-генераторов; 3) в машинном отделении был лишь один огнетушитель; 4) углекислотная система пожаротушения не была предъявлена для инспектирования; 5) план по борьбе с пожаром был составлен на немецком языке, который на судне практически никто не знал.

Особое внимание в международном и национальном морском праве уделяется пожарной безопасности танкеров и других судов, перевозящих опасные грузы. Аварии с такими судами — явление весьма распространенное. Так, в 1968—1982 гг. на танкерах мирового флота произошло 1168 аварий, завершившихся гибелью судов, в том числе из-за взрывов и пожаров — 330. При этом из-за пожаров и взрывов погибло 1020 человек.

В 1976 г. танкер «Сансинена» водоизмещением 40 тыс. т, который плавал под флагом Либерии, взорвался в гавани Лос-Анджелеса. Погибло 11 человек, более 50 человек было ранено.

8 января 1979 г. во время перекачки нефти из танков французского судна «Бетельжес» произошло два взрыва, причиной которых стало воспламенение нефтяных паров, скопившихся в танках. Языки пламени достигали 200 м в высоту. Погиб весь экипаж (42 человека) и 7 рабочих нефтехранилища.

В августе 1983 г. либерийский танкер «Ориент навигатор» (34 000 рег. т) стоял в порту Батаан (Филиппины) под разгрузкой. В результате неосторожного обращения с огнем на судне начался пожар, прогремело несколько взрывов. В аварии погибло 25 человек: все члены экипажа, находив-

шиеся в этот момент на борту, а также 2 офицера безопасности нефтеочистительного завода и 4 человека экипажа портового буксира «Малабаяса», стоявшего у борта танкера и погибшего вместе с ним.

В части «С» Конвенции 1974 г., состоящей из 9 правил, содержатся требования к противопожарной безопасности судов, перевозящих нефть и нефтепродукты с температурой вспышки не выше 60 °С и давлением паров ниже атмосферного, а также другие жидкие продукты, представляющие пожароопасность. Применяется часть «С» и к комбинированным судам (балк-танкерам), но они не должны перевозить твердые грузы, если грузовые танки не очищены от нефти и не дегазированы. Часть «С» содержит требования не только к конструкции переборок, деталям набора и их огнестойкости, но и к правилам отвода газа, продувки, дегазации и вентиляции, защиты грузовых танков, установки систем пеногашения и инертного газа, расположения грузовых насосов.

В апреле 1989 г. на базу ВВС США Довер (штат Делавэр) были доставлены тела 47 моряков, погибших в результате взрыва на линкоре «Айова».

Корабль участвовал в учениях «Флитекс 3-89». Неожиданно раздался мощный взрыв в орудийной башне № 2, расположенной в носовой части корабля. В башне находился полный комплект боеприпасов. Это случилось во время учебных стрельб из орудий главного калибра.

Когда пожар удалось ликвидировать и военнослужащие из спасательных команд проникли в орудийную башню, их глазам открылась жуткая

картина. Вот что рассказала об этом телекомпания Эн-би-си: «Башня внешне практически не пострадала — лишь черный след гари виден рядом с ней. Но внутри — по конструкции она напоминает 7-этажный дом-колодец — почти ничего не осталось. Из находившихся внутри моряков уцелели только несколько человек в нижнем отсеке».

Известно, что взрыв произошел в момент заряжания 16-дюймового орудия. Пороховой заряд воспламенился до того, как был закрыт затвор. Наиболее вероятной причиной была искра от статического электричества или короткое замыкание в проводке около затвора. Командование ВМС запретило стрельбы из главных калибров корабельной артиллерии до выяснения причин случившегося. Что же случилось? «Мы просто не знаем», — с убийственной прямоотой заявил один из представителей ВМС.

В американской печати отмечено, что это один из самых тяжелых инцидентов с кораблями ВМС США в современной истории, хотя были катастрофы с гораздо большим числом жертв. Агентство ЮПИ приводит следующий перечень таких инцидентов и катастроф: в 1963 г. затонула подводная лодка ВМС США «Трешер» с экипажем 130 человек; в 1967 г. на палубе курсировавшего у берегов Вьетнама авианосца «Форрестол» произошел произвольный пуск ракеты с находившегося на взлетной полосе самолета, в результате возник пожар, унесший жизни 134 моряков; в 1968 г. затонула подводная лодка «Скорпион» с 99 моряками на борту.

Трагический инцидент вызвал в политических и общественных кругах, в печати и на телевидении многочисленные дискуссии о судьбе «Айовы»

и трех других линкоров. «Айова» (постройки времен второй мировой войны) в послевоенные годы дважды была поставлена на прикол. Но в 1984 г. линкор был модернизирован, оснащен новейшим вооружением, в том числе крылатыми ракетами «Гарпун» и «Томагавк» с ядерными боеголовками, и вновь введен в строй.

Сотрудники Центра оборонной информации в Вашингтоне считают, что подобное могло давно случиться. «Это не было неожиданностью», — сказал представитель Центра Джеймс Буш. Многие виды вооружений на линкоре, по его словам, устарели и небезопасны. В свою очередь директор Центра контр-адмирал в отставке Джин Ларок сказал: «Все оборудование этого корабля устарело и представляет серьезную опасность». Орудия корабля, напомнила Си-би-эс, не меняли с тех пор, как он был спущен на воду в 1940 г. «Даже порох, используемый на «Айове», был сделан в 1950-е годы. В результате возникает вопрос о том, не пора ли отправить такие корабли на покой. Но президент США Джордж Буш заявил тогда, что «не стал бы делать столь скоропалительных выводов». Отстаивает право на дальнейшую эксплуатацию таких видов вооружений и Пентагон.

В Норфолке (штат Виргиния), где приписан линкор «Айова», был объявлен траур. Учитывая тяжесть положения, Пентагон направил в семьи погибших специальную группу по оказанию помощи. В ее состав вошли врачи-психиатры, психологи, социологи. Они наблюдали пациентов, стремясь предотвратить наиболее тяжелые стрессовые ситуации. Были собраны средства в фонд помощи пострадавшим.

ОПРОКИДЫВАНИЕ СУДОВ

В последнее время известно довольно много случаев гибели судов вследствие утраты устойчивости и опрокидывания. В мае 1982 г. в порту Бомбей при операциях с сыпучим грузом на гондурасском судне «Бхойя пайонир» (1120 рег. т) возник опасный крен из-за смещения груза, вследствие чего судно перевернулось и затонуло. В 1982 г. в Северной Атлантике (у берегов США) на панамском судне «Долиа Д» под действием волн во время шторма произошло смещение груза руды. Судно (5000 рег. т) получило большой крен и было оставлено экипажем. Спустя некоторое время оно перевернулось и затонуло. В декабре 1985 г. в Средиземном море на панамском судне «Лидес» во время шторма возникла течь в одном из трюмов. Это привело к образованию крена и смещению в трюмах груза чугуна. Крен резко увеличился, судно опрокинулось и затонуло. Турецкое судно «Вади» перевернулось и затонуло в Мраморном море в связи со смещением груза пиритов. Погибли 3 и пропали без вести 7 человек. В апреле 1986 г. панамский паром «Дона Жозефина», находясь в территориальных водах Филиппин, получил опасный крен из-за смещения палубного груза, довольно быстро перевернулся и затонул. Погибло 29 человек, пропало без вести 165 человек. В феврале 1987 г. в порту Фредриктад из-за неравномерного распределения воды опрокинулось норвежское пассажирское судно «Миднатсол Норге».

Причины потери устойчивости чрезвычайно разнообразны. Одной из них является плавание судна на попутной волне, когда скорость судна

и его длина примерно совпадают со скоростью и длиной попутной волны. При этом судно средней частью оказывается на гребне волны, а его нос и корма из воды выходят, вследствие чего резко уменьшаются силы поддержания судна в нормальном положении и оно может легко перевернуться. Столь же опасна попутная волна и для малых судов, когда длина волны больше длины судна, но скорости их совпадают. При этом судно поворачивается бортом к волне.

Сейнер «Мирный» в ноябре 1971 г. входил в устье реки Камчатки, в порт Усть-Камчатск. Ветер не превышал 2—3 баллов, с моря шла пологая зыбь. Когда «Мирный» проходил в бар в устье реки (бар — полоса волнения, где течение реки сталкивается с встречным приливным течением), его догнало несколько крупных волн. Одна из них подняла корму сейнера и, развернув его правым бортом к зыби, залила открытый трюм. Сейнер резко накренился на левый борт и на нос, потеряв управляемость. Вторая волна перевернула его вверх килем.

Не менее опасна попутная волна и для крупных судов. Теплоход «Комсомолец Киргизии» в 1971 г. вышел из канадского порта Труа-Ривер, направляясь в Ленинград с грузом пшеницы. Через несколько часов плавания ветер усилился до 12 баллов.

Судно удерживалось носом против волны, но, чтобы уклониться от приближающегося центра циклона, вынуждено было лечь на обратный курс. Следуя на попутном волнении, теплоход неожиданно резко накренился на левый борт на 45 градусов, а затем медленно выпрямился, но остался с постоянным креном около 10 градусов. Судну

удалось укрыться в бухте Сент-Мэрис на острове Ньюфаундленд. Причиной аварии стало смещение груза пшеницы, вызванное установкой некачественных перегородок (шифтингов) в трюмах, а также неравномерным распределением груза по площади трюмов. Однако главной причиной аварии стало то, что судно накренилось. Длина его (около 140 м) была близка к длине океанских волн. Накренилось судно из-за потери остойчивости на попутной волне.

«Тот, кому суждено быть повешенным, не утонет» — эта пословица применима и к судам. Теплоходу «Комсомолец Киргизии» было, видимо, суждено утонуть от потери остойчивости, а не по какой-либо другой причине, потому что он, избежав гибели в 1971 г., погиб в 1987 г. В марте 1987 г. теплоход находился в Атлантическом океане, следуя с грузом муки на Кубу. У берегов США он попал в обычный для марта шторм. Под действием качки произошло смещение груза, появился крен, а затем и течь. Сигнал бедствия с судна был принят в 8 ч 20 мин утра на станции Береговой охраны США в Кейп-Мей (штат Нью-Джерси). Через 15 минут станция установила радиосвязь с судном, которое находилось примерно в 220 милях к востоку от Кейп-Мей. С авиабазы Кейп-Код к судну вылетели самолет и три вертолета, в море вышел спасательный катер. Когда первый вертолет подлетел к судну, крен достигал уже 40 градусов и волны свободно перекачивались через судно. Вертолеты в условиях ураганного ветра поочередно зависали над судном на высоте примерно 12 м и с помощью двухместной люльки поднимали людей: сначала женщин, а потом и остальных. Капитан оставил судно последним, когда оно, оконча-

тельно теряя остойчивость и плавучесть, почти лежало на борту и над водой возвышалась лишь надстройка. Все 37 членов экипажа были доставлены в порт Атлантик-Сити, где им была оказана помощь (двое моряков получили ранения), а затем вылетели в Ленинград.

Особая опасность потери остойчивости при смещении груза вызвана тем, что такое смещение практически нельзя устранить в море. Подсчитано, что один человек может за час перебросить около 2 т железного концентрата на расстояние 4 м. Для устранения крена всего 5 градусов от смещения груза на судне грузоподъемностью около 17 тыс. т 50 человек должны работать в течение 20 часов. Если учесть, что на грузовых судах экипаж состоит из 20—30 человек, то станет очевидным, что даже на относительно небольших судах эта работа практически невыполнима, не говоря уже о судах грузоподъемностью 30 тыс. т и более.

Потеря остойчивости может произойти вследствие неправильного размещения груза. Румынский теплоход «Лидия» должен был взять на борт в порту Бейрут 500 т железного лома. После погрузки 480 т в трюм по настоянию грузоотправителя началась погрузка на палубу. Но вместо оставшихся 20 т на палубу погрузили еще 113 т, вследствие чего у судна возник крен 4 градуса. Погрузку приостановили до возвращения капитана. Капитан распорядился переместить часть палубного груза с левого борта на правый, после чего появился и стал увеличиваться крен на правый борт. Чтобы исправить положение, завели дополнительные швартовы, однако через несколько минут крен достиг 45 градусов, и команда покинула

судно. Крен продолжал расти, вскоре мачта ударилась о причал и сломалась, а «Лидия» затонула. Причиной аварии было неправильное размещение груза, особенно на верхней палубе, из-за чего судно потеряло остойчивость.

ВИНОВАТ ЛОЦМАН

Поскольку ответственность за безопасность судна, груза, пассажиров и экипажа лежит на капитане судна, он обязан тщательно следить за всеми распоряжениями лоцмана, постоянно контролируя его и учитывая окружающую обстановку. Если капитан передоверит управление судном лоцману и его действия приведут к аварии, то наряду с капитаном, ответственным за все последствия, к ответственности может быть привлечен и лоцман. Однако следует иметь в виду, что лоцман (и служба порта, которую он представляет) несет лишь ограниченную материальную ответственность. Например, в бывшем СССР лоцман (и порт) нес ответственность за аварию в пределах аварийного фонда, который равен 10% лоцманских сборов по всему порту за предшествующий аварии год, что составляет всего 1—2% стоимости погибшего по вине лоцмана судна. Что касается лоцмана, то его ожидала дисциплинарная, ограниченная материальная и, в очень редких случаях, уголовная ответственность, если было доказано, что он действовал умышленно. За рубежом лоцман, виновный в кораблекрушении, чаще всего несет только административную ответственность. Его лишают диплома и лицензии на право работать в должности лоцмана.

В феврале 1986 г. советский теплоход «Михаил Лермонтов» совершал круизный рейс вблизи Новой Зеландии. Лоцман Дон Джемисон, новозеландский лоцман-частник, имел лицензию на право лоцманской проводки вдоль всех берегов Новой Зеландии. Одновременно он состоял на службе у компании, обслуживающей иностранных туристов, и выступал в роли гида. По-видимому, совмещение этих двух практически несовместимых обязанностей и привело к тому, что 16 февраля в 17 ч 30 мин по местному времени, когда теплоход находился недалеко от порта Пиктон, следуя в сложных условиях фиордов Новой Зеландии, лоцман совершил роковую ошибку, направив судно в узкий и непроходимый для судов такого класса пролив. Как отметила комиссия по расследованию, лоцман Джемисон не сверился с навигационными картами и решение направить судно через проход (в районе Мальбровских камней) принял самостоятельно без каких-либо консультаций. Не контролировал его и капитан судна, который в это время находился в каюте.

В итоге судно наскочило на подводные рифы и получило тяжелые пробоины. В течение 5 часов советский экипаж предпринимал попытки спасти судно, в том числе путем вынужденной посадки на мель, но скалистые берега и множество подводных рифов привели к тому, что судно получило ряд дополнительных пробоин. Когда было залито водой машинное отделение, экипаж покинул судно, которое затонуло на глубине 33 м. Погиб один член экипажа. Пассажиры, в основном престарелые, были своевременно и в трудных условиях (темнота, низкая облачность, скорость ветра — свыше 15 м/с) высажены на 9 шлюпок, 2 катера

и 3 спасательных плота и с помощью новозеландских рыболовных судов благополучно доставлены на берег. Лоцман Джемисон, обвиненный в катастрофе, не ожидая решения комиссии, сдал в Министерство транспорта Новой Зеландии свою лицензию на право работы в должности лоцмана.

Возможны ситуации, когда лоцман, виновный в аварии, выходит «сухим из воды». Если столкнулись два судна, на борту которых были лоцманы, то владельцы этих судов, желая получить возмещение убытков, обвиняют во всем другого участника столкновения и выгораживают своего лоцмана, даже если он совершил ошибку, приведшую к столкновению. Если они обвиняют в столкновении своего лоцмана, то это равноценно признанию своей вины в столкновении и причиненных убытках, нередко исчисляемых миллионами. Они вынуждены будут заплатить эти миллионы, а со своего лоцмана получат лишь незначительную часть выплаченной суммы, так как ответственность лоцмана ограничена аварийным фондом, весьма небольшим. Поэтому судовладельцы защищают своего лоцмана в любом случае.

Вместе с тем возможны такие трагические ситуации, когда ошибки лоцмана стоят ему жизни.

10 мая 1972 г. британский пароход «Ройстон грэндж» спускался вниз по реке Ла-Плата, направляясь из Буэнос-Айреса в Монтевидео и Сантус, имея на борту 2813 т мороженого мяса. Экипаж состоял из 63 человек. На борту было 10 пассажиров. В это время либерийский танкер «Тайен Чи» (19700 рег. т) следовал на вход в Ла-Плату с грузом сырой нефти. Его команда состояла из 42 человек. Около 02 ч 30 мин «Тайен Чи» прибыл к месту приема лоцманов, потеряв несколько ча-

сов, так как из-за большой осадки вынужден был идти дальше от берега, чем вначале планировалось. Капитан собирался на несколько часов стать на якорь вблизи Рекалады, чтобы идти вверх по реке с приливным течением. Но лоцману не понравилась такая задержка. Он утверждал, что уровень воды в реке почти на 2,5 фута больше указанного в таблицах и этого достаточно, чтобы, не откладывая, начать движение. Потеряв 3 часа и опасаясь возможного штрафа из-за опоздания, капитан легко дал себя уговорить, поверив, что лоцман лучше знает местные условия плавания и проведет судно по реке до наступления прилива. Без задержек «Тайен Чи» последовал вверх к проходу Пунта-Индио маневренным ходом чуть более 12 узлов. Как показали расчеты, при ограниченной глубине и осадке кормы чуть больше 30 футов судно фактически просело еще на 3 фута.

Поскольку из-за сложных отношений между Уругваем и Аргентиной ни одна из сторон не брала на себя заботу о поддержании в порядке глубин и ограждения на фарватере реки Ла-Плата (пограничной реки), точное положение фарватера, характер грунта, действительных глубин никому не были известны, в том числе и лоцманам этих стран. На карте было указано, что ширина фарватера составляет 400—500 м, однако неровные края существенно уменьшали ее. Кроме того, в аргентинской лоции говорилось, что осевая линия не везде совпадает с наибольшими глубинами, поэтому судам с осадкой, близкой к предельно допустимой, для плавания в этом районе особое внимание следует уделять приливам и отливам. Амплитуда колебаний воды здесь невелика и не превышает 1 м. Уровень воды подвержен влиянию ветра: се-

верные ветры его уменьшают, южные — увеличивают.

Поскольку танкер «Тайен Чи» вышел вверх по реке в отлив, то его осадка почти совпадала с глубинами на фарватере. Судно буквально «на брюхе» скользило по реке, его скорость была не 12,5 узла, как полагалось по числу оборотов винта, а только 11 узлов. Кроме того, ввиду большой осадки судно шло, придерживаясь не правой, а левой стороны фарватера. Сближение судов «Ройстон грэндж» и «Тайен Чи» произошло вблизи буя № 12. Увидев огни встречного судна (был виден бортовой зеленый огонь парохода «Ройстон грэндж»), лоцман с танкера «Тайен Чи» пытался связаться с другим лоцманом, но, как выяснилось, радиостанции на судах не работали, и лоцманы действовали, не согласовывая своих маневров. Если бы суда продолжили двигаться и шли, не меняя курса, когда увидели друг друга, то танкер «Тайен Чи», перешедший на левую (чужую) сторону фарватера, разошелся бы с пароходом правыми бортами. Желая обратить внимание на свое положение, лоцман с танкера «Тайен Чи» дал серию коротких вспышек красной лампой на своей сигнальной мачте. По местным правилам этот сигнал означал, что судно является танкером с большой осадкой. В ответ на эти сигналы лоцман с парохода «Ройстон грэндж», следовавшего примерно по середине фарватера, приказал изменить курс вправо, чтобы выйти на правую сторону, по которой шел танкер «Тайен Чи». Увидев этот маневр парохода по красному огню на его левом борту, лоцман с танкера также немного свернул вправо, намереваясь разойтись левыми бортами. По положению судов вполне можно было предположить, что они разой-

дутся в 100 м друг от друга. При этом лоцманы и капитаны забыли о том, что при большой скорости судов, идущих на встречных курсах, и незначительном расстоянии между ними начинают действовать силы притяжения, которые могут привести к столкновению. Положение усугублялось вследствие воздействия сил давления на корпус судна, быстро идущего по мелководью. Судно при этом может повернуть в сторону меньших глубин.

Когда форштевни сблизившихся судов поравнялись, нос парохода «Ройстон грэндж» вдруг резко отклонился влево и несколькими секундами позже ударил «Тайен Чи» под углом 40 градусов. Огромная пробоина от удара дополнилась повреждением трех танков, так как суда продолжали двигаться. Когда «Ройстон грэндж» перестал сокрушать танки «Тайен Чи» и прижался бортом к борту танкера, на последнем переложили руль «лево на борт», чтобы отойти от британского судна, но все было тщетно. Машины «Тайен Чи» по-прежнему работали «вперед», и под действием страшного удара «Тайен Чи» быстро повернулся влево и вместе с прижатым к нему пароходом сел на мель.

В момент столкновения из поврежденных танков «Тайен Чи» вырвалось облако легковоспламеняющихся газов, которые сразу воспламенились. В считанные секунды температура поднялась до 300—400 °С, и огненное облако из нефти и газа из танков «Тайен Чи» обрушилось на «Ройстон грэндж», где мгновенно погибли все 63 члена экипажа и 10 пассажиров. Обуглившиеся останки вахтенных обнаружили на рабочих местах на мостике. Руль остался переложенным «право на борт», а телеграф на мостике установлен на «пол-

ный назад», хотя времени для ответа из машинного отделения не хватило. Ливень горячей нефти, накрывший пароход, лишь частично коснулся танкера «Тайен Чи», но и этого было достаточно, чтобы погибли 8 человек из 42 и судно вместе с грузом.

Комиссия, которая расследовала гибель судов, пришла к выводу, что погибший лоцман на пароходе «Ройстон грэндж» и лоцман с «Тайен Чи» совершили ряд ошибок и не обладали достаточными знаниями фарватера. В частности, они не знали о существовании илистой банки, простиравшейся от южной части фарватера до его середины. Пароход, имея меньшую осадку, задел бортовым килем банку, вследствие чего силы присасывания притянули корму к банке. Это вызвало резкое отклонение судна влево, в сторону танкера, а затем и столкновение. Вероятность аварии усугубилась тем, что капитаны судов чрезмерно полагались на знание лоцманами глубин, расположения фарватера, банок, сигнальных огней и не разработали по согласованию с лоцманами план плавания по реке, в том числе не выявили наиболее опасные места, где расхождение со встречным судном крайне нежелательно. Столкновения могло и не быть, если бы лоцманы заблаговременно снизили скорость судов.

СЛИШКОМ ПОЗДНО

В 1969 г. в Средиземном море была осуществлена трагическая по своему характеру операция, связанная со спасением танкера «Айягаз». Это ту-

рецкое судно 24 марта 1969 г. попало в жестокий шторм к юго-западу от Греческого архипелага, неподалеку от полуострова Пелопоннес. Танкер совершал балластный рейс, направляясь в Италию за грузом нефти.

Незадолго до того как танкер перевернулся, его заметило итальянское судно, сообщившее по радио греческим береговым службам, что танкер находится в бедственном положении. Никто не видел «Айягаза» в течение 2 дней, пока 26 марта датское грузовое судно «Леон Сиф» не обнаружило его перевернутый вверх дном корпус. Как и следовало ожидать, ни одного из 19 человек экипажа не было видно, поэтому «Леон Сиф» в условиях ухудшавшейся погоды, не занимаясь поисками уцелевших людей, закрепил на корпусе перевернувшегося судна прочные тросы и начал буксировать танкер в ближайшую гавань. Он доставил «Айягаз» в греческий порт Плиос на следующий день.

Лишь там услышали раздававшиеся откуда-то изнутри перевернутого судна отчаянные крики и стук. Аквалангисты греческих военно-морских сил попробовали попасть внутрь танкера через выходы и люки, но не смогли этого сделать, так как они были закрыты. Спасатели забрались на днище перевернутого танкера и газовыми резаками прорезали отверстия в обшивке корпуса.

Они достали четыре трупа и одного живого человека, второго механика танкера Мохаммеда Озена. Все пять турецких моряков оказались запертыми в машинном отделении, когда судно перевернулось. Задыхаясь от недостатка кислорода, они напрасно пытались привлечь к себе внимание. Поистине, страшная смерть...

Крупнейшие кораблекрушения XX века

Название судна	Год аварии	Продолжительность аварии, мин	Спасено людей	Погибло людей, % от общего числа на борту	Причина гибели
«Титаник»	1912	160	711	1490 (68)	Столкновение с айсбергом
«Эмпрес оф Айрленд»	1914	15	463	1014 (76)	Столкновение с судном
«Далаба»	1915	20	104	138 (57)	Торпедирование
«Лузитания»	1915	20	761	1198 (61)	То же
«Кинг Эдвард»	1915	5	588	1011 (63)	«
«Персия»	1915	5	162	339 (68)	«
«Менди»	1917	20	267	646 (71)	Столкновение
«Баруту»	1918	10	—	150	То же
«Хонг-Мо»	1921	—	313	972 (75)	Село на скалы
«Египет»	1922	20	251	887 (78)	Столкновение
«Вестрис»	1927	—	225	112 (33)	Шторм
«Сен-Филибер»	1931	Менее 1	7	Более 600	То же
«Тампомас II»	1981	—	—	Около 650	Пожар
«Адмирал Нахимов»	1986	8	836	423 (34)	Столкновение
«Цзян-су 0130»	1987	—	7	112	То же
«Дона Пас»	1987	—	Немногим более 30	Примерно 1700 (85)	«
«Эстония»	1994	20	139	825 (86)	Потеря остойчивости

КАТАСТРОФЫ

МАЛОТОННАЖНЫХ СУДОВ

11—16 августа 1979 г. проводилась парусная гонка «Фастнет Рок». В этой регате яхты стартуют от острова Уайт на запад в направлении южной оконечности Ирландии (Фастнет Рок) и возвращаются в Плимут, покрывая расстояние 605 морских миль. Все началось как обычно. Но 13 августа сила ветра возросла до 8 баллов и продолжала увеличиваться. Вскоре скорость ветра составляла 50—55 узлов, достигая при порывах 68. Были зарегистрированы волны высотой 55 футов (почти 17 м).

Штормовое предупреждение запоздало, и яхты не смогли своевременно укрыться в прибрежных водах. Последствия гонки были весьма печальными.

Класс яхты	Стартовало яхт	Финишировало яхт	Погибло человек
0	14	13	—
I	56	36	—
II	53	23	—
III	64	6	6
IV	58	6	6
V	58	1	3
Итого	303	85	15

Тринадцать спасательных катеров береговой спасательной службы провели в море в общей сложности 187 часов. Было отбуксировано в безопасное место 20 яхт, спасено 60 человек. Проведен-

ный позднее анализ показал, что основной причиной аварий стало отсутствие опыта у большинства экипажей яхт. Проявились также конструктивные дефекты. Особенно часто отмечались поломки рулевого устройства. Яхты III, IV и V классов имели недостаточную остойчивость, что и привело к более серьезным последствиям по сравнению с судами больших размеров.

Не только в далеких от нас морях терпят крушение и бесследно пропадают яхты. Так, например, в октябре 1997 г. в Белом море бесследно исчезла крейсерская яхта с экипажем из трех человек. Это уже не первый случай. Осенью 1995 г. там пропал катер «Топаз» с шестью членами команды на борту. Интенсивные поиски с использованием судов и авиации результатов не дали. Привлекали даже экстрасенса. Медиум долго обнадеживал родственников, утверждая, что «видит и чувствует» пропавших в море людей. Но все же так и не удалось найти ни тел, ни пятен разлившейся солярки, ни спасательного круга. От катера водоизмещением 40 т не осталось абсолютно ничего! Белое море — это внутреннее море, обломки судов, которые терпят здесь крушение, рано или поздно должны быть выброшены на берег. Вместо того чтобы отдавать тела и обломки, море забирает все новые суда.

Вот краткая история исчезновения яхты осенью 1997 г.

24 сентября родные и близкие трех яхтсменов из Зеленоборска (поселок на берегу Белого моря) обратились к спасателям за помощью. Прошли все сроки возвращения из плавания парусноторной яхты «Груммант». Начались интенсивные поиски.

1 сентября крейсерская яхта вышла в море. На борту находились капитан, 33-летний Олег Пителин, его сверстник моторист Евгений Чалков и матрос Юра Майоров 1976 г. рождения.

Ребятам не повезло с самого начала: яхта налетела на подводную скалу и повредила киль. Что значит киль массой 3 т для 12-метровой яхты с 24-метровой мачтой! Без него судно быстро теряет остойчивость. «Груммант» отбуксировали в Беломорск, отремонтировали. 13 сентября яхта взяла курс на Соловки. Благополучно достигнув островов, 16 сентября она вышла в обратный путь. На следующий день в этой части Белого моря разыгрался жесточайший шторм...

К поискам приступили после заявления родственников — через семь дней после шторма. Через две с половиной недели полузатопленное судно обнаружили с вертолета. Яхта лежала на камнях всего в 300 м от берега.

Рассказывает полковник Вячеслав Максимов, начальник управления по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям Кандалагани: «Водолазы, обследовавшие яхту, не обнаружили ее киль. Личные вещи и документы членов команды спасатели нашли на берегу, у кромки воды. Ни самих яхтсменов, ни их следов пребывания на берегу найти не удалось. Спасатели нашли только три жилета, но их на яхте должно быть значительно больше. О том, что произошло в море, можно строить догадки.

Практически во время любого шторма яхтсмены обязательно должны находиться в спасательных жилетах. В них люди могут погибнуть, но утонуть — практически никогда. Тем не менее ни одного из ребят до сих пор не нашли. Люди как

в воду канули, к сожалению, и в прямом, и в переносном смысле.

Иметь собственную яхту стало престижным. В парусный спорт приходят неподготовленные люди, не имеющие представления об опасностях, с которыми связано пребывание в открытом море.

Обеспечение безопасности экипажей малых судов связано с рядом специфических особенностей, поскольку площадь палуб, доступная для размещения спасательных средств, весьма ограничена. Как показывает статистика, наиболее вероятной причиной гибели судов небольших размеров является потеря остойчивости. В еще большей степени это относится к парусным яхтам. Спасательные операции осложняются тем, что опрокидывание, как правило, происходит очень быстро. Особенностью малых судов является малочисленность экипажа, который обычно состоит из четырех человек и менее. Только в Норвегии, например, эксплуатируется свыше 5 тыс. судов с экипажем до трех человек. Все это позволяет рассматривать исключительные обстоятельства при плавании на судах небольших размеров как весьма опасные.

Риск для жизни людей возникает в основном в аварийных ситуациях, однако для малых судов в дополнение к этому частым явлением бывает падение людей за борт. Причинами могут быть отсутствие страховки, достаточно резкие колебания при качке, мокрая палуба, различные препятствия. Опасность для человека, упавшего в воду с парусного судна, усугубляется сложностью маневра для подхода к нему.

Аварии малых судов подразделяются на те же

категории, что и для больших судов. Особую опасность представляет потеря остойчивости. С уменьшением размеров судна возрастает вероятность мгновенного опрокидывания. Для катеров и других малых судов случаи медленного накренивания являются чрезвычайно редкими. Какие-либо реальные пути для исключения возможности опрокидывания малых судов отсутствуют, тем более что район их эксплуатации ограничивается прибрежными водами с наиболее опасным характером волнения.

Опрокидывание яхт чаще всего происходит на попутном волнении при ветре, близком к попутному. Волна поднимает корму яхты, в то время как ее носовая часть находится между волнами. Даже небольшое боковое усилие в этой ситуации может привести к опрокидыванию. Правда, для опытного экипажа это явление не относится к исключительно опасным, хотя, конечно, его следует избегать.

Большую опасность для малых судов представляют столкновения, вероятность которых увеличивается при штормовой погоде. Основными причинами столкновений являются усталость людей, усугубляемая холодом и морской болезнью, снижение видимости из-за брызг и волнения, а также внимания вахтенных. С большого судна катер или яхту могут не заметить, а на экране радиолокатора сигналы от малых судов смешиваются с отражениями от волн.

Позднее обнаружение опасности затрудняет выполнение необходимых маневров для предотвращения столкновения.

Плохая видимость и снижение внимания вахтенных или рулевого часто являются причинами

посадки малых судов на мель. Низкая судоводительская квалификация персонала яхты и плохое навигационное оборудование повышают вероятность ошибок. Поэтому экипаж парусного судна при непогоде всегда должен держаться дальше от берега.

Частой причиной гибели людей на малых судах является заливание. Происходит оно обычно с кормы. Даже при спокойном море достаточно двухчасового ветра силой 7 баллов, чтобы скорость волны превысила 10 узлов. В таких условиях значительно снижается скорость малых судов всех типов.

Все перечисленные внешние воздействия не могут не сказаться на состоянии людей. Холод и сырость, нервное напряжение и морская болезнь — все это снижает сопротивляемость людей и может привести к трагическому исходу, если не принять соответствующих мер.

Много неприятностей на малых судах доставляет морская болезнь. Редкие люди не подвержены ее воздействию. В исключительных условиях особенное значение приобретают опыт и физическая подготовленность членов экипажа малых судов.

Спасательное оборудование малых судов может включать компактные надувные спасательные плоты с необходимым оборудованием, спасательные круги и жилеты. Все эти средства подробно описаны в предыдущих разделах. Для яхт и других малых судов должны изготавливаться специальные надувные спасательные плоты вместимостью 3, 4 и 5 человек.

Анализ аварий судов малых размеров у побережья Норвегии за последние годы показывает, что

ежегодные потери составляют около 30 судов, причем в шести случаях гибель судна сопровождается человеческими жертвами. За один год в среднем гибнет 17 человек. Использование спасательных средств в аварийных ситуациях связано с большими трудностями из-за недостатка времени на спуск и значительного крена судна. Есть еще ряд особенностей. Согласно правилам, в штормовых условиях находящееся на борту судна оборудование должно быть надежно закреплено, поэтому при скоротечных авариях спасательные средства тонут вместе с судном. Использование гидростатических разобщающих устройств не дает эффекта, так как они могут срабатывать под действием появляющейся на палубе воды. Если увеличить задаваемую глубину, то спасательные средства не будут освобождаться в случае аварии на мелководье.

Из-за перечисленных трудностей остается единственный путь к спасению людей — рассматривать малые суда и парусные яхты как спасательные средства. Следует напомнить, что спасательные шлюпки могут вмещать до 150 человек и их масса ограничивается 20 т, однако о снабжении этих достаточно крупных судов спасательными средствами речь не заходит. С тех же позиций можно подходить и к судам малых размеров, однако при условии, что они удовлетворяют определенным конструктивным требованиям. Прежде всего должны быть выполнены требования сохранения судна на плаву при любой загрузке, включая заливание водой, и поддержания предписанного количества людей. Достигается это, как и в спасательных шлюпках, обеспечением внутреннего запаса плавучести. Водоизмещающие объемы

должны быть сосредоточены в оконечностях со сравнительно небольшим запасом в бортовых частях. Благодаря такому распределению объемов у яхт, например, достигается достаточно устойчивое положение, когда мачта и парус находятся на воде. У яхтсменов существует золотое правило: «Всегда оставайся у своей лодки».

Но вот случилось самое плохое и человек оказался один в океане. Корабль далеко или его уже нет. Когда подоспеет помощь — неизвестно. Каковы пределы человеческого организма?

ЧТО МОЖЕТ ВЫДЕРЖАТЬ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ОРГАНИЗМ

Люди часто гибнут даже на небольшой глубине, в хорошо изученных ими ранее местах. Это еще раз подчеркивает огромную роль опыта и тренировок. Много претензий предъявляется к изготовителям спасательных жилетов и других плавсредств. Например, отказы системы газонаполнения многих из них являются наиболее частыми. Но это, как говорится, дело техники. Есть тем не менее область, где человек весьма ограничен в своих возможностях. Тренированные люди могут расширить предел выживания, но мы поговорим о возможностях человеческого организма. Конечно, большинству людей, прочитавших эту книгу, вряд ли понадобятся специальные знания по вопросу выживаемости в условиях бедствия. И не дай бог, чтобы это когда-нибудь пригодилось! Но все же некоторые особенности реакции человеческого организма в экстремальных условиях полезно

знать. Ведь никто не может предвидеть, что ждет нас в будущем.

23 декабря 1952 г. после завершения одиночного рейса в Атлантическом океане, длившегося 65 дней, Ален Бомбар высадился на песчаном пляже острова Барбадос. Что заставило французского врача совершить этот беспрецедентный рейс из Танжера до Антильских островов в обычной надувной спасательной лодке без запасов питьевой воды и пищи?

Вот что пишет А. Бомбар в книге «За бортом по своей воле».

Траулер «Нотр-Дам де Пейраг» из маленького французского порта Экием сбился с курса в тумане и налетел на конец мола Карно порта Булонь. На место катастрофы прибыл дежурный врач А. Бомбар.

«...Этого зрелища мне не забыть никогда. Сорок три человека, наваленные друг на друга, словно растерзанные марионетки, лежали передо мной — все босые и в спасательных поясах. ...Меня давно интересовал вопрос: как долго может противостоять человек всевозможным лишениям, каков предел выносливости человеческого организма?»

Проблемы, которые интересовали А. Бомбара в связи с риском для жизни лиц, использующих после кораблекрушений спасательные средства, могут быть расположены по значимости в следующем порядке: психологическая стойкость спасающихся; наличие питьевой воды; питание.

Рейс А. Бомбара проходил в северных тропических районах, что не позволило ему исследовать такую чрезвычайно важную с точки зрения риска для жизни людей проблему, как гипотермия.

Гипотермия представляет большую опасность

для терпящих бедствие людей на море. Не менее страшны пожары на судне. При пожарах судов риск для жизни людей связан с воздействием высоких температур. Особенно опасны пожары на нефтеналивных судах. Для того чтобы спасти жизнь людей в этих условиях, проектируются специальные огнезащитные шлюпки, которые должны защищать человеческий организм от воздействия высоких температур. Причинами гибели людей в танкерных спасательных шлюпках могут стать низкое содержание кислорода, большая задымленность и токсичность дыма.

При эвакуации людей с гибнущего судна большую опасность представляют динамические перегрузки. Они возникают практически при всех способах эвакуации: при спрыгивании в воду с большой высоты, ударах спасательной шлюпки о борт судна или воду и др. Особенно большое значение проблема динамических перегрузок приобретает в связи с использованием спасательных средств, сбрасываемых на воду.

Данные о сопротивляемости человеческого организма различным внешним воздействиям трудно обобщить по той причине, что в экстремальных ситуациях действует огромное количество факторов и обстоятельств, влияющих на сопротивляемость организма. Организм каждого человека реагирует на те или иные неблагоприятные факторы по-разному. Существует бесконечное количество реакций человека, играют роль возраст, пол, подготовленность, национальные особенности и многое другое.

В связи с этим приведенные ниже рекомендации не следует использовать для анализа конкретных ситуаций или как догму, так как они основаны

на некоторых статистических средних значениях и весьма приблизительны.

ВЫЖИВАНИЕ ПРИ ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ ТЕМПЕРАТУРАХ

Переохлаждение и обморожение. Гипотермия, или снижение температуры тела, является результатом продолжительного пребывания человека в среде с пониженной температурой.

Установлено, что теплообмен не приводит к снижению температуры тела при погружении в воду с температурой 33—34 °С. Но где вы видели в океане воду с такой температурой? Другими словами, опасность переохлаждения существует практически во всех районах Мирового океана в течение года. Подтверждением можно считать судьбу пассажиров «Лаконии».

19 декабря 1963 г. пассажирский теплоход «Лакония», на борту которого было 1028 человек, в том числе 651 пассажира, вышел из Англии в туристический рейс на юг. Ночью 22 декабря на судне начался пожар. Команда судна, принадлежавшего компании «Грик Лайн» (Греция), не смогла не только организованно бороться с огнем, но и обеспечить в критической обстановке эвакуацию людей. Одна часть шлюпок была поражена огнем, другая была спущена на воду с небольшим количеством людей, среди которых в основном были члены команды. Пассажиры были брошены на произвол судьбы.

Авария произошла недалеко от острова Мадейра. Температура воды составляла 18 °С. Первые

суда подоспели на помощь через 3 часа, однако 113 человек, подобранные в спасательных жилетах из воды, были к тому времени мертвы. Описание их состояния не оставляет сомнений в том, что причиной смерти стало переохлаждение.

Это на первый взгляд просто невероятно. Ведь при такой температуре воды многие с удовольствием купаются и не находят ее очень холодной. Тем не менее это печальный факт.

Гипотермия представляет наибольшую опасность для жизни людей на море. Например, в материалах английского Адмиралтейства отмечено, что при гибели боевых и транспортных судов в период второй мировой войны две трети человеческих жертв, т. е. около 30 тыс., было обусловлено гипотермией.

В многочисленных литературных источниках показано, что температура воды и продолжительность пребывания в ней человека являются важнейшими внешними параметрами, определяющими реакцию человеческого организма. Непосредственно после погружения в воду температура тела человека несколько повышается. Вслед за этим начинается снижение температуры. Если отдача теплоты компенсируется за счет ее выделения при обмене веществ, движениях, то снижение температуры прекращается. В противном случае оно продолжается, а ниже 35 °С становится более стремительным и завершается достижением смертельного уровня — 24 °С. Температура поверхности тела снижается более резко, но существенно варьируется в зависимости от части тела. Так, конечности охлаждаются значительно быстрее.

При снижении температуры тела сначала наблюдается учащение пульса до 120 ударов в ми-

нута. В дальнейшем при температуре тела около 33 °С частота ударов сердца сокращается до 50. При температуре тела 30 °С начинается аритмия, за которой следует фибрилляция (28 °С) сердца. При дальнейшем снижении температуры в сердечной мышце происходят необратимые изменения. Дыхание прекращается примерно за 20 мин до остановки сердца.

Интенсивный озноб в первой стадии охлаждения сопровождается значительным выделением внутреннего тепла. При 34—35 °С появляется мышечная скованность, которая обычно сильно затрудняет дыхание. Опасна мышечная расслабленность, так как она свидетельствует о развитии необратимых процессов и приближающейся смерти.

Нарушение деятельности головного мозга начинается при 34 °С. При температуре тела 30 °С люди теряют сознание.

Теплообмен S между человеческим телом и средой можно описать следующим уравнением:

$$S = M \pm R \pm C \pm K - E,$$

где M — теплота, образованная при обмене веществ; R и C — теплообмен за счет радиации и контактной теплопроводности; K — конвективный теплообмен; E — потери теплоты при испарении.

У человека, погруженного в воду, потери тепла за счет радиации, а также конвективная составляющая очень малы. Практически неизменной остается составляющая E . Это значит, что борьба с гипотермией возможна только за счет снижения теплопроводности и повышения теплообразования в результате более интенсивного обмена веществ.

При ознобе, который является непроизвольной реакцией организма, в течение получаса выделяется в 4—5 раз больше теплоты, чем в обычных условиях. По истечении этого времени количество выделяемого тепла сокращается. При температуре воды ниже 15 °С сохранить температуру тела на безопасном уровне за счет озноба человеческому организму не удастся.

Обмен веществ интенсифицируется и при движении человека в воде. Теплообразование в течение нескольких часов может увеличиваться в 10 раз и более. Однако прибегать к этой мере целесообразно при температуре воды не ниже 15 °С и в течение непродолжительного времени. Объясняется это быстрым истощением организма, с одной стороны, и увеличением отдачи теплоты за счет роста конвективной составляющей K — с другой.

Теплопроводность регулируется, прежде всего, в результате естественной реакции организма. Нормальная температура тела обычно сохраняется на уровне 36,8 °С. Большое значение в регулировании внутренней температуры имеет кровеносная система человека. При высокой температуре окружающей среды кровеносные сосуды в подкожном слое расширяются и отдают значительное количество внутренней теплоты, предотвращая этим повышение температуры тела. Если температура окружающей среды низкая, то за счет сокращения сосудов отдача теплоты телом резко снижается. Таким образом, кровеносная система автоматически поддерживает внутреннюю температуру на одном уровне при умеренных колебаниях температуры внешней среды. Однако при резких изменениях внешней температуры необходи-

мы дополнительные меры. Наиболее действенной является использование одежды.

Во всех руководствах по борьбе с переохлаждением указано на необходимость иметь как можно больше слоев одежды, которая должна быть плотнее прижата к телу. Изолирующее влияние одежды при намокании уменьшается, но она тем не менее может обеспечить должную защиту, особенно теплая шерстяная одежда с водонепроницаемым наружным покрытием. Необходимо предохранять от переохлаждения голову и руки.

В таблице приведены данные о допустимом времени пребывания человека в воде при отсутствии специальной одежды.

Последствия гипотермии в зависимости от времени пребывания человека в воде и ее температуры

Температура воды, °С	Время до наступления, ч		Допустимое время, мин
	потери сознания	вероятной смерти	
10	0,25—0,5	0,25—1,5	3—5
10—12	0,5—1	1—2	10
13—15	2—4	6—8	20
16—18	2—4	6—8	30
19—21	3—7	8—10	40
26	12	Безопасно	

Для оказания эффективной помощи пострадавшим нужно знать симптомы каждой стадии переохлаждения. По мере возрастания опасности гипотермия проявляется следующим образом:

— отклонение от нормального поведения, агрессивность, а затем апатия;

- усталость и нежелание двигаться;
- потеря чувства опасности, ложное ощущение благополучия;
- неловкость в движениях, нарушение речи;
- потеря сознания;
- смерть.

При оказании помощи необходимо предпринять срочные меры, так как для находящихся в шлюпке или спасательном плоту при низкой температуре все перечисленные стадии гипотермии могут завершиться смертельным исходом всего через 20—30 мин.

Прежде всего пострадавшего следует поместить в теплое место. Мокрую одежду необходимо заменить сухой. Теплое питье и калорийная пища также способствуют восстановлению сил. Спиртные напитки и различные наркотические вещества противопоказаны, поскольку они существенно затормаживают работу терморегулирующего механизма человека.

В стационарных условиях меры по оказанию помощи дифференцируются в зависимости от состояния пострадавшего. При сильном переохлаждении, чтобы предотвратить дальнейшее снижение температуры тела, пострадавшего следует поместить в горячую ванну (40—50 °С) и одновременно делать искусственное дыхание и массаж в области сердца. После восстановления нормальной работы сердца необходимо перейти к дальнейшему согреванию.

Из-за опасности гипотермии, особенно в сочетании с рядом других неблагоприятных факторов, продолжительность пребывания человека в воде не должна превышать 10 мин. Предполагается, что при температуре воды, близкой к нулевой, нахож-

дение в ней более продолжительное время приводит к необратимым изменениям в организме человека.

Переохлаждение и обморожение являются реальной угрозой для лиц, находящихся в спасательных средствах, особенно в открытых шлюпках и на плотках. Она усугубляется в связи с комбинированным воздействием на человека отрицательной температуры и ветра.

Особенно большую опасность представляет обморожение конечностей. При достаточно высокой температуре тела температура конечностей может снизиться до уровня замерзания воды, после чего развивается обморожение. Положение обычно усугубляется тем, что человек попадает в шлюпку в мокрой одежде.

При начальной фазе обморожения кожа внезапно бледнеет. Ощущается некоторое покалывание. Позднее происходят потеря чувствительности конечностей и ухудшение кровообращения, наступающие при 18—20 °С. Онемение лица и рук означает, что обморожение началось. Оно представляет собой кристаллизацию тканевой воды в коже и подкожных слоях.

Воздействие сырости при температуре, несколько превышающей точку замерзания, приводит к патологическим изменениям нервов, мышц и сосудов конечностей. Неподвижность конечностей способствует возникновению поражений и усиливает их тяжесть.

Во всех медицинских исследованиях подчеркивается роль одежды в предотвращении переохлаждения. Сухая многослойная одежда обладает хорошими теплоизоляционными свойствами. Нужно избегать увлажнения одежды. Это может

произойти как извне, так и изнутри в результате потоотделения. Последнее связано с регулированием энергозатрат. В состоянии покоя затраты энергии малы, однако при физической работе теплоизоляция одежды может оказаться чрезмерной, что приведет к активному потоотделению. Поэтому во время работы часть одежды рекомендуется снимать.

При обморожении предпринимают очень осторожные, но решительные меры. Не рекомендуется растирать пораженные участки, отогревать их у огня, так как это приводит к повреждению пораженных тканей. Целесообразно отогревать их прикосновением к другим частям тела, а при более сильных поражениях — теплой водой (40—45 °С).

Выживание при высоких температурах. Естественно, человек, потерпевший кораблекрушение и находящийся на плаву, чаще всего погибает от переохлаждения. Перегрев грозит уже на спасательном плоту или шлюпке при недостатке питьевой воды в тропических водах. Известны также случаи в истории кораблекрушений, когда люди погибали, достигнув суши, по этой же причине (см. «Крупнейшие катастрофы надводных кораблей»). Воздействие на человека высокой температуры и солнечной радиации очень опасно. Значительное поступление теплоты приводит, прежде всего, к функциональным нарушениям системы терморегуляции. При температуре наружного воздуха 30—33 °С теплообмен с окружающей средой практически прекращается и тепловое равновесие поддерживается только благодаря интенсивному потоотделению. Это чревато угрозой дегидратации (обезвоживания) организма. Так, потеря воды за счет потоотделения при 37,8 °С в состоянии покоя

достигает 300 г за 1 час. При движении она значительно возрастает. Если имеется достаточное количество питьевой воды, организм может успешно справиться с подобной тепловой нагрузкой. Однако при ограниченных запасах воды может наступить дегидратация, которая является основным фактором, определяющим выживание человека при высоких температурах.

Все сказанное выше касается воздействия на человека высоких температур в естественных условиях. При пожарах, в частности, танкеров, когда на поверхности воды могут загореться разлившиеся нефтепродукты, ситуация другая. От того, какие температуры и в течение какого времени может вынести человек, зависит конструкция специальных огнезащитных спасательных шлюпок.

Если температура окружающего воздуха при пожаре превышает 60 °С, организм человека не может сохранить тепловой баланс даже за счет интенсивного потоотделения. Начинается накопление теплоты в теле. Предел выносливости будет достигнут тем скорее, чем выше температура окружающей среды. Под пределом выносливости понимают такую стадию накопления теплоты, когда нарушаются физиологические функции организма.

ВЫЖИВАНИЕ ПРИ НЕДОСТАТКЕ ВОДЫ И ПИЩИ

Водный рацион можно считать определяющим фактором выживаемости людей, использующих коллективные спасательные средства. В идеаль-

ных условиях человек может прожить без воды около 14 суток. Однако условия, в которые попадают спасающиеся, далеки от идеальных.

Большое значение имеет нормирование водного рациона. Установлено, что при разовом употреблении 1 л воды значительная часть ее (16—58%) выделяется через почки. Если столько же воды выпить порциями по 85 г, то суммарная потеря ее через почки составит всего 5—11%. Таким образом, когда запасы воды ограничены, суточная норма ее должна быть разделена на четыре—восемь порций. Пить воду следует маленькими глотками. Необходимо предпринять все меры для снижения потоотделения. Для этого медики рекомендуют использовать тенты, защищающие от прямых солнечных лучей, избегать нагрузок, увлажнять одежду морской водой, погружать тело в воду.

Согласно результатам экспериментов, увлажнение одежды позволило снизить потери воды человеческим организмом с 350—600 до 100—150 г в час, а использование защитного тента — до 200—300 г в час.

Противоречивые мнения существуют относительно пригодности морской воды для питья. А. Бомбар рекомендует пить морскую воду в небольших количествах мелкими глотками. Другой точки зрения придерживается исследователь в области космической биологии и медицины Н. И. Матузов. Он отмечает, что с морской водой в организм вводится гипертонический раствор, который вызывает переход внутриклеточной воды во внеклеточное пространство. Как следствие, увеличивается нагрузка на почки, что связано с необходимостью удаления избыточной влаги. В целом это приводит к обезвоживанию клеток и гибели орга-

низма. Морская вода, помимо этого, может стать причиной расстройства желудка и большой потери воды при рвоте. Морскую воду рекомендуется разбавлять пресной питьевой водой в небольших количествах для восполнения потерь солей в результате рвоты из-за морской болезни и потоотделения.

Последняя точка зрения заслуживает большего доверия, так как А. Бомбар перед путешествием длительное время тренировал свой организм.

В целом можно сделать вывод, что запас воды 0,5 л на человека в сутки позволит исключить риск для жизни спасающихся в течение времени, достаточного для их поиска и обнаружения. Запасы воды можно пополнить за счет атмосферной влаги — дождя и росы. Для предотвращения опасности обезвоживания можно использовать жидкость мягких тканей рыб. В последние годы все большее распространение получают опреснительные аппараты.

Недостаток пищи не столь опасен, как недостаток воды. Предел выживаемости при отсутствии пищи в идеальных условиях — 50—70 суток. Пища обеспечивает энергетические потребности человека, связанные с физической активностью и воздействием холода. Потребность в пище зависит в основном от интенсивности мышечной работы и температуры среды. Человеку требуется от 2000 ккал в день при малоподвижной работе до 7000 ккал при тяжелой работе на холоде.

Формирование пищевого рациона на спасательных средствах морских судов связано с некоторыми особенностями. Первая из них — длительность хранения. Предполагается, что рацион не заменяют чаще, чем остальные элементы снабжения спа-

сательного средства (такие, как воду и др.). В связи с этим должна обеспечиваться его сохранность в течение по крайней мере одного года.

Вторая особенность — ограничение массы и объема. Сказанное в первую очередь относится к надувным спасательным плотам, масса и объем которых вместе со снабжением ограничиваются.

Одни специалисты считают, что в пищевом рационе должны соблюдаться обычные соотношения между основными питательными компонентами. Исходя из относительно кратковременного характера спасательных операций, другие специалисты рекомендуют повышать калорийность рациона, не увеличивая его массы. Это достигается за счет уменьшения количества углеводов и компенсации их белками и жирами.

Известно, что при недостаточно калорийном питании организм начинает черпать энергию из собственных запасов жиров, что сопровождается образованием продуктов неполного окисления. Для более полного усвоения жиров необходимо принимать дополнительное количество (не менее 60—70 г в день) легко перерабатываемых углеводов. Это обстоятельство было учтено при назначении пищевого рациона, основными составляющими которого являются сахар и витаминизированные конфеты. Как показала экспериментальная проверка рационов, последний обеспечил наиболее благоприятное состояние человека, что выразилось в более полной задержке белков в организме и лучшем балансе витаминов. На этом основании было сделано заключение о его большей пригодности в условиях автономного существования человека в море на борту спасательного средства.

ОДИН В ОКЕАНЕ ПО СОБСТВЕННОМУ ЖЕЛАНИЮ

Американский профессиональный моряк Вильям Виллис, решивший пересечь океан в одиночку на плоту, не ставил перед собой научных задач. Ему важно было испытать себя, доказать, что человек может одолеть океан. Виллису было 53 года, когда он начал свое путешествие на плоту из семи бревен. Он понимал всю серьезность своего предприятия.

«Моя выносливость, трудолюбие, ловкость и сообразительность будут подвергаться испытанию с того момента, как я выйду в океан, и до тех пор, пока не брошу якорь. Много дней и недель мне придется спать очень мало или — в зависимости от погоды — вообще не спать. Часто я буду вынужден довольствоваться поспешно проглоченной банкой консервов».

Все эти испытания выпали на его долю — сильные штормы, постоянный риск оказаться за бортом, вахта без отдыха, приступы болезни, разные неприятные и опасные неожиданности.

Из них Виллис вышел победителем, проплыв на плоту от Перу к островам Самоа 7000 миль, намного больше, чем знаменитый плот Тура Хейердала «Кон-Тики» в 1947 г. Другой бы человек на этом успокоился. Куда уж больше! Всего пережитого — приключений, риска, тягот, известности — хватило бы на всю оставшуюся жизнь. Но Виллис был одержим жадной испытаний и через 9 лет решил еще раз пережить все снова. Уговоры жены и друзей не помогли. Возраст тоже не стал помехой. Виллису было 70 лет, когда он построил еще один

плот. На этот раз не из бальсовых бревен, а из трех жестко сваренных металлических труб-понтонных. Научной задачи он по-прежнему перед собой не ставил. «...На меня все смотрели как на сумасшедшего. А я в свои силы верил... Того, кто хоть раз в одиночку плавал по морю, всегда будет одолевать желание еще раз испытать пережитые чувства. Это как победа в опасном бою» — вот его слова.

Свой металлический плот Виллис назвал «Возраст — не помеха». Маршрут был намечен невиданный — от Южной Америки до Австралии. Это около 12 000 морских миль, более половины длины экватора. «Это просто самоубийство...» — шептали ему вслед. А он, вопреки всем пророчествам, преодолел это огромное расстояние. 9 сентября 1964 г. его помятый и избитый волнами металлический плот выбросило на берег Австралии вблизи местечка Талли. Люди испугались, увидев на берегу исхудавшего бородатого человека.

Все пережитое во втором путешествии Виллис описал в книге «Возраст — не помеха». Это одиночное плавание на плоту через Тихий океан — яркая страница в изучении поведения человека, попавшего в экстремальные условия, в познании возможностей преодолеть себя, выжить и победить.

Из Австралии Вильям Виллис вернулся в Нью-Йорк настоящим героем. Но он не собирался почивать на лаврах, а стал готовиться к третьему путешествию! На этот раз он задумал плыть на небольшой яхте...

26 сентября 1968 г. советское рыболовное судно «СРТ-4486» обнаружило в океане полузатопленную одноместную яхту со сломанной мачтой. Ма-

ленькое суденышко рыбаки подняли на борт, откачали из него воду. В каюте были обнаружены компас, бинокль, очки, судовой журнал и паспорт на имя гражданина США Вильяма Виллиса. Рыбаки знали, кто это такой, и почтили его память, сняв головные уборы.

Судовые документы подтвердили очередное одиночное плавание. На этот раз Виллис плыл из Нью-Йорка через Атлантику в английский порт Плимут. Что произошло с ним дальше, можно только гадать. Предполагают, что его смыла за борт штормовая волна, когда он пытался заметить разбитый в щепки руль на яхте. Виллису было 75 лет.

Что влекло в океан этого старого уже человека? Жажда приключений? Упрямство? Одержимость вечного странника? Честолюбие? Желание связать неизбежный конец не с землей, а с морем? Возможно, все вместе.

Большая часть случаев, связанных с бедствиями в океане, приходится все же не на смельчаков, сознательно идущих на риск, а на потерпевших кораблекрушение.

НА ПРЕДЕЛЕ ВОЗМОЖНОГО

Можно измерять кораблекрушения количеством человеческих жертв и масштабами материальных потерь, который понесла окружающая среда, например, от разлива тысяч тонн нефти. Но это хорошо для статистики. На самом деле смерть даже одного человека в океане — это трагедия, а спасение гибнущего — подвиг. А если че-

ловек спасся сам, рассчитывая только на свои силы, выдержку и умение?

Нам даже представить себе трудно, какой смертельный ужас охватывает человека, если он волею случая оказывается один на один со стихией на жалком спасательном плавсредстве. Океан враждебен существу из другого мира и равнодушен к страданиям человека и попыткам продлить свою жизнь...

Отплытие

В ночь на 19 января 1982 г. Стивен Каллахен поднял паруса на своей яхте, направляясь в Карибское море. Так было положено начало самому удивительному плаванию нашего столетия, которое стало одним из величайших морских приключений.

Шесть дней спустя яхта затонула, и Каллахен оказался посреди Атлантического океана на дрейфующем по волнам течениям надувном плотике диаметром чуть больше полутора метров, имея с собой лишь 1 кг продовольствия и 4 л пресной воды.

«Соло» — хорошо экипированная для дальнего плавания быстроходная прогулочная яхта, и ее владелец Стивен Каллахен заявил свое участие в гонке «Мини-Транс» по маршруту от Пензанса до Канарских островов и далее на Атигуа. Кроме этого, Каллахен собирался добраться до Карибского архипелага по личным делам. Предстояла не увеселительная прогулка. Было время осеннего равноденствия — время штормов в этих широтах. Дважды в неделю свирепые ветры набрасывались на суда. Многие из участников, подавших заявки

на соревнование, опоздали. Опрокинулась одна французская яхта, и экипажу не удалось ее спасти. Люди перешли на спасательный плот и высадились на побережье Бретани. Другому французскому мореплавателю совсем не повезло: его изуродованное тело и останки яхты были обнаружены на камнях у мыса Лизард. Что ждало участников гонки дальше?

На мачте ползут вверх флажки предупредительного сигнала. Приготовились! В залив ворвались океанские волны, ветер крепчает. С запада надвигается циклон. Над стартовой пушкой взвивается облачко дыма, звук выстрела уносится прочь прежде, чем достигает слуха Стивена. «Соло» во главе флотилии уходит.

Всю ночь свирепствовал ветер, и яхты с трудом пробивались сквозь бушующее море. В темноте на яхте «Соло» Каллахену видны были их огоньки. Буря утихла, и «Соло» помчалась вперед. По радио сообщили, что затонула итальянская яхта, участника соревнований спасли. Каллахен решил пройти через печально известный Бискайский залив и там попробовать пройти мимо мыса Финистерре или повернуть и направить яхту в открытое море. Стивен после недолгого размышления выбрал залив, надеясь, что прохождение атмосферного фронта позволит ему быстро обогнуть мыс. Но ветер усилился, и вскоре «Соло» понеслась по четырехметровым волнам, замирая на гребне, а затем обрушиваясь вниз. Яхта раскачивалась и боком скользила по волнам, содрогаясь при каждом ударе. Море яростно колотило по днищу и в борт яхты, в каюте стоял оглушительный грохот. Громыхали кастрюли и металлические банки, разбилась бутылка с маслом. Вокруг сгущалась

темнота. Каллахен вполз в каютку, где шума было меньше, и заснул.

Проснувшись, Стивен увидел на полу каюты воду, в которой плавала его одежда. Он вскочил с койки и увидел трещину в бортовой обшивке яхты. С каждой новой волной в трещину вливалась новая порция воды, а трещина становилась все больше. Началось разрушение яхты, которое может развиваться неудержимо — по принципу домино. Каллахен пытался предотвратить катастрофу: он сдернул паруса на яхте, закрыл пробоину обрезком доски и подпер доску. В течение суток яхта пробивалась к побережью Испании. В Ла-Корунью, куда зашла потрепанная штормом яхта «Соло», подошли еще семь участвующих в «Мини-Трансе» яхт. Двое из них столкнулись в море с судами, на одной сломался руль, остальные прервали соревнование. Каллахен исследовал пробоину и пришел к выводу, что корпус яхты протаранил какой-нибудь плавучий предмет, скорее всего бревно.

Итак, гонка для «Соло» закончена. Необходимо сделать ремонт. Денег на починку яхты не хватало. На яхте полно морской воды, разлито растительное масло, много битого стекла. Электронный авторулевой прибор перегорел. Кроме того, Каллахен чувствовал приближение болезни, у него повысилась температура.

Ему еще повезло, из 25 других яхт пять навеки исчезли в пучине, хотя яхтсменам удалось спастись. На финиш у Антигуа пришла только половина стартовавшей парусной флотилии.

На ремонт ушло 4 недели, и «Соло» опять была готова к спуску на воду. Каллахен решил добраться до Карибского моря, но сначала зайти

в Лиссабон. Путь до Португалии займет 4 недели. Затем яхта направится на Канарские острова. Ночью 29 января под аккомпанемент повизгивающих блоков Стивен Каллахен поднял паруса, вышел из гавани и направил свою яхту в сторону Карибского моря. «Соло» отправилась в свое последнее плавание.

Вначале все шло хорошо. Ветер быстро нес яхту в направлении острова Антигуа, за кормой тянулся пенный след кильватерной струи. Судно и капитан были в отличной форме. Стивен мог расслабиться, заняться гимнастикой, просто отдыхать. Он рассчитывал прибыть на Антигуа не позднее 25 февраля.

Буря

4 февраля ветер усилился. Началась буря. Над головой собирались грозные облака. Поднялись волны. Яхта преодолевала поднимающиеся на ее пути водяные холмы, которые были все выше и выше. «Соло» продолжала прокладывать свой путь сквозь сгустившийся мрак. Теперь приближающиеся волны возникали у борта яхты внезапно, яростно били по корпусу и исчезали во мраке. Шторм ночью поистине страшен!

Стивену приходилось бывать и не в таких переделках. Каллахен не новичок, он знал, как бороться со штормом. Нужно уменьшить парусность яхты. Лоция обещает для этой части Атлантики в феврале минимальное число штормовых дней. Ветер при этом может достигать не более 7 баллов. Этого достаточно для того, чтобы окатить яхту волной, но маловато, чтобы причинить серьезные неприятности. Поэтому Стивен был уверен

в своей яхте и рассчитывал через пару недель валяться где-нибудь на пляже под жгучим Карибским солнцем, попивая холодный ромовый пунш, и любоваться своей яхтой, стоящей неподалеку в тихой гавани со спущенными парусами. Короче, яхтсмен пребывал в безмятежном состоянии. Не было необходимости часто вылезать на палубу. На яхте были внутреннее рулевое управление и центральный пульт измерительных приборов. Из закрытой плексигласовой крышкой рубки можно было удерживать курс яхты, а протянув руку через открытую дверцу люка, можно управлять установленными у бортов стопорами и лебедками для настройки парусов.

Приближался настоящий шторм, и Каллахен хорошо представлял, что очередная громадная волна-убийца, порожденная сложением двигающихся в разных направлениях и с разной скоростью волновых пиков, может превысить средний уровень волнения на море раза в четыре и швырнуть «Соло», как детскую игрушку. Не менее опасно и совпадение волновых впадин, когда образуется настоящий каньон, в который яхта может рухнуть, как в пропасть. Часто такие аномалии приходят неожиданно, внезапно появляясь перед судном и показывая настоящую страшную пропасть с отвесными стенами, в которую водопадом низвергаются гигантские потоки воды.

Катастрофа в море может произойти в любой момент, без всякого предупреждения, а может случиться спустя много дней, наполненных страхом и ожиданием несчастья. Это не обязательно бывает в разгар свирепого шторма, беда может разразиться и в бурю, и в штиль. На море нельзя обижаться, ему незнакомы чувства ярости и гнева.

Но оно никогда не протянет вам руку помощи. Море просто есть, абсолютно безразличное к вашей судьбе, жизни или смерти. Равнодушие моря не вызывало раздражения в душе Стивена, наоборот — оно было одной из главных причин, побуждающих его поднимать паруса. Благодаря общению с морем остро воспринималась незначительность и бренность человеческой жизни.

«Бывает и хуже», — думал Каллахен, а внутренний голос говорил ему, что всякий раз, когда он произносит эту фразу, дела неизменно меняются к худшему. Он тщательно осмотрел корпус яхты, палубу, переборки, оборудование каюты и крепления, на которых все держалось. Было примерно 22.30 по гринвичскому времени. Полная луна показалась на небе и безразлично взирала на кипящие на море страсти. Каллахен решил, что если море не успокоится, то придется, по-видимому, спуститься поближе к экватору. В 23.00 он разделся и лег на койку в одной майке, на руке были часы, на шее — амулет из китового зуба. Он не знал, что в этом одеянии ему предстоит прожить два ужасных долгих месяца.

Яхта продолжала мчаться вперед, проваливаясь во впадины между волнами и вновь взлетая на гребни. Каллахен лежал на койке, привязанный предохранительными ремнями, качаясь, как в гамаке.

Катастрофа

Вдруг оглушительный взрыв перекрыл треск бортов яхты и рокот моря. Стивен вскочил на ноги. На него обрушился водяной вал, как водопад с большой высоты. Вода Каллахену была по грудь.

Раздумывать некогда! Нос яхты клонится куда-то вниз. «Соло» погружается в пучину, он тонет. Быстро освободить мешок с аварийным запасом! Стивен нырнул вниз и перерезал ножом лить, которым крепился мешок. Вокруг хаос и кромешная тьма. Только бы вырваться на поверхность! Он оттолкнулся и с силой выбил крышку люка.

С момента рокового удара не прошло и 30 секунд, а яхта уже вот-вот нырнет на дно океана. Быстрее перерезать контейнеры со спасательным плотом. Нужно вспомнить все инструкции для использования спасательного плота. Перед наполнением нужно сбросить тяжелый громоздкий контейнер с плотом за борт. Через палубу прокатывается очередная волна и, приподняв контейнер, помогает столкнуть его в воду. Плот зашипел и начал заполняться сжатым воздухом. Развернувшийся плот, наконец, заплясал за бортом.

Равнодушная луна освещала сцену гибели яхты «Соло». Гамма разных чувств царила в душе Каллахена: досада за допущенные ошибки и переживания об утрате судна, страх остаться один на один с безжалостным океаном и осознание того, что это произошло слишком далеко от цивилизации и не на что надеяться.

С запасом консервированной воды и кое-каким снаряжением, которым заблаговременно было дополнено снаряжение спасательного плота, долго не протянуть. Для того чтобы выжить, необходимо много всего. Надо попытаться вытащить с тонущей яхты все, что может пригодиться. Каллахена колотит озноб от холода и нервного возбуждения, глаза режет от морской соли. Стивену удастся снять с кормы яхты спасательный нагрудник в форме хомута и буй с сигнальной веш-

кой. Водонепроницаемые отсеки внутри корпуса яхты удерживают где-то под палубой воздушные пузыри и не дают яхте скрыться в пучине. Волны продолжают атаковать почти затопленный корпус яхты, вода может прорваться в закоулки, где еще остался воздух. «Соло» может пойти ко дну в любую минуту. Времени на раздумья нет! Стивен спускается в люк и ныряет внутрь корпуса. Сзади захлопывается крышка люка. Если сейчас яхта пойдет ко дну, это конец! Нашупав аварийный мешок, Стивен перерезает ножом крепящие его концы каната. Запас воздуха в легких кончается, подступает удушье. Мешок уже ничем не закреплен, но он очень тяжел! Подталкивая и вытягивая мешок с огромным трудом, он все-таки выбирается на затопленную палубу яхты, а затем затягивает его на плот...

Возвращается назад и снова погружается в люк, нашупывает всплывший диванный матрас, прижатый к потолку каюты, тащит его к себе и на секунду высовывается наружу в надежде сделать глоток воздуха. Но воздуха нет! Ощущение ужасное, нахлынувшая волна накрывает его с головой и откатывает, открывая мерцающую поверхность моря. Опять Стивен ныряет вниз, на этот раз за постелью. Нужно достать спальный мешок. С трудом его удается перетащить на плот. Обессиленный, Стивен падает. Он покинул тонущее судно. Пока его жизнь вне опасности. Пока...

«Соло» медленно заваливается на бок, из каюты один за другим начинают всплывать разные предметы, которые тут же забрасываются на спасательный плот: кочан капусты, коробка с несколькими яйцами. Все это поможет в борьбе со смертью.

Стивен так устал, что уже не может пошевелиться. Огромные вспененные гребни надвигаются на плотик и почти затопленную яхту. С наветренной стороны волны кипят и пенятся, как береговой прибой. Сквозь шум доносятся хлюпанье парусов, стук и треск разрушающегося корпуса яхты. Волна набрасывается на плотик и подбрасывает его вверх, подставляя под новый удар. С высоты поднявшегося плот гребня волны видна затопленная палуба яхты. Ходовой конец линя, соединяющий спасательный плот с яхтой, Стивен привязывает к страховочной веревке, которая тянется по окружности плота с его внутренней стороны. Затем он привязывает к веревке спасенное снаряжение. Вдруг доносится рокот, заглушающий остальные звуки. Идет очень большая волна. Она вздымается над головой и в следующее мгновение наваливается на плот, резко вдавливая наветренный резиновый борт плота так, что Стивен отлетает к противоположной стенке. Тент плота не выдерживает и обрушивается вниз, его заливают хлынувшей со всех сторон водой. Энергию толчка еще больше усиливает рывок линя, привязанного к затопленной яхте, которая первой приняла удар. «Все, я погиб, — проносится в голове Каллахена, — до суши 450 миль, волны перевернут плот! Я погибну, но никто не спохватится».

Стивен переползает к наветренному борту плота и, держась одной рукой за конец линя, соединяющего его с яхтой, съезживается в своем насквозь мокрым спальном мешке. На дне плота много воды. Стивена бьет озноб. С гребня волны видна яхта, завалившаяся на правый борт, нос ее ушел под воду, и только корма торчит над водой.

Главная опасность для Стивена — переохлаж-

дение организма. От него может спасти только спальный мешок, в котором съежился Каллахен, около 40 литров пресной воды остались на яхте, там же, в кормовой каютке, остался месячный запас провизии, есть там и гидрокостюм, который может защитить от холода. Нужно попытаться все это достать на рассвете.

В Атлантике вряд ли найдется более пустынное место. Место крушения находилось в 450 милях к северу от островов Зеленого Мыса, но путь к ним пролегает поперек ветра и плот туда не понесет. Он может дрейфовать только по ветру. В этом направлении до ближайшей судоходной трассы 450 миль. Ближайшая суша, которую можно встретить, двигаясь по ветру, — это Антильские острова, до которых примерно 1800 миль. Но об этом лучше не думать.

Неожиданно раздался сильный шум, и плот, содрогнувшись, остановился. Стивен высунулся наружу. Плот относит прочь от корпуса яхты. Яхта навсегда исчезает в бушующем море, а с ней уходит и надежда на пищу и теплую одежду. Каллахен втянул на борт плота линь, соединявший его с яхтой. Линь цел, скорее всего лопнула петля, за которую он был привязан на яхте, или, может быть, развязался узел. Нет больше спасительных резервов, нет тыла, нет запасного выхода на крайний случай. Никто не поможет.

В стандартное снаряжение спасательного плота входит около 3 литров пресной воды в банках, закрытых двойными пластиковыми крышками, два коротких весла из клееной фанеры, две ручные сигнальные ракеты, три красных фальшфейера и две оранжевые дымовые шашки, две губки, складной радиолокационный отражатель, пред-

назначенный для установки на мачте, два солнечных дистиллятора для опреснения морской воды, два консервных ножа, медицинская склянка и таблетки от морской болезни, аптечка первой помощи, резиновый надувной таз, 30-метровый пропиленовый линь диаметром 3,2 мм, навигационные карты, транспортир, карандаш, карманный фонарик и два сигнальных зеркальца, ремонтный набор (клей, резиновые заплатки и конические винтообразные пробки), так называемая рыболовная снасть (50 футов крепкой бечевки и один крючок среднего размера), нож с тупым концом.

У Стивена был еще собственный аварийный мешок, в котором находился большой пластмассовый ящик с карандашами, дешевыми блокнотами, пластиковыми зеркальцами, транспортиром, охотничьим ножом в ножнах, карманным ножиком, комплектом столовых принадлежностей из нержавеющей стали, парусной нитью, крючками, белым шнуром, линем диаметром $\frac{3}{16}$ дюйма, двумя химическими свечками и книгой Дугала Робертсона «Выживание в море». Внутренний объем ящика представлял собой единственное, за исключением аптечки, сухое место на плоту. У Стивена осталось космическое одеяло: серебристая, как фольга, пленка, в которую он заворачивался для защиты от холода. Блестящая тонкая пленка задерживает тепловое излучение тела и таким образом согревает человека.

У него были пластиковые мешки, солнечный опреснитель, несколько выточенных из дерева пробок для затыкания дыр, один 100-футовый бросательный линь, разносортные скобы из нержавеющей стали, две бухты линя (примерно 100 футов в $\frac{1}{8}$ и 100 футов в $\frac{1}{4}$ дюйма), еще 70 футов линя

в $\frac{3}{8}$ дюйма, на котором Стивен буксировал за кормой сигнальную вешку, миниатюрный радиомаяк, автоматически подающий сигнал бедствия, ракетница с двенадцатью красными парашютными ракетами, еще три красные ракеты, две оранжевые дымовые шашки, три красных фальшфейера и один белый, литр воды в пластмассовой банке с завинчивающейся крышкой, два куска фанеры толщиной $\frac{1}{8}$ дюйма, предназначенных для использования в качестве разделочных досок, четыре металлических стержня разных размеров, детали рулевого управления яхты, короткое подводное ружье со стрелой-гарпуном, пакет с продуктами (300 г арахиса, 450 г запеченной фасоли, 300 г солонины и 300 г подмокшего изюма), маленький импульсный маячок.

В придачу к перечисленному имуществу Стивену удалось спасти поролоновые матрас и подушку, полтора кочана капусты, сигнальную вешку, спасательный нагрудник, спальный мешок и нож.

Начало

«Если плот не порвется и мне не удастся пополнить запасы пищи и воды, я в лучшем случае протяну до 22 февраля, то есть еще 14 дней. К тому времени я, может быть, доберусь до судозаводных трасс, где забрезжит слабая надежда на спасение. Организм мой будет уже значительно обезвожен. Язык сначала распухнет, а потом почернеет. Глаза глубоко западут, и сквозь горячий бред я буду слышать поступь близкой смерти, — думал Каллахен, перебирая спасенные с яхты вещи. — Выжить! Сейчас самое главное — выжить! Нужно сосредоточиться на этом.

Моя единственная надежда сегодня — попасться кому-нибудь на глаза».

Стивен надул и выставил на солнце один из солнечных опреснителей. Когда он, перегоняя плот, уплывал вперед, водосборник волочился за ним по поверхности. При таком положении опресненная вода в него не перетекала. Поэтому приходилось то и дело сливать из опреснителя воду крошечными порциями. За целый день набиралось не больше стакана. Море неустанно подбрасывало опреснитель, и в конце концов от него оторвались ушки, державшие его круговую стропу, к которой привязан соединяющая его с плотом бечева. Нередко очередную жалкую порцию воды приходилось выливать в море, потому что она была соленой. Жажда, сжигающая тело Стивена, стала очень сильной, но он не мог позволить себе больше одного глотка. Оставшихся 2,5 л ему должно хватить на 15 дней. Если он сумеет наловить рыбы, то, питаясь свежей рыбой, пополнит запас жидкости в организме. В противном случае ему не продержаться более 10 дней.

Единственное утешение для Стивена — то, что его вещи стали просыхать и по ночам он может заснуть. Волосы прилипли к резиновой подстилке, нельзя повернуть головы, чтобы не вырвать клоч волос, суставы ломило, каждый час он просыпался.

На 6-й день пребывания на плоту (10 февраля) ветер дул по-прежнему, в Атлантике продолжалась «тасовка». Этот термин бытует среди яхтсменов для обозначения беспорядочной волновой толчеи, нередко наблюдающейся в Атлантическом океане. Нестройными грядами волны на двигались то с востока, то с северо-востока,

то с юго-востока. Они обрушивались на плот с трех сторон, и он отплясывал бесконечный рок-н-ролл.

Отлетает одна из заплат, установленных на резиновом днище, и для того чтобы ее восстановить, приходится пускать в расход остатки ремонтного материала. Вода из опреснителя по количеству соли практически не отличается от морской. Кроме того, надо ограничить ее ежедневное потребление (не более $\frac{1}{4}$ л). Рядом с плотом резвятся красивые рыбы-дорады, в последнюю минуту оказываясь за пределами досягаемости. Но вот одна вдруг проплывает совсем рядом, и Стивен мгновенно жмет на спуск подводного ружья, которое он предусмотрительно засунул в аварийный мешок при подготовке к плаванию еще на Канарских островах. Ружье чуть не выпрыгивает из рук. Попал! Плот судорожно корчится, а рыбина срывается и уходит. Серебристая стрела бессильно повисает на конце шнура, слишком слабая, чтобы проткнуть такую рыбу.

«Сейчас голод примется за мои мускулы, а потом доберется до мозга!» — стучит в голове Стивена.

Будущее становится проблематичнее. Дугообразный спасательный круг грозит протереть камеры плота. Чтобы поддержать давление воздуха, приходится их подкачивать четыре раза в день. Дополнительный износ резины означает катастрофу. Он решает найти нагруднику другое назначение — пусть послужит в качестве средства «бутылочной почты», с которой можно отправить послание. Стивен разрезает его, засыпав плот пенополистироловой крошкой, упаковывает свою записку в пластиковые мешки и с помощью

липкой ленты прикрепляет к непотопляемым блокам. Послание такое: «Положение скверное, виды на будущее того хуже... Приблизительные координаты... Направление и скорость дрейфа... Прошу сообщить и передать последний привет...».

Наступают 11-е сутки плавания на плоту. Каждый день переполнен бесконечным отчаянием. Стивен часами обдумывает свои шансы на спасение, оценивая остаток сил и высчитывая, сколько миль отделяет его от судоходной трассы, где его могут заметить и подобрать. Состояние плота в целом неплохое, хотя всякий раз, когда поблизости надламывается гребень волны, вода проникает внутрь сквозь смотровое окно. Однажды ночью плот сваливается с обрыва крутого океанского вала, и Стивен несколько секунд барахтается в кипящей пене, будто он попал в настоящий водопад. Ночью плот опять едва не перевернулся. Все содержимое его промокло насквозь. А теперь море спокойное и пышет жаром, как сковородка. Солнечные лучи накаляют эту огромную плоскость и высушивают отсыревшие за ночь вещи на плоту. Солнце и штиль становятся на время союзниками Каллахена.

На его коже появляются струпья, которые не успевают заживать. Большинство нарывов вызвано раздражением от морской воды. Голодные спазмы сжимают желудок. Каждую ночь Каллахену снится еда. В голове кружатся наполненные разными сортами мороженого вафельные стаканчики, украшенные шоколадными трюфелями. Голод — злое наваждение, от которого нет спасения. Это он насылает на него видения, усугубляющие муки. Стивен заглядывает в свои запасы. Банка

с консервированными бобами вздулась. Опасаясь ботулизма, он не рискует их есть. В итоге у него остаются две капустные кочерыжки и пластиковый пакет с подмокшим, забродившим изюмом. Осклизлые кочерыжки горчат, но он все равно съедает их без остатка.

Возле плота появляются рыбы нового вида, поменьше, длиной около 12 дюймов. Вращая своими большими круглыми глазами, они кидаются под плот и крепкими челюстями клюют его в днище. Должно быть, это толстокожие спинороги. Их сородичи, обитающие среди рифов, питаются кораллами и считаются ядовитыми, но люди, пережившие кораблекрушение, нередко употребляли в пищу спинорогов без особого ущерба для здоровья. «Ладно, для моего стола сгодится любое блюдо, лишь бы унять сосущее чувство голода, иначе в скором времени я могу сойти с ума, начну есть бумагу и пить морскую воду», — думает Каллахен.

Мореплаватели-одиночки часто разговаривают сами с собой, спрашивают у себя совета, как лучше поступить в том или ином случае. Они пытаются поставить себя на место другого человека, чтобы убедиться в необходимости какого-то действия. Когда человек в этом состоянии попадает в опасную ситуацию или получает травму, его эмоциональное «я» испытывает страх, а физическое «я» ощущает боль. Чтобы справиться со страхом и болью, человек инстинктивно полагается на свое рациональное «я». Чем дольше продолжается путешествие, тем сильнее эта тенденция. Человек использует надежды, мечты, даже циничные шутки, чтобы снизить внутреннее напряжение.

Голод и жажда

Вид резвящейся рыбы усиливает боль в пустом животе. Любая рыбалка, которую Стивен затевает, неизменно заканчивается провалом. Однажды ему все же удается загарпунить спинорога, но он срывается со стрелы подводного ружья. Каллахен изобретает невиданную наживку: связывает вместе несколько крючков, насаживает на них кусочек белой нейлоновой тесьмы, клочок алюминиевой фольги и ломтик драгоценного лакомства — солиныны. Одна дорада кидается на нее и тут же без труда перекусывает толстый белый линь. Впоследствии отличить эту рыбину от других будет очень легко благодаря длинному обрывку веревки, свисающему у нее изо рта. Ловить такую рыбку на крючок невозможно, так что полагаться приходится только на подводное ружье.

В один долгожданный момент вожденная цель оказывается на мушке и выпущенная стрела поражает ее. Дорада яростно сопротивляется. Стивен нащупывает в воде стрелу и, стараясь не задеть плот, чтобы не проколоть его, подтягивает рыбину к борту. Но едва он втаскивает ее, как рыба, рванувшись, все же ускользает. Стивена охватывает отчаяние.

Если голод — злое наваждение, то жажда — сущее проклятие. Неотступная, пронзительная жажда приковывает взгляд к неспешно ползущей стрелке часов. Провожая каждую минуту, Стивен мучительно ждет следующего глотка. В первые 9 дней он позволял себе выпить только по одной чашке воды. Днем температура выше 30 °С, а от глотка до глотка часы тянутся бесконечно долго. Чтобы не перегреться и ослабить

потоотделение, нужно обливаться морской водой. Сухой ветер обжигает губы. В один из вечеров начинает сеять мелкий дождик, больше похожий на влажную дымку, но он скоро перестает. Ветры в эти края приходят длинным путем из Америки. Сначала они движутся в северо-восточном направлении, пока не достигнут Европы. Потом скатываются к югу, сбрасывая по пути принесенный с собой груз дождя. Они оказываются в тропических широтах и поворачивают на запад. Большая часть влаги при этом, как правило, уже выжата. Иногда текущий над океаном воздух так же сух, как в пустыне Сахара, над которой он недавно пролетал. И пока ветер вновь не напитается испарениями моря — а этого можно ожидать дальше к западу, — дожди будут посещать этот район крайне редко.

Портится истерзанный волнами второй солнечный опреснитель. Он так и не заработал. Что же с ним такое? Для того чтобы устроить «бортовой» опреснитель, нужно приспособить пластмассовый ящик, поместив в него несколько банок. Если добиться испарения воды из банок, то пар мог бы конденсироваться на каком-нибудь импровизированном тенте, накрывающем ящик, и оттуда стекать на дно. Чтобы обеспечить более интенсивный нагрев и увеличить испаряющую поверхность, Стивен решает натолкать в банки смятую черную ткань от негодного опреснителя. Если вскрыть один из злополучных агрегатов, можно определить, в чем заключается причина их плохой работы. Конечно, при этом пропадет один из опреснителей, но от него и так мало толку. Каллахен решительно берет нож и вспарывает безвольно обмякший шар. Выясняется, что загрязняющая

конденсат соленая вода попадает в него с черного пористого вкладыша, который при снижении давления воздуха в баллоне касается его пластиковых стенок. Кроме того, бесконечные сотрясения, испытываемые плавающим по морю опреснителем, вызывают разбрызгивание соленой воды с вкладыша, попадающей в скопившийся дистиллят. Выходит, что здесь не одна, а несколько проблем, но решение нужно найти. Необходимо заткнуть все дыры в пластиковых боках опреснителей и стабилизировать их положение.

Бортовой опреснитель никуда не годен. Испарение в нем происходит недостаточно активно, а вентиляция внутреннего объема слишком сильна для того, чтобы влага конденсировалась на крышке ящика. Но зато удастся заставить работать последний из «фирменных» опреснителей, плотно привязав его к плоту так, чтобы его не колотило волнами. Почему бы не попытаться запустить его прямо на борту? Стивен вытаскивает его из воды и укрепляет на верхней камере корпуса плота. Баллон немного сникает, но форму не теряет, и вкладыш не касается пластиковых стенок. Отведение дистиллята тоже значительно улучшается, потому что водосборный мешочек теперь уже не валится набок, а висит почти вертикально. Прямо на глазах в баллоне появляются чистые, прозрачные капли опресненной воды, которые стекают в водосборник. Ура! Эта штука действует! Еще есть полтора литра в резерве... Может быть, скоро их будет больше! Спустя 11 дней надежда не покидает его. Пока не развалится плот и будет работать опреснитель, можно рассчитывать еще на 20 дней. Вот только плот... Только бы не появились акулы! Беспокоят не только плотные ряды их зубов.

Шкура этих созданий напоминает грубый наждак, они могут разрушить плот, потерявшись о него боками. Дорады и спинороги тычутся носами в днище плота. По-видимому, внизу обосновалась колония морских уток. Спинороги ими кормятся. Но что привлекает к плоту дорад? Ведь они не питаются этими моллюсками.

Неожиданный визит

В небе неподвижно стоят облака. Солнце палит нещадно, поджаривая тело Стивена. Действующий опреснитель, кажется, способен снабдить таким запасом питьевой воды, который нужен, чтобы преодолеть три сотни миль, оставшихся до трассы активного судоходства. Ветер меняет направление.

Внезапный толчок выводит из оцепенения. Каллахен выглядывает за борт. Огромная акула, потерявшись о днище плоской серой спиной, лениво разворачивается, чтобы сделать следующий круг. Невероятно, но дорады и спинороги вовсе не разбегаются! Акула медленно заходит и опять ныряет под днище. Перевернувшись брюхом вверх, кусает один из расположенных внизу балластных карманов. Какое счастье, что они там есть. Иначе эта зверюга прокусила бы днище, хотя надувные камеры при этом еще не пострадали бы, по крайней мере пока. Не выстрелить ли в нее, рискуя потерять стрелу? Акула появляется прямо из-под плота и опрокидывается у самой поверхности воды. Стивен нажимает на спуск ружья, и стальная стрела попадает акуле в спину. Никакого видимого эффекта. Акула уходит, унося стрелу, торчащую в спине.

Вдруг плот отлетает в сторону, словно неведомый гигант отшвырнул его носком своего ботинка. Шершавая кожа с пронзительным звуком скребет по днищу! Держа наготове ружье, Каллахен всматривается во тьму. Акула сейчас с другой стороны. Надо дожидаться, пока она покажется впереди. Вдруг воду прорезал острый плавник, и она вскипела, загоревшись фосфорическим огнем. Плавник огибает плот перед следующим нападением. Еще мгновение, и мерцание света в глубине показывает, что акула уже тут. Стивен колет ружьем, как гарпуном, с размаху. Раздается всплеск — мимо! Акула может разъяриться, и следующая атака будет еще свирепее. Снова плавник разрезает поверхность, и акула со скрежетом врзается в плот. Снова удар туда, где мерцает свет. Попал! Вода в море словно взрывается, темный плавник описывает круг и затем исчезает. Где акула? Только гулкие удары сердца нарушают тишину...

Первая удача

Два дня плот медленно дрейфует под палящим солнцем. Каждые 24 часа он перемещается на 25—30 км. Голодные спазмы стискивают внутренности ослабевшего тела. Во рту горит. Опреснитель ежедневно производит пол-литра пресной воды. Запас пресной воды начинает увеличиваться. Во время штиля видимость улучшается. Если встретится судно, оно должно заметить ярко-оранжевый тент плота. Зато и акулы чаще показываются во время штиля. При такой скорости придется плыть 2 недели, чтобы добраться до судходоходной трассы. Часами Стивен изучает карту,

оценивая время и вычисляя расстояние, отделяющее его от спасительного берега.

За 13 дней, проведенных в дрейфе, он съел более килограмма продуктов. Мучения не сводятся только к боли в желудке. Движения становятся замедленными, быстрее наступает усталость. Жировой ткани больше не осталось. Мышцы поедают сами себя. Видения разных вкусных вещей постоянно мучают Каллахена.

С кормы подплывает несколько спинорогов. Они приближаются к борту. В очередной раз Стивен поднимает ружье, прицеливается и стреляет. Стрела пробивает рыбу насквозь, и Каллахен хватает добычу. Из круглого рыбьего рта раздаются сдавленные щелчки. Глаза дико вращаются. Пища! Склонив голову, Стивен нараспев повторяет: «У меня есть еда!» Мощным взмахом ножа ему удается прорвать бронированную шкуру спинорога. Глаза рыбы вспыхивают, плавники неистово трепещут, на горле зияет разрез. Наконец она мертва. В эту минуту глаза Стивена наполняются слезами. Он оплакивает погибшую рыбу, оплакивает себя, свое отчаянное положение. Потом с содроганием начинает есть горькое мясо, зарывается лицом во влажную мякоть сырой плоти, чтобы напиться красно-бурой крови. Густая, отвратительная горечь заполняет рот, и он тут же сплевывает эту гадость. Поколебавшись, кладет в рот рыбий глаз, раскусывает, и его едва не выворачивает.

Из-за жесткой шкуры приходится чистить океанского носорога в определенной последовательности, начиная с наружной поверхности: сначала нужно содрать кожу, потом отделить мясо от костей и только под конец достать внутренности. Ра-

зорвав зубами один горький и жилистый кусочек, по жесткости не уступающий подметке, Стивен развешивает мясо для сушки. Внутренности, особенно печень, — единственная съедобная часть этой рыбы.

От скудной пищи мышцы начинают атрофироваться и кости выпирают наружу. Но хуже этого страшная душевная пустота. В этом мире Стивен чужой. Он не умеет жить по его законам. Его, как и эту рыбу, может настичь внезапная смерть, и в этом не будет ничего удивительного, ничего не изменится вокруг. Человек здесь совершенно один, он приговорен к одиночеству и, возможно, к смерти.

Охота

Каллахен уже столько раз промахнулся и теперь не торопится брать дорад на прицел. Однако докучливые толчки в днище плота не прекращаются. Выстроившись широким фронтом, точно бомбардировщики, дорады по дуге заходят на плот с носа. Стивен не мог встать во весь рост, чтобы лучше видеть их приближение, потому что там трудно целиться. Поэтому он поджидает их на коленях. Не доплыв до плота, стая разделяется и обходит плот с бортов.

На всякий случай Стивен направляет ружье в сторону проплывающего под плотом тела. «На, получай!» Оглушенная рыба замирает в воде. Стивен тоже ошарашен. Он втаскивает рыбу на борт. Пена, вода и кровь разлетаются радужными каскадами из-под бешено молотящего хвоста. Спазматически дергается голова. Нужно уберечь надувной корабль от острого наконечника стрелы,

застрявшего в теле тяжелой рыбыны. Навалившись сверху, Стивен прижимает ее голову к фанерному квадрату, который служит разделочной доской. Он знает, что парализовать рыбу можно, надавив ей на глаза. Но от этого ярость жертвы только возрастает. Поколебавшись, Каллахен вонзает в ее глазницы нож — сопротивление усиливается. Вот-вот она вырвется. Нащупав нож, Стивен всаживает его в бок рыбы, проворачивает его там, пока не находит позвоночник и не переламывает его пополам. Трепет пробегает по телу рыбы, ее взгляд мутнеет. Цвет дорады уже не голубой, каким кажется, пока она плавает в море, — он серебристый.

Разбившиеся надежды

Наступает ночь. Вокруг все спокойно. Вдруг краем глаза Стивен улавливает сверкание огней. Корабль! Похоже, что курс плота с ним пересечется только в 4 милях отсюда. Стивен пускает ракету. Огни судна, кажется, поднимаются выше над горизонтом. Они заметили плот! Стивен пускает вторую ракету, затем третью. Воображение разыгрывает перед ним сцену спасения.

Нос судна продолжает уверенно распахивать море, двигаясь на восток. В свете иллюминаторов хорошо виден разбегающийся за кормой кильватерный след. Прямая дорожка вспененной воды, рокот двигателей и дымный шлейф позади. Пелена тумана густеет, начинает моросить дождь. Стивен не замечает холода, сердце от волнения готово выскочить из груди. Но что это! Судно проходит мимо и не замедляет ход. Волны подбрасывают плот. «Вот сейчас теплоход развернется и подой-

дет ближе», — успокаивает себя Стивен. Он пускает в небо четвертую ракету и в отчаянии падает на дно плота. Все, судно прошло мимо...

В книге Дугала Робертсона говорится, что не стоит слишком надеяться на встречные суда. «Спасение придет к вам неожиданно... в процессе борьбы за выживание». От этих слов Стивену легче не становится.

Снова неудача

Бывает и хуже. Может быть, с корабля все же заметили плот и вызовут по радио самолет? Стивен включает аварийный радиомаяк. Может быть, плот находится теперь близко от судоходной трассы? Подберет ли его кто-нибудь, прежде чем плот подвергнется новому нападению акул? Стивен предвидел еще не одну схватку с океаном и его обитателями.

Наблюдения за жизнью моря подбадривало его. Без обитателей океана ему теперь не выжить, ведь остатки продуктов кончились.

Сейчас приступы острого голода уже не так мучают его, все перешло в хроническую форму. Все время Стивена посещают видения соблазнительной еды: свежее испеченного хлеба, мороженого, сочных овощей и фруктов.

Днем на горизонте опять показалось судно. Это сухогруз. Может, они заметили плот и подходят ближе? Еще одна ракета взмывает в небо. Теплоход приближается к плоту, не снижая 12—14-узловой скорости. Свет ракеты сейчас не столь ярок, как ночью, но все же огонь и дымный след нельзя не заметить. Если сейчас кто-нибудь с теплохода смотрит в сторону плота, он просто не может его

не увидеть. Плот не проваливается между волнами и постоянно находится в поле зрения. Стивен решает зажечь дымовую шашку, и рыжеватый дым стелется по ветру по поверхности воды. На мостике проходящего судна никого не видно. Теплоход продолжает равнодушно плыть своей дорогой. Через 20 минут он скрывается за горизонтом.

Сколько еще таких встреч впереди? Может быть, больше не будет ни одной. Сколько других судов пройдет мимо? Сколько из них не заметят плот? В наше время на борту судна некому смотреть по сторонам. Наблюдение обычно ведется только в зонах интенсивного судоходства, где недосмотр грозит столкновением. Как правило, достаточно внимательно следят за обстановкой на военных кораблях с многочисленным экипажем. Но из рулевой рубки идущего в открытом океане торгового судна нередко лишь один вахтенный штурман время от времени оглядывает горизонт. Случается, конечно, что кто-то более или менее внимательно поглядывает на экран локатора. Может случиться так, что судно механически идет под управлением авторулевого, и только включенное на шестнадцатом канале УКВ радио обеспечивает его связь с внешним миром. Но даже если вахтенный не дремлет, то, в очередной раз убедившись, что поблизости не видно других судов, он чаще всего сидит, уткнувшись носом в книжку или журнал с фотографиями полуголых красоток, или выходит на крыло мостика, чтобы покурить. Спасательный плот не так-то легко заметить, даже если знаешь о его существовании. Одним словом, много ли надежды, что такую мелочь, как плот, кто-нибудь заметит? Может, не

следует спать по ночам, когда вспышка ракеты хорошо заметна? Но днем тоже спать нельзя, потому что нужно следить за опреснителем. Значит, ночные бдения чреваты перебоями в производстве драгоценной пресной воды. Каллахен твердит себе: «Ты и так делаешь все, на что способен. Не стоит рассчитывать на чью-то помощь. Нужно спасаться самому».

Океан манит человека, но такая свобода не дается даром. Когда надвигается шторм, моряк не может поставить судно в надежном месте и спокойно отправиться «по воде аки по суку» на берег. Он не может укрыться за каменными стенами, чтобы переждать непогоду. Нельзя освободиться от природы. Моряку приходится сталкиваться с ее прекрасными и безобразными сторонами гораздо чаще, чем большинству людей. Стивен выбрал жизнь мореплавателя, чтобы быть свободным от всяких уз, и вместе с тем отказался от защиты, которую общество дарует своим членам. Он выбрал свободу и заплатил за нее положенную цену.

На горизонте тает дымок от исчезнувшего теплохода. Никакие рассуждения не спасают от чувства горького разочарования. Он не сердится на судьбу, но сейчас, кажется, готов смириться с рабством сухопутной жизни.

К утру ветер свищет вовсю. В море вспухают десятифутовые волны, которые закручиваются пенистыми гребнями, опрокидываются и с грохотом разбиваются. Упакованный в просоленный спальный мешок, Стивен сидит, уцепившись за леер наветренного борта. Во время быстрых вылазок на подветренную сторону он проверяет солнечный опреснитель. Стараясь удержать равно-

весие, он балансирует на резиновом полу, который взлетает на волнах. Когда плот поднимается на гребень, Стивен приседает, чтобы компенсировать инерцию, швыряющую его вверх. На мгновение он замирает на вершине и в течение этой короткой паузы успевает осмотреть небольшую часть горизонта.

Из-за непрерывной качки необходимо несколько минут для того, чтобы оглядеть горизонт. Несколько раз Стивену кажется, что в северном секторе что-то мелькает. Но массивные громады волн, перекаत्याющихся рядом с плотом, и их белопенные шапки ничего не дают разглядеть. И вот, наконец, он возносится на вершину огромного морского вала.

Есть! Судно держит курс на север. К несчастью, нет надежды на то, что с него заметят плот. Слишком далеко оно находится, чтобы заметить ракету. Кроме того, корабль удаляется. Воодушевляет только направление его движения — из Южной Африки в Нью-Йорк. То, что представлялось несбыточной мечтой 24 отчаянных дня, превратилось в реальность. Плот достиг трассы активного судоходства!

Но это еще мало что значит. Здесь речь идет о выживании. Нужно ждать, экономно расходовать пищу и воду, ловить рыбу, заботиться о работе опреснителя. Это требует величайшей осмотрительности. Если слишком увлечься наблюдением за горизонтом, можно быстро устать. Тогда будет трудно охотиться и выполнять другие важные для спасения жизни дела. В любой момент в море может показаться судно, которое пройдет мимо, не заметив среди волн крошечный плот.

Борьба

Нужно больше рыбы, а постоянные толчки снизу в днище плота свидетельствуют о том, что вокруг плота резвится достаточно дорад. После нескольких промахов Стивену удается загарпунить одну из рыбин вблизи хвоста, но это не очень умиряет ее. Дорада отчаянно дергает плот, пока Стивен, упираясь изо всех сил, пытается ее удержать. Как жаль, что нельзя использовать эту мощную тягу для буксировки в нужном направлении! Дорада срывается с гарпуна, ее не удалось вытащить из воды. Что ж, нужно попробовать еще раз. Каллахен перезаряжает ружье и вдруг обнаруживает, что на нем больше нет упругой тетивы, с помощью которой выбрасывается гарпун. Она медленно опускается на дно. Да, это, пожалуй, настоящая беда...

Таких серьезных неприятностей со снаряжением пока еще не случалось. Отремонтировать в море вышедшую из строя жизненно важную систему и наладить ее работу с помощью подручных средств — задача очень трудная.

Сейчас важно сохранять спокойствие. Успех или неудача ремонтной операции будет зависеть от мелочей. Поэтому никакой спешки, все нужно делать правильно и надежно. Порыбачить можно и завтра. Стрела и ружье никаких повреждений не имеют. Не хватает только источника метательной энергии. Стивен устанавливает стрелу на цевье ружья обычным образом, но при этом выдвигает ее из пластмассовой обоймы на конце ружья вперед насколько возможно, чтобы увеличить длину оружия. Потом приматывает стрелу к цевью двумя длинными бечевками, ис-

пользуя для этой цели толстую льняную бечевку, потому что она обладает важным преимуществом по сравнению с синтетической — дает усадку, вследствие чего обтягивается и вся обвязка. Но гладкая стрела все еще вращается вокруг своей оси, поэтому Стивен еще раз обматывает ее. На хвосте стрелы есть специальные выемки, предназначенные для сцепления ее со спусковым механизмом в корпусе ружья. С помощью нескольких петель бечевы, закрепленных на этих выемках, он соединяет стрелу с рукояткой ружья, чтобы пойманная рыба не могла ее выдернуть.

Стивен, конечно, сознает, что эта хлипкая острога едва ли годится для охоты на такую крупную рыбу, как дорада. Обычно при подтягивании загарпуненной рыбы на стрелу действует только растягивающая сила. А сейчас придется поражать добычу ударом руки, причем ружье в основном будет испытывать нагрузку не на растяжение, а на сжатие. При подъеме тяжелой рыбы на борт на конец этого импровизированного копья будет действовать также значительная изгибающая сила. Тем не менее новый гарпун выглядит достаточно крепким, можно немедленно приступить к его испытанию. Успех теперь зависит от спокойствия и выдержки. Если раньше стрела из ружья выбрасывалась упругой тетивой, то сейчас нужно пронзить толстенную дораду копьем, полагаясь на проворство и действуя только за счет мускульной силы.

Левым локтем Каллахен опирается на верхнюю бортовую камеру надувного плота и слегка придерживает пальцами стрелу. Правой рукой он держит рукоятку оружия на уровне щеки и, на-

прягшись, замирает в ожидании. Линией прицела служит цевье, а небольшое покачивание взад-вперед обеспечивает определенный сектор ведения огня. На поверхности воды он проводит воображаемый круг диаметром около полуметра, в пределах которого можно нанести удар, не отрывая опорного левого локтя. Без опоры трудно попасть в цель. Радиус поражающего действия такого копья составляет примерно метр вместо двух, как у исправного ружья. Необходимо дожидаться, пока какая-нибудь рыба не окажется прямо под нацеленным копьем. Тогда поверхностное преломление, из-за которого рыбу видно там, где ее на самом деле нет, окажется минимальным. В удар надо вложить одновременно как можно больше силы и ловкости: резкий выброс руки, выпад всем телом, точное попадание в цель. Удар нужно наносить мгновенно, потому что дорада — очень проворная рыба. Но этому тоже можно научиться. Стоит оторвать левую руку от опоры — никакой надежды на успех не останется. Видно, как повсюду шныряют дорады, однако следует подождать, когда одна из них войдет в сектор «обстрела».

Тычки рыб снизу плота теперь служат предупреждающим сигналом. Стивен глубже вдавливают колени в мягкое днище, подманивая любопытных дорад поближе. Толчок — и из-под плота выскальзывает большая рыбина. Слишком далеко вправо... Бум! — на этот раз слева. Бум! — и прямо по центру показывается рыба голова. Ну же! Всплеск, удар! Копье рвется из рук, вспененная вода, расплывающееся облако крови. И вот дорада уже в воздухе. Какая громадина! Кровь брызжет фонтаном. Не дать ей уйти! Затащить на

плот! Она яростно бьется, во все стороны брызжет кровь. Нужно быть очень осторожным с острием наконечника. А теперь бросить ее на пол, навалиться сверху! Огромное тело с квадратной головой на мгновение замирает под коленом, когда Стивен придавливает его всей своей массой. Рыбина лежит, распластавшись поперек плота, в боку у нее зияет дыра размером с кулак. В углублении, образовавшемся в днище, плавают сгустки крови.

Стивен летит навзничь, сбитый с ног оглушительными шлепками вырвавшегося на свободу хвоста. Рыбина начинает судорожно метаться, пытаясь выскочить. Острие! Где острие? Вдруг резкая боль вспыхивает в кисти. Сейчас рыба вырвется! Стивен нащупывает наконечник пляшущего копья. Наконец удается совладать с рыбой, бросив ее на подстилку из спальника и экипировочного мешка, и зарыть опасное острие в глубину толстой ткани. Взгляд рыбы беспокойно перебегает с одного предмета на другой — ей осталось мало времени, и она это знает. Она опять вырывается. Не зевать! Левую руку обожгло как огнем. Хвост сокрушительно хлещет по чему попало. Рыба и человек опять сплетаются в объятии. Навалившись сверху что есть мочи, человек прижимает ее ногами. Жабры рыбы тяжело ходят вверх-вниз. Стивен вонзает нож в ее тело, он натывается на что-то твердое (это позвоночник), нажимает сильнее, и позвоночник переламывается. Рыба все еще дышит. Потом дыхание исчезает... Все... В другой раз этого уже не повторить.

Не верится, что во время схватки плот не был продырявлен. Стивен тщательно осматривает ко-

пье, стрела лишь чуть погнулась, а конструкция еще держится. Шипения выходящего воздуха вроде не слышно. Надувные камеры по-прежнему тверды. Повсюду валяются развороченные внутренности, все залито кровью и наверняка не только рыбьей. Впредь нужно выбирать дорад-самок, они помельче. Перед началом охоты нужно хорошо подготавливать снаряжение. Сначала следует накрыть как можно большую площадь днища парусиной, потом положить на нее разделочную доску, у правого борта поместить экипировочный мешок, поверх него положить спальник, чтобы прикрыть надувные камеры.

Несколько часов уходит на разделку рыбы. Сначала Каллахен разрезает ее на четыре больших куска, хвост и голову. Потом режет каждый кусок на четыре продолговатых ломтя, по два с каждого бока, которые нарезает тонкими ломтиками, и нанизывает все это богатство на веревку.

Успокаиваться рано

Положительные моменты налицо. Все отрицательные еще более очевидны. Нехватка углеводов, сахаров и витаминов иссушила тело. Каллахен сильно потерял в весе. Каким образом в организме происходит перераспределение тепла и энергии, почему они в первую очередь поступают в жизненно более важные системы, как вообще тело умудряется сохранять свою активность за счет беспощадного самосожжения плоти? Все это выше его понимания. Изобретательность природы изумляет.

Бывает так, когда невыносимая тяжесть вдруг

наваливается на Стивена, какие-то туманные вспышки, и он валится с ног, сосредоточив остаток сил на том, чтобы не выпасть из плота. И все же он сейчас находится в лучшей форме, чем предполагал раньше, размышляя о будущем, которое теперь уже настало, хотя в полуденное время он действительно «не способен к координированным действиям». Если удастся не потерять контроль над собой, можно добраться и до Антильских островов. Но как долго можно продержаться в этом аду?

В письмах, отправленных родителям и друзьям с Канарских островов, Каллахен писал: «Ждите меня на Антигуа около 24 февраля». Назначенный срок миновал неделю назад. Правда, в тех письмах он предупреждал, что пассат в это время года дует еще не в полную силу и «Соло» может задержаться с прибытием до 10 марта. Эта дата наступит через неделю. Если поиски начнутся тогда, вряд ли они увенчаются успехом, ведь он будет слишком далеко в открытом море. По-прежнему вся надежда на то, что его подберет встречное судно. Дома еще не скоро начнут беспокоиться.

В 30 метрах перед плотом быстрыми рывками чертит зигзаги акулый плавник. Он небольшой, хорошо, что его обладательница не выказывает пока к плоту интереса. Акула огибает плот и держит путь против ветра на восток в поисках пищи, которую несет Северное экваториальное течение.

Как и большинство хищников, акулы остерегаются серьезных схваток. Покалеченная и ослабевшая акула не может охотиться и рискует стать жертвой своих сородичей. По этой причине акулы

начинают нападать с пробного толчка. Если жертва не защищается, акула ее хватает. Она глотает все без разбору.

В акульих желудках можно найти все что угодно, даже лицензионные пластинки и якоря. Узнать бы, как они относятся к резиновым плотам! Стивен надеется, что его ответные действия позволят отвалить от плота непрошенных визитеров. Вспоминается фильм «Челюсти». После его выхода на экран были выловлены по крайней мере две большие белые акулы, не уступающие по размерам механическому чудовищу, сыгравшему главную роль в этом фильме (длиной оно было 7 м, а весило около 4 т). Поведение большой белой акулы непредсказуемо. Это настолько огромные, свирепые и сильные хищники, что у них нет естественных врагов, поэтому они никогда не утруждают себя предварительной проверкой. Их атака внезапна, а мощь такова, что они вдребезги разносят небольшие суда и нападают даже на китов.

Кроме того, существуют еще косатки, или киты-убийцы. Известны случаи, когда под их ударами гибли крупные яхты. Копье Стивена из алюминия и пластика весит не больше килограмма. Укол таким оружием даже для небольшой акулы будет, наверное, как укус москита. А в полуденные часы он вообще вряд ли сумеет оказать ей сколько-нибудь заметное сопротивление. Хорошо бы поскорее выбраться из этих мест.

Жизнь продолжается

Ночами Каллахен дрожит от холода, днем изнывает от жары, и только рассветы и сумерки

дарят непродолжительный отдых. Едва солнце скрывается за горизонтом, как сразу становится холоднее. Он устраивается в той же позе, что и по утрам, накрывает ноги спальным мешком, накачивает обмякший плот и любуется небесной феерией. Ослепительно белый диск время от времени пронзает своим лучом громоздящиеся у горизонта кучевые облака. На Антигуа время только перевалило за полдень. Если бы плот шел хотя бы со средней скоростью 3 узла, он давно бы уже был в тихой гавани. «Ничего, как-нибудь доберусь, если найду в себе силы», — утешает себя Стивен.

Клубящиеся облака уплывают за горизонт, и Каллахен принимается за обед. Следя за тем, чтобы разнообразить свой стол, он выбирает различные куски: длинные мясистые кусочки заменяют ему сосиски, к ним он добавляет немного жирной тешки да еще коричневого хрустящего балыка. Разломав хребтину, он выжимает на доску желеобразную жидкость из позвонков. Из хребта вытягивает длинную макаронину и кидает ее в собранную жидкость — готов «бульон с лапшой». После бульона на столе появляется роскошная вырезка из мясистых спинных ломтиков. Самые сухие он отбирает отдельно. Это сухарики. Самое вкусное — рыбы внутренности. Правда, жевать рыбы потроха — все равно что грызть автопокрышку, поэтому не нужно пытаться это сделать. Но все остальное можно поглощать с наслаждением, особенно печенку, икру, молоку, сердце и глаза. Глазные яблоки с жидким содержимым имеют около 2,5 см в диаметре и на вкус просто восхитительны. Их тонкая жесткая оболочка напоминает целлулоидные ша-

рики для пинг-понга. Стивен прокусывает ее, и в рот ему брызжет струя жидкости, которую он закусывает вязкими росинками хрусталиков и тонкими листиками зеленой роговицы глазных яблок.

Все больше времени Каллахен проводит в мечтах о пище. Перед его мысленным взором во всех подробностях предстает ресторанный зал в гостинице. Вокруг стола гостеприимно расставлены стулья. Он представляет, что садится и просматривает меню. На круглом подносе лежат сдобные булочки, только что вынутые из печи. Масло так и тает на кусочке теплого хлеба. Воздух напоен ароматом пирогов и шоколадной глазури. Соблазнительные горки прохладного мороженого упорно повторяются в его видениях. Он старается их отогнать, но они назойливо преследуют его в бессонные ночные часы. Муки голода донимают даже во время еды (что это за еда, можно себе представить).

Большую часть воды из своего суточного рациона Стивен приберегает на десерт. С тех пор как он восстановил водный запас, можно позволить себе выпивать примерно стакан воды утром, а за обедом — примерно объем, равный бутылочке из-под колы, третья часть бутылочки остается на ночь. Стивен не торопясь проглатывает драгоценную воду и держит ее во рту, пока она сама не всосется.

Море все равно красиво

Море разгладилось. Полный штиль. Стивен поднимается, чтобы посмотреть на горизонт. За кормой на глазах вырастают могучие кряжи

дождевых облаков. С их темных плоских подошв срывается дождь, а белоснежные пышные вершины высоко вздымаются, рассыпаясь на мириады легчайших водяных кристаллов. Перед стеной облаков и серой сеткой дождя движется голубая полоска неба. Внезапно от края до края горизонта перекинулась разноцветная радуга. Вершина гигантской дуги, скрытая клубящимися облаками, стоит в зените, высоко над головой. Прохладный бриз ласково овеивает лицо, колеблет полотнище тента плота. По тускло-серой морской глади побежали белоснежные трещины. Вдруг далеко на западе между причудливыми громадами небесных гор вспыхивает солнце и замирает на линии горизонта. Струящееся от него тепло согревает спину, а тент загорается оранжевым огнем. Меж двух разноцветных арок натянут серый шатер облаков, позади них простирается ослепительно яркая синева. Вокруг высоко взлетают над водой доряды, и заходящее солнце сверкает на их блестящих спинах. Стивен удобно стоит на своем плоту, спиной к солнцу, и на лицо ему падают первые прохладные струи дождя. Далеко на юге и на севере концы радуг тонут в море...

Феерический спектакль продолжается. Стивен разливает в емкости скопившуюся дождевую воду, натягивает на себя спальный мешок и закрывает глаза. Тело его измучено, но чувствуется удивительное умиротворение, как будто удалось ненадолго ускользнуть из адского плена. Это благостное состояние продолжается три дня. Все переменчиво — иногда жизнь меняется в лучшую, иногда в худшую сторону, ничто не бывает вечным.

Шторм

К вечеру 6 марта опять усиливается ветер. Заснуть совершенно не удается, потому что всю ночь плот швыряет на волнах. Наутро скорость ветра доходит до 40 узлов. О наблюдении за обстановкой не может быть и речи. Стивен туго зашнуровывает вход. Невозможно даже проверить опреснитель. Если бы в пологе плота были предусмотрены окна, можно было бы видеть, что творится снаружи, прежде чем почувствовать это на себе. Возможно, удалось бы высмотреть какое-нибудь судно, которое вызволило бы его из этого бурлящего ада.

Терпеливо дожидаясь, когда уляжется шторм, Стивен жует сушеную рыбу. Кожа дорады так груба, что ее нельзя укусить, и он обдирает мясо зубами.

Сквозь тент непрерывно сочится вода. 8 марта плот накрывает большая волна. Вычерпав из кубрика несколько ведер воды, Стивен вспоминает, что не спал уже двое суток. Кожа его побелела и совершенно сморщилась. Со всклоченных волос стекает вода. Он весь облеплен рыбьей чешуей, похожей на блестки лака для ногтей.

Двумя часами позже плот снова захлестывает. Каллахен сидит посреди плавающего барахла, измученный, убитый, и тут выдержка изменяет ему. Размахивая кулаками, брызгая слюной, он кричит: «Ах ты сукин сын, дрянь поганая — океан!» В течение 5 минут он на все лады клянет ветер и волны. А потом спазмы подступают к горлу: «За что? За что мне это? Я хочу вернуться домой, вернуться домой — и только! Почему мне не дают вернуться домой?»

В глубине души он слышит другой голос, который распекает его за эту выходку, но он не может совладать с собой: «Плевать я хотел на все! Я болен, голоден, устал, мне страшно, наконец! Мне плохо!»

Откуда ему было знать, что в этот день, а возможно, и в этот самый момент его отец набирал телефонный номер Береговой охраны США, чтобы сообщить, что яхта «Соло» не прибыла в срок в порт назначения. Незадолго до этого его матери приснился страшный сон. Она увидела, что Стивен тонет в темной воде и не может выплыть на поверхность. Она проснулась в холодном поту, дрожа, словно в ознобе, и с тех пор жила в ужасном напряжении, ожидая известий о сыне. Известий все не было.

Спустя несколько минут горячка прошла. Каллахен вновь взялся за бесконечное, изнурительное вычерпывание воды. «Может быть, вернувшись домой, устроить пикник для друзей и соседей? Да, надо вернуться, чтобы устроить пикник. Целая туша будет жариться на вертеле, а рядом будут разложены горы салата и мороженого. Люди спросят меня, как все это было. И я отвечу, что это было мерзко, все было мерзко — от начала и до конца» — так мечтал затерянный в океане человек на плоту. Все складки плота были покрыты противной вонючей слизью. Сплошная гадость и никакого удовольствия. Нужно делать то, что следует, по необходимости, и больше ничего. Он еще расскажет, как ему опротивело море, которое грохотало над ухом, точно там шла стрельба из крупнокалиберной винтовки, обрушивало на него град ударов, оставляло незаживающие язвы на теле, расскажет, как он изнемогал в неравной борьбе.

Стивен не предполагал раньше, что в человеке одновременно может уживаться такая ненависть и такая тоска. Как бы то ни было, он еще доберется до своего дома. Он должен сделать это.

Неужели ветер немного ослаб, или это только кажется? Нет, не ослаб. Еще два дня продолжится буря, превращая жизнь Стивена в сущий ад. Но ему все же удалось поймать еще одного спинорога (это уже третий по счету) и одну дораду (она уже четвертая). Дорада снова погнула острогу. Впредь надо ограничить себя в охоте и беречь снаряжение. Кто знает, сколько еще дорад способно выдержать это самодельное оружие, прежде чем оно окончательно выйдет из строя? Сколько времени еще придется им пользоваться?

Тридцать пятый день

К 11 марта погода налаживается, и жизнь на плоту входит в обычное русло. Стивен находится примерно на полпути к Вест-Индии. Все снаряжение плота действует исправно. Занятия альпинизмом, туристские походы, выучка бойскаута, строительство яхты, парусный спорт, инженерный опыт и жизнестойкость дают Стивену силы и умение приспособиться к условиям обитания на этом крошечном плавучем островке.

13 марта, однако, особой бодрости духа не ощущается. Из-за плохой погоды последняя дорада не успела высохнуть: она прогоркла и превратилась в клейкую массу. Стивен почти ничего не успел съесть — большую часть пришлось выбросить за борт. На гимнастику йогов уходит много сил: если раньше Каллахен проделывал

упражнения за полчаса, то сейчас это занимает целых полтора. Ему кажется, что он недолго протянет.

Сейчас недостаточно делать самое необходимое и беречь силы. Надо во что бы то ни стало привести себя в форму. Нужно больше еды. Стивен соскабливает с погруженных в воду частей плота морских уток и добавляет в питьевую воду немного ржавчины с металлических банок в надежде пополнить запасы железа в организме. Затем он решает подкараулить еще одну дораду. Она появляется. Неуклюжий удар копья разбрызгивает воду. Конечно, промах. Вот еще одна. Снова промах. С третьей попытки он глубоко вонзает свое оружие в спину выплывающей из-под днища рыбины. Она судорожно бьется, стремясь освободиться, и тащит Стивена в море. Он начинает водить ее, как будто она сидит на крючке, привязанном к легкой леске, чтобы не сломать и не погнуть острогу. Однако надо поскорее втягивать ее на плот, пока она не сорвалась. Не обращая внимания на рывки и толчки, Стивен перехватывает ружье поближе к телу рыбины и вытаскивает свою добычу, не боясь погнуть драгоценное копьё. Сбрасывает дораду на расстеленный для защиты «палубы» кусок парусины. Прижав ее коленями, подсовывает ей под голову разделочную доску, вонзает нож в боковую линию и резким поворотом лезвия ломает рыбине позвоночник. Обычно Каллахен сначала разделывает рыбу, но сейчас он слишком голоден и поэтому только потрошит ее, а все остальное откладывает на потом. Он закусывает рыбьими потрохами. Рыбье брюхо, кажется, чем-то набито. Стивен испарывает его, и оттуда вываливаются

пять полупереваренных летучих рыбок. Поколебавшись, он пробует одну из них на вкус, и его едва не выворачивает. Обливаясь потом от зноя, сидя на корточках, Стивен трудится, разрезая на куски тело дорады. Дважды он дает себе передышку, чтобы вытянуть ноги и расправить спину. Разделка рыбы — тяжелая работа.

В это время

9 марта управление береговой охраны Нью-Йорка поручило радиостанциям в Виргинии и Пуэрто-Рико передать в эфир сообщение о яхте, которая не прибыла в назначенный срок в порт назначения, в программе «Извещения мореплавателям». Эту передачу обычно слушают все торговые и прогулочные суда в открытом море. При посредстве лондонского отделения Ллойда береговая охрана проследила путь яхты «Соло» до Канарских островов. Так как пребывание яхты на Иерро не было официально зарегистрировано, власти отказались поверить, что она отбыла в конце января. И только после того, как родители Стивена предъявили копию отправленного им с Иерро письма, они поверили. Недоверчивое отношение к непрофессиональным морякам, которые слишком подвержены эмоциям, сказалось на всех последующих действиях береговой охраны, что привело к бюрократической волоките. В первую очередь береговая охрана предприняла проверку в гаванях Вест-Индии, чтобы выяснить, не прибыла ли яхта «Соло» без уведомления.

Оказалось, что никто точно не знает, когда яхта вышла с Канар, направилась ли в Карибское

море прямым путем или отклонилась к югу, а может быть, взяла курс мимо островов Зеленого Мыса. Семье Стивена было известно, что его маршрут не проходил мимо островов Зеленого Мыса, но для охраны эти сведения были недостоверными. Безлюдные просторы океана невообразимо обширны. Найти там одинокое судно, даже зная его координат, — дело нелегкое. Это все равно что отыскать иголку в стоге сена. Даже вычислив координаты яхты с точностью до 100 миль, пришлось бы обследовать круг диаметром 200 миль, что составляет свыше 30 тыс. квадратных миль морской поверхности. В переговорах с родственниками Стивена береговая охрана умалчивала о том, что если яхта запаздывает с прибытием более чем на неделю, это, скорее всего, означает, что его уже нет в живых. Такое случается сплошь и рядом. С 1972 по 1977 г. в водах США в происшествиях с судами, занятыми коммерческим рыболовством, погибло 374 моряка. Фонды береговой охраны урезаны, штаты не укомплектованы, снаряжения не хватает. Но даже если бы они и выслали поисковую партию, она, скорее всего, не нашла бы Каллахена. «Удаленность предполагаемого местоположения от берегов не позволяет организовать эффективный поиск». На вопрос родственников, нельзя ли послать на розыск «Соло» самолет, береговая охрана заявила, что об этом не может быть и речи.

В это время доведенный до отчаяния, измученный человек на легком надувном плоту продолжал с надеждой всматриваться в небо, несмотря на мучительное понимание того, что самолета он, скорее всего, не увидит.

На 42-й день, 18 марта, береговая охрана за-

вершила проверку в гаванях Французской и Британской Вест-Индии. Яхта «Соло» не была обнаружена.

Испытания продолжаются

Каждую ночь Стивену удается поспать часа полтора, пока плот не начнет дергаться или ноги не онемеют настолько, что возникает необходимость пошевелиться. Тогда он встает и укладывается вновь в другой позе, обеспечивающей относительный комфорт. Вопреки опасениям по поводу того, что акула или иная тварь непоправимо изорвет плот, пока все в порядке.

Рыбий кортеж начинает свой утренний парад. Прямо под острием копья появляется голова. Точный отвесный удар прошивает дораду насквозь. Она начинает кувыркаться, как безумная, так и рвется из рук. Но Стивен держит ее цепко. Не вышло! Пластмассовая обойма на кончике цевья словно взрывается, обвязка разлетается в стороны и спутывается в клубок, а гарпун перекашивается. Пытаясь его ухватить, Стивен быстро наклоняется. В этот момент раздается жуткий звук, будто кто-то резким рывком раздирает гигантскую жесткую «молнию». Это загарпуненная дорада вонзает наконечник стрелы в нижнюю камеру плота. С шипением и бульканьем оттуда вырывается воздух.

Рыбина рвется на волю. Чудом удается удержать в руках ружье и гарпун. Каллахен забрасывает их внутрь и хватается за пробоину. О Боже! Внизу зияет огромная дыра шириной 10 см. Попытки стянуть края дыры ни к чему не приводят, и плот продолжает погружаться. Через

разрыв пробиваются громадные пузыри, потом выскальзывают пузырьки поменьше, просачивающиеся уже не так быстро. Наконец нижняя камера безжизненно опадает плоским пустым мешком.

Все кончено. Плот осел настолько, что теперь его плавучесть обеспечивается только верхней камерой. Высота надводного борта составляет всего 7—8 см. Днище плота вспучилось под ногами. Давление воды под ним так сильно, что нижняя камера вырывается из рук, ее затягивает под плот, и днище вспучивается еще сильнее. Проваливаясь при каждом движении, как в трясину, Стивен старается нащупать свое снаряжение.

Если он не сумеет как-то заделать этот разрыв, всему конец. От сырости не будет спасения, и соленая вода разъест кожу до костей. Ноги Стивена находятся под водой, и рыскающие в окрестностях акулы, конечно, предпочтут попробовать на зуб их, а не балластные карманы. Рыбы, укрывающиеся под плотом, уже колотят и покусывают конечности сквозь резину днища. Ноги так глубоко увязли в просевшем днище, что тычущиеся в них дорады становятся совершенно недостижимыми для остроги. Но даже если и удастся поймать рыбу, ее нигде будет высушить, и очень скоро она испортится. Плот стал вилять на ходу сильнее обычного, значит, усилится трение опреснителя. Что-то непременно надо предпринять, причем как можно быстрее, пока не испортилась погода.

Конические пробки из ремонтного набора слишком малы, чтобы заткнуть такую дыру. Может быть, сгодится кусок пенопласта из малень-

кой подушки, спасенной в ночь бегства с гибнущего «Соло»? К счастью, это пенопласт с закрытыми ячейками. Его структуру составляет множество крохотных застывших пузырьков, поэтому он намного лучше того, который состоит из таких же пузырьков, но с прорванными стенками. Благодаря закрытым ячейкам пенопласт не впитывает воду и не пропускает воздух. Не обращая внимания на атаки дорад, Стивен извлекает свои инструменты и лихорадочно начинает работать. Вырезает брусок соответствующего размера, берет несколько коротких шнурков, перегибается через борт и, помогая весом своего тела, подтягивает нижнюю камеру к себе. Пробоина находится достаточно близко для того, чтобы до нее дотянуться, но разглядеть ее все же трудно. Заталкивая в дыру пенопластовую пробку, Стивен захватывает верхний и нижний края разрыва, накидывает шнур петлей и плотно обматывает ее конец вокруг импровизированной пробки. Первые витки не захватили края дыры, поэтому он накладывает дополнительные. Теперь дыра стянута. Пора опробовать результаты своего труда. Визгливо похрюкивает помпа. Камера понемногу надувается, натягивая под Стивеном пол. По мере того как плот поднимается, из-под воды все сильнее булькает, а потом над поверхностью появляется пробка. Через 15 минут камера спускает, и он снова проваливается в резиновую трясицу.

Каллахен заглядывает через борт. Оказывается, воздух просачивается сквозь многочисленные мелкие морщинки, разбегающиеся от перевязанного места разрыва наподобие корней от древесного ствола. Может, их законопатить набивкой спальника? Но сколько ни заталкивай ее во все

дыры, воздух все равно находит себе щелочку. Может быть, помогут старые обтрепанные губки? Пять часов Стивен бьется над тем, чтобы наглухо запечатать все зазоры вокруг затычки, но всякий раз, как он берется за помпу, на поверхности появляются предательские пузырьки. После заделки щелей они только увеличиваются, их становится все больше. Чтобы поддерживать в камере приемлемое давление, необходимо каждые полчаса делать по пятьдесят качаний. А всего для обеспечения жизнеспособности плота ежедневно нужны три тысячи качаний. Два с лишним часа изматывающих упражнений — это примерно вдвое выше предела возможностей измученного Стивена. А когда на море разыграется шторм, усилия придется, наверное, удвоить. Разумеется, при условии, что заплатка еще будет на месте. Это невозможно...

Отсюда до ближайшей суши около 600 миль (примерно 1100 км). Это в лучшем случае 35 дней пути. Спущенная нижняя камера действует, как плавучий якорь, замедляя дрейф плота. После тяжелой работы под жарким солнцем, наглотавшись соли с ножа и веревок, которые приходится все время держать в зубах, Каллахен испытывает чудовищную тяжесть. Все мышцы отказывают. «Мне ни за что не выстоять еще 35 дней», — с ужасом думает он.

Камера спускает в очередной раз. Надо немного отдохнуть и успокоиться. Может быть, между Бразилией и южным побережьем Соединенных Штатов существует рекомендованная судовая трасса, где-нибудь в 300 милях впереди. Но это все равно очень далеко. Если раньше вокруг был ад, то сейчас — самое пекло.

Нужно срочно заделать пробойну. Расслабляться некогда. Вечером на угольно-черном небе появляется луна. Стивен закрепляет на голове небольшой фонарик из аварийного комплекта. Получается что-то вроде шахтерской каски. Даже склонившись над самой водой, поврежденный участок можно увидеть с большим трудом. Совать руки в темную воду опасно, но другого выхода нет.

Внезапно появляется серая тень, закрывая на миг столбик света. Она проскальзывает в 10 см от пальцев. Стивен, как ошпаренный, выдергивает руки из воды. Акула метров около трех. Она лениво описывает круг возле плота, на мгновение показывается над поверхностью и опять уходит в глубину.

Нужно продолжать прерванную работу. Загоняя пробку глубоко в пробойну, Стивен тщательно прижимает ее шнуром, перетягивая витками. Что это? Руки катапультируются из воды. Вокруг заплата шустро крутится спинорог. Часы! Ну конечно, все дело в светящихся стрелках и циферблате. Спинорог, наверное, принял их за что-нибудь съедобное.

Из нижней камеры плота пришлось выдавить остатки воздуха, только после этого удалось обхватить внешние уголки пробойны. Стивен обтягивает витки шнура так туго, что он врезается в ладони, а предплечье стирается о резину камеры. Каллахен настолько измотан, что мгновенно проваливается в сон.

Без передышки

Утром 20 марта Каллахен все еще пытался заделать пробойну. Едва он подкачал камеру, как

края пробоины растянулись и выползли из-под шнура. И тут же из-под дырки весело побежали пузырьки. Он заткнул ее кусочками пенопласта и шариками губки. В этот момент под плотом бесшумно проскользнула серая туша с белыми отметинами на концах плавников. Акула рыскала вокруг, подкарауливая добычу. Стивен наспех перевязал свою острогу, обтянув каждый виток шнура. Акула все время уклонялась в сторону или уходила в глубину, оставаясь за пределами досягаемости. Воздух из камеры продолжал уходить. Каждые полчаса нужно делать шестьдесят качаний, иначе ноги окажутся в воде и акула набросится на них.

Вот она приближается к самому борту. Приподнявшись как можно выше, Каллахен обрушивается на нее всем своим весом, целя острогой в линию, проходящую по боку и голове акулы. Чувствительность «уха» так велика, что акула способна воспринимать колебания воды, вызванные бьющейся рыбой, на расстоянии свыше четверти мили (около 500 м). В одно мгновение после удара чудовище исчезает из виду.

Опять нужно браться за пробоину. После долгих мучений утечка воздуха уменьшается. Необходимо сорок качаний каждые два часа, но тем не менее шипение пузырьков воздуха еще слышно.

Физическая работа сжигает последнюю энергию, которая осталась в мышцах, но ничего не поделаешь, приходится тратить последние силы. Надо опять заниматься опреснителем и пополнять запас пресной воды. Сушеной рыбы не осталось. Нужно позаботиться о еде.

Случай на охоте

Дважды проверив обвязку на остроге, Стивен занимает «боевую» позицию. Охота не ладится. Но вот наконец одна из дорад подплывает ближе. Резкий выпад копьем — и острие вонзается в ее спину, но не пробивает насквозь, а застревает внутри. Рыба начинает бешено вращаться вокруг наконечника стрелы и исчезает. Стивен с удивлением рассматривает резьбу на конце гарпуна. На эту резьбу было навинчено острие. Теперь его нет. Рыба свинтила наконечник и ушла вместе с ним. Если бы не потеря острия, без которого нет смысла использовать копье, можно было бы посмеяться над нелепостью этого случая. Но сейчас не до смеха. Эта потеря может дорого стоить.

Бессилие и подавленность овладевают Стивеном. От слабости трудно пошевелить рукой. Нужно срочно искать, чем заменить острие. В бойскаутском наборе из аварийного мешка, который Каллахен комплектовал сам, нашлись нож и вилка из нержавеющей стали. Сначала на роль острия он пробует нож. Нужно его туго привязать к стержню стрелы. Лезвие ножа слишком тонкое и легко гнется, но ничего не поделаешь, придется охотиться так.

Впрочем, пора использовать и другой способ — лесу с крючком. Из морских уточек можно сделать неплохую наживку. Стивен насаживает одну из уточек на крючок и забрасывает лесу подальше. Не проходит и часа, как начинается клев. Но когда рыбу удастся подвести ближе, оказывается, она внезапно раздувается, как воздушный шар, и угрожающе выставляет множество колючек. Это печально известная ядовитая рыба-еж,

а ее колючки могут проколоть и без того искалеченный плот. Приходится стряхнуть рыбу с крючка и продолжать рыбалку. Второй раз на крючке оказывается все тот же колючий шар. Приходится отказаться от этой затеи. Попадаются островки саргассовых водорослей, на некоторых плетях удается поймать мелких крабов. Они немедленно идут в пищу. Скопления фитопланктона также служат в качестве пищевой добавки, правда, весьма скудной.

Вечером удается загарпунить сонного спинорога. При этом лезвие ножа, конечно, погнулось. На очистку рыбы уходит час. Ничего не должно пропасть зря. Вокруг глаз есть тоненькие колечки мускулатуры, несколько мясных волокон лежат вдоль челюстей. Из глазниц можно достать немного студенистой жидкости. Кончик языка напоминает по вкусу водяной орех. Из острых косточек можно сделать шило.

Ночью акула теревит плот, но быстро уплывает. Удастся немного поспать.

Двадцать второе марта

Сорок шестой день одиночного дрейфа на плоту — полтора месяца борьбы за жизнь. Береговая охрана Нью-Йорка отменяет сообщение об исчезновении «Соло». Она уведомляет лондонское отделение Ллойда, власти Канарских островов и станции на Майами и в Пуэрто-Рико о том, что «активные поиски приостановлены». Однако семью Стивена об этом не оповещают. Решили подождать до 1 апреля...

По-прежнему Каллахен ведет наблюдения, стараясь отдавать им как можно больше времени.

Ежедневно час за часом он вглядывается в пустынный горизонт, впивается взором в каждую полоску, подозревая в ней инверсионный след реактивного самолета, напрягает слух, пытаюсь уловить отдаленный рокот мотора. Он понимает, что находится очень далеко. Поиски вряд ли возможны — все сроки возвращения давно прошли, так что никто уже не верит в то, что он жив. Официально Каллахен числится «пропавшим без вести». Тем не менее он упорно продолжает нести вахту.

Утечка воздуха повысилась. Стивен попытался увеличить давление на заплату, наложив на нее сверху еще один жгут, но в результате пробка немного сдвинулась и из-под нее сразу высунулся серебристый язычок из маленьких пузырьков. Провозившись несколько часов, он кое-как загнал его обратно, но злобное шипение воздуха не прекратилось.

В эти дни на плоту часто плещется вода. Днище проваливается при каждом шаге, и он находится по колено в воде. Каллахену приходится передвигаться по плоту следующим образом: сначала рывком выдергивать одну ногу, задирать ее как можно выше, чтобы освободиться от вздувающегося следом днища. Затем, сделав шаг, он снова проваливается, как в трясину, стараясь удержать равновесие на другой ноге. Хуже всего в центре плота, поэтому он старается держаться поближе к бортам. Но и там прилипчивая резина сдирает едва поджившую корочку с фурункулов, усеявших спину и ноги. Несколько болячек, вызванных раздражением от соленой воды, угнездились в паху, еще несколько выскочило на груди. Тело начинает гнить заживо.

Стараясь не замечать боли, Стивен занимается рыбной ловлей. Сквозь лихорадочный туман, застилающий взор, он поймал и умудрился поднять на борт двух спинорогов. Два раза удалось поразить гарпуном дораду, но оба раза тонкий нож, выполняющий роль наконечника, не выдерживал и гнулся. Даже при сильном ударе, когда лезвие глубоко вонзается в рыбу, большая дорада с него соскальзывает. К тому же лезвие может в любую минуту сломаться.

В мешке Стивен отыскивает сапожный нож. Деревянную рукоятку снимает и стальное лезвие затачивает на бруске. Привязав столовый нож с одной стороны древка стрелы, а сапожный — с другой, Стивен соединяет оба острия. Получается V-образный наконечник. Затем он скрепляет ножи, продев шнур сквозь отверстия в ручках. Если хватит сил, такая острога теперь прощьет дораду, как метеор, оставив на входе зияющий кратер. Для увеличения держащей силы нового наконечника нужно теперь отогнуть ручку столового ножа от стержня, чтобы она работала, как зазубрина. Эти два лезвия — последние металлические предметы на плоту, пригодные для оснащения гарпуна. Их потеря может стоить Каллахену жизни. Протянутый от столового ножа к рукоятке подводного ружья предохранительный шнур — единственная страховка, от которой зависит теперь все. На острие своего оружия Стивен натягивает нечто вроде защитных ножен, чтобы обезопасить надувные камеры плота.

Пища

Грезы о еде, которые все время одолевают Стивена, стали еще более яркими, чем прежде. Ощу-

щается запах пищи, реальное чувство голода не покидает даже после еды.

Еще одна попытка загарпунить дораду... Удар нужно нанести весьма искусно. Ножам невозможно проткнуть рыбу под углом, нельзя также метить в спину — эта мускулистая часть слишком тверда для гарпуна. Надо как-то изловчиться, чтобы попасть рыбе в брюхо. Эти подводные мишени развивают скорость более 30 миль в час, а нужно поразить цель, попав точно в самое яблочко, площадь которого очень мала. По-видимому, для Стивена сейчас это непосильная задача. Но дело в том, что дорады все время пинают плот, каждая на свой лад. Некоторые просто с силой бьют в днище носом или колотят по борту хвостом, а иные трутся боком о колени Стивена и выскакивают перед ним из-под плота. Они скользят так близко, что их можно разглядеть во всех подробностях. Лезвия ножей вспыхивают под солнечными лучами. Плот испускает стон, словно в испуге. Острога изящно вонзается под самый спинной хребет дорады и пробивает в ней огромную дыру. Стивен подхватывает оружие левой рукой и достает бьющуюся рыбку из воды, подняв копьё острием кверху. В яростной борьбе он старается пригвоздить ее к спальному мешку. Когда нож сокрушает, наконец, ее позвоночник, вокруг все забрызгано икрой и кровью. Зато это пища! Калла-хен прыгает от радости.

Самодельное копьё будет служить. Снова можно поддержать свои силы. Плот плывет нормально, заплатка пока держит. Запас пищи пополнился, его хватит на неделю, а то и на две. Силы уже на исходе, но в эти минуты пришло второе дыхание... Полтора месяца назад Стивен думал, что у него

есть один шанс на миллион, вчера он полагал — чуть меньше одного к десяти, сейчас — пятьдесят на пятьдесят.

Полученные уроки не прошли даром. Каллахен находит новые мясистые участки в голове дорады. Но еще важнее для него новые источники влаги — от жирных студенистых глазниц до слизистых покровов, расположенных глубоко в полости жабр. За борт выбрасывается лишь дочиста обглоданный череп. Желудок рыбы набит до отказа. Стивен вырезает его, аккуратно сливает в море желудочный сок, вспаривает желудочную стенку и обнаруживает проглоченную дорадой крупную рыбу. Она занимает весь пищевод и желудок дорады, а мордой уткнулась прямо в кишечник. Просто не верится, чтобы дорада смогла проглотить добычу такого размера. Стивен промывает в океанской воде незадачливую жертву. Дорада успела переварить только ее кожу. Темное мясо обладает чуть острым привкусом и почти неотлично от мяса скумбрии. Ему кажется, что он ест рыбу под маринадом. Дополнительных полкилограмма рыбы. Два полных комплекта внутренностей, включая икру. Первый раз за месяц Каллахен немного утолил голод. Удача пришла в критический момент. Эта рыба воспринимается как добрый знак.

Воздух выходит

Утром затычка в нижней камере начинает пропускать воздух. Разделанные кусочки дорады свалились на мокрый пол, теперь они неминуемо прогоркнут. Мучает боль от сотен незаживающих язв. Многие из них гноятся. На прошлой

неделе удалось поспать не более четырех часов в сутки, пищи доставалось меньше килограмма в день, а работать приходилось почти без перерыва. Стивен начинает впадать в панику.

Это должно прекратиться! Нужно запечатать проклятую дыру! Но перетруженные руки не слушаются. А выбора нет. Шевелись! Стивен всеми силами старается принудить себя взяться за работу. Подползает к борту, перевязывает заплату. Спускает воздух. Перевязывает все сначала еще раз. Раз за разом море с силой швыряет плот в пучину, вода яростными потоками переливается через плот.

Колющие спазмы, мучительные приступы боли, трепет и конвульсивные подергивания мышц, резкие прострелы... Больше не выдержать! Прекратить ныть! Туже, еще туже затянуть веревки! Отступать нельзя. Все плывет перед глазами. Слова отдаются гулким эхом. Забытые воспоминания. Руки трясутся, кожа лопается. Тяни сильнее, сильнее! Дыхание вырывается со стоном. Стивен сжимает помпу: раз, два! Сколько? Наверное, триста. Теперь еще верхнюю камеру, эту девяносто раз. Руки выворачиваются из суставов. Будто заживо сдирают кожу. Сверху обрушивается очередная волна. Все скачет перед глазами. Обвязать снова, потуже. Стянуть резину вокруг затычки. Надо накачать камеру. Нажал, отпустил, нажал, отпустил... Двести восемьдесят. Отдых. Отдохнул — качай. Двести восемьдесят один... Воздух выходит!

Стивен падает с ног, он не в состоянии пошевелиться. Левая рука совсем онемела. Сгущается ночь. Очень холодно. Жизнь уходит из мертвеющего тела. Двигаться он больше не может. Это конец.

Тяжелое дыхание пресекается. Должно быть, пора. Восемь суток идет борьба с дырой. Хватит, больше нельзя. Океанские волны куда-то несут плот и человеческое тело на нем, заливают водой, колотят, но оно не сопротивляется и даже почти ничего не чувствует. Кругом сплошная тьма. Иллюзия это или реальность? Минул 51 день, еще есть несколько часов. Сначала он споткнулся, потом упал и вот — погиб. Вечность? Океан катит волну за волной. А человек погиб, пропал без следа.

Возрождение

Дважды за время этого дрейфа смерть казалась неотвратимой: первый раз в ночь гибели «Соло», второй — ночью на пятьдесят второй день, когда в любую минуту мог наступить конец. В первый раз понадобилось больше недели для того, чтобы освоиться на плоту и научиться добывать столько воды и пищи, чтобы появилась надежда выкарабкаться из этой дьявольской западни. Во второй было гораздо хуже. Пробоина в нижней камере превратила жизнь на плоту в сплошной кошмар — такого нельзя было вообразить вначале. Будто дважды Стивен спустился в ад и вернулся обратно, во второй раз это приключение заняло больше времени и показалось страшней и безнадежней, чем в первый. Третьего уже не выдержать. Еще не известно, хватит ли сил оправиться после всего пережитого и продержаться оставшиеся 3—4 недели, пока ветер и течение не прибьют плот к Антильским островам. Уверенность и надежда необходимы. Дальше ждет уйма работы. Для того чтобы с ней

справиться, нужно твердо подчинить своей воле и судно, и себя.

Каллахен встает и приказывает костлявой старухе сгинуть.

Кончилась рыба, осталось мало воды. В наступившей ночной темноте море больно ударяет в бок, но эти толчки уже не доходят до сознания. Нужен отдых, и в ожидании солнца Стивен засыпает, медленно возвращаясь из царства мертвых в мир живых.

Наутро, приканчивая второго спинорога, Каллахен в который раз думает о том, что ему предстоит и неизвестно, когда доведется поест в следующий раз. По пути попадаются медленно плывущие кусты саргассовых водорослей. Это уже не молоденькие побеги, какие встречались раньше. Он отряхивает перистые плети, и с них сыплются малюсенькие креветки, рыбешки размером в сантиметр—полтора и целое семейство жирных черных червей, оцетинившихся белыми шипами. Червей трогать нельзя — они опасны. Стивен перебирает спутанные плети водорослей в поисках мелких крабов, которые торопливо разбегаются из-под рук. Он ловит их и тут же сдавливая панцирь, чтобы они долго не мучились и не успели удрать.

Вместе с крабами вываливаются пузатые крапчатые саргассовые рыбки от 1 до 3 см длиной. Неизвестно, съедобны ли они, но на вкус очень горькие. Оказывается, надо есть их без брюшка, тогда это вполне сносно. А это что еще за слизняки? У них зеленоватое и соленое на вкус тельце с четырьмя ластообразными конечностями. Крабов и креветок Стивен приберегает на десерт.

Морская бюрократия

Тем временем недалеко от Пуэрто-Рико судно «Стратус» встречает в море дрейфующую по волнам яхту. Капитан сообщает об этом береговой охране, которая запрашивает более подробное описание парусника. С описанием «Соло» оно не сходится, и к концу дня береговая охрана уведомляет родственников Стивена, что дальнейшие поиски отменяются. О сообщении, полученном от «Стратуса», нет речи.

Далее на связь с отделением береговой охраны в Майами выходит теплоход, следующий курсом вблизи острова Пуэрто-Рико. Он встретил в океане маленькую белую яхту без мачты. Береговая охрана просит провести осмотр яхты. С судна отвечают отказом: они уже потеряли яхту и не намерены возвращаться. Описание? Белый корпус, длина 20 футов, опознавательные знаки отсутствуют, людей на борту нет. Яхта «Соло» была бежевого цвета. Вдоль обеих ее бортов была проведена широкая темно-синяя полоса, такого же цвета были и комингсы рубки. По бокам и на палубе приклеен номер «57», выведенный 35-сантиметровыми цифрами.

И все-таки эту яхту отождествили с «Соло». Согласно официальному сообщению, яхта «Соло» обнаружена без экипажа. Один радиолобитель из Калифорнии принимает радиogramму береговой охраны на Лонг-Бич и оповещает всех, кто давно ждет известий. В эфир летит радиogramма: «Яхта «Соло» обнаружена».

Брат Стивена просит сообщить дополнительную информацию. Был ли на яхте спасательный плот? Как выглядело снаряжение? Не замечено ли сле-

дов пиратского нападения? Каковы координаты поврежденной яхты? Он настаивает на уточнении. Но береговой охране ничего об этом не известно, и дополнительной информации нет. Творится что-то странное. В то время, когда чуть живой Стивен плывет по волнам на плоту с пробоиной, его матери представляются ужасные картины, как его зверски убивают пираты.

Береговая охрана выступает с различными заявлениями. Сначала она утверждает, что известия об обнаружении «Соло» в океане — не что иное, как утка, пущенная радиохулиганом. Потом намекают, что радиограмма, вероятно, нарочно сострепана Каллахенами с целью побудить спасателей к каким-либо действиям.

Тогда родственники Стивена тщательно проследили весь путь этого сообщения в обратной последовательности. Он вел от немецких радиолюбителей в Калифорнию, а затем через Лонг-Бич они вышли на Майами, откуда и просочились сведения, переданные береговой охраной. Истина вышла на поверхность, однако ложное сообщение по-прежнему циркулирует в эфире. Его принимает один из друзей Каллахена на Бермудах.

К этому времени родственники пропавшего без вести человека предприняли все, что могли, для определения примерного местоположения крушения и исчерпали все средства, чтобы добиться организации поисков. Обращение к военному командованию с просьбой, чтобы летчики во время тренировочных и патрульных полетов совершили облет предполагаемого района бедствия, не имело успеха. Неудачей закончились и попытки привлечь к делу разведывательные

спутники, ведь мощная оптика позволяет фотографировать из космоса даже мусорные урны. Им ответили, что речь идет о неспецифическом объекте, а площадь фотографируемого пространства составит 100 000 км². Если каждый снимок охватывает участок, равный по площади квадрату со стороной 10 м, то для осмотра всего района потребуется миллиард фотографий. Куда бы ни обращались родные Стивена с просьбой о помощи, они всюду натыкались на непреодолимые препятствия.

Больше они ничего не могли сделать. Оставалось только рассылать письма политическим деятелям и поддерживать частные контакты с судоходными компаниями. Все уже поверили, что Каллахен давным-давно погиб, но родители Стивена решили продолжить поиски.

Спасен

Наступает семьдесят шестой рассвет, который Стивен вынужден наблюдать со своей плавучей тюрьмы. Перед его взором роскошная панорама. Столько зелени! После проведенных в океане месяцев, где была голубизна неба, моря и голубые рыбы, буйство ярко-зеленого цвета производит ошеломляющее впечатление. На юге из океана встает роскошный, как сады Эдема, гористый остров, возвышающийся до небес. На севере виден второй с высоким горным пиком. А прямо по курсу лежит небольшой плоский островок — и все это не в туманных очертаниях, а как насыщенная яркими красками отчетливая картина. До берега остается 5—10 миль. Северная часть острова окружена отвесными утесами, вокруг которых кипит и пе-

нится океанский прибой. На юге обрывистый берег переходит в песчаный пляж, за которым виднеется несколько белых строений: по-видимому, это жилые дома.

Как ни близок берег, Каллахен не может чувствовать себя в безопасности. Высадка на сушу неизбежно сопряжена с риском. Если его отнесет к северному побережью острова, он рискует разбиться об острые коралловые утесы. На юге придется пересечь широкий рифовый пояс, прежде чем плот вынесет на пляж. Если он доберется целым и невредимым, вряд ли хватит сил, чтобы пройти или доползти до человеческого жилья. Так или иначе, сегодня настанет конец путешествию, возможно, еще на исходе дня.

Стивен включает радиомаяк и впервые вскрывает медицинскую аптечку. Как и остальное снаряжение, он берег ее на самый крайний случай. Каллахен попытается заставить плот обойти остров с юга, чтобы при высадке не пришлось преодолевать прибойный накат наветренного берега. Если из этого ничего не получится, можно будет высадиться на пляж. Потребуется обеспечить себе необходимую защиту. Нужно завернуться в пенопластовый матрас, который поддержит на плаву и послужит буфером при ударах о кораллы, срезать с пловца навес, чтобы не оказаться под ним в ловушке. Ткань навеса пригодится, чтобы обернуть руки и ноги.

Надо постараться сделать так, чтобы «уточка» не перевернулась и вынесла на берег, при этом нижняя камера будет разорвана в клочья. Надо все имущество привести в порядок и надежно его закрепить. Стивен устраивает уборку, выбрасывает за борт ненужный хлам и упаковывает

в мешки аптечку и другие предметы первой необходимости. Съедает пару рыбных палочек, по вкусу гораздо больше похожих на сальные свечи, чем на рыбу. Теперь он может обойтись без продовольственных запасов. Выкидывает остатки прогорклой рыбы, за исключением нескольких сухих янтарных ломтиков, решив сохранить их в качестве сувениров. Что еще? Ах, да — еще немного воды, чтобы подкрепиться перед высадкой.

С каждой волной до слуха доносится новый звук... Ррррр... Громкость его нарастает. Мотор! Стивен вскакивает на колени. Со стороны острова острый белый форштевень с расклешенными бортами бросается на грудь очередной волне, а потом с плеском обрушивается вниз. Лодка взбирается вверх и сваливается вниз, ближе и ближе к плоту. Она белого цвета, невелика — 5—6 метров, сделана из грубо оструганных досок, а вдоль планширя — зеленая полоса. С лодки на него изумленно таращатся трое темнолицых людей. Каллахен вскакивает, машет им рукой и кричит: «Хелло!» Они машут в ответ. На этот раз его определенно заметили. Спасен! Не верится, просто не верится... Осталось совсем немного. Не надо пересекать рифы, не надо тревожно вслушиваться, не зарокочет ли самолет. В лодке трое. Все они сверстники Стивена. С растерянным видом они что-то быстро говорят на своем языке. Стивен уже 3 месяца не слышал звука человеческого голоса.

— Что это за острова?

— Гваделупа, Гваделупа.

Отвечают они на каком-то странном французском. Потом Стивен узнал, что это разновидность французского, который называют креольским наре-

чием. Один из людей говорит по-английски, но с сильным акцентом. В общем смысл слов Стивен может понять. Наконец они задают Стивену вопрос:

— Ты что делаешь здесь, парень?

— Я нахожусь в море уже 76 дней...

Как он победил

Каллахен пробыл в океане 76 дней. Это кажется невероятным. Как ему удалось выжить и сохранить рассудок? Как получилось, что подводное ружье было уложено в аварийный мешок? Почему гибнущая яхта оставалась на плаву, пока с нее не удалось собрать снаряжение для плота? Как удалось добыть достаточное количество рыбы, чтобы продержаться столько дней?

Подобравшие Стивена рыбаки обычно не ловили рыбу к востоку от острова Мари-Галант (рядом с Гваделупой), а в этот день решили пойти в ту сторону. Они увидели птиц, которые слишком далеко залетели в море, и решили посмотреть, в чем дело. Тут они и заметили Стивена.

За время плавания на плоту Каллахену удалось выловить двенадцать дорад и спинорогов, четыре летучие рыбы, трех птиц, немного морских рачков, крабов и еще разную мелочь. Все это сохранило ему жизнь в океане. Девять судов не заметили его. Дюжина акул атаковала плот. Теперь это позади.

Со всех сторон к пляжу стекаются люди. Такого здесь не помнят. Стивен пытается выбраться из лодки и падает на колени. Его тут же подхватывают под руки и несут в деревню.

Потребовалось 6 недель на то, чтобы физическое состояние Стивена Каллахена пришло в норму. Почти все язвы зажили. Ко дню отплытия

с острова он уже прибавил в весе около 7 кг. Оетки на ногах спали, он мог носить обувь. Через несколько месяцев у него началось сильное выпадение волос, это продолжалось 2 месяца. Многочисленные рубцы на ногах исчезли только на следующий год. Спустя годы у него почти не осталось следов пережитого — мелкие шрамы да еще небольшое пятно на глазу, появившееся после удара во время шторма. Однако обмен веществ в организме изменился значительно. До этого плавания Стивену требовалось трехразовое обильное питание. Сейчас он ест не чаще двух раз в день, а часто — вообще один раз. Вес его при этом держится на одном уровне.

Что он вынес из этого плавания? Понял, как безразлична морская стихия, относительны понятия добра и зла и все человеческие ценности. Стивен также понял, что жизненные парадоксы — вещь совершенно обычная, что, принимая решение, часто оказываешься перед дилеммой, хотя, как правило, эти дилеммы редко носят столь роковой характер, как в экстремальной ситуации, когда речь идет о жизни и смерти. Важнее всего, что, столкнувшись с голодом и жаждой, испытав на собственном опыте жестокие лишения и отчаяние, он научился по-настоящему сочувствовать всем земным обитателям.

ПОВЕДЕНИЕ ТЕРПЯЩИХ БЕДСТВИЕ

Баржу Т-36 с четырьмя молодыми солдатами уже считали пропавшей, а молодой жене Ивана Федотова сообщили о гибели мужа, когда из Аме-

рики пришла счастливая весть. С палубного самолета заметили что-то в воде. Авианосец «Кирсардж», приняв сигнал с самолета, изменил курс, и на борт вертолетами были подняты четверо русских солдат, «исхудавших, обросших, едва державшихся на ногах». На барже находились Асхат Зиганшин, Филипп Поплавский, Иван Федотов и Анатолий Крючковский. Они продержались практически без еды 49 дней.

Это была сенсация. В советских газетах появились восторженные репортажи о мужестве военнослужащих. 29 марта их встречали в московском аэропорту Внуково толпы людей. Их ответная речь начиналась словами: «Спасибо родной Коммунистической партии и советскому правительству!» Но это будет потом, почти через 50 дней, а пока...

Все началось 17 января 1960 г., когда солдаты несли вахту на барже, которая предназначалась для перевозки танков. Сейчас она стояла на рейде, пришвартованная к бую. В 9—10 часов налетел сильный ветер. По радиации сообщили, что приближается ураган со скоростью ветра 50—70 м в секунду. Баржу вскоре оторвало — лопнул стальной трос. Такое случается в этих местах не впервые, поэтому солдаты вначале даже не поняли всей серьезности положения. Пришвартоваться к бочке не смогли — мешали сильные волны и ветер. Другой, стоявшей неподалеку барже повезло больше — ее выбросило на берег. Баржу Т-36 стало относить в открытый океан. Все четверо надеялись, что шторм скоро закончится и можно будет выбраться своим ходом. Приняли решение экономить продукты, которых на барже оказалось очень мало: ведро картошки, буханка хлеба, две банки

консервов, килограмм животного жира. При потере контроля над собой и дисциплины ребята были бы обречены. Но этого не случилось. Предвидя долгое странствие в океане, весь рацион разделили на маленькие суточные порции.

Шторм не прекращался. Была надежда, что их все-таки найдут. Еды скоро совсем не осталось. Последнюю картофелину доели 23 февраля. Где найти что-нибудь съедобное? Когда абсолютно все было съедено, вспомнили про солдатские сапоги. Как известно, у кирзовых сапог только нижняя часть из толстой грубой кожи. Голенища сделаны из искусственной кожи — кирзы. Кожаную часть сапог нужно было привести в съедобное состояние. Попробовали прокалить на печке. Получилось что-то похожее на уголь. Младший сержант Асхат Зиганшин сказал: «Я попробую первым, если к утру не станет плохо, можно будет есть всем». Съели сапоги, в ход пошли кожаные мехи гармошки... Пресной воды не было — пили ржавую техническую воду из системы охлаждения дизелей. В машинном отделении нашли банку солидола и съели. Ели мыло, зубную пасту. Страшен был не только постоянный голод и боли в желудке, все время мучил холод — руки примерзали к железу. Поймать за бортом рыбу или небольшую акулу не удавалось — мешало сильное волнение, сами были очень слабы, да и не было снасти для ловли. Попытались сделать крючок из гвоздя, но ничего не вышло. Потеряли наживку — кусок кожи. Спали в одном спальном мешке, сшитом из четырех одеял, чтобы не замерзнуть. Трюм все время заливало ледяной водой.

27 января был день рождения Анатолия Крючковского. Ребята решили поддержать его, но он от-

казался выпить лишний глоток воды. Солдаты не впали в отчаяние, когда двое уже не могли подняться. Были разговоры о смерти, но паники — никакой. Не было даже приступов морской болезни.

7 марта в 14 часов увидели корабль, который прошел мимо. Затем показались вертолеты ВМС США. Измученные, вчетвером выползли на палубу. Сначала они подумали, что рядом берег. У ослабевших солдат начались галлюцинации — слышались голоса людей, звуки машин, шум кораблей.

На вертолет первым подняли Зиганшина, затем Поплавского и остальных. Асхат Зиганшин в госпитале авианосца потерял сознание. «Мы молоды и не могли легко покориться. Мы надеялись», — так ответил командир баржи младший сержант Зиганшин американским журналистам на борту авианосца «Кирсардж».

Это было время разрядки. Американцы гордились, что спасли русских. Н. С. Хрущев послал в Вашингтон благодарственные телеграммы. Солдат в Москве встречали как героев.

Чтобы почувствовать дух той эпохи, энтузиазм, который вызвала эта история, приведем интервью спасенных ребят, которое напечатала газета «Правда» 17 марта 1960 г.

ЭТО И ЕСТЬ СОВЕТСКИЙ ХАРАКТЕР

Сан-Франциско, 16 марта. Старшему из них 21 год, но в штатских костюмах они похожи на подростков. За 49 дней, проведенных в бушующей

щем океане, каждый из них похудел более чем на 20 килограммов.

Телеграф сделал имена этих четырех советских юношей известными всему миру. Газеты Америки и Европы снова заговорили «об удивительных, непостижимых людях России», способных на такой подвиг. Они не очень красноречивы и не охотно рассказывают о себе. Нетороплив и спокоен Асхат Зиганшин. Там, в океане, в самые тяжелые минуты на его стальную волю опирался терпящий бедствие экипаж. Мечтательная улыбка время от времени скользит по задумчивому лицу Филиппа Поплавского. Рассудительный и хозяйственный, украинец Анатолий Крючковский явно удручен вынужденным бездельем. Потомственный портвиг Иван Федотов не может скрыть своего удивления интересом к ним со стороны американских журналистов. «Ничего особенного не произошло, — втолковывает он репортерам. — Каждый советский солдат на нашем месте сделал бы то же самое».

И это как раз то, чего не могут понять, с чем не могут согласиться иностранные журналисты. Вот разговор одного из них с советскими солдатами:

Журналист: Я знаю, что в такой обстановке можно потерять человеческий облик, сойти с ума, превратиться в зверей. У вас, конечно, были ссоры, может быть, даже драки из-за последнего куса хлеба, из-за последнего глотка воды?

Зиганшин: За все 49 дней члены экипажа не сказали друг другу ни одного грубого слова. Когда кончалась пресная вода, каждый получал по полкружки в день. Ни один не сделал лишнего глотка. Лишь когда мы отмечали день рождения Анатолия

Крючковского, предложили ему двойную порцию воды, но он отказался.

Журналист: В этом аду вы помнили о дне рождения товарища? Это невероятно. А вы не думали о смерти, мистер Зиганшин?

Зиганшин: Нет, мы думали, что слишком молоды, чтобы легко сдаться.

Журналист: За каким занятием коротали вы дни? Например, вы, мистер Поплавский?

Поплавский: Мы точили рыболовные крючки, вырезали из консервной банки блесны, расплетали канат и вили лески. Асхат Зиганшин чинил сигнальную лампу. Иногда я вслух читал книгу.

Журналист: Как называлась эта книга?

Поплавский: «Мартин Иден» Джека Лондона.

Журналист: Это невероятно!

Федотов: Иногда Филипп играл на гармонии, а мы пели.

Журналист: Покажите мне эту историческую гармонию.

Федотов: К сожалению, мы ее съели.

Журналист: Как съели?

Федотов: Очень просто. На ней были части из кожи. Мы отодрали их, нарезали на куски и варили в морской соленой воде.

Кожа оказалась бараньей, и мы шутили, что у нас два сорта мяса: первый сорт — кожа от гармонии, второй — кожа от сапог.

Журналист: И у вас были силы шутить? Это непостижимо! Да знаете ли вы, какие вы люди?!

Зиганшин: Обыкновенные.

Есть что-то символическое в том факте, что слабеющие от голода и жажды советские юноши, солдаты первого и второго годов службы, недавние рабочие, колхозники, читали вслух Джека Лондо-

на, замечательного американского писателя, создавшего образы сильных одиночек, борющихся за жизнь в мире, где эгоизм, предательство, поспешное дружбы являются первыми средствами в попытке выжить. Насколько выше и сильнее самых сильных героев Джека Лондона оказались эти парни.

Время от времени люди находят на морском берегу или в песках пустыни жуткие свидетельства человеческих трагедий — дневники тех, кто проиграл неравную борьбу со стихией. Чаще всего это страницы, полные отчаяния, ужаса перед смертью, слез и скорбных молитв. А сколько известно разных историй, когда люди, попавшие в беду, как дикие звери, перегрызали друг другу глотки за кусок хлеба и глоток воды.

Один из американских журналистов спросил Анатолия Крючковского: «Что вам помогло так долго бороться с океаном?» Солдат ответил просто: «Наша дружба. Так мы воспитаны, наверное».

Да, так они воспитаны! В битве с океаном они были не просто четыре человека — русский, два украинца, татарин. Они были не просто четыре солдата. Это был экипаж, коллектив советских людей. У них были хорошие воспитатели — Коммунистическая партия, комсомол, офицеры части, в которой они служат, вся наша советская жизнь. И они оказались достойными своих воспитателей.

Высокая мораль советского человека, чувство коллективизма, святые традиции русской солдатской дружбы, физическая выносливость, испокон веков свойственная русскому солдату, — вот что помогло им стать победителями. Советский характер — вот основа их героизма.

БЕДСТВИЕ В ОКЕАНЕ

Ребята на барже в самом деле держались дружно, никто не выходил из себя, не покушался на лишнюю крошку еды. Свидетельства американских врачей единодушны: «Четверо русских были крайне истощены. Однако все абсолютно вменяемы, последовательны в разговоре, связно отвечали на вопросы, нарисовали ясную картину бедствия и даже пытались шутить. Высокий моральный дух, несомненно, был спасительным в этом случае».

Возможен ли был другой финал? Да, в летописях мореплаваний немало случаев гибели людей из-за охватившей всех паники, стремления выжить за счет другого, из-за запоздавшей помощи. В 1956 г. у Азорских островов во время шторма опрокинуло учебное парусное судно ФРГ «Памир». Уже на второй день в шлюпке начались самоубийства. В 1927 г. американский пароход «Маргарет Даллар» обнаружил японскую шхуну с одиннадцатью скелетами в кубрике. Вахтенный журнал поведал о драме. На шхуне сломался вал гребного винта. Продуктов было немного. Шхуна находилась в водах, где рыба не попадалась. Через 3 недели судно превратилось в плавучий гроб.

Такая картина предстала перед глазами экипажа спасательного судна (1905 г.), увидевшего в открытом море баржу «Фани», за 2 недели до этого потерянную во время буксировки. К моменту обнаружения положение судна и экипажа из 12 человек было критическим. «Баржа представляла собой жалкий вид. Флаг спущен до половины мачты, экипаж с шапками в руках, стоя на коленях, взывал о помощи».

Такое же жалкое впечатление производил финский пароход «Саари» (1921 г.), у которого был разбит руль, поломаны шлюпки, заполнены водой машинное отделение и ряд других помещений. Судно кое-как держалось на плаву благодаря грузу леса. Экипаж находился в состоянии крайней усталости из-за 5-дневной непрерывной борьбы с опасностью, а несколько человек сошли с ума от страха. Когда на горизонте показался английский пароход «Туркойс», бедствующие люди, сняв шапки, протягивали к нему руки. «Туркойс» снял команду и лег в дрейф в ожидании улучшения погоды, однако ночью во время густого тумана аварийное судно было потеряно.

Что такое голод на море, рассказывает американец Джон Колдуэл, совершивший в 1946 г. беспримерное одиночное плавание из Америки в Австралию на старенькой парусной яхте. Вот какими были страдания человека, когда шторм уничтожил запас провизии. Я опускаю записи о том, как были съедены кремы в аптечке, зубной порошок, кожаный бумажник. «Пара ботинок... Когда я попробовал откусить кожу, мне стало дурно от запаха краски... На рассвете следующего дня я стал наблюдать пролетающих птиц. Одна из них приблизилась к яхте. Я выстрелил в нее гайкой (из рогатки, сделанной из резины надувной лодки) и каким-то чудом сбил. То, что последовало за этим, до сих пор кажется мне невероятным. Когда птица оказалась в моих руках, я мигом оторвал ей голову и, сунув в рот трепещущий кусок мяса, до капли высосал живительную кровь. Я вел себя, как хищник, поймавший добычу, рвал ее зубами и ногтями, не разбирая, где мясо, где кости, где перья. Я стал жевать пух, вязкий, как шерстяное одеяло».

Прошло еще несколько дней. «На яхте не осталось ни крошки съестного. Я хотел было разорвать книгу и набить желудок бумагой, но один раз уже пробовал сделать это, и у меня мучительно болел живот. Тогда я вспомнил об остатках машинного масла. Добравшись в темноте до кормового отсека трюма, я слил все масло из мотора и набрал полпинты густой жидкости, которая послужила уже немало времени. Опрокинув котелок, я быстро проглотил его содержимое. Меня обожгла горечь, свело желудок. Голова кружилась. Я помню, как дотащился до каюты и лег... Есть люди, которые сомневаются, что голод может довести человека до самых отчаянных поступков».

Конец у этого кошмарного плавания был благополучный. Яхту с полуживым человеком выбросило на один из островов архипелага Фиджи в 3000 км от Австралии.

Все моряки должны быть благодарны французскому врачу Алену Бомбару. С мыслями о спасении всех терпящих бедствие в океане Бомбар предпринял в 1952 г. путешествие, не имеющее себе равных в истории мореплавания. Вряд ли кто-нибудь сможет его повторить.

Молодой врач, анализируя причины гибели потерпевших кораблекрушение, приходит к выводу, что люди, которые не затонули вместе с кораблем и оказались на спасательных плотках и шлюпках, могли бы выжить. Но подоспевшая помощь находила многих уже умершими. Люди в первые 2—3 дня погибали от страха, из-за паники, оставшись в необозримых водах. Вторая угроза жизни людей, попавших в катастрофу, — отсутствие воды и пищи. Анализируя множество

случаев гибели и спасения, соотнося статистику с физиологическими и психическими возможностями человека, Бомбар доказал, что если верить в спасение, можно продержаться в океане достаточно долго и помощь придет. Его выводы: не поддаваться панике, первые несколько дней пить морскую соленую воду (небольшие порции безвредны), получать влагу и пищу из рыбы, не пренебрегать планктоном.

Моряки эти выводы, естественно, приняли весьма скептически: «Это хорошо говорить в лаборатории. В море все иначе». И тогда Бомбар (не имевший навыков плавания) решил доказать свою правоту. Он отправился в одиночное плавание через Атлантику на специально изготовленной надувной лодке под парусом, не взяв с собой ни крупинки еды и ни капли воды. «Вся надежда моя связана с океаном. Он будет угрожать мне смертью, но он же станет меня поить и питать, если я не потеряю рассудок и буду стоек». Бомбар доказал свою правоту — за 65 дней проплыл от Африки до Южной Америки, не прикоснувшись к банкам с аварийной едой. Сок рыб давал ему влагу, сырой рыбой Бомбар питался. «Я не испытывал удовольствия от подобной еды. К концу путешествия она вызывала у меня отвращение. Но речь ведь шла не о хорошей жизни, а о спасении».

Подчеркнем: путешествие совершалось в надувной лодке в режиме «потерпевшего бедствие». Человека преследовали штормы и все превратности океанского странствия. Можно было потерять ориентировку, быть съеденным акулой, перевернуться в утлой посудине. Все выдержал человек! Много поразительно интересного рассказал он о своей одиссее — наблюдал проявле-

ние жизни и стихии вокруг себя, заглядывал в глубины своего сознания, радуясь твердости в достижении цели.

Книга Алена Бомбара «За бортом по своей воле» — потрясающий человеческий документ. И если «Путешествие на “Кон-Тики”» пронизано духом романтики одоления океана и цель путешествия окрашена дымкой романтической дерзости, то рассказ Бомбара о рискованном эксперименте пронизан благородной целью добыть «формулу выживания» для терпящих бедствие на море. Урок Бомбара ярок и убедителен. Это рассказ о величии Океана и Человека, способного противостать самой большой стихии на Земле.

В ЛОВУШКЕ

Спасение человека на море во многом зависит от его мужества, находчивости и умения преодолеть страх. Это подтверждает случай, происшедший в сентябре 1964 г. у берегов Австралии. В бухте Мортон производил углубление дна бухты датский морской земснаряд «Капитан Нильсен». Он был построен в 1961 г., оснащен современной техникой и считался одним из крупнейших морских судов в составе технического флота датской компании «Данск Энтерпренорсл Каб». Команда земснаряда в основном состояла из датчан, прибывших в Австралию на заработки.

Жизнь на судне шла своим чередом. Дни тянулись один за другим, люди работали. Когда илистый грунт, выбираемый с морского дна, наполнял трюм земснаряда, «Капитан Нильсен» шел к месту

свалки. Открывались дверцы в днище, и илистая масса вываливалась из корпуса. Потом судно вновь возвращалось на участок работы, и углубление дна продолжалось.

В ту трагическую ночь большинство из 24 человек команды земснаряда спали. Внезапно судно начало валиться на правый борт, а через мгновение опрокинулось вверх килем. Трудно установить истинную причину катастрофы. Утверждают, что разорвались цепи, удерживающие дверцы днища. Они раскрылись, и тысяча тонн груза вывалилась с левого борта. Создался опасный крен на противоположный борт, земснаряд потерял остойчивость и опрокинулся.

Однако «Капитан Нильсен» не затонул. Судно держалось на воздушной подушке, образовавшейся внутри корпуса. К тому же мачты земснаряда, глубоко зарывшись в дно моря, также удерживали судно на поверхности.

Два человека из судовой команды при опрокидывании были выброшены за борт, однако им удалось подплыть к судну и уцепиться за его киль. Судьба остальных моряков была более трагичной. Они оказались внутри корпуса опрокинувшегося судна. Возможно, не очень трудно было выбраться из западни, но попытаться добраться до берега ночью через залив, кишущий акулами, — значило рисковать не меньше, чем в ожидании спасения, оставаясь в опрокинутом корпусе.

И все же Эрик Паулсен, отличный пловец, решил выбраться на поверхность. Это ему удалось. Ему посчастливилось преодолеть опасную зону и избежать встречи с акулами. Добравшись до берега, Паулсен поднял по тревоге спасателей и привел их на место катастрофы.

Море оставалось относительно спокойным. Когда флотилия спасательных судов подошла к земснаряду, он слегка покачивался на волнах. Стук изнутри в районе жилых помещений говорил о наличии живых людей. Тогда в спасательную операцию включились аквалангисты. Пробравшись внутрь судна, они обнаружили людей. Некоторые из них уже теряли сознание. С помощью масок и специальных воздушных баллонов аквалангистам удалось вынести из опрокинутого судна 12 моряков. Всего было спасено 15 человек, 8 моряков погибло, а одного так и не удалось обнаружить. Его считают пропавшим без вести. Так мужество одного человека помогло спасти жизнь многих.

Небольшое рыболовное судно «Матирохе» отошло от столицы Таити Папаэте. На борту находились капитан (он же судовладелец), механик, три матроса и 16-летний пассажир. Когда судно отваливало от причала, на его палубу прыгнул еще один пассажир. Помимо крошечной спасательной шлюпки, на палубе перед рубкой находился большой ящик-холодильник из пенопласта, наполненный льдом.

На второй день около полудня заглох правый двигатель. С одним двигателем судно с трудом шло против ветра и волн. Вдруг в пятом часу утра без всякой видимой причины треснула деревянная обшивка корпуса, и вода хлынула внутрь. Единственная переборка, отделявшая кубрик и машину от трюма, тоже треснула. Минуты «Матирохе» были сочтены... Чудом терпящие бедствие успели выбросить лед из холодильника и столкнуть его за борт. В ящик спрыгнули три матроса и неизвестный пассажир. Капитан Кемитет, механик Симе-

нон и 16-летний Джекоб Паркер столкнули на воду шлюпку, когда палуба уже уходила из-под ног. Со шлюпки на холодильник подали шкерт, чтобы держаться вместе. После 36 часов дрейфа обе по судины прибило к острову Макатеа. Уже отчетливо были видны пальмы на берегу, но в последний момент течение потянуло холодильник, а за ним и шлюпку в океан. Шкерт лопнул. Экипаж шлюпки ухитрился соорудить подобие паруса из мешковины, но все равно течение оказалось сильнее, и их унесло прочь от острова.

Прошла неделя, и отец Джекоба Паркера заволновался, не получив известий от сына. С возмущением и изумлением он узнал, что никто не интересовался, где «Матирохе». Но он был настойчив, и вскоре на всех островах Полинезии была объявлена тревога. Через 10 дней после катастрофы шлюпка под парусом из мешковины подошла к острову Борабора, и обессилевших от голода, измученных людей вынесли на берег местные жители. Едва оправившись, капитан Рене Кемитет обратился к властям Таити с просьбой усилить поиски оставшихся в холодильнике людей. С карандашом в руках ему стали доказывать, что полет самолета обходится в 65 тыс. франков в час, а два спасательных судна сжигают за это время топлива на 8 тыс. франков. Словом, была учтена стоимость всего, кроме человеческих жизней, которые «невыгодно» было спасать. «Ваше судно застраховано, сами вы спаслись. Чего же вы хотите?» — заявили в конце концов моряку. Капитан вынужден был отступить.

КАТАСТРОФЫ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Катастрофы, происходящие в морских глубинах, известны широкому кругу читателей значительно меньше. Связано это прежде всего с тем, что их стараются скрыть от общественности, особенно если это связано с загрязнением окружающей среды или угрозой ядерной катастрофы (случай с атомными подводными лодками). Кроме того, все, что касается военных судов и других систем современного оружия (подводные лодки относятся к самому секретному и грозному типу вооружений), всегда окутано завесой секретности. Сведения об авариях подводных лодок публикуются в основном в специальной военно-морской литературе, недоступной большинству читателей.

После того как в период с 1900 по 1970 г. в результате различных случайностей затонула 21 американская подводная лодка, где погиб 431 человек, многие люди, не имеющие непосредственного отношения к военно-морскому флоту, стали настойчиво требовать радикального усовершенствования оборудования, предназначенного для спасения потерпевших бедствие подводников. Подобные требования во многом носили чисто эмоциональный характер. Ведь люди без содрогания воспринимают известие о катастрофе гигантского реактивного авиалайнера и гибели пассажиров и экипажа. Они попросту отмахиваются, когда им напоминают о ежегодной кровавой дани, которую платит американский

народ на автострадах своей страны. Требования о необходимости реформ исходят отнюдь не от тех, кто служит на подводных лодках.

Пожалуй, наиболее ожесточенные споры разгорелись по поводу радиобуя, который должен находиться в корпусе подводной лодки и автоматически выходить на поверхность, а затем передавать соответствующие сигналы, как только лодка достигнет определенной глубины. Защитники подобного устройства, признавая, что в военное время случайный выпуск буя может повлечь за собой атаку вражеских сил, в то же время утверждают, что буй может быть снят прежде, чем лодка выйдет на боевую позицию.

Однако более чем вероятно, что американские подводные лодки уже сейчас время от времени выполняют различные задачи деликатного характера. В таких условиях случайно выпущенный радиобуй приведет к возникновению более чем щекотливой ситуации.

ВМС могли бы снабдить свои атомные подводные лодки всеми необходимыми устройствами, обеспечивающими их полную безопасность, но в таком случае лодки были бы уже ни на что не годны. Между тем никто не станет отрицать, что подводные лодки являются орудием войны и служба на них представляет собой одно из самых опасных занятий.

ОПАСНОСТИ НА ГЛУБИНЕ

Американский астронавт Скотт Карпентер, проработав около месяца в подводной лаборатории

«Sealab-2», как-то сказал, что морские глубины более враждебны человеку, чем космос. И это действительно так. Подводник изолирован от привычного мира гигантской толщей воды с огромным давлением. Ему угрожает не меньшая опасность, чем космонавту.

Большинство аварий происходит из-за ошибок людей, однако в морской практике известны случаи, когда причины крупных аварий и катастроф заключались в обстоятельствах, не зависящих от воли и поступков людей. Морская стихия, грозную силу которой в полной мере испытали на себе мореплаватели прошлых столетий, не стала сегодня более покладистой.

Вот лишь один пример, показывающий, на что способен океан. 18 декабря 1944 г. во время тайфуна в Тихом океане затонули 3 и получили повреждения 28 американских боевых кораблей, включая эскадренные миноносцы, крейсера, авианосцы и линкоры. Погибло 790 человек, а 80 получило серьезные ранения. Оценивая эти потери, командующий Тихоокеанским флотом США адмирал Нимиц отмечал, что они оказались большими, чем в результате сражения.

При плавании в шторм подводная лодка имеет большое преимущество перед надводным кораблем — в случае необходимости она может погрузиться под воду, где нет ветра, а волнение очень быстро снижается с увеличением глубины погружения.

И тем не менее, морская стихия представляет большую опасность для подводной лодки. В первую очередь это утверждение относится к дизель-электрическим подводным лодкам, которые вследствие ограниченной емкости аккумулятор-

ных батарей вынуждены большую часть времени идти в надводном положении или на перископной глубине.

Океан состоит из почти однородных слоев, на границе которых свойства воды (температура, соленость, плотность и др.) и скорость подводных течений могут резко изменяться. При прохождении их границы лодка ведет себя, как самолет, который попал в «воздушную яму». Она может потерять плавучесть и неожиданно провалиться в глубину. Такой скачок изменения плотности воды мог быть, например (по наиболее вероятной из версий), причиной трагической гибели американской атомной лодки «Трешер», о которой мы расскажем ниже.

Такой случай произошел с американским подводным аппаратом «Иллюминаут». Но он остался целым в отличие от подводного гиганта «Трешер». В 1966 г. в устье реки Коннектикут этот аппарат внезапно с нарастающей скоростью пошел вниз. Замедлить падение не смогли ни продувка балластных цистерн, ни включение вертикальных винтов. Чтобы избежать удара о грунт, экипаж был вынужден сбросить аварийный балласт. Причиной аварии послужила сильно опресненная вода (плотность ее существенно ниже морской), которая «утяжелила» аппарат на полторы тонны.

Большую опасность для подводной лодки представляют также глубинные течения и внутренние волны. Глубинными могут стать, например, нижние слои мощных поверхностных течений. Так, к северо-востоку от мыса Хаттерас течение Гольфстрим (здесь ширина его составляет 50 км) все больше уходит в глубину, а скорость его из-

меняется от 2,2 м/с на поверхности до 0,15 м/с на глубине 1500 м. Например, в районе подводного плато Блейк течение касается самого дна и возникает система подводных потоков, которые образуют сильные противотечения. Скорость подводных течений обычно не более 1 узла, но известны океанические течения со скоростью 10 узлов и выше.

Внутренние волны создаются, например, благодаря расслоению воды по плотности или в результате отражения сильного придонного течения. Эти волны отличаются от поверхностных волн значительно большими амплитудой и периодом. Если на поверхности океана штиль, то это совсем не значит, что на глубине все спокойно. Там, на глубине до 50 м и больше, могут бушевать в это время настоящие штормы с волнами, амплитуда которых доходит до нескольких сотен метров.

Подводные лодки в надводном положении — такие же полноправные участники судоходства, как и надводные корабли. Подобно другим судам, они не застрахованы от возможных столкновений.

Более того, некоторые особенности подводных лодок (силуэт, затрудняющий определение курса лодки со встречного судна; низкое расположение ходовых огней, что искажает представление о действительных размерах лодки ночью; худшая по сравнению с другими судами маневренность) увеличивают вероятность таких аварий, а их последствия для лодок, как правило, бывают более печальными.

Вот что пишет по этому поводу один из командиров американских подводных лодок:

«Столкновение — это самая страшная авария для подводников с зарождения подводного флота. Обыкновенное куриное яйцо можно опустить на очень большую глубину в море, и его тонкая скорлупа благодаря своей форме выдержит огромное давление. Но скорлупа того же яйца моментально треснет, если подвергнется даже слабому удару острого предмета. Корпус подводной лодки очень похож в этом отношении на яйцо. Конструкция и форма корпуса таковы, что он выдерживает огромное давление окружающей воды на значительной глубине, но очень легко может быть поврежден при ударе о твердые предметы. Особенности подводной лодки почти совершенно исключают возможность выхода из нее людей в случае столкновения и затопления отсеков».

В послевоенные годы в подводных флотах разных стран, несмотря на оснащение лодок техническими средствами наблюдения за надводной и подводной обстановкой (радиолокаторами, гидролокаторами, шумопеленгаторами), произошел ряд столкновений, в том числе с трагическим исходом.

Причиной столкновений чаще всего являются ошибки экипажа: пренебрежение Международными правилами для предупреждения столкновений судов (МППСС), неправильная оценка ситуации и т. д. Случается также, что машины, рулевое управление или другая техника отказывают в самый неподходящий момент.

Иногда к причинам столкновений относят условия плохой видимости (туман, темнота). Это действительно затрудняет управление, но не может считаться прямой причиной столкновения. Если бы это

было так, то с установкой на судах радиолокаторов частота столкновений должна была бы уменьшиться, но так не произошло. Более того, в первые годы плавания судов с радиолокаторами относительное число столкновений даже возросло.

Этот парадокс объясняется тем, что радиолокатор, подобно другим техническим средствам наблюдения за надводной обстановкой, лишь расширяет возможности команды, но не исключает ее ошибок. Если до появления радиолокатора в условиях плохой видимости при управлении лодкой люди были предельно осторожны, то сегодня, имея полную информацию на экране радиолокационной станции, они действуют более уверенно и... совершают те же ошибки.

Подводники остерегаются пожаров. Появление огня на борту любого судна всегда смертельно опасно. На подводной лодке с ее тесными помещениями и небольшим запасом воздуха пожар опасен вдвойне. Использовать на подлодках для тушения пожара морскую воду очень сложно из-за невысокого запаса плавучести лодки в надводном положении и отсутствия его под водой. Почти невозможно на подводных лодках применять химические средства пожаротушения в замкнутых обитаемых отсеках, до предела насыщенных электрооборудованием и приборами. Не удается использовать и электропроводные, коррозионно-активные и токсичные огнегасящие смеси. Из горящего отсека сначала нужно удалить людей, загерметизировать отсек и лишь после этого подавать в него смесь для тушения пожара. При подводном плавании неразрешима проблема удаления из горящих отсеков дыма, из-за которого могут погибнуть люди.

Единственный способ борьбы с пожарами на подводных лодках — удалить потенциальные источники возгорания и горючие материалы и вещества.

«Все, что может испортиться, — портится» — так гласит первый «закон» Чизхолма. Это один из «фундаментальных законов», действующий в жизненных ситуациях. Согласно этому «закону», создавая технику, нужно учитывать возможность ее поломки, поскольку абсолютно надежного оборудования не существует и любая конструкция может выйти из строя (и весьма часто выходит) в самый неподходящий момент. История подводного плавания знает немало таких примеров. Особенно это характерно для подводных лодок современных конструкций, насыщенных электронными приборами и вычислительными машинами.

Первопричиной подавляющего большинства аварий подводных лодок (да и не только лодок) является чья-либо ошибка и лишь в редчайших случаях они происходят, как принято говорить, в силу непреодолимых обстоятельств, время от времени имеющих место на море.

В истории подводного плавания известны аварии и даже катастрофы, причинами которых были не просто ошибки, а ошибки вопиющие, граничащие с преступной небрежностью личного состава подводных лодок.

Во многих случаях аварии можно было избежать при строгом соблюдении воинской дисциплины, правил и инструкций, действующих на подводных лодках, отличном знании подводниками техники. «Приказ командира — закон для подчиненных» — эти слова приобретают на лодках осо-

бый смысл, так как от точности выполнения приказа зависит жизнь моряков.

Предотвратить возникновение аварий, вызванных грубыми ошибками личного состава, применением только организационных мер нельзя. Необходимо прилагать максимум усилий для создания такой техники, при управлении которой невозможно совершать ошибки или удастся свести их последствия к минимуму. На профессиональном жаргоне этот подход к проектированию технических средств имеет название проектирование «на дурака», или «fool-proof».

В наиболее законченном виде это воплощено в системах управления ракетным оружием на лодках, что исключает возможность случайного (и не только случайного), несанкционированного запуска ракеты с ядерной боеголовкой. Для того чтобы произвести ракетный залп, необходимы согласованные действия нескольких человек, обычно командира лодки, его старшего помощника и командира ракетной боевой части (на английских подводных ракетносцах в их действиях участвует также американский офицер — представитель НАТО), которые должны одновременно набрать только им известные коды на пультах управления стрельбой. После этого становится возможным пуск ракеты.

Надежность такой страховки настолько высока, что она послужила темой повести о командире английского ракетносца, который решил на свой страх и риск произвести ракетный залп, но, несмотря на все ухищрения, не смог «перехитрить» систему, коллег и осуществить свой план.

ИСТОРИЯ КАТАСТРОФ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

В книге Вильяма Берна «Inventions or Devices» («Изобретения или проекты»), изданной в Лондоне в 1578 г., была описана конструкция подводной лодки из дерева на весельном ходу. Для погружения и всплытия лодки В. Берн предложил изменять ее подводный объем путем перемещения поршней внутри трубы, расположенной поперек корпуса лодки. Не останавливаясь на технических подробностях этого неосуществленного проекта, скажем только, что здесь была впервые использована идея погружения и всплытия путем изменения плавучести лодки.

В течение последующих 300 лет не раз пытались создать аппараты для плавания под водой. Известна подводная лодка голландца Корнелиуса ван Дроббеля, совершившая, по некоторым источникам, успешное плавание по Темзе в 1624 г.; «потаенное судно» русского изобретателя Ефима Никонова, построенное в начале XVIII века; подводные лодки американцев Бушнеля, Фултона и Аунлея, немца Бауэра, русских Шильдера, Александровского и др.

Во второй половине XIX века появились технические возможности для создания боевого судна, способного погружаться на большую глубину и вести военные действия скрытно от противника. Были созданы специальные сплавы для конструирования корпуса лодки, двигатели внутреннего сгорания для движения в надводном положении, электродвигатели и аккумуляторные батареи для подводного хода, торпеды для пора-

жения судов противника из глубины и с большого расстояния.

Применение и испытание этих технических решений сопровождалось частыми неудачами, авариями и многочисленными человеческими жертвами.

В 1849 г. немецкий офицер в отставке Вильгельм Бауэр построил в портовом городе Киль подводную лодку со стальным корпусом, которая после серии неполадок во время испытаний затонула на небольшой глубине вместе с двумя матросами. Положение стало в тот момент критическим, опыта спасения из такой ситуации не было. Бауэр принял решение заполнить корпус лодки водой и таким образом уравнивать давление внутри лодки с давлением воды за бортом. Тогда можно попытаться открыть люк и покинуть лодку, вынырнув на поверхность. Это удалось сделать. Тем самым был совершен первый в истории выход из затонувшей подводной лодки. После этого Бауэр уехал в Россию. Построенная по его проекту в Санкт-Петербурге новая лодка затонула. Тогда изобретатель вернулся в Германию и бросил это опасное занятие.

Американец Оливер Халстед не воспользовался, к сожалению, опытом Бауэра и создал лодку под названием «Intelligent whale» («Умный кит»), которая во время испытаний на Бруклинской верфи затонула и унесла с собой жизни 39 человек.

Во время гражданской войны между Севером и Югом в Соединенных Штатах (1862—1865 гг.) американец Аунлей построил для армии южан несколько подводных лодок из металла длиной 10 м (диаметр корпуса — 1,8 м). Лодки имели цилинд-

рический корпус, заостренный на носу и корме. Одни из них приводились в движение паровым двигателем, другие — вручную при помощи гребного винта. Оружием на лодках были шестовые мины.

Малые размеры лодок и незначительная остойчивость отразились на их мореходных качествах. При эксплуатации и испытаниях случилось несколько аварий, в результате которых несколько лодок было затоплено и их экипажи погибли. Одна из подводных лодок Аунлея с экипажем из 8 человек затонула случайно. Ее захлестнуло волной от проходившего рядом парохода. Спасти удалось только командиру. Лодку подняли и восстановили, была набрана новая команда, но снова неудача — на стоянке лодка ночью внезапно перевернулась и затонула. Спасти удалось счастливицу-командиру и двум матросам. Для расследования причин аварии был приглашен изобретатель конструкции лодки Аунлей. При нем провели испытания, которые окончились новой аварией — лодка затонула вместе с экипажем и изобретателем. Ее подняли в третий раз.

Эта невезучая подводная лодка 17 февраля 1864 г. совершила первую в мире подводную атаку и потопила корвет северян «Хаузатоник» водоизмещением около 1400 т. Во время атаки погибла и сама лодка. Долгое время обстоятельства ее гибели были неизвестны, и только спустя 3 года при осмотре погибшего корвета водолазы обнаружили, что лодку затянуло в образовавшуюся в корпусе подбитого ею судна пробоину.

Существенным конструктивным недостатком подводных лодок Аунлея была малая остойчивость

(особенно продольная). Этот недостаток присутствовал в большинстве подводных судов того времени. При малейшем нарушении продольного равновесия, например при переходе человека из кормовых отсеков в носовые и наоборот, лодки начинали нырять носом или кормой. В подводном положении это грозило опасным увеличением глубины и разрушением корпуса лодки под действием давления воды, а в надводном — внезапным погружением с открытыми люками.

КАТАСТРОФЫ НАЧАЛА XX ВЕКА

Недостаточная продольная остойчивость была весьма распространенной, но не единственной причиной аварий первых подводных лодок и гибели их экипажей. Несовершенство конструкций, явные и скрытые дефекты технических средств и оборудования этих непривычных для того времени кораблей также часто приводили к страшным катастрофам.

НЕСОВЕРШЕНСТВО КОНСТРУКЦИИ

13 июня (по старому стилю) 1904 г. во время учебного погружения погибла первая боевая подводная лодка русского флота «Дельфин», построенная в 1904 г. на Балтийском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге по проекту инженера И. Г. Бубнова и офицера М. Н. Беклемишева. Кроме малой продольной остойчивости,

лодка обладала еще одним конструктивным недостатком — при погружении входной люк приходилось оставлять приоткрытым для стравливания воздуха, который поступал в корпус из балластных цистерн при их заполнении. Перед уходом под воду люк закрывали. Незапланированный нырок лодки из-за недостаточной устойчивости мог привести к трагическим последствиям.

В тот роковой день было намечено осуществить погружение на Неве недалеко от Балтийского завода. На лодке находилась команда — 3 офицера и 10 матросов, а также 24 матроса с других лодок, которые обучались подводному плаванию. Командовал «Дельфином» лейтенант Черкасов, который замещал штатного командира — капитана второго ранга Беклемишева, одного из авторов проекта, командированного в Кронштадт.

Безветрие и отсутствие судов на Неве благоприятствовали погружению. Некоторая перегрузка лодки (24 человека), вероятно, не представлялась Черкасову опасной, поскольку до этого «Дельфин» уже совершил 17 погружений, имея в некоторых случаях перегрузку в два раза большую (45 человек). В 9.30 лодка начала погружение и... ушла под воду с открытым люком. Спаслись только 2 офицера и 10 матросов. Лейтенант Черкасов и 24 матроса выйти из отсеков не успели и погибли.

Сравнительно небольшая глубина реки в месте гибели лодки (около 7 м) и близость завода позволили поднять «Дельфин» на поверхность через несколько часов после катастрофы. В 17.30 во время откачки воды из корпуса произошел взрыв грему-

чего газа (взрывоопасной смеси водорода, выделившегося из аккумуляторной батареи, с кислородом воздуха), а еще через 5 часов — второй взрыв, при котором пострадало 4 человека из команды спасателей.

В акте следственной комиссии, составленном по результатам опроса оставшихся в живых подводников и осмотра поднятой на поверхность лодки, вина возлагалась на лейтенанта Черкасова, который с опозданием закрыл люк. При этом не были приняты во внимание очевидные конструктивные недостатки подводной лодки. Погибший лейтенант Черкасов, который находился у люка и мог первым вынырнуть на поверхность, предпочел следовать морским традициям и, пропуская подчиненных, погиб вместе с кораблем. Это был поступок, достойный звания офицера русского флота.

Спустя год, 8 июня 1905 г. в районе Плимута (Англия) при таких же обстоятельствах погибла подводная лодка А-8, построенная в 1904 г.

Перед аварией лодка шла в позиционном положении, т. е. с частично заполненными балластными цистернами и уменьшенным надводным бортом, со скоростью 10 узлов (узел — мера скорости, равная одной морской миле, или 1852 м в час).

На ее борту находился экипаж (12 человек) и 7 человек сверх штата. За 5 минут до гибели командир заметил увеличивающийся дифферент на нос и приказал рулевому быть осторожнее на горизонтальных рулях. Спустя 3—4 минуты вода достигла ограждения люка, и командир отдал команду застопорить ход. Приказ был отдан слишком поздно, и лодка ушла на дно. Она была затоп-

лена через открытый люк. В момент ее гибели за борт были смыты командир и три офицера, находившиеся на мостике.

Авария случилась в 10.30. Через 2 часа на месте гибели лодки был отмечен подводный взрыв, столб воды поднялся на высоту около 3 м.

Подводную лодку удалось поднять на поверхность только через 3 дня — 11 июня. Осмотр ее отсеков и медицинская экспертиза трупов позволили установить, что только 2 человека захлебнулись в воде, остальные 13 моряков погибли от удушья в полузатопленных отсеках примерно через полтора часа после гибели лодки. Взрыв гремучего газа, выделившегося из аккумуляторов, произошел через 30 минут после гибели людей. Следственная комиссия выяснила, что одной из причин аварии было «зарывание» лодки на скорости 10 узлов из-за недостаточной продольной остойчивости.

Прошел месяц, и новая катастрофа по тому же сценарию произошла на рейде города Бизерты в Тунисе. 6 июля французская подводная лодка «Фарфадэ» совершала погружение, и командир, как это было на «Дельфине» и А-8, также не закрыл вовремя люк. Получив внезапно дифферент на нос, лодка «клюнула» и была затоплена через входной люк. Командир успел, однако, покинуть корабль и вынырнул на поверхность. Остальные 14 членов команды остались на затонувшей лодке. При падении на грунт лодка зарылась носом в ил. В кормовой части корпуса образовалась воздушная подушка, где собрались оставшиеся в живых подводники.

Гибель лодки была замечена с берега, и через некоторое время к месту катастрофы подошли

суда с водолазами и плавучий кран. Установив связь с экипажем лодки (постукиванием по корпусу), спасатели завели стропы на корму и пытались краном поднять лодку из воды. При подъеме стропы соскользнули с корпуса, и лодка ушла под воду. Спасательные работы продолжались около 32 часов. Все это время с подводниками поддерживалась связь, но начавшийся шторм помешал подъему.

Американская подводная лодка «Порпойз» 22 августа 1904 г. затонула на глубине 40 м, имея предельную глубину погружения 30 м. Причиной затопления стало поступление внутрь корпуса воды через неисправный клапан. Команде с помощью ручных насосов удалось откачать воду из балластных цистерн. Лодка всплыла на поверхность и была спасена.

В октябре 1906 г. французская подводная лодка «Лютин» затонула на глубине 36 м на рейде Бизерты в Тунисе, где за год до этого погибла лодка «Фарфадэ».

«Лютин» вышла из базы в море для проведения учебных погружений и стрельб. Ее сопровождал буксирный пароход. После двух погружений лодка всплыла на поверхность, и командир сообщил на пароход, что теперь они погрузятся на более длительное время. Однако вскоре лодка всплыла с большим дифферентом на корму, а через 2 минуты снова ушла под воду. Капитан парохода понял, что случилась авария, и радировал на базу. К месту катастрофы прибыли два миноносца и спасательное судно. Поиски завершились успехом только на третий день, когда водолазы обнаружили погибшую лодку, которая лежала на грунте. Под нее уда-

лось подвести стропы и поднять на поверхность на пятый день после аварии с помощью двух плавучих доков.

Вероятной причиной катастрофы, по мнению комиссии, стал открытый кингстон кормовой дифференциальной цистерны, под тарелку которого попал камень и не дал ему закрыться. При погружении давление воды нарушило герметичность переборки цистерны, которая не была рассчитана на предельную глубину (цистерна находилась внутри корпуса). В корпус стала поступать вода. По приказу командира было совершено экстренное всплытие, но входной люк открыли слишком рано. В результате затопления через отверстие в переборке кормовой дифференциальной цистерны и через люк лодка затонула. Из 14 человек экипажа спастись никому не удалось.

В сентябре 1908 г. авария случилась на русской подводной лодке «Карась». При погружении вблизи Либавы (Лиепая) случился резкий дифференциал на корму. Перекачивание воды из кормовой дифференциальной цистерны в носовую не выровняло лодку. Попытки уравнять дифференциал лодки перекачкой горизонтальных рулей также не дали положительных результатов.

Надеясь устранить дифференциал лодки, командир приказал застопорить ход и принять дополнительный балласт в носовую цистерну. Подводная лодка получила отрицательную плавучесть и опустилась на грунт. Воду (балласт) не удалось откачать из-за поломки насоса. При продувании цистерн главного балласта сжатый воздух начал стравливаться внутрь корпуса лодки через неисправный предохранительный клапан. И только

после сброса отрывных килей, предусмотренных на случай аварии, лодка всплыла на поверхность.

Повреждения оказались сравнительно небольшими: были сломаны оба гребных винта, помята обшивка наружного корпуса и утеряны три из четырех отрывных свинцовых килей. Обнаружено, что причиной дифферента было затопление через незакрытый клапан газоотводов и цилиндров обоих бензиновых двигателей.

Неисправный забортный клапан стал причиной аварии, которая произошла в 1910 г. с японской подводной лодкой № 6. 15 апреля во время учений на рейде города Куре (на острове Хонсю) лодка погрузилась и не всплыла на поверхность. Она была обнаружена спасательным судном только вечером следующего дня. Лодку подняли на поверхность. В отсеках нашли погибших подводников (14 человек). По записям командира удалось установить, что лодка затонула из-за поступления внутрь прочного корпуса воды через неисправный забортный клапан. От удара о грунт в корпусе появилась течь. Попытки личного состава откачать воду насосом, остановив поступление воды, и продуть балластные цистерны не увенчались успехом. Когда вода залила аккумуляторы, началось выделение хлора, что ускорило гибель подводников от удушья.

Жестокие уроки подводникам давала морская стихия. Так, в ноябре 1915 г. германская подводная лодка UC-13 в течение 2 суток вела патрулирование у Черноморского побережья Турции. Из-за непрекращающегося 11-балльного шторма она была вынуждена держать выходные люки закрытыми, даже находясь в надводном положе-

нии. 29 ноября сильная волна выбросила сравнительно небольшую лодку на берег, где она была оставлена экипажем, а позднее — расстреляна русскими миноносцами.

В 1915 г. во время заводских испытаний затонула (но затем была поднята на поверхность и отремонтирована) подводная лодка К-15.

29 января 1917 г. во время испытательного погружения в озере Гэрлох погибла лодка К-13. Причиной аварии на этот раз стал не закрывшийся клапан системы котельной вентиляции. В кормовых отсеках лодки в момент затопления захлебнулось 32 человека. Оставшихся в живых подводников (48 человек) удалось спасти на следующий день в результате подъема на поверхность носовой оконечности. Подводная лодка была поднята с грунта через 6 недель после аварии, восстановлена и введена в строй под номером К-22 (насколько он оказался счастливым, мы расскажем ниже).

В 1918 г. в результате аварии глубоко погрузилась, но сумела всплыть на поверхность подводная лодка К-3.

ВЗРЫВЫ И ПОЖАРЫ

Большие неприятности проектировщикам и подводникам первых подводных лодок доставляли двигатели внутреннего сгорания для надводного хода, работавшие на топливе легких сортов — бензине или газолине. Высокая пожаро- и взрывоопасность этого топлива часто приводила к авариям.

Вот выборочный перечень подобных аварий на английских подводных лодках:

1903 г. — взрыв при погрузке газа на подводной лодке № 2 типа «Голланд»;

6 марта 1903 г. — взрыв на лодке А-1 во время испытаний, пострадало четыре человека;

16 февраля 1905 г. — взрыв на А-5 при стоянке у борта плавбазы «Хэзард», пять человек погибло, остальные члены экипажа ранены. После этого случая английское адмиралтейство предписало иметь на лодках белых мышей в клетках в качестве «индикаторов» паров топлива. Однако это не помогло.

13 июня 1907 г. — взрыв на лодке С-8 во время стоянки в Портсмуте, один человек погиб, двое ранены;

23 июня 1910 г. — взрыв на С-26, три человека ранены;

7 августа 1910 г. — взрыв на лодке А-1, той самой, которая затонула после столкновения с лайнером в 1904 г., была поднята на поверхность, отремонтирована и вновь введена в строй;

7 июня 1913 г. — взрыв на В-5, три человека погибли, девять ранены.

В октябре 1917 г. на верфи в Киле в результате взрыва в кормовом отсеке затонула немецкая подводная лодка U-52. Погибли пять человек.

Неоднократно случались взрывы паров бензина или газа на подводных лодках других стран, причем почти все подобные аварии сопровождались человеческими жертвами.

В 1905 г. произошел взрыв паров бензина на русской подводной лодке «Дельфин». Эта лодка, восстановленная после описанной выше аварии, была переведена на Дальний Восток для участия

в войне с Японией. 4 мая во время выхода в море на ней обнаружили неисправность вертикального руля. После прихода во Владивосток для доступа к приводу руля была вскрыта горловина одной из двух кормовых топливных цистерн. Бензин перекачали в главную цистерну, в отсеках лодки всю ночь работали переносные вентиляторы.

На другой день открыли горловину второй цистерны, продолжая вентиляцию лодки. В 10.20 в отсеки спустились вахтенный матрос и матрос стоящего рядом миноносца. Спустя 20 секунд произошел взрыв, после чего лодка затонула на глубине около 12 м. Матрос с миноносца погиб, а вахтенный получил ожоги, но сумел выбраться из гибнущей лодки.

При подъеме подводной лодки на поверхность произошел взрыв гремучего газа, выделившегося из аккумуляторной батареи. Подъем лодки пришлось прекратить, а затем начать вновь, но работы снова были прерваны взрывом. Так повторялось пять раз. Аварийный ремонт лодки был закончен лишь 8 октября 1905 г., после окончания войны с Японией.

Взрывы гремучего газа происходили не только на аварийных подводных лодках в результате выделения водорода, вызванного контактом аккумуляторов с морской водой. Выделение водорода наблюдалось также и при зарядке аккумуляторных батарей, что на лодках тех времен приводило к образованию опасной концентрации газа в атмосфере отсеков и взрывам.

Примером могут служить взрывы на французских подводных лодках «Алжери» (май 1903 г.), «Жимнот» (сентябрь 1905 г.), «Опал»

(январь 1907 г.), американских лодках «Октопус» (октябрь 1907 г.), «Стингрэй» (февраль 1909 г.), итальянской лодке «Фока» (апрель 1909 г.), затонувшей с командой 14 человек, и др.

По мере накопления опыта подводного плавания и совершенствования конструкции лодок ряд причин конструктивного характера, приводивших к авариям и катастрофам, удалось устранить.

Так, например, с ростом водоизмещения подводных лодок и появлением легких корпусов, позволявших увеличить запас плавучести (от 8—10 до 30—40%), была решена проблема продольной остойчивости лодок, в первую очередь в надводном положении, когда случайное изменение дифферента наиболее опасно из-за открытых люков и других забортных отверстий.

В связи с применением на лодках в качестве двигателей надводного хода дизелей, работающих на топливе тяжелых сортов с высокой температурой воспламенения, практически прекратились аварии, вызванные взрывами паров топлива.

Для предотвращения взрывов гремучего газа, образующегося при зарядке аккумуляторных батарей, на лодках устанавливали высокопроизводительные системы батарейной вентиляции, а также специальные приборы — дожигатели водорода, в которых газ, проходя через слой катализатора, окислялся и превращался в воду.

Однако принятые меры оказались недостаточно эффективными. Взрывы гремучего газа и пожары продолжались. Такие аварии были особенно распространены до 30-х годов нашего века. Например, в 1900—1930 гг. на американских подводных лод-

ках произошло 22 взрыва аккумуляторных батарей. Только в январе — апреле 1923 г. в результате взрывов гремучего газа и последовавших за ними пожаров пострадало шесть японских подводных лодок.

СТОЛКНОВЕНИЯ

Столкновения подводных лодок с другими судами были настоящим бичом для подводников во все времена. Случались они и с первыми боевыми подводными лодками, хотя не так часто, как в последующие годы (подводных лодок было еще мало).

Во время весенних маневров английского военно-морского флота в марте 1904 г. подводная лодка А-1 того же типа, что и погибшая А-8, по пути в Портсмут огибала восточный берег острова Уайт. Командир лодки обнаружил в перископ большое пассажирское судно (лайнер «Бевик касл») и решил пойти в учебную атаку. Была ли причиной опасного сближения судов ошибка командира или он решил поднырнуть под лайнер, а внезапное изменение дифферента (из-за недостаточной продольной остойчивости) ему помешало, теперь не известно. Последствия этого поступка были трагическими. Лайнер протаранил рубку подводной лодки, и затопленная через пробоину лодка затонула вместе с экипажем. Проведению спасательных работ помешала плохая погода. Погибшая подводная лодка была поднята на поверхность только спустя 5 месяцев.

Гибель лодки А-1 выявила серьезный недостаток в конструкции первых подводных лодок — отсутствие второго закрывающегося люка между рубкой и корпусом. Если бы этот люк был, авария в результате столкновения А-1 с лайнером не была бы столь опасной. С тех пор во всех подводных лодках предусмотрен нижний люк, ведущий в рубку, который обязательно закрывают при погружении и держат задранным во время подводного плавания.

В мае 1909 г. в результате столкновения с линкором «Ростислав» погибла русская подводная лодка «Камбала» (однотипная с подводной лодкой «Карась»). Лодка вышла в море из Севастополя для учебной ночной атаки эскадры линкоров, возвращавшейся на главную базу Черноморского флота. На борту «Камбалы» находился командир дивизиона подводных лодок капитан 2-го ранга Белкин.

Около полуночи командир лодки лейтенант Аквилонов обнаружил с мостика приближающуюся эскадру. Командир дивизиона отдал приказ атаковать ее в позиционном положении. Лодка начала приближаться к эскадре, которая шла в это время 12-узловым ходом. Головным был линейный корабль «Пантелеймон» (бывший «Князь Потемкин-Таврический»), а задним мателотом (вторым кораблем кильватерной колонны) — «Ростислав».

На кораблях эскадры ожидали атаку подводных лодок, но не думали, что она произойдет в безлунную ночь. На «Пантелеймоне» огни подводной лодки заметили в 2,5 кабельтовых слева, однако приняли их за огни рыболовного судна. Через 45 секунд был опознан силуэт подводной лодки.

Лодка в этот момент завершала учебную атаку. На мостике находился Аквилонов, а Белкин контролировал действия командира из центрального поста. Как только Аквилонов счел атаку удавшейся, он приказал начать циркуляцию влево (на эскадру), чтобы лечь на параллельный курс. Это было ошибкой, поскольку при совершении такого маневра лодка пересекала генеральный курс кильватерной колонны линкоров.

На «Ростиславе» заметили подводную лодку лишь в 30 м впереди по курсу корабля. Попытки вахтенного офицера повернуть влево и дать задний ход не предотвратили катастрофы. Форштевень линкора (водоизмещением около 9 тыс. т) разрезал подводную лодку надвое, и обе половины затонули на глубине 50 м. В отсеках погибли 2 офицера, 18 унтер-офицеров и рядовых. Спасти удалось только лейтенанта Аквилонова, который был смыт с мостика в момент столкновения.

В ноябре 1917 г. при выполнении боевого задания у берегов Дании произошло столкновение подводных лодок типа «К». В результате аварии К-4 пострадала незначительно, а К-1 осталась на плаву, но потеряла ход. Сопровождавшая лодки плавучая база «Блонд» сняла экипаж К-1 и попыталась взять поврежденную лодку на буксир. Ввиду безуспешности попыток буксировки и угрозы захвата лодки врагом было принято решение уничтожить К-1.

Крупнейшая в истории подводного плавания катастрофа произошла 31 января 1918 г., однако общественности стало известно о ней лишь в 1932 г. Долгое время английское адмиралтейство держало в секрете сведения о гибели двух новейших по тем

временам подводных лодок, повреждении трех подводных лодок и двух надводных кораблей, гибели 115 офицеров и матросов.

Январь 1918 г. В разгаре первая мировая война. Грэнд-флит (Королевский флот Великобритании) после безрезультатного Ютландского боя в основном находится на главной базе — Розайте (залив Ферт-оф-Форт), время от времени совершая выходы в море. Один из таких выходов был запланирован на 31 января.

Из-за угрозы нападения германских подводных лодок выход был назначен на темное время суток. Походный порядок предусматривал движение кораблей в одной кильватерной колонне, так как только в таком строю можно было миновать проходы в многочисленных боковых заграждениях, преграждавших доступ в залив неприятельским подводным лодкам.

В тот вечер грэнд-флит выходил из базы в следующем порядке: авангард — эскадра легких крейсеров, за ней — 13-я флотилия подводных лодок, в которую входили легкий крейсер «Изьюриль» и лодки К-11, К-22, К-17, К-14 и К-9. Далее шли эскадра линейных крейсеров, вторая эскадра легких крейсеров, 12-я флотилия подводных лодок (легкий крейсер «Фирлесс»), лодки К-4, К-7, К-6, К-5, К-3 и эскадра линейных кораблей. Между колоннами перечисленных соединений был установлен интервал 5 миль. За эскадрой линейных кораблей на расстоянии 10 миль следовали основные силы. Все корабли шли ходом в 21 узел без огней (даже кильватерных). Море было спокойное, ночь безлунная.

Неприятности начались в тот момент, когда головная колонна проходила внешнее боновое за-

граждение. На подводной лодке К-22 заклинило руль, и она, потеряв управление, вышла из кильватерной колонны вправо. Благополучно разойдясь с К-17, она протаранила левый борт К-14. В результате столкновения на обеих лодках были затоплены носовые отсеки (в которых погибло 6 или 7 человек, точно не известно). Они потеряли ход, находясь прямо по курсу шедшей следом эскадры линейных крейсеров.

Чтобы предотвратить новые столкновения, на поврежденных подводных лодках зажгли ходовые огни, но не оповестили о случившемся другие корабли (ни по радиосвязи, ни сигнальными прожекторами). На головном корабле эскадры (линейном крейсере «Инфлексибл») заметили огни и решили, что на пути оказалась группа траулеров. Не желая нарушать походный порядок, командир «Инфлексибла» дал команду пройти непосредственно за кормой оказавшегося на пути «траулера». Но длина К-22 в три раза превышала длину траулера, и линейный крейсер буквально «срезал» ей корму.

После нового столкновения К-22 чудом осталась на плаву и вместе с поврежденной К-14 стала смещаться вправо от курса флота, т. е. к южному берегу залива Ферт-оф-Форт.

Командир 13-й флотилии подводных лодок, находившийся на крейсере «Изьюриль», обнаружил исчезновение двух подводных лодок и решил возвратиться, чтобы найти их. Командирам трем оставшихся лодок было приказано следовать за крейсером, который, совершив поворот влево, лег на обратный курс.

Флотилия вела поиск пострадавших кораблей в сложных условиях. Плохо различимые в темно-

те линейные крейсера были приняты на «Изьюриле» за силуэты замыкающих колонну линейных кораблей типа «Куин Элизабет». Пропустив корабли, 13-я флотилия начала левый поворот, что стало роковой ошибкой. Следовавшие за линейными крейсерами корабли 12-й флотилии оказались в непосредственной близости от пересекавших их курс подводных лодок.

В 20.32 головной корабль 12-й флотилии — легкий крейсер «Фирлесс» протаранил подводную лодку К-17, которая была разрезана надвое непосредственно перед прочной рубкой. Кормовая часть лодки затонула, а носовая осталась на плаву и исчезла в темноте. Следовавшие за крейсером подводные лодки застопорили ход и начали выходить из кильватерного строя. К-4 и К-7 повернули вправо, а К-6 и К-5 — влево. При этом произошел ряд новых столкновений, в результате которых лодка К-4 погибла, а К-6 получила повреждения. К-6 (как показали осмотр и записи в вахтенном журнале) не могла быть виновной в гибели К-4. Скорее всего, последняя налетела на носовую оконечность К-17 и затонула вместе с ней. Весь экипаж К-4 (55 человек) погиб. Из личного состава К-17 крейсеру «Фирлесс» удалось спасти 8 человек. Крейсер получил чрезвычайно тяжелые повреждения носовой оконечности и лишь к полудню 1 февраля был отбуксирован в сухой док Розайта. По счастливой случайности следовавшие за 12-й флотилией эскадра линейных кораблей авангарда и основные силы грэнд-флита прошли через район катастрофы без столкновений. Но и случившихся было более чем достаточно. За одну ночь английский флот лишился пяти однотипных подводных

лодок! Погибли К-4, К-17, были повреждены К-6, К-14 и К-22.

Подводные лодки типа К были спроектированы английскими специалистами как эскадренные, предназначенные для совместных действий с надводными силами флота. При надводном водоизмещении 1880 т каждая из них имела на вооружении восемь торпедных аппаратов, две 102-миллиметровые артиллерийские установки и 76-миллиметровую зенитную пушку. Для обеспечения высокой скорости надводного хода в 25 узлов, необходимой при плавании в составе эскадры, на лодках были применены паротурбинные энергетические установки мощностью по 10,5 тыс. л. с. Дымоходы паровых котлов этих установок перед погружением лодок закрывались специальными быстродействующими клапанами большого диаметра.

В 1915—1917 гг. было построено 17 подводных лодок типа К, пять из них погибли или вышли из строя в результате аварий 31 января 1918 г.

ТРАГИЧЕСКИЕ СЛУЧАЙНОСТИ

1 июля 1917 г. русская подводная лодка АГ-15 отошла от борта плавбазы «Оланд», стоявшей в Атлантических шхерах, и направилась в море для выполнения учебных погружений. Прибыв в заданный район, где уже находился минный заградитель «Ильмень», командир подводной лодки решил осуществить срочное погружение с ходу.

Моряки «Ильменя» видели, как АГ-15 начала погружение со все увеличивающимся дифферентом на корму и через некоторое время скрылась

под водой. На поверхности остались четыре человека из экипажа лодки, однако спущенная на воду шлюпка «Ильменя» спасла лишь командира, боцмана и рулевого. Не умевший плавать штурман утонул, не дождавшись спасателей. Около 15.30 (приблизительно через час после погружения) к месту гибели подводной лодки прибыли водолазы. Они обнаружили, что лодка затонула на глубине около 27 м и лежит на грунте без крена и дифферента с открытыми кормовым и рубочным люками. Было установлено, что в носовом и кормовом отсеках находятся подводники.

В 17.35 с подводной лодки была выпущена учебная торпеда, в которой лежала записка. Удалось разобрать отдельные слова: «...нас 11 человек... буксируйте на мель, вода прибывает...» В 18.30 на стук спасателей по корпусу ответа из кормового отсека не последовало.

Возможность спасения оставшихся в живых подводников зависела от спасательного судна «Волхов», которое было специально приспособлено для подъема затонувших подводных лодок. Но «Волхов» запаздывал, его ожидали лишь к утру следующего дня.

В 23.04 (спустя почти 9 часов после гибели лодки) на поверхности моря появились люди, которые, перестав надеяться на помощь извне, решили самостоятельно выйти из полузатопленных отсеков. Удалось спастись лишь шести подводникам, из которых в живых остались пятеро. Они и рассказали подробности гибели АГ-15.

Выход подводной лодки в море совпал по времени с подготовкой к обеду. Кок заканчивал на камбузе последние приготовления. История умалчивает, что именно подгорело в этот момент на

плите (не исключено, что это были котлеты), но факт остается фактом: не спросив разрешения и даже не поставив в известность командира, кок решил проветрить отсек, где находился камбуз, и открыл входной люк. Этот люк находился сразу же за ограждением прочной рубки и плохо просматривался с мостика. Ничего не подозревавший о «самодеятельности» кока командир со спокойной душой отдал команду о быстром погружении. Дальнейшее не заставило себя ждать. Как только палуба ушла под воду, началось интенсивное затопление кормового отсека, и лодка стала проваливаться на глубину. Находившиеся на мостике люди не успели даже спуститься в центральный пост и были смыты за борт (по некоторым данным, они во главе с командиром сознательно покинули гибнущую подводную лодку).

После подъема АГ-15 на поверхность (28 июня 1917 г.) в носовом отсеке и воздушном мешке кормового отсека было обнаружено 17 трупов. Как выяснилось, 15 человек погибло от удушья, а 2 застрелились. Так закончилась эта трагедия, вызванная грубейшим нарушением не только дисциплины, но и основных правил поведения на борту подводной лодки.

Пример с лодкой АГ-15 далеко не единственный. Еще до этого случая из-за грубых ошибок личного состава затонули (правда, без трагических последствий) две подводные лодки: английская А-4 и русская «Минога».

А-4 проводила 16 октября 1905 г. учения совместно с надводными кораблями. Лодка находилась в позиционном положении и принимала сигналы с движущегося миноносца. О приеме сигналов она должна была сообщать подъемом и

опусканием флага, фал которого пропустили внутрь прочного корпуса через вентиляционную шахту. При погружении об этом забыли, и в отсеки лодки начала поступать вода. Из-за наличия фала закрыть клапан вентиляционной шахты не удалось, и лодка затонула на глубине около 30 м. Четкие и быстрые действия команды (запуск осушительного насоса, удаление балласта и т. д.) позволили лодке всплыть на поверхность, где команда ее покинула. На лодке произошел взрыв выделившегося гремучего газа, а затем еще два взрыва, после чего лодка вновь затонула, но уже на мелководье, куда ее успели отбуксировать. Состоявшийся суд признал виновным в гибели лодки командира, однако учитывая его мужество и хладнокровие в момент аварии, счел возможным ограничиться дисциплинарным взысканием.

В марте 1913 г. при сходных обстоятельствах близ Либавы погибла подводная лодка «Миного». Незадолго до этого был назначен новый командир лодки — лейтенант Гарсоев, командовавший ранее подводной лодкой «Почтовый», которая относилась к кораблям совершенно другого типа. Гарсоев перевел на «Миногу» весь экипаж «Почтового». Последние, полагаясь на большой опыт, новую лодку практически не изучили, плохо знали ее конструкцию и особенности.

23 марта в 14.00 «Миного» отошла от пирса для первого плавания после зимнего перерыва. В этот момент случилось небольшое происшествие: Гарсоев не рассчитал выбега лодки при движении задним ходом, и «Миного» ударились кормой о борт стоявшей у пирса угольной баржи.

Лодка при столкновении, однако, не пострадала

и продолжала свой путь в сопровождении портового буксира. Около 16.00 оба судна подошли к маяку, и Гарсоев приказал боцману Гордееву передать на буксир сообщение о намерении погрузиться и далее следовать под водой заранее согласованным курсом. Выполнив приказ, Гордеев свернул сигнальные флажки и сунул их, как ему казалось, под решетчатый настил мостика, а на самом деле — под тарелку клапана вентиляционной шахты.

Никто не обратил внимания на ненормально закрытый клапан, и сразу после погружения в лодку стала поступать вода. В результате она получила отрицательную плавучесть и затонула на глубине 30 м. С продуванием цистерн главного балласта командир опоздал. Поэтому он приказал отдать аварийный буй и попытаться заглушить трубу вентиляции, так как закрыть клапан из-за злополучных флажков не представлялось возможным.

Всплывший на поверхность буй заметили на буксире. Моряки с буксира подошли на шлюпке к бую и после долгого изучения (они не были знакомы с подобными устройствами) обнаружили внутри него телефон. Выяснив по телефону, что «Минога» терпит бедствие, буксир полным ходом направился в Либаву, подавая тревожные гудки.

База к тому времени уже завершила работу, и выход спасателей в море удалось организовать лишь после 19.00.

Положение в отсеках затонувшей лодки, между тем, ухудшалось с каждой минутой. Поступление воды внутрь корпуса удалось замедлить, но оно не прекратилось полностью. Воздух в отсеках стано-

вился непригодным для дыхания. Поступающая вода подходила к аккумуляторам, что грозило выделением хлора и отравлением атмосферы.

В этой обстановке Гарсоев принял единственно правильное решение — приказал продуть кормовую дифферендную цистерну. Корма лодки оторвалась от грунта и всплыла на поверхность, а находившаяся в корпусе вода перелилась в носовые отсеки и мгновенно залила аккумуляторную батарею, что существенно уменьшило выделение хлора.

Подошедшие к месту катастрофы спасательные суда (подъемный кран, килектор, буксиры, водолазные боты) скоро обнаружили кормовую оконечность погибшей лодки, на флагштоке которой развевался андреевский флаг (лодки в те годы уходили под воду, не спуская флага). Под нее подвели стропы и приподняли, пока из воды не показался кормовой входной люк. Дальнейшая эвакуация из лодки людей, которые, в основном, уже не могли двигаться самостоятельно, была делом техники. Спасенных немедленно отправили в госпиталь, однако среди них не обнаружили виновника аварии — Гордеева.

Его удалось найти в прочной рубке по стуку, которым он давал о себе знать. Лодку подняли еще выше. Наконец из воды показался люк рубки, и Гордеев вышел из рубки живой и невредимый, просидев там около 12 часов. Оказалось, что объема воздуха в прочной рубке вполне хватает для одного человека в течение длительного времени.

Успешному спасению экипажа и последующему подъему «Миноги» на поверхность способствовала отличная погода. Окажись судьба менее благос-

клонной к подводникам, ошибка Гордеева могла иметь трагические последствия.

Неудовлетворительная организация корабельной службы чревата тяжелыми последствиями не только в море.

В ночь на 5 февраля 1906 г. у русской подводной лодки «Пескарь» образовался большой дифферент на корму. Это заметил проходивший по причалу офицер другого корабля. Он поднял тревогу, и на «Пескарь» была вызвана из казармы команда. Оказалось, что оставленный на лодке вахтенный заснул, а дифферент образовался из-за поступления в трюм воды через неисправный отливной клапан вспомогательного насоса. Поступление воды было незначительным и неопасным в нормальных условиях эксплуатации. Однако неудовлетворительно организованная служба усугубила незначительную техническую неисправность: постепенно скопившаяся вода привела к появлению дифферента на корму и залила гребной электродвигатель, который вышел из строя. Ремонт его продолжался около 1 месяца. Более серьезные последствия были предотвращены благодаря случайно проходившему мимо офицеру.

Случай, подобный происшедшему с подводной лодкой «Пескарь», был не единственным. 11 января 1907 г. при подобных обстоятельствах в Шербуре затонула французская лодка «Алжери». Накануне около 17.00 со стоявшей у пирса лодки сошел на берег весь экипаж, и оставленная подводная лодка постепенно наполнилась водой. Не удалось даже установить, откуда она поступала. Погрузившись в воду на уровне приоткрытого входного палубного люка, лодка стремительно затонула.

В 1908 г. во время перехода из Портленда в Дувр на английской подводной лодке А-9, которая шла в подводном положении, отравились парами бензина и потеряли сознание все члены экипажа (11 человек), кроме двух офицеров, находившихся в прочной рубке. Они были удивлены тем, что на их команды из отсеков лодки нет ответа. Выйдя из рубки, они почувствовали запах бензина, обвязали себе головы мокрыми платками и спустились на центральный пост. Офицерам удалось вывести лодку на поверхность, но они потеряли сознание. Неподвижная подводная лодка была замечена на поверхности с крейсера «Эоулс» и к ней была направлена шлюпка. Открыв люки, спасатели проветрили отсеки. Пострадавшим была оказана медицинская помощь.

История повторилась в 1915 г. Во время патрулирования у берегов Англии легла на грунт для ночного отдыха германская подводная лодка U-31. Личный состав, кроме двух вахтенных на центральном посту, отдыхал. Дальнейшие события удалось установить спустя несколько месяцев (да и то предположительно).

Вахтенные, вероятно, должны были время от времени добавлять в воздух отсеков кислород из баллонов. Однако из-за усталости (или по иным причинам) они не смогли закрыть вентиль кислородного баллона, и все подводники погибли. Вначале наступило кислородное опьянение, а затем — смерть от удушья. В течение нескольких месяцев лодка лежала на грунте, но затем благодаря просачиванию сжатого воздуха в цистерны главного балласта и медленному их продуванию всплыла на поверхность. Спустя еще некоторое время лодку с мертвым экипажем волны выбро-

силы на Восточное побережье Англии (вблизи Ярмута).

В конце первой мировой войны германская подводная лодка UC-70, ложась на грунт, зацепилась выступающими частями (горизонтальными рулями, сетерезом) за обломки погибшего судна. Лишь с большим трудом ей удалось освободиться из подводного плена и всплыть на поверхность. При этом около 2 м носовой оконечности было свернуто на 45 градусов.

Во время учений 11 июля 1910 г. американская подводная лодка С-4 в районе мыса Код вышла в учебную атаку на плавбазу «Кастайн», которая стояла на якоре. Командир С-4 при подходе к плавбазе поручил вести наблюдение в перископ старшине-рулевому, приказав «рассечь «Кастайн» пополам» (лодка должна была пройти под днищем судна). Однако старшина понял приказ буквально, и через некоторое время перископ с треском врезался в обшивку плавбазы, сделав в ней большую пробоину...

18 мая 1918 г. английская подводная лодка L-4 находилась на боевом патрулировании у берегов Ирландии. Лодка долго шла на перископной глубине и, как это обычно бывает, раздифферентовалась из-за поступления внутрь прочного корпуса небольшого количества воды (через сальники, клапаны и т. д.).

Вахтенный офицер, желая скорректировать дифферентовку лодки, отдал приказ удалить за борт из уравнительной цистерны около полутонны водяного балласта. Находившийся у манипуляторов дифферентной системы матрос то ли не понял команду, то ли перепутал клапаны, но в результате его действий лодка приняла в заместительную

цистерну 18 т воды и пошла на дно. Остановить ее погружение не удалось, и L-4 легла на грунт на глубине 90 м (при предельной глубине погружения 60 м).

Попытки освободить лодку «из плена» продолжались более часа. В конечном итоге, переместив все возможные грузы из носа на корму, собрав в кормовых отсеках весь личный состав и продув носовые балластные цистерны, удалось оторвать от грунта носовую оконечность, а затем, дав полный ход электродвигателям, вырвать лодку из ила. После ликвидации последствий аварии L-4 вернулась на базу.

2 июня 1919 г. в заливе Талькауано погибла чилийская подводная лодка «Рукумилья». Причиной гибели, как выяснилось впоследствии, стала ошибка матроса, который нес вахту у маховика забортного клапана шахты вытяжной вентиляции батарей. Привод этого клапана имел левую резьбу, и перед погружением матрос открыл его до отказа вместо того, чтобы закрыть.

Поступление воды в лодку было обнаружено сразу же. Командир не мешкая дал команду продуть балластные цистерны. В какой-то момент показалось, что лодка спасена. Ее нос на мгновение появился на поверхности, а затем «Рукумилья» погрузилась и упала на грунт на глубине около 30 м.

К счастью, форштевень лодки заметили с проходившего рядом парохода. Немедленно была поднята тревога, и спустя час к месту гибели прибыли два плавучих крана и суда с водолазами. Через 2 часа под корпус лодки были подведены стропы, и ее начали поднимать на поверхность.

ПОСАДКА НА МЕЛЬ

Подводные лодки первых конструкций, не обладавшие хорошими навигационными приборами и радаром, следуя в подводном положении, часто «садились на мель» при ударе о грунт или о подводные возвышенности и скалы. Причинами таких аварий были плохая информация о рельефе дна, ошибки в управлении, отказы и несовершенство навигационных приборов и средств наблюдения.

Германская подводная лодка U-18, возвращавшаяся 23 ноября 1914 г. из разведки в Скапа Флоу (главная база английского флота в годы первой мировой войны), на глубине 50 м налетела на подводную скалу и получила легкие повреждения. Спустя 14 часов лодка вновь ударилась о подводные камни, при этом была повреждена обшивка прочного корпуса. Через образовавшуюся пробоину в лодку хлынула вода. Командир отдал приказ всплыть на поверхность. Личный состав оставил тонущий корабль и был взят в плен английскими моряками.

НЕИЗВЕСТНЫЕ ПРИЧИНЫ

В марте 1915 г. на рейде Гонолулу (Гавайские острова) во время учений погибла американская подводная лодка F-4. Спустя некоторое время после ее погружения на поверхности воды появилось масляное пятно. Глубина моря в этом месте превышала 90 м, поэтому оказать помощь лодке и ее экипажу (22 человека) в приемлемые сроки было

невозможно. Только 29 августа с помощью водолазов-глубоководников, импровизированного судоподъемного судна и понтонов лодку F-4 удалось поднять на поверхность.

Тщательный осмотр не позволил установить действительную причину ее гибели. Прочный корпус F-4 оказался затопленным, но не поврежденным. Все забортные отверстия (люки, крышки торпедных аппаратов, клапаны) были закрыты. Предположение о том, что вода поступала внутрь прочного корпуса через ослабленный заклепочный шов, объясняет последующее затопление отсеков, но не гибель лодки, которая могла всплыть на поверхность, так как скорость поступления воды через такое отверстие не могла быть высокой.

В ноябре 1915 г. в Дарданеллах села на мель и была взята в плен турецким флотом французская подводная лодка «Тюркуаз». В декабре турки решили провести глубоководные испытания захваченной лодки с пленной командой (26 человек) и шестью турецкими офицерами-наблюдателями на борту. После погружения подводная лодка не всплыла на поверхность. Причины ее гибели неизвестны, хотя не исключено, что французские моряки (или один из них) не смирились со своим положением и предпочли гибель позорному плену.

КАТАСТРОФЫ 20–40-Х ГОДОВ

Иногда катастрофы с подводными лодками происходили еще до их выхода в море.

15 марта 1923 г. на верфи в Кобе произошли взрыв и пожар на борту строившейся японской подводной лодки I-2. Погибли два человека, не-

сколько членов экипажа и рабочих верфи были ранены.

В 1929 г. на верфи в Блайнвиле (Франция) произошел взрыв на борту строившейся для Греции подводной лодки «Глаукос». Погиб один и ранено несколько человек.

Часто причиной катастроф в эти годы были взрывы гремучего газа и пожары.

Тяжелая авария произошла 9 октября 1933 г. на английской подводной лодке L-26. При зарядке носовой аккумуляторной батареи из-за плохой работы вентиляции в отсеке взорвался гремучий газ, и на лодке возник пожар. С огнем удалось справиться через 4 часа силами личного состава лодки и команды стоявшего рядом корабля.

При взрыве погиб один человек, одиннадцать человек были тяжело ранены (один из них умер в госпитале), несколько человек получили легкие ожоги. В результате аварии конструкции прочного и легкого корпусов лодки были серьезно повреждены.

В 1936 и 1937 гг. от взрывов аккумуляторных батарей сильно пострадали американская подводная лодка S-40 и японская лодка I-3.

Во время второй мировой войны в результате взрыва кормовой аккумуляторной батареи погибла американская подводная лодка «Робало». Последнее сообщение с лодки в штабе подводных сил США в Австралии получили 2 июля 1944 г. В нем говорилось, что лодка обнаружила японский линейный корабль типа «Фусо».

О дальнейшей судьбе «Робало» удалось узнать от филиппинских партизан, имевших связь с попавшими в плен американскими моряками. Взрыв в кормовом отсеке лодки произошел 26 июля, ког-

да она находилась в 2 милях от западного побережья острова Палаван (Филиппинский архипелаг). При взрыве погиб весь экипаж, кроме четырех человек, которым удалось доплыть до берега. Все четверо были схвачены японской полицией и погибли в плену.

Другим источником взрыво- и пожароопасности на подводных лодках, который пока не удается устранить, является оружие — торпеды, а в настоящее время — и ракеты. В феврале 1945 г. взрывом торпеды на борту немецкой сверхмалой подводной лодки типа «Бибер» в роттердамском порту была уничтожена практически вся флотилия этих кораблей.

26 апреля того же года на американской подводной лодке «Код» (типа «Балао»), следовавшей в надводном положении в Южно-Китайском море, из-за короткого замыкания в одной из электроторпед в кормовом отсеке возник пожар. Отсек заполнился дымом, возникла опасность взрыва боезарядов торпед.

Лейтенант и два матроса в индивидуальных дыхательных аппаратах проникли в отсек, зарядили горящую торпеду в торпедный аппарат и произвели выстрел. Катастрофа была предотвращена, однако система вентиляции не могла справиться с дымом. Двое подводников прошли в кормовую часть лодки и отдраили выходной люк. На обратном пути их смыло за борт. Поиск людей продолжался 8 часов и завершился благополучно — оба матроса были спасены.

В годы второй мировой войны, создавая сверхмалые подводные лодки, немецкие конструкторы вновь применили для обеспечения подводного хода легкие бензиновые двигатели. Опять начались

аварии из-за взрывов паров бензина. Кроме того, случаи таких взрывов имели место на подводных лодках, используемых для перевозки бензина (например, на итальянской подводной лодке «Атропо», перевозившей в 1941 г. бензин для армии Роммеля из Италии в Ливию).

СЕЛИ НА МЕЛЬ

В 1926 г. во время испытаний близ Тулона ударились о грунт и получила серьезные повреждения французская подводная лодка «Дофин».

В 1940 г. в Красном море затонула в результате удара о подводную скалу итальянская подводная лодка «Макалле».

15 декабря 1944 г. во время патрулирования в подводном положении в 6 милях к юго-востоку от острова Матуа (Курильские острова) налетела на скалу американская подводная лодка «Драгонет». В момент аварии она шла на глубине 21 м, а отмеченные на карте минимальные глубины в этом месте составляли 126 м. Через образовавшуюся в прочном корпусе лодки пробоину был затоплен носовой отсек. После того как были продуты цистерны главного балласта, лодка всплыла на поверхность (она обладала надводной непотопляемостью при затоплении одного из отсеков) и дошла до острова Мидуэй.

11 марта 1945 г., следуя в подводном положении вблизи островов Силли (в проливе Ла-Манш), ударились о подводную скалу германская подводная лодка U-681. В результате аварии были повреждены корпус и гребные винты. Всплывшая на по-

верхность лодка была потоплена самолетом береговой авиации США.

СТОЛКНОВЕНИЯ

В 1924 г. произошли серьезные аварии с четырьмя английскими подводными лодками типа К: в январе при выходе из Портленда столкнулись К-2 и К-12 (обе лодки были поставлены в док для ремонта). Во время выхода в учебную атаку наскочила на волнолом Портлендского маяка и получила значительные повреждения К-22, а на учениях флота лодка К-2 в надводном положении столкнулась с подводной лодкой Н-29.

25 сентября 1925 г. подводная лодка S-51 американского флота следовала ночью в надводном положении со скоростью 11,5 узла вблизи острова Блок-Айленд (на подходе к Бостону). На мостике лодки находились два офицера и два матроса. Входной люк рубки был открыт.

В это время в Бостон шел итальянский лайнер «Читта ди Рома». Его курс пересекал курс подводной лодки. Вахтенный штурман лайнера обнаружил белый (топовый) огонь S-51 приблизительно в 5 милях справа от своего корабля. Минут через 20 показался красный ходовой огонь, что свидетельствовало о движении неизвестного судна левым (по отношению к лайнеру) бортом. Штурман начал постепенно поворачивать влево (в сторону движения лодки), однако поднявшийся на мостик капитан приказал обойти встречное судно справа, за его кормой. Начатый в непосредственной близости от огней новый поворот закончился трагичес-

ки: лайнер на полном ходу протаранил длинный корпус подводной лодки, которая практически мгновенно затонула.

Как реагировали на маневрирование лайнера на мостике S-51, установить не удалось. Все находившиеся там подводники, а также 29 человек в прочном корпусе лодки погибли, и лишь 3 морякам удалось в последний момент выбраться из гибнущего корабля через люк рубки. Спустя час их подобрала шлюпка с «Читта ди Рома». Погибшая подводная лодка была поднята на поверхность с глубины 40 м спустя год, 5 июля 1926 г.

В июле 1929 г. во время маневров в Ирландском море произошло столкновение двух английских подводных лодок при следующих обстоятельствах.

Лодки L-12 и L-14 следовали строем в надводном положении. Пересекающимся с ними курсом шла подводная лодка H-47, на которой были повреждены дизельные двигатели. При сближении лодок вахтенный офицер L-12, стремясь разойтись с H-47 левыми бортами, приказал начать правый поворот, как того требовали МППСС. Однако когда лодки должны были разминуться, H-47 внезапно замедлила ход, что привело к столкновению. Лодка L-12 протаранила H-47, и та мгновенно затонула. Погибло 27 моряков, 2 человека (включая командира), которые в момент аварии находились на ходовом мостике, спаслись.

L-12 после удара также начала погружаться, имея дифферент на нос до 50 градусов. Погружение удалось приостановить на глубине около 12 м, после чего лодка всплыла на поверхность. Из экипажа погиб один человек и двое пропали без вести (вероятно, их смыло за борт).

Лодка Н-47 затонула на глубине более 90 м. Из-за большой глубины на месте гибели лодки (возможности водолазной техники тех лет были невелики, а прочность корпуса лодки невысока) адмиралтейство отказалось проводить спасательные операции.

9 июня 1931 г. вблизи китайского порта Бэйхай (залив Бакбо, или Тонкинский, Южно-Китайское море) в условиях плохой видимости в результате столкновения с судном погибла английская подводная лодка «Посейдон».

Лодка всплыла на поверхность в 11.45 и шла со скоростью 4 узла на юго-запад. В 12.04 было обнаружено торговое судно, которое находилось почти по траверзу левого борта на расстоянии около 7,5 кабельтовых. Судно следовало на северо-запад и должно было пересечь курс подводной лодки.

Через минуту, когда расстояние между кораблями сократилось до 6 кабельтовых, командир «Посейдона» дал два коротких гудка и приказал начать левый поворот, рассчитывая разойтись с судном правым бортом на встречных курсах, а еще через 4 минуты судно начало правый поворот. Столкновение в этой ситуации оказалось неизбежным.

Позднее капитан судна (это был китайский каботажный пароход «Ю-та») заявил, что он хотел обойти подводную лодку с кормы, но она неожиданно начала поворачивать влево и пересекла курс парохода.

Судно «Ю-та» ударило «Посейдон» в правый борт перед прочной рубкой. Лодка затонула на глубине 36 м через 2 минуты после столкновения. При погружении ее успело покинуть 26 человек,

включая командира. Спаслись также 7 человек, которые находились на мостике. 24 моряка осталось в отсеках. Некоторые из них позднее вышли на поверхность в индивидуальных дыхательных аппаратах.

Все случаи столкновений произошли, когда лодки находились в надводном положении. Значительно большей опасности они подвергаются, маневрируя в непосредственной близости от других судов под перископом или всплывая на поверхность. Информация о надводной обстановке в этой ситуации на лодке ограничена: командир использует перископ, а теперь еще и данные гидроакустических и подъемных радиолокационных станций. На находящихся на поверхности судах, как правило, или не имеют представления о присутствии в непосредственной близости подводной лодки, или не знают точного ее местонахождения и курса.

В январе 1924 г. во время маневров при всплытии на поверхность погибла английская подводная лодка L-24. По всей вероятности, командир был недостаточно внимателен при осмотре в перископ (трудно предположить, что всплытие производилось без такого осмотра) и не заметил приближающийся линкор «Резолюшн» водоизмещением около 29 тыс. т. Он шел концевым в кильватерной колонне линейных сил грэнд-флита и при столкновении буквально разрезал корпус L-24 надвое. На линкоре ощутили сильный удар о подводное препятствие и сообщили о возможном столкновении с подводной лодкой.

Поиски затонувшей лодки через некоторое время были прерваны разыгравшимся штормом. И лишь через 4 дня водолазы обнаружили на 55-ме-

тровой глубине останки L-24. К этому времени вопрос о спасении подводников, которые могли остаться в живых, отпал (все были мертвы), и адмиралтейство решило лодку на поверхность не поднимать.

Спустя 2 месяца, 19 марта 1924 г., в момент всплытия на поверхность попала под удар крейсера «Татсута» водоизмещением 3230 т и затонула на глубине 47 м японская подводная лодка Ro-25. Была разрушена прочная рубка и пробит корпус в районе носовых отсеков. 25 человек, которые находились в них, погибли в момент аварии. Оставшиеся в живых 18 подводников задрались в полузатопленном электромоторном отсеке и сумели выпустить на поверхность аварийный буй. В течение 2 часов с ними поддерживали телефонную связь, однако начавшийся шторм помешал своевременному подъему Ro-25 на поверхность.

17 декабря 1927 г. у мыса Код американская подводная лодка S-4 во время всплытия в сумерки при сильном ветре попала под форштень эсминца «Поулдинг» водоизмещением 1200 т. Видимо, командир лодки в условиях плохой видимости при осмотре горизонта в перископ не заметил приближающегося эсминца.

От удара в носовом аккумуляторном отсеке образовалась пробоина размером 300×750 мм, в которой застрял обломок форштенья эсминца. С затопленным отсеком лодка S-4 легла на грунт на глубине более 30 м. Через некоторое время по трубам вентиляции вода проникла в центральный пост. С двумя затопленными отсеками лодка не могла всплыть на поверхность.

Из 39 членов экипажа при аварии погибло 13.

Для спасения оставшихся в живых подводников была организована грандиозная по тем временам спасательная операция. Спасательное судно американского флота «Фалкон» и опытные водолазы, несмотря на шторм, в течение 2,5 суток поддерживали связь с подводниками, однако поднять лодку на поверхность не смогли. Это было сделано лишь в марте 1928 г., после чего лодку восстановили.

Суд признал виновными командиров столкнувшихся кораблей. Чтобы успокоить общественность, которая критиковала командование флота не столько за случившуюся аварию, сколько за беспомощность при проведении спасательной операции, от должности был отстранен командир сил охраны контрадмирал Брэмби «за отсутствие инициативы при руководстве работами по спасению S-4».

В 1928 г. под форштевнем эсминца «Джузеппе Миссори» погибла при всплытии итальянская подводная лодка Р-14. Погода благоприятствовала спасателям, и итальянские водолазы подняли лодку с глубины 37 м через 34 часа после гибели. Однако спасти подводников не удалось: весь экипаж (31 человек) погиб от отравления парами хлора, выделившимися из затопленной аккумуляторной батареи, во время подъема лодки.

В ночь с 18 на 19 февраля 1942 г. в Карибском море в результате столкновения с американским транспортом «Томсон Лайке» затонула французская подводная лодка — «Сюркуф». Погибли все 127 членов команды и 3 английских моряка, которые находились на ее борту для связи с командованием флота союзников.

Подводная лодка «Сюркуф», названная так

в честь знаменитого французского пирата, представляла новый класс подводных крейсеров, начало которому положили английские лодки типов К, М и Х. Ее надводное водоизмещение достигало 2880 т, а подводное — 4330 т. Лодка была вооружена двумя 203-миллиметровыми орудиями в бащенной установке (орудия такого калибра имели в те годы тяжелые крейсера), двумя 37-миллиметровыми зенитными полуавтоматами, 14 торпедными аппаратами и небольшим гидросамолетом в водонепроницаемом ангаре.

Лодка «Сюркуф» вошла в состав французского флота в 1932 г., а в июне 1940 г., во избежание захвата немецкими бронетанковыми частями, под одним двигателем (второй был разобран для ремонта) перешла из Бреста (Франция) в Девон-порт (Англия). 9 февраля 1942 г. «Сюркуф» вошла в состав военно-морских сил «Свободной Франции» и базировалась на Бермудских островах. Был получен приказ следовать на Таити через Панамский канал. 12 февраля лодка вышла в море (с одним неисправным двигателем) под командой Луи Безона, и с этого момента сообщений от нее не поступало.

18 февраля из Колона (порт при входе в Панамский канал со стороны Карибского моря) в северном направлении вышел союзный конвой, в состав которого входил военный транспорт «Томсон Лайкс». В 22.30 по восточному стандартному времени в точке с координатами 10°40' северной широты и 79°30' западной долготы транспорт столкнулся с судном, получив серьезные повреждения носовой части. Спустя месяц в Нью-Орлеане (США) состоялось закрытое заседание комиссии по расследованию инцидента с «Томсон Лайкс».

Входивший в ее состав в качестве наблюдателя английский морской офицер доложил своему командованию: «Никто из свидетелей не видел корабля, с которым произошло столкновение. Приблизительно через минуту после столкновения под килем «Томсон Лайкс» раздался сильный взрыв. Обширные повреждения форштевня транспорта значительно ниже ватерлинии дают основание полагать, что корабль, в который он врезался, был большого тоннажа. Как корабли, следовавшие встречными маршрутами, «Сюркуф» и «Томсон Лайкс» неизбежно должны были пройти на близком расстоянии друг от друга».

Комиссия не сделала однозначного вывода о столкновении транспорта с «Сюркуфом», констатируя, что «Томсон Лайкс» столкнулся с «неопознанным судном, в результате чего судно и его экипаж погибли».

В годы войны условия судоходства осложнились, возросла необходимость плавания в темное время суток без ходовых огней, применения на судах искажающей камуфляжной окраски, затрудняющей определение истинного курса, и т. п. Все это стало причиной участвовавших столкновений. Кроме того, к статистике навигационных аварий военных лет следует относиться с известной степенью осторожности, поскольку некоторые столкновения подводных лодок со своими или союзными кораблями и судами в эти годы были не авариями в полном смысле этого слова, а результатом диверсий.

Можно предположить, что командир корабля, а тем более капитан транспортного судна, видя перед собой неопознанную подводную лодку, стремился уничтожить потенциального противника,

не выясняя его национальной принадлежности. Последующее сопоставление (в том числе и после окончания войны) донесений об уничтожении лодок «противника» с их фактическими потерями позволило установить, что были протаранены свои лодки. Такие случаи не фигурируют в статистике боевых потерь, а относятся к «авариям», по существу, не являясь таковыми.

То, что к случаям столкновений подводных лодок в годы войны следует относиться осторожно, убедительно показывает история с подводной лодкой «Сюркуф»... Факт ее гибели в результате столкновения с американским транспортом не ставится под сомнение. Однако в 1983 г. в английском журнале «Санди Таймс Мэгэзин» были опубликованы неизвестные ранее подробности этой истории. Оказывается, что после перехода лодки «Сюркуф» в Англию произошли события, которые заставляют по-иному взглянуть на причины ее гибели. 3 июля 1940 г., получив сообщение о возможности тайного возвращения лодки в оккупированную Францию, англичане попытались захватить ее силой. В результате возникшей на борту перестрелки погибли и были ранены несколько английских моряков и один француз. После этого экипаж лодки «Сюркуф» был полностью заменен французскими военными и торговыми моряками, ранее примкнувшими к «Свободной Франции», а из офицерского состава остался Луи Безон, которого через некоторое время назначили командиром. Смена экипажа не оздоровила обстановку на подводной лодке. Английский офицер связи, командированный на «Сюркуф», сообщил своему руководству о «плачевном» моральном состоянии экипажа и высказал сомнение в компетентности командира.

21 ноября 1941 г. лодка «Сюркуф» на маневрах у берегов США столкнулась с американской подводной лодкой, в результате образовалась течь в третьей и четвертой цистернах главного балласта. Спустя некоторое время во время перехода из Галифакса в Сен-Пьер (Канада) «Сюркуф» попала в сильный шторм. Ударами волн помяло ограждение рубки, заклинило орудийную башню, повредило надстройку и подпалубные торпедные аппараты, в результате лодка была вынуждена вернуться в Галифакс.

В феврале 1942 г. лодка совершила переход из Галифакса на Бермуды, во время которого из строя вышел один из главных дизелей. Все эти аварии не способствовали укреплению морального состояния экипажа. Командующий морскими силами Великобритании в районе Америки и Вест-Индии адмирал Чарльз Кеннеди Пэрвис отмечал в своем сообщении адмиралтейству, что на лодке «Сюркуф» «дисциплина неудовлетворительная, офицеры почти утратили контроль... В настоящее время подводная лодка потеряла боевую ценность... По политическим соображениям, возможно, желательно оставить ее в строю, но, с моей точки зрения, ее следовало бы направить в Великобританию и списать».

Но «Сюркуф» списана не была, а 9 февраля вышла в свой последний поход. Неизвестно, что происходило на ее борту после этого. Английский радист, служивший в годы войны на Бермудских островах, после войны рассказывал, что получил от шурина (который находился на лодке «Сюркуф» во время последнего похода в качестве радиста) радиограмму следующего содержания: «Я заперт в радиорубке. У меня есть револьвер. Позаботься

о жене и детях». Руководитель ФБР Дж. Эдгар Гувер, пока работала следственная комиссия, направил управлению разведки ВМС США секретный меморандум, в котором сообщал, что, по его сведениям, «Сюркуф» затонула у острова Мартиника 3 марта 1942 г., спустя почти 2 недели после столкновения «Томсон Лайкс» с неизвестным объектом.

В начале 1983 г. бывший капрал морской пехоты США, служивший в феврале 1942 г. на американском крейсере «Саванна», заявил, что он приказал встретиться около Мартиники с английским крейсером и потопить «Сюркуф», которая якобы сделала попытку напасть на одно из судов союзников. Однако, добавил капрал, когда они прибыли на место, лодка «Сюркуф» уже затонула.

Что же все-таки произошло с этой лодкой? Было ли причиной ее гибели случайное столкновение или она была уничтожена союзниками после восстания на ее борту, которое экипаж предпринял, чтобы переметнуться на сторону правительства генерала Виши и «отсидеть» войну на «тихой» Мартинике (остров в 1942 г. находился в руках вишистов)? Ответа на этот вопрос нет. Официальные круги по обе стороны Ла-Манша хранят молчание. Видимо, версия гибели лодки «Сюркуф» в результате столкновения всех устраивает или является верной.

ОШИБКИ В КОНСТРУКЦИЯХ, ПОСЛУЖИВШИЕ ПРИЧИНОЙ КАТАСТРОФ

Английское адмиралтейство, обеспокоенное частыми происшествиями с лодками типа К, в сере-

дине 20-х годов (после 7—8 лет эксплуатации) решили вывести их из состава флота.

Семнадцать построенных подводных лодок и восемнадцать аварийных происшествий, семь из которых закончились гибелью этих кораблей... Подобную аномалию нельзя объяснить случайностью. Вероятно, конструкция подводных лодок типа К страдала такими органическими пороками, которые делали их эксплуатацию чрезвычайно опасной.

По оценкам английских специалистов, «подводные лодки типа К — это порождение ошибочного взгляда периода первой мировой войны, сторонники которого считали, что быстроходные лодки смогут решать задачи разведки для обеспечения боевых действий соединений флота». Эта концепция повлекла за собой ошибочные в отношении безопасности плавания технические решения. Значительное удлинение корпусов (отношение длины к ширине было равно 12,7) ухудшало маневренность лодок, что увеличивало опасность столкновений (см. «Катастрофы в начале XX века»).

Применение в качестве двигателей надводного хода паротурбинных установок (дизели не обеспечивали высокой скорости) было связано с использованием сложных и недостаточно надежных систем герметичного закрытия трубопроводов большого диаметра — котельной вентиляции и дымоходов паровых котлов. Отказы этих систем, как правило, приводили к поступлению внутрь прочного корпуса потока воды и заканчивались трагически.

Последние три подводные лодки типа К с бортовыми номерами К-18, К-20, К-21 достраивались

уже после окончания первой мировой войны. В их конструкцию были внесены существенные изменения — отказались от использования паротурбинных установок (применение дизелей снизило скорость с 25 до 15 узлов) и вооружили лодки 305-миллиметровыми орудиями.

В ходе постройки подводных мониторов их бортовые номера были заменены на М-1, М-2, М-3, что не сделало лодки более «везучими».

Подводная лодка военно-морского флота Великобритании М-1 (переделанная из лодки типа К) погибла 12 ноября 1925 г. в результате столкновения в Ла-Манше со шведским пароходом «Видер». Глубина в районе гибели лодки (150 м) исключала возможность спасения экипажа (69 человек) и подъема лодки на поверхность.

После этого лодка М-2 была переделана в подводный «авианосец», а М-3 — в минный заградитель. Первая из них затонула 26 января 1932 г. в Ла-Манше, а вторую английское адмиралтейство во избежание новых жертв продало с аукциона как металлолом.

Последней лодкой, которая имела отношение к злополучной серии К, была подводная лодка Х-1, построенная в 1925 г. Не желая отказаться от идеи создания эскадренной лодки, английские специалисты на ее базе создали подводный корабль водоизмещением 2780 т, вооруженный кроме торпедных аппаратов четырьмя 130-миллиметровыми орудиями в двух орудийных башнях. Мощные (12 тыс. л. с.) и форсированные дизели обеспечивали Х-1 скорость около 20 узлов.

«Пожалуй, никто не мог с уверенностью сказать, — писал по этому поводу один английский специалист, — с какой целью она была построена».

на. Правда, ее считали способной выйти победителем в артиллерийской дуэли с эскадренным миноносцем того времени. Но если бы в лодку попал хоть один снаряд, она не могла бы погрузиться, и быстроходный эсминец, безусловно, взял бы над ней верх».

Неудачи преследовали Х-1, как и ее предшественниц. 12 июля 1929 г. во время похода в Средиземном море на лодке произошел сильный взрыв в дизельном отсеке, и она была вынуждена вернуться на базу в сопровождении крейсера «Центавр». В феврале 1930 г. на лодке вновь произошел взрыв в дизельном отсеке, шесть человек получили сильные ожоги и ранения. Чтобы не искушать судьбу, эта подводная лодка была оставлена в резерве, а спустя некоторое время сдана на слом.

История подводных лодок типа К — наглядный пример того, как ошибочные проектные и конструкторские решения влияют на безопасность эксплуатации кораблей. Этот пример, к сожалению, не единственный. «Обреченные на неудачи» подводные лодки строили и в других странах.

В 1925—1927 гг. в Японии была построена серия подводных лодок типа I-121, специально оборудованных для минных постановок.

«Своеобразность конструкции этих лодок, — рассказывал японский офицер-подводник, — затрудняла управление ими. Надводный ход их был мал, они плохо управлялись в подводном положении из-за малых размеров горизонтальных и вертикальных рулей. Небольшое изменение массы на носу или корме вызывало дифферент лодки. При малейшем уменьшении массы лодка стремилась всплыть, а при малейшей перегруз-

ке — погружалась. Из-за этих отрицательных свойств лодка имела среди подводников недобрую славу. В 1940 г. я служил в качестве офицера-минера на одной из таких лодок. Сбросив мины, необходимо было принять в заместительную цистерну воду в количестве, компенсирующем вес мины, в противном случае корма лодки могла выскочить на поверхность. Если воды было больше положенного, лодка погружалась. В результате неправильных действий личного состава происходили несчастные случаи, в том числе с человеческими жертвами, вызванные внезапным перемещением мин из-за плохой дифферентовки...».

В годы второй мировой войны в Германии были развернуты работы по созданию единого двигателя для подводной лодки, который мог бы обеспечивать движение как в надводном, так и в подводном положении. В качестве одного из двигателей применялась парогазовая турбина, или двигатель Вальтера, работающий на органическом топливе и перекиси водорода в качестве окислителя (кислород наружного воздуха при этом был не нужен). После окончания войны одну из построенных в Германии подводных лодок с такой установкой (U-1407 серии XVII В), затопленную экипажем, подняли со дна англичане и ввели в состав своего флота под названием «Метеорит». В конце 50-х годов в Англии были построены подводные лодки «Эксплорер» и «Экскалибер» с парогазотурбинными установками.

Их опытная эксплуатация, продолжавшаяся до конца 60-х годов (как и кратковременная эксплуатация германских подводных лодок XVII серии), сопровождалась многочисленными пожара-

ми и взрывами. Оценивая неудачный опыт эксплуатации этих «обреченных» кораблей, один из английских подводников заметил: «Я думаю, лучшее, что мы можем сделать с перекисью водорода, это заинтересовать этой проблемой нашего потенциального противника».

НЕИСПРАВНОСТИ

Одна из наиболее крупных катастроф, вызванных выходом из строя технических средств подводных лодок, произошла в 1932 г. во французском флоте. 7 июля новейшая подводная лодка «Промети», спущенная на воду в октябре 1930 г., вышла в море для проведения испытаний. На ее борту находилось 48 членов команды и 23 заводских специалиста.

Непосредственно перед аварией лодка шла в надводном положении в 7 милях от мыса Леви (недалеко от Шербура). На ходовом мостике и палубе лодки находились вахтенный офицер, инженер — ответственный представитель верфи и восемь матросов. Оба люка прочной рубки (верхний и нижний), палубные, а также переборочные люки внутри прочного корпуса были открыты. Для снижения волновой нагрузки на обшивку легкого корпуса лодка шла на воздушных подушках в цистернах главного балласта, т. е. с открытыми кингстонами, но закрытыми клапанами вентиляции цистерн.

Около полудня вахтенный офицер отдал команду застопорить гребные электродвигатели и запустить дизели. В момент включения гидравличес-

ких муфт дизелей, вероятно, самопроизвольно открылись клапаны вентиляции, которые также имели гидравлический привод. При этом началось интенсивное заполнение балластных цистерн (кингстоны были открыты), и лодка менее чем за минуту ушла под воду. Командир приказал всем спуститься в отсеки и задрать люки. Однако выполнить приказ успели только 3 матроса, погибшие, как и остальные 60 человек. Командир, вахтенный офицер, инженер и 5 матросов оказались на поверхности и приблизительно через час были спасены рыболовным судном (кроме утонувшего инженера).

Поиски подводной лодки начались с запозданием, так как на рыболовном судне не было радиостанции и командование узнало о катастрофе лишь после прихода судна в Шербур (вечером того же дня). К месту гибели лодки подошли французское спасательное судно «Жюль Верн» и итальянский спасатель «Ростро» с группой опытных водолазов. Лодка была найдена на глубине 75 м, однако живых людей в отсеках обнаружить не удалось. По ряду причин командование французского флота решило не поднимать лодку на поверхность.

В 1939 г. из-за отказа технических средств затонули две подводные лодки. В середине мая были завершены ходовые испытания американской лодки «Сквалус», после чего она была передана флоту. 23 мая лодка вышла в море из военно-морской базы в Портсмуте (штат Нью-Гэмпшир) для отработки маневра «срочное погружение». Были предусмотрены экстренный уход вахтенной службы с мостика в отсеки, задрание вручную входных люков и дистанционно с помощью гид-

равлического привода — других забортных отверстий, заполнение цистерн главного балласта, остановка дизелей и включение гребных электродвигателей подводного хода. При хорошей подготовке экипажа маневр погружения подводной лодки на глубину 15 м должен был занять не более минуты.

Команду «срочное погружение», продублированную длинным сигналом, командир лодки отдал после 8.30. Личный состав четко исполнил приказ, и через мгновение лодка ушла под воду. Стрелка глубиномера начала плавно отсчитывать показания: 6, 9, 12 м...

В этот момент поступило сообщение о затоплении дизельного отсека. Взгляды находившихся на центральном посту обратились на панель индикации состояния забортных отверстий, однако на ней светились лампочки только зеленого цвета. Это свидетельствовало о том, что все забортные отверстия на лодке закрыты.

Между тем вода продолжала поступать в дизельный отсек (как выяснилось позднее, через открытый клапан подачи воздуха к дизелям, система индикации которого вышла из строя), и лодка начала проваливаться на глубину. Для предотвращения затопления отсеков лодки матросы, находившиеся на центральном посту, задраили переборочный люк, который связывал центральный пост с дизельным отсеком. Тем самым было обречено на гибель 26 человек, оказавшихся в кормовых отсеках, однако остальные 33 члена экипажа могли надеяться на спасение.

Попытка предотвратить погружение лодки продуванием балластных цистерн не увенчалась успехом, и лодка легла на грунт на глубине

73 м с дифферентом на корму около 12 градусов.

1 июня 1939 г., спустя 8 дней после гибели «Сквалуса», произошла катастрофа с английской подводной лодкой «Тетис». Эта лодка, построенная на верфи фирмы «Кэмел Лэйрд» в Беркенхеде (близ Ливерпуля), вышла в море для проведения ходовых испытаний. На борту было 103 человека: командир флотилии подводных лодок, в которую предстояло войти «Тетису», капитан 1-го ранга Орам, 53 члена экипажа, 20 представителей служб и управлений адмиралтейства, входивших в состав приемной комиссии, 26 работников верфи и три представителя предприятий-контрагентов.

В 10.00 подводная лодка отошла от пирса верфи и направилась в море для выполнения программы. В назначенном месте ее ожидал буксир «Гребеккок», задачей которого было оповещать суда, которые могли помешать проведению погружения. Средств звукоподводной связи с лодкой, а также шифровальных таблиц для передачи секретных сообщений в штаб флота буксир не имел.

В 13.40 «Тетис» приступил к погружению. С борта буксира видели, как подводники покинули мостик. Вслед за этим послышался шум воздуха, вытесняемого водой из цистерн главного балласта. Но вопреки ожиданиям лодка не уходила под воду. Ее рубка еще в течение часа оставалась на поверхности.

Этот случай не был чем-то необычным: при расчетах балластировки подводного корабля всегда предпочитают ошибаться в безопасную сторону. Однако последующие события приняли трагический оборот.

Как выяснилось позже из рассказа спасшихся

подводников, командир решил, что неудовлетворительная балластировка объясняется отсутствием воды в двух носовых торпедных аппаратах, которые, согласно расчетам, необходимо было заполнить для компенсации массы отсутствовавших на лодке торпед. Он послал в носовой отсек командира минно-торпедной боевой части лейтенанта Вудса, чтобы тот проверил, заполнены эти аппараты или нет.

Лейтенант Вудс, поочередно открывая на торпедных аппаратах пробные краники, обнаружил, что аппараты с первого по четвертый осушены. Из пробного краника шестого аппарата полилась слабая струйка воды, что свидетельствовало о его частичном затоплении, а в пятом аппарате воды не было. Доложив о результатах проверки, Вудс подождал некоторое время приказа о затоплении аппаратов (приказ так и не был отдан) и решил проверить состояние их передних крышек, что было предусмотрено программой испытаний.

Для этого он начал последовательно открывать задние крышки аппаратов, начиная с первого, и осматривать их внутренности, освещая темные трубы электрическим фонарем. На пятом аппарате заело рукоятку открывания задней крышки. Как только Вудсу и помогавшему ему торпедисту удалось открыть крышку, через аппарат в отсек хлынул поток морской воды, что было совершенно неожиданно: рукоятка открывания передней крышки находилась в положении «закрыто» (система взаимной блокировки крышек аппаратов на английских лодках в то время отсутствовала).

Закрыть крышку было невозможно, и Вудс,

доложив на центральный пост о случившемся, перешел вместе с торпедистом и другими подводниками во второй отсек (на лодках этого типа — отсек запасных торпед) и попытался закрыть за собой переборочный люк. Это ему также не удалось. Времени у подводников не было, и они отступили в третий отсек, заdraив за собой переборочный люк. С затопленными первым и вторым отсеками в 15.00 лодка легла на грунт на глубине 49 м.

Командный состав лодки понимал, что их не хватятся по крайней мере до 17.00, поскольку около 14.00 с «Тетиса» ушла радиограмма с сообщением о предстоящем погружении продолжительностью до 3 часов. Индивидуальные дыхательные аппараты для выхода людей на поверхность, которых на лодке было достаточно, не были сразу использованы, потому что опыта такого выхода на такой глубине подводники не имели.

В течение почти 5 часов (до 19.00) подводники в индивидуальных спасательных аппаратах предпринимали попытки проникнуть через спасательную камеру, расположенную между вторым и третьим отсеками, в носовые отсеки и закрыть крышку злополучного торпедного аппарата, а затем попытаться откачать воду. Эти попытки не увенчались успехом, но сильно вымотали людей.

Тем временем «Гребекко» напрасно ожидал всплытия «Тетиса». Командир буксира был озадачен незапланированным уходом лодки под воду. В 16.00 он решил сообщить о своих опасениях в штаб подводных сил, однако, не имея шифровальных таблиц, мог сделать это только через гражданскую радиостанцию открытым текстом. Чтобы не поднимать излишней тревоги при про-

хождении сообщения по обычным каналам связи, это сообщение было сформулировано в форме вопроса: «На какое время планировалось погружение лодки?»

Радиотелеграмма была получена лишь в 18.15 в результате стечения ряда досадных обстоятельств (включая прокол шины велосипеда почтальона и т. д.). Сразу же был отдан приказ о поисках пропавшей подводной лодки. В 18.22 его получил эскадренный миноносец «Брэйзен», находившийся в Ирландском море. В 18.50 приказ был получен на аэродроме морской авиации, расположенном в 150 милях от места катастрофы, однако четыре поисковых самолета смогли взлететь лишь в 19.40.

В результате эскадренный миноносец и самолеты прибыли в район происшествия около 21.00, перед самым заходом солнца. Буксир «Гребекон», находясь на месте катастрофы, не мог оказать помощь в поисках лодки, поскольку не имел не только средств подводного обнаружения, но и обычных навигационных приборов для определения собственного места.

Между тем обстановка в отсеках подводной лодки продолжала ухудшаться. Обессилевшие люди, напрасно ожидая помощи извне, решили поднять корму лодки, а затем попытаться выйти на поверхность через кормовую спасательную камеру, которая таким образом оказалась бы на сравнительно небольшой глубине. Для подъема кормы потребовалось рассоединить и вновь временно соединить многие водные и воздушные магистрали, и эта работа была успешно выполнена.

Ранним утром корма лодки, наконец, вышла из

воды и вскоре была обнаружена поисковыми кораблями, а в 7.30 рядом с ней всплыли два подводника — капитан 1-го ранга Орам, который лично руководил спасательной операцией, и лейтенант Вудс. Они рассказали о тяжелом положении людей в отсеках лодки.

К этому времени у кормы погибшей подводной лодки собрались три корабля, но ни один из них не имел средств оказания помощи подводникам.

В 10.00 из подводной лодки вышли на поверхность еще два человека: моряк и инженер, которые сообщили, что физическое состояние людей значительно ухудшилось и они не могут самостоятельно выбраться из подводного гроба.

Около полудня к месту гибели лодки подошли шесть эскадренных миноносцев типа «Трайбл», однако и на них не оказалось ни опытных водолазов, ни средств оказания помощи затонувшей подводной лодке. В 14.30 из Беркенхеда прибыл буксир, доставивший оборудование для кислородно-ацетиленовой резки, с помощью которого предполагалось прорезать отверстие в прочном корпусе и через него извлечь оставшихся в живых людей. Для страховки на корму лодки был протянут трос, удерживаемый буксиром и спасательным судном. В 15.10 трос лопнул, и кормовая часть «Тетиса», подняв огромную волну, скрылась под водой.

Только после 18.00 к месту катастрофы начали подходить аварийно-спасательные средства: тихоходные судоподъемные суда и буксиры с понтонами из Ливерпуля; эсминец с четырьмя водолазами и необходимым оборудованием на борту. Менее чем через 2 часа после прихода эминца

к месту происшествия водолазы были уже на палубе затонувшей лодки. 3 июня в 3.00 к ним присоединились водолазы со спасательного судна ВМФ.

Но было уже поздно. В отсеках «Тетиса», затонувшего вследствие выхода из строя пробного краника и системы открывания крышек торпедного аппарата, погибло 99 человек...

Подобный случай, правда без трагических последствий, произошел в 1945 г. на американской подводной лодке «Кабьезон». Из-за снижения давления в системе гидравлики на лодке открылись передние крышки торпедных аппаратов при открытых задних крышках (в данном случае не сработала система взаимной блокировки). Через торпедные аппараты водой заполнился кормовой отсек, и «Кабьезон» погрузился в воду прямо у военно-морской базы Перл-Харбор. В момент аварии подводники сумели задрать люк межотсечной переборки и тем самым предотвратили дальнейшее погружение корабля.

СТИХИЯ

24 октября 1922 г. во время перехода из Лориана в Кале попала в сильный шторм, потерпела аварию и была покинута личным составом французская подводная лодка «Роланд Мориллот» (бывшая германская UB-26). Подводников подобрал проходивший мимо французский пароход, а лодка бесследно исчезла, по всей вероятности, затонула.

18 августа 1923 г. во время тайфуна в Гонконге

ураганным ветром (скорость ветра 65—70 м/с) разбило о мол английскую подводную лодку L-9. На лодке в момент аварии находились четыре человека, которые успели спрыгнуть на причал и не пострадали.

30 августа того же года у Багамских островов попали в шторм и серьезно пострадали американские подводные лодки O-11 и R-25, находившиеся в совместном плавании. Для спасения аварийных подводных лодок в район бедствия были высланы семь эскадренных миноносцев и буксиры.

В марте 1934 г. в 10—11-балльный шторм получила повреждение и была вынуждена прервать поход английская подводная лодка «Ровер».

В июле 1936 г. во время тайфуна в Цусимском проливе была выброшена на камни крупная японская подводная лодка I-55. После окончания шторма ее удалось снять с камней и отбуксировать на базу для ремонта.

В 1943 г. другая японская подводная лодка I-8 была застигнута штормом на переходе из Японии в Германию в 300 милях южнее мыса Доброй Надежды. Были серьезно повреждены надстройка, ограждение рубки и ангар для гидросамолета, которым была оснащена лодка.

20 марта 1944 г. во время шторма в Северном море погибла английская подводная лодка P-715 (бывшая германская U-570, захваченная англичанами в августе 1941 г.).

В декабре того же года флотилия германских сверхмалых подводных лодок типа «Зеехунд» (водоизмещением 15 т) попала в шторм, во время которого бесследно исчезло около 15 таких кораблей.

СЛУЧАЙНОСТИ

В 1921 г. из-за аварий, связанных с грубыми ошибками личного состава, погибло несколько подводных лодок: голландская О-8 (ошибочно был открыт забортный клапан), американские Р-6 (оказалась открытой задняя крышка торпедного аппарата при открытой передней крышке и демонтированной системе их блокировки) и S-48 (лодка погрузилась с открытой горловиной балластной цистерны). По счастливой случайности в этих авариях погибли только два человека.

В июле 1923 г. при ремонте клапана кормовой дифференциальной цистерны заполнилась водой и затонула на мелководье американская подводная лодка S-38.

Ряд нарушений правил и инструкций привел в 1926 г. к гибели английской подводной лодки Н-29. 9 августа во время ремонта лодки в Плимуте потребовалось немного увеличить ее осадку для проверки верхних торпедных аппаратов. Старший офицер по согласованию с инженером верфи отдал приказ частично заполнить цистерны главного балласта № 2 и 3. Вместо этого цистерны были заполнены целиком, и лодка ушла под воду с открытыми входными люками. В момент погружения находившийся на мостике командир пытался закрыть люк рубки, но мешал кабель спущенного в центральный пост переносного вентилятора. Командир начал перерезать его перочинным ножом, однако закончить эту работу не успел: Н-29 легла на грунт прямо у причальной стенки. При аварии в отсеках лодки погибли пятеро рабочих верфи и один матрос. Подъем лодки занял 4 дня.

НЕИЗВЕСТНЫЕ ПРИЧИНЫ

20 января 1921 г. во время выхода в учебную атаку на эскадру Атлантического флота по неустановленной причине погибла подводная лодка К-5. В момент гибели она находилась в подводном положении и, судя по докладам командиров кораблей эскадры, не была протаранена. Вместе с лодкой погибло 57 членов экипажа.

Через некоторое время на внешнем рейде Портсмута затонула К-15. Лодку подняли на поверхность 7 июля 1921 г.

В январе 1932 г. в проливе Ла-Манш затонула английская подводная лодка М-2, переделанная в 1927 г. в подводный «авианосец». На ее палубе был установлен герметичный контейнер-ангар, внутри которого находился небольшой гидросамолет. Перед крышкой контейнера, связанного с прочным корпусом лодки переходной шахтой разместили катапульту, которую приводил в действие сжатый воздух.

26 января лодка М-2 совершала обычный учебный поход. В 10.11 с нее поступило донесение о начале погружения. На поверхность лодка не всплыла. Около 19.00 начались ее поиски, в которых участвовало более 50 кораблей, однако обнаружить лодку удалось лишь на восьмой день, 3 февраля. М-2 лежала на грунте с дифферентом на корму на глубине 35 м. Крышка контейнера и переходной люк в прочный корпус были открыты.

Адмиралтейство организовало операцию для подъема затонувшей лодки. Через 3 года усилия водолазов чуть не увенчались успехом. Но случилось непредвиденное. Поднятая на поверх-

ность подводная лодка внезапно выскользнула из стропов и вновь ушла под воду. Теперь уже навсегда.

Установить истинную причину гибели М-2 так и не удалось. Трагедию пытались объяснить тем, что подводники поспешили открыть крышку контейнера при всплытии, когда лодка еще находилась под водой. Однако кажется странным, как они могли допустить такую серьезную ошибку.

По неустановленным причинам во время погружений 15 июня 1939 г. погибла французская подводная лодка «Феникс». Японская лодка I-67 погибла 29 августа 1940 г., американская О-9 — 20 июня 1941 г. Свидетелей этих катастроф не было. Из экипажей никому спастись не удалось.

В годы второй мировой войны пропавшими без вести числились многие подводные лодки. После окончания войны при сопоставлении документов воюющих сторон в большинстве случаев причины их гибели были установлены, однако некоторые катастрофы объяснить так и не удалось.

В августе 1942 г. из боевого похода к Алеутским островам не вернулась американская подводная лодка «Грунион». Последняя радиограмма с ее борта была получена 30 июля. В ней сообщалось о сильной обороне японцев и о том, что на лодке осталось только 10 торпед. 16 августа американское командование объявило «Грунион» пропавшей без вести.

После войны в документах не удалось найти донесений о потоплении в этом районе подводных лодок. Не было здесь и минных полей, на которых «Грунион» могла бы погибнуть, так что причинами ее исчезновения могли быть только незарегистри-

рованная атака (что маловероятно) или неожиданная авария.

12 июня 1943 г. американская подводная лодка R-12 должна была продемонстрировать офицерам бразильского флота маневр погружения и выхода в атаку. Учение проводилось в Мексиканском заливе вблизи Ки-Веста (полуостров Флорида). На борту лодки кроме 46 членов экипажа находились два бразильских офицера.

Около 12.20, когда на лодке готовились к погружению, в носовой отсек начала поступать вода. Находившийся на мостике командир отдал приказ задраить люки, но исполнить его не успели. R-12 затонула на глубине более 180 м, причем спасшиеся подводники (смытые с мостика командир, два офицера и три матроса) не могли сказать ничего определенного о причинах затопления отсека. Не смогла объяснить причины катастрофы и специальная следственная комиссия, в выводах которой предполагалось, что во время погружения случайно мог оказаться открытым торпедный аппарат. Все тот же злополучный торпедный аппарат, из-за поломки которого, как известно, в свое время погибла лодка «Тетис»!

4 июля 1944 г. также во время учебных торпедных стрельб вблизи базы Перл-Харбор погибла американская подводная лодка S-28. В 17.30 лодка погрузилась для выхода в атаку на сторожевой катер «Рилайенс». В 18.20, находясь на расстоянии около 23 кабельтовых от подводной лодки, катер потерял с ней гидролокационный контакт. После безуспешных попыток восстановить контакт была объявлена тревога, а затем начались поиски пропавшей лодки. На вторые сутки в полдень на поверхности моря обнаружили

масляное пятно. Так как глубина океана в этом районе составляла 2600 м, спасательные операции были бессмысленны. Комиссия, расследовавшая катастрофу, к определенным выводам так и не пришла. В заключении констатировалось, что сообщения об аварии (по звукоподводной связи) с борта S-28 не поступало, акустики «Рилайенса» не зафиксировали подводного взрыва.

АВАРИИ, КОТОРЫЕ ПРОИЗОШЛИ ПОСЛЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

После окончания второй мировой войны на подводных лодках всех стран, в том числе советских, английских и американских, произошел ряд серьезных аварий, вызванных выходом из строя технических средств.

Различные электронные приборы и системы стали широко применяться только после второй мировой войны, и в настоящее время они в значительной степени определяют технический уровень подводных лодок. Отказ электронной системы или прибора, если он не влечет за собой последствий, как правило, даже не рассматривают в качестве аварийного происшествия. Поэтому оценить частоту таких отказов достаточно сложно.

Отказ технических средств далеко не всегда приводит к «традиционным» (наиболее опасным) авариям подводных лодок, связанным с поступлением внутрь прочного корпуса воды или погружением лодок ниже допустимой глубины. Значительно более часты выходы из строя различных механизмов и приборов, которые, на первый взгляд,

не представляют непосредственной угрозы безопасности корабля и его экипажа, однако при определенных обстоятельствах могут иметь трагические последствия.

С одной стороны, новые электронные приборы и системы повышают безопасность эксплуатации подводных лодок, обеспечивая подводников дополнительной информацией об окружающей обстановке (гидролокаторы, эхолоты и эхоледомеры, радиолокаторы, радионавигационная аппаратура, контрольно-измерительные приборы и т. д) и заменяя людей там, где требуется быстрое принятие решений и выполнение команд (системы автоматического управления, ЭВМ).

С другой стороны, отказ этих приборов и систем в самый неподходящий момент может создать дополнительную угрозу безопасности корабля. Например, в марте 1973 г. из-за отказа системы измерения глубины погружения превысила предельную глубину и чуть не погибла американская атомная подводная лодка «Гринлинг».

Таким образом, можно говорить об оптимальном с точки зрения безопасности подводных лодок количестве на них средств радиоэлектроники и автоматического управления. Действительно, если на лодке эти средства отсутствуют, то ее безотказность определяется только «безотказностью» личного состава (кроме надежности некоторых простых механизмов). С увеличением насыщенности лодки средствами радиоэлектроники и автоматического управления вероятность происшествий из-за ошибок людей будет уменьшаться, однако при этом будет возрастать вероятность отказов техники.

Нахождение оптимального уровня автоматиза-

ции управлением подводной лодкой — сложная научно-техническая задача, которую можно решить с помощью методов инженерной психологии, эргономики, системотехники и т. д. Высокий уровень автоматизации сегодня является одной из причин аварий на подводных лодках. Так, например, при расследовании обстоятельств и возможных причин гибели атомной подводной лодки «Трешер» (подробно об этой катастрофе мы расскажем ниже) первый ее командир в своем объяснении указывал на «чрезмерную сложность некоторых систем и оборудования на лодке». Об этом же сказал следственной комиссии и заместитель начальника Управления кораблестроения ВМС США адмирал Риквер: «Большая сложность и громоздкость систем, обеспечивающих автоматическое управление, наводит на мысль о целесообразности использования некоторых из них... Я думаю, что было бы весьма благоразумно снять с лодок значительную часть автоматических систем: они очень дорогие, занимают много места и, как правило, требуют для обслуживания специалистов высокой квалификации».

Выход из строя систем автоматического управления и отсюда — неправильное срабатывание исполнительных механизмов, например заклинивание горизонтальных рулей «на погружение», специалисты рассматривают не только как одну из причин возникновения аварийных ситуаций, но и как обстоятельство, повлекшее за собой во многих случаях гибель подводных лодок.

Как мы уже отмечали, сведения о подобных авариях далеко не всегда проникают на страницы печати. Их, как правило, достаточно легко утаить

от журналистов и общественности (особенно, если при этом не было человеческих жертв). Поэтому подробный анализ таких происшествий практически неосуществим, и лишь откровения отдельных подводников (например, воспоминания командиров американских атомных подводных лодок о походах к Северному полюсу) дают общее представление о надежности оборудования на таких лодках.

С освещением аварий, случившихся на советских лодках (особенно атомных подводных) дело обстоит еще хуже. Сейчас эти сведения попадают в печать, но многого из того, что было на самом деле, мы не знаем. Во-первых, прошло достаточно много времени. Ведь завеса секретности скрывала эти моменты достаточно долго. Во-вторых, оставшихся в живых членов экипажей заставляли давать подписку о «неразглашении служебной тайны». Участники тех событий просто боятся или не хотят рассказывать о пережитом.

Создать абсолютно безотказные технические средства, как уже отмечалось, в принципе невозможно. Однако по мере отработки конструкций механизмов и приборов, освоения их в производстве и эксплуатации вероятность отказов оборудования все же снижается.

Вместе с тем отказы технических средств на подводных лодках не прекращаются, что объясняется двумя обстоятельствами:

1) постоянным внедрением новых механизмов и приборов, для которых вновь повторяется процесс освоения техники с неизбежным возрастанием интенсивности отказов;

2) усложнением конструкции подводных лодок и увеличением насыщенности их разнообразным

оборудованием (энергетическим, электрическим, электронным), что ведет к увеличению числа отказов даже при повышении безотказности каждого отдельно взятого элемента, узла, прибора, механизма.

ПОЖАРЫ

В конце войны и в послевоенные годы, когда начались работы по созданию единого двигателя надводного и подводного хода, участились аварии подводных лодок, вызванные взрывами и возгоранием легковоспламеняющихся веществ, применяемых в этих двигателях в качестве окислителя топлива. Так, в 1955 г. при приемке на борт английской экспериментальной подводной лодки «Эксплорер» с парогазотурбинной установкой перекиси водорода произошел взрыв одной из емкостей с этим веществом. Не сданную еще в эксплуатацию подводную лодку пришлось поставить на ремонт на верфи в Барроу.

В 1956 г. на верфи в Гротоне (США) в результате нарушения правил безопасности сварочных работ начался пожар на борту атомной подводной лодки «Наутилус». Через 2 года на ней случился пожар, о котором мы расскажем ниже.

28 июля 1958 г. произошел взрыв в балластной цистерне американской подводной лодки «Гроулер», которая достраивалась на верфи в Портсмуте.

Но не только легковоспламеняющиеся вещества и газы (бензин, кислород, гремучий газ и т. п.) могут быть причиной появления огня на подвод-

ной лодке. Даже при отсутствии этих стимуляторов пожаров и взрывов или достаточно осторожном с ними обращении исключить вероятность возникновения пожара на подводной лодке нельзя. Потенциальными источниками пожара являются электрооборудование (короткое замыкание в сети, искрение электромашин и аппаратуры), раскаленные части двигателей и т. п., а средой его распространения — разнообразные горючие материалы, которые имеются на борту любой подводной лодки (изоляция кабелей, оборудования и помещений, деревянные и пластмассовые детали, обивка мебели, лакокрасочные покрытия, машинное масло и пр.).

25 августа 1949 г. во время учебного плавания в Гренландском море в результате взрывов гремучего газа и возникшего затем пожара затонула американская подводная лодка «Кочино». Погибли семь человек, из которых шестеро умерли от ожогов на борту подводной лодки «Таек», где потерпевшим оказывали медицинскую помощь.

В 1955 г. на верфи в Сан-Франциско взорвалась подводная лодка «Помодон», однотипная с «Робало» и «Кочино». В день катастрофы, 21 февраля, на стоявшей у пирса лодке заряжали аккумуляторные батареи. Первый взрыв произошел в аккумуляторной яме рано утром, когда большая часть команды находилась на берегу. Погибли два матроса, спавшие в носовом отсеке, старшина и офицер.

К месту стоянки корабля прибыла аварийная партия. В момент, когда один из спасателей находился в лодке, произошел второй взрыв большой силы. Опасаясь новых взрывов, спасатели отказались от повторных попыток проникнуть в отсеки.

Через некоторое время на «Помодоне» произошел третий взрыв и сразу же за ним — четвертый. Пожар охватил лодку и нанес ей большие повреждения. Тяжелые ожоги получили четыре матроса и двое рабочих.

Взрывы аккумуляторных батарей (правда, не с такими тяжелыми последствиями) имели место на новых английских и западногерманских дизель-электрических подводных лодках.

В апреле 1988 г. сильный пожар вспыхнул на подводной лодке ВМС США «Боунфиш». Причиной его был опять-таки взрыв гремучего газа. 22 человека получили ранения и ожоги. Хотя лодка и осталась на плаву, ее экипаж был снят крейсером «Карр».

В 1955 г. в Портленде (Англия) в результате взрыва торпеды затонула подводная лодка «Сайдон». При взрыве погибло 13 человек и 7 человек получили ранения.

В 1962 г. на американской подводной лодке «Тайру» произошло воспламенение дымовой шашки зарядного отделения учебной торпеды. Как и на однотипной лодке «Код», отсек заполнился едким дымом, что создало угрозу для жизни 18 членов экипажа. И только экстренное всплытие лодки на поверхность и интенсивная вентиляция отсека позволили устранить опасность.

В 1981 г., по сообщениям американской печати, в заливе Бохайвань (Желтое море) в результате взрыва при испытательном запуске баллистической ракеты погибла китайская подводная лодка, находившаяся в момент катастрофы в подводном положении.

В 1985 г. было опубликовано сообщение, что

взрыв торпеды стал причиной гибели атомной подводной лодки «Скорпион» в мае 1968 г. Во время испытательного запуска торпеды «Мк-37» сдетонировал якобы боевой заряд, что имело трагические последствия. В этом сообщении, однако, не все представляется достоверным. Если торпеда была учебной, то какой боевой заряд мог сдетонировать, а если она была боевой, то по какой цели могла произвести выстрел подводная лодка?

Особую опасность начали представлять взрывы оружия после поступления на вооружение подводных лодок ядерных боезарядов. В 1965—1977 гг. в ВМС США произошел 381 инцидент, связанный с ядерными боеприпасами. К счастью, ни один из них не закончился атомным взрывом.

ПОЛОМКИ И НЕИСПРАВНОСТИ

В результате поломки гребных валов наблюдалось поступление воды на атомные подводные лодки «Скэмп» (в декабре 1961 г.) и «Таллиби» (в июне 1978 г.). «Таллиби» спасло от гибели чудо. Обломок вала, зашедший внутрь сальника на 20—30 мм, преградил путь потоку воды, уменьшив течь, и лодке удалось всплыть на поверхность.

С развитием систем гидравлики для привода различных механизмов и устройств, в том числе забортных клапанов и горизонтальных рулей, и увеличением их рабочего давления от 420 Мпа в годы второй мировой войны до 2100 Мпа участились случаи выхода из строя этих систем.

Авария такого рода произошла в 1961 г. на од-

ном из американских атомных подводных ракетноносцев. Вследствие отказа предохранительного клапана на нем произошел разрыв трубопровода системы гидравлики. По сообщениям печати, лодка в этот момент была близка к катастрофе.

Перечень аварий подводных лодок, вызванных отказами технических средств, можно продолжить. Однако и приведенные примеры достаточно хорошо показывают опасность аварий такого рода, особенно если из строя выходят элементы систем забортной воды или гидравлики — «кровоносной системы» подводной лодки, питающей приводы управления горизонтальными и вертикальными рулями, дистанционно действующими клапанами и другим жизненно важным оборудованием. Для предотвращения подобных аварий конструкторы подводных лодок постоянно совершенствуют их оборудование, устраняя конструктивные недоработки. Большое значение в этом процессе имеет анализ причин аварий и катастроф. Так, после гибели лодки «Тетис» на английских подводных лодках появились системы взаимной блокировки передних и задних крышек торпедных аппаратов. Ряд усовершенствований в конструкции систем забортной воды американских атомных лодок был внесен после выхода их из строя на «Трешере» и других кораблях.

Там, где это возможно и целесообразно, на лодке применяют резервирование (иногда дублирование) или дробление технических средств. Например, в случае с американской лодкой «Тритон» в 1960 г. благополучный исход аварии обусловлен наличием резервной гидравлической системы управления горизонтальными рулями.

Наконец, важную роль в повышении безотказности технических средств подводных лодок играет качество их изготовления и монтажа.

Несмотря на принимаемые меры, обеспечить абсолютную безотказность технических средств не удастся. Более того, чем сложнее техника подводного кораблестроения, тем более трудной является задача обеспечения ее надежности. По этой причине личный состав подводных лодок не имеет права рассчитывать только на конструкторов и судостроителей. Постоянный контроль за работой технических средств, хорошее знание их возможностей и слабых мест, умение быстро ликвидировать последствия отказов — таковы условия безаварийной эксплуатации подводных лодок.

УДАРЫ О ПОДВОДНЫЕ СКАЛЫ И ГРУНТ

В послевоенные годы на подводных лодках стали устанавливать довольно совершенные навигационные приборы: радиолокаторы, астро- и радионавигационную аппаратуру, инерциальные навигационные системы и системы навигации, обрабатывающие данные космических спутников. Например, американская радионавигационная система «Омега» позволяет определить местоположение лодки практически во всех районах Мирового океана с точностью $\pm 1,6$ км, а система навигации с использованием спутников «Транзит» — ± 180 м.

Столь совершенная навигационная аппаратура

не является гарантией отсутствия ошибок. Посадка подводных лодок на мель происходит, несмотря на совершенную аппаратуру на борту. Так, 1 июля 1964 г. сел на мель американский подводный атомный ракетоносец «Генри Клей», который удалось снять лишь с помощью спасательных буксиров.

В конце 60-х годов подобные аварии происходили с американскими ракетоносцами «Теодор Рузвельт» (1968), «Натаниел Грин» (1970) и английским «Резолюшн» (1967).

Спустя 15 лет, 13 марта 1986 г., «Натаниел Грин» вновь потерпел аналогичную аварию, сев на мель при возвращении с боевого патрулирования в Ирландском море. Полученные повреждения, а также изношенность оборудования подводной лодки, которая к моменту аварии находилась в строю более 20 лет, заставили американское командование снять ее с вооружения.

В декабре 1955 г. вблизи острова Мальта в Средиземном море состоялись маневры французского и английского флотов, в которых приняли участие авианосец, крейсер, пять других кораблей и две подводные лодки. Одна из них — французская «Миль» (ранее германская U-471, построенная в 1943 г.) в подводном положении ударились о скалу и затонула. Спасательные работы велись всю ночь, на следующее утро лодку удалось поднять на поверхность. 20 сентября 1977 г. у острова Сардиния при погружении ударились о грунт и получила повреждения американская атомная подводная лодка «Рэй».

В начале 1982 г. на подводную скалу во время ходовых испытаний налетела китайская дизель-электрическая подводная лодка. После произошел

взрыв (вероятно, гремучего газа), в результате которого погибло 17 и получило тяжёлые ранения более 20 человек

Наконец, 29 апреля 1986 г. в Гибралтарском проливе врезалась в дно новейшая американская подводная лодка «Атланта», которая относилась к кораблям типа «Лос-Анджелес». В результате удара лодка получила пробоину в носовой цистерне главного балласта, и была разрушена сферическая гидроакустическая антенна, которая находилась в носовом обтекателе.

В марте 1988 г. западногерманская подводная лодка, следуя в Северном море на глубине 40 м, налетела на опору морской буровой платформы. Лодка благополучно всплыла на поверхность, а платформа получила серьезные повреждения, что вынудило эвакуировать с нее 200 рабочих-нефтяников.

СТОЛКНУЛИСЬ В ТУМАНЕ

В июне 1947 г. английская подводная лодка «Скиптр» столкнулась в тумане с линейным кораблем «Нельсон» водоизмещением 38 тыс. т. Оба корабля получили значительные повреждения.

Вечером 12 января 1950 г. произошла трагедия с другой английской подводной лодкой — «Трукьюлент», возвращавшейся в Ширнесс (портовый город в устье Темзы) с ходовых испытаний после очередного ремонта. На борту «Трукьюлента» находилось 58 членов экипажа и 18 специалистов судоремонтного завода. Стоявший на мостике вахтенный офицер лейтенант Хэмфри внимательно

наблюдал за движением огней многочисленных судов, идущих по фарватеру.

В это время вниз по течению Темзы курсом в открытое море шел небольшой шведский танкер «Дайвина» водоизмещением 640 т. Вахту на нем несли капитан Хоммерберг и штурман. Как того требовали правила, танкер кроме обычных ходовых огней имел высоко поднятый на мачте красный огонь, который указывал, что идущее в узком месте судно везет огнеопасный груз.

Это озадачило лейтенанта Хэмфри, который вызвал на мостик командира лодки лейтенанта Бауэрса. Посмотрев в бинокль, Бауэрс решил, что огни принадлежат какому-то большому судну, находящемуся достаточно далеко и идущему по правой (по курсу лодки) кромке фарватера.

Расхождение с судном левыми бортами грозило лодке выходом за фарватер и посадкой на мель, поэтому Бауэрс приказал заблаговременно изменить курс лодки влево.

Ошибка стала очевидной только после начала маневра. Судно оказалось значительно ближе, чем предполагал командир, и надвигалось прямо на «Трукьюлент». Последовали запоздалые команды: «Обе машины стоп! Обе машины самый полный назад! Закройте водонепроницаемые двери!» Дальнейшие команды заглушил скрежет рвущегося металла.

На танкере тоже заметили огни подводной лодки, которые внезапно начали перемещаться, пересекая его курс. Решив, что перед ним небольшое судно (скорее всего, лихтер), Хоммерберг дал предупредительный гудок и не стал маневрировать. Даже после аварии капитан танкера был уверен, что произошло столкновение с какой-то «посуди-

ной». Он ограничился приказанием спустить на воду спасательную шлюпку для поиска пострадавших.

Мощным ударом танкера была разрушена носовая часть подводной лодки. В результате поступления воды через пробоину и открытый рубочный люк лодка менее чем за 2 минуты затонула на глубине 13 м. Все находившиеся в отсеках люди (кроме пяти человек, смытых с мостика в момент аварии) успели перейти в кормовые отсеки (дизельный и электромоторный) и задраились в них. Спустя 75 минут через два люка на поверхность успешно вышли подводники и заводские специалисты, причем почти половина из них были без индивидуальных дыхательных аппаратов.

На этом, однако, везение кончилось. На поверхности спасшихся людей никто не ждал. Через 45 минут после столкновения в районе аварии прошло голландское судно «Алмдийк». С него слышали крики о помощи и подобрали пятерых измученных людей. Это были смытые с мостика подводники, включая лейтенантов Бауэрса и Хэмфри. Через 30 минут они пришли в себя и сообщили о гибели «Трукьюлента». Таким образом, только в момент выхода остальных подводников на поверхность с борта «Алмдийка» ушло сообщение: «SOS! Английская подводная лодка «Трукьюлент» затонула северо-западнее Ред-Сэндс-Тауэра... Подобрал пять членов экипажа. Подводная лодка, вероятно, столкнулась со шведским танкером «Дайвина» (с «Алмдийка» видели, как танкер вел поиск пострадавших). Всем судам просьба вести наблюдение».

В это время на спасательную шлюпку «Дайви-

ны» подняли из воды десять измазанных в солярке людей, которые не могли ничего толком объяснить. Считая, что потоплен лихтер с небольшим экипажем, шведские моряки не были настойчивы в дальнейших поисках.

К моменту, когда были развернуты спасательные работы, 61 человек течением отнесло в море, и они погибли. Подводная лодка была поднята на поверхность через 2 дня, а затем сдана на слом.

В июне 1952 г. при выходе из Портленда английская подводная лодка «Слют» столкнулась с эсминцем «Зефир» водоизмещением 1730 т. С одним затопленным отсеком лодка удержалась на поверхности и вернулась на базу.

На одной из оживленных морских дорог — в проливе Дарданеллы — 4 апреля 1953 г. в 02.15 столкнулись турецкая подводная лодка «Думлумпинар» (типа «Балао», построена в 1944 г. в США и после войны передана Турции в порядке оказания «военной помощи») и шведский танкер «Наболанд».

Получив пробоину, лодка почти мгновенно затонула на 84-метровой глубине. Из 86 членов экипажа в момент аварии спаслось несколько человек, в том числе командир «Думлумпинара». Оставшиеся в отсеках подводники отдали аварийный буй, который почти сразу был обнаружен проходившим мимо военным катером. Немедленно подняли тревогу, и уже в 11.00 к месту гибели прибыло американское аварийно-спасательное судно «Куртаран», снабженное подводным колоколом для подъема людей с затонувших на больших глубинах подводных лодок.

Погода благоприятствовала проведению спасательной операции, однако сильное подводное тече-

ние в проливе практически исключало возможность действия водолазов. Во время одной из попыток двум водолазам удалось попасть на палубу лодки, но прежде чем они закрепили на крышке выходного люка направляющий трос подводного колокола, их смыло течением. К вечеру, поняв безуспешность предпринятых попыток, спасатели прекратили работу. Подводники (81 человек) так и остались в лежащем на грунте стальном гробу. Выйти на поверхность самостоятельно они, видимо, даже не пытались из-за большой глубины или вследствие недостаточной обученности этому способу спасения.

29 мая 1958 г. во время маневров американского флота вблизи военно-морской базы Перл-Харбор (Гавайские острова) столкнулись подводная лодка «Стиклбек» и эсминец «Сильверстейн» водоизмещением 1350 т. Причиной столкновения в этом случае стал выход из строя гребных электродвигателей (обесточивание), в результате чего лодка лишилась хода и начала проваливаться на глубину. При продувании цистерн главного балласта лодка «Стиклбек» всплыла на поверхность, попав под таранный удар эсминца, на котором не имели представления о возникшей на лодке ситуации.

Нанесенные повреждения (пробоина в районе переборки между аккумуляторным отсеком и центральным постом) оказались смертельными для лодки, но благоприятными для спасения ее личного состава. Сравнительно небольшое поступление воды в отсеки нельзя было остановить. Поняв, что после затопления обоих отсеков «Стиклбек» погибнет, командир лодки отдал команду покинуть корабль. Весь личный состав (82 человека) пере-

шел на эсминец и другие подошедшие к месту аварии корабли, после чего лодка затонула на большой глубине.

Не смогли избежать столкновений и атомные подводные лодки.

В 1959 г. произошло столкновение американской атомной подводной лодки «Скейт» с плавучей базой «Фултон» водоизмещением 9700 т. Оба корабля получили повреждения.

В апреле 1962 г. во время маневров американского флота у побережья штата Вирджиния столкнулись подводный ракетоносец «Томас Эдисон» и эсминец «Чоддел» водоизмещением 3370 т.

10 мая 1962 г. в 34 милях от Сан-Франциско американская подводная лодка «Пермит» столкнулась с грузовым судном «Гавайен Ситизен».

3 июня того же года при швартовке подводной лодки «Трешер» (однотипной с «Пермит») в базе Канавералл ее протаранил портовый буксир, пробив ниже ватерлинии цистерну главного балласта (размер пробоины составил около 1 м).

11 января 1965 г. находившийся на боевом патрулировании в Средиземном море и шедший под перископом американский подводный ракетоносец «Итэн Аллен» (однотипный с «Томас Эдисон») столкнулся с грузовым судном «Октавиан».

10 ноября 1966 г. во время учений ВМС НАТО в Северной Атлантике американский авианосец «Эссекс» водоизмещением 33 тыс. т столкнулся с подводной лодкой «Наутилус», которая выходила в учебную атаку в перископном положении. В результате столкновения авианосец получил пробоину, а на лодке было разрушено ограждение выдвигаемых устройств. В сопровождении эсминца она дошла своим ходом со скоростью около 10 уз-

лов до военно-морской базы в Нью-Лондоне (США), пройдя расстояние около 360 миль.

8 августа 1967 г. с транспортом снабжения «Битэлгюс» водоизмещением около 16 тыс. т столкнулся и получил повреждения средней тяжести подводный ракетоносец «Симон Боливар».

В 1968—1970 гг. произошли столкновения с судами пяти атомных подводных ракетоносцев: двух американских («Фон Штойбен», «Даниэл Бун») и трех английских («Ривендж», «Резолюшн» и «Ринаун»). Последний при всплытии протаранил каботажное судно «Мойл», повредив при этом ограждение выдвижных устройств. После расследования обстоятельств аварии командир «Ринауна» был отстранен от должности «за проявленную беспечность».

8 января 1975 г. при швартовке в военно-морской базе Норфолк (США) подводная лодка «Финбэк» типа «Стерджен» столкнулась со спасательным судном «Киттиуэйк» водоизмещением 1650 т. В 1976 г., следуя ночью в надводном положении в Корейском проливе, столкнулась с рыболовным траулером подводная лодка «Поллак». 12 декабря 1978 г. во время учений английского флота вблизи Портленда дизель-электрическая подводная лодка «Олимп», находясь в перископном положении, столкнулась с неопознанным судном. В результате аварии на лодке были повреждены ограждение прочной рубки, радиомачта и выдвижная антенна радиолокационной станции.

Ранним утром 9 апреля 1981 г. японское грузовое судно «Ниссио-мару» шло в Восточно-Китайском море в Шанхай. Слегка штормило. Видимость была ограниченной. Однако эти обстоятель-

ства не волновали капитана и команду судна, хорошо знавших район плавания...

Внезапно раздался сильный удар. Внутри корпуса судна начала поступать вода. «Ниссио-мару» накренилось и через считанные секунды затонуло. Команда его оказалась в воде. На месте гибели судна всплыли самонадувающиеся спасательные плотики, которые давали людям шанс на спасение. На плотики вскарабкались только 13 человек. Среди них не оказалось капитана и одного из матросов.

Когда японские моряки немного пришли в себя, они увидели в нескольких сотнях метров черный силуэт подводной лодки. Некоторое время лодка находилась на поверхности, а затем ушла в воду. Спустя какое-то время моряки заметили два перископа, рассекавших волны неподалеку от них. Затем перископы исчезли.

Спасение пришло лишь на следующее утро, когда моряков случайно обнаружил японский военный корабль. Власти начали расследование и быстро установили, что подводных лодок японского ВМФ в районе катастрофы быть не могло. Американцы также отвергли свою причастность к инциденту. Назревала версия «о неизвестной» подводной лодке.

Однако вечером того же дня посол США в Японии внес ясность: «Ниссио-мару» протаранил подводный ракетоносец «Джордж Вашингтон», осуществлявший боевое патрулирование в позиционном положении. Американское командование было вынуждено начать расследование, в ходе которого выявилась неприглядность инцидента во всех аспектах.

Согласно докладу ВМС США, «предупредитель-

ный сигнал о приближении японского грузового судна либо не был услышан, либо его не сумел распознать офицер, командовавший подводной лодкой». Но как могло случиться, что современная подводная лодка, находящаяся на боевом патрулировании (в состоянии повышенной боеготовности), не смогла обнаружить движущийся объект впереди по курсу? Этот вопрос остался в докладе без ответа.

После столкновения экипаж лодки, безусловно, видел последствия своей беспечности, однако помощь японским морякам все же оказана не была. Их бросили на произвол судьбы, даже не сообщив о случившемся другим судам, которые могли спасти потерпевших бедствие.

Спустя 2 месяца стало известно, что командование ВМС США отстранило от должности командира подводного ракетносца и вахтенного офицера и объявило им выговоры. Тем самым их вина была признана, хотя «наказание» явно не соответствовало тяжести преступления.

В 1988 г. другое японское рыболовное судно также было протаранено подводной лодкой, на этот раз ВМС Японии. Несмотря на оперативно начатые спасательные работы, из 48 рыбаков 30 погибли и пропали без вести.

В последние годы участились редкие ранее случаи столкновений лодок в подводном положении. Если роковое пересечение курсов двух судов на поверхности (на плоскости) происходит при неблагоприятном стечении обстоятельств, то тем менее вероятно одновременное нахождение двух подводных лодок в одной точке трехмерного пространства. И все-таки они в этой точке сходятся!

В октябре 1957 г. в 100 милях от Нью-Лондона

столкнулись под водой американские дизель-электрические подводные лодки «Коблер» и «Таск». Лодки всплыли на поверхность и своим ходом пришли на базу для ремонта.

В конце 1958 г. при маневрировании под водой столкнулись дизель-электрическая лодка «Кьюбера» (типа «Балао») и атомная «Скейт». По сообщениям печати, последняя получила серьезные повреждения.

13 октября 1965 г. в 15 милях от острова Оаху (Гавайские острова) произошло столкновение маневрировавших в подводном положении атомных подводных лодок «Барб» и «Сарго». На одной из лодок была повреждена носовая оконечность, на другой — ограждение выдвижных устройств.

В подводном положении столкнулись с дизель-электрическими подводными лодками атомная подводная лодка «Гэтоу» (ноябрь 1969 г.) и «Пинтадо» (май 1974 г.).

Необычное столкновение произошло 4 февраля 1977 г. в 250 милях к юго-западу от Сан-Диего (штат Калифорния). Участниками его были американская атомная подводная лодка «Снук», которая шла на большой глубине, и буксируемая гидроакустическая станция сторожевого корабля «Бэгли». При ударе станции в корпус лодки на ней были повреждены выдвижные устройства и их ограждение.

В чем же причина участвовавших в последние годы столкновений подводных лодок? Искать ее, как это ни парадоксально, следует в улучшении характеристик гидроакустических станций и снижении шума на подводных лодках. Получив в свое распоряжение более совершенные приборы подводного

наблюдения, командиры лодок на маневрах и учениях стали активнее искать подводные цели (подводные лодки условного противника) и маневрировать в непосредственной от них близости, а пониженная шумность этих кораблей и специальные приемы уклонения от обнаружения обусловили возможность потери контакта и, как следствие, случайные столкновения лодок под водой.

СЛУЧАЙНЫЕ ОШИБКИ

Как уже отмечалось, нередко подводные лодки гибнут из-за ошибок при манипуляциях с торпедными аппаратами. Иногда этому способствовали отказы систем индикации заполнения аппаратов (гибель «Тетиса») и взаимной блокировки передних и задних крышек (авария на «Кабьезоне»). Некоторые случаи гибели лодок по неустановленным причинам также приписываются возможным ошибкам, связанным с обслуживанием торпедных аппаратов (например, описанная выше катастрофа американской лодки R-12 в 1943 г.). Наконец, ошибочные действия личного состава или рабочих верфи могут привести к затоплению подводной лодки, находящейся у стенки судостроительного или судоремонтного завода (см. «Катастрофы 20—40-х годов» с демонтированными системами взаимной блокировки крышек и индикации заполнения аппаратов. Так, в 1949 г. у пирса Бостонской верфи на американской подводной лодке «Ланчетфиш» была открыта задняя крышка торпедного аппарата при открытой передней крышке и отключенной системе взаимной блокировки. Лодка

затонула. Предотвратить затопление отсеков в момент аварии не удалось, так как по всей длине прочного корпуса через межотсечные люки тянулись многочисленные шланги и кабели. Авария обошлась без жертв, подводную лодку через некоторое время подняли на поверхность. Однако после этого случая в строй ее так и не ввели. Она простояла на верфи в Гротоне, куда ее отбуксировали, до 1958 г., а затем была сдана на слом.

В 1958 г. произошли события, аналогичные имевшим место на заре подводного плавания на лодках «Пескарь» и «Алжери». Вечером 3 февраля личный состав шведской подводной лодки «Иллерн», стоящей у пирса военно-морской базы Мальме, покинул корабль, при этом забыли закрыть входной люк. Разыгравшееся к ночи волнение захлестнуло «Иллерн», и она затонула прямо у пирса на глубине 4 м.

Несмотря на малую глубину на месте гибели лодки, поднять ее на поверхность и отремонтировать удалось спустя несколько месяцев. И еще одна пикантная подробность — гибель «Иллерна» произошла в тот день и час, когда командование базы и дирекция расположенной рядом судостроительной верфи давали торжественный ужин в честь спуска на воду однотипной с «Иллерн» подводной лодки.

СТИХИЯ

В конце 1963 г. во время перехода из Норвегии в Гамбург в шторм погибла устаревшая норвежская подводная лодка «Ютсира». Спустя 3 года при

аналогичных обстоятельствах затонула западногерманская дизель-электрическая подводная лодка «Хай», которая относилась к кораблям XXIII серии бывшего германского ВМФ, построенным в конце второй мировой войны. Стремясь быстрее наладить серийное производство лодок этого типа, немецкие специалисты решили упростить их конструкцию. В частности, в ущерб непотопляемости запас плавучести лодок был сокращен до 9,3% от надводного водоизмещения. Межотсечные водонепроницаемые переборки на лодках XXIII серии вообще не устанавливались.

Подводная лодка «Хай» использовалась в западногерманском флоте как учебная. 14 сентября 1966 г. она вышла в поход совместно с однотипной лодкой «Хехт» в сопровождении плавбазы «Лех» и сторожевого корабля «Пассат». Погода не благоприятствовала походу — 9-балльный шторм затруднял движение сравнительно небольших кораблей.

Вечером того же дня отряд потерял связь с подводной лодкой «Хай», однако некоторое время этому не придавали значения, полагая, что на лодке вышла из строя передающая аппаратура. Лишь около 23.00 сообщение о потере связи с «Хай» было передано в штаб подводных сил во Фленсбурге, а в 23.26 начались поиски пропавшей лодки, которые не дали результатов.

О гибели подводной лодки стало известно на следующий день, когда оказавшийся в районе прохождения отряда английский траулер случайно обнаружил и подобрал в воде единственного человека, оставшегося в живых из экипажа лодки, — старшего матроса Зильбернагеля. Он сообщил некоторые подробности катастрофы. По его словам,

лодку захлестнуло волной, и в дизельный отсек начала потоком поступать вода. Зильбернагель и еще 8—11 человек из команды успели покинуть корабль до его гибели. В течение 12 часов старший матрос пробыл в бушующем море. Ему «повезло» больше, чем товарищам, которые погибли от переохлаждения. Спасатели выловили из воды лишь их трупы...

Итак, подводная лодка «Хай» и ее экипаж погибли в силу непреодолимых обстоятельств. Однако оказывается, что непреодолимые обстоятельства иногда создают сами люди. Случай с «Хай» — хороший тому пример.

Комментируя трагедию, печать отмечала, что приказ о выходе в море в 9-балльный шторм устаревшей подводной лодки, не приспособленной для плавания в надводном положении в такую погоду, следует расценивать как преступление. Преступно небрежно велись поиски исчезнувшей подводной лодки. Командование ВМФ не приняло энергичных мер для «прочесывания» моря и отправило в район происшествия лишь эскадренный миноносец «Байерн» и три самолета морской авиации. Позднее к ним присоединились немногочисленные силы других стран НАТО (два бельгийских вертолета и три английских тральщика). Между тем в этом районе в то время уже находились свыше 20 рыболовных траулеров ФРГ, а также суда под флагами других государств, которые даже не были оповещены о случившемся.

С внедрением на лодках атомных энергетических установок можно было ожидать, что стихия лишится одного из источников «жертвоприношений». Обладая практически неограниченной дальностью и автономностью подводного плавания, ис-

числяемой месяцами, такие лодки способны обходить под водой фронт любого урагана.

Однако и сейчас телеграфные агентства мира время от времени приносят сообщения о новых трагедиях, виновником которых является морская стихия, а жертвами — атомные подводные лодки.

Так, 30 ноября 1973 г. во время шторма у побережья США вблизи Сан-Франциско с мостика американской атомной подводной лодки «Планжер» был смыт за борт и погиб, несмотря на принятые поиски, ее командир.

Как мы отмечали выше, морские глубины не являются зоной тишины и спокойствия. В океане наблюдаются так называемые внутренние волны, возникающие на границах слоев воды с различной плотностью. Они достигают в высоту нескольких десятков метров. От таких волн не застрахованы любые, в том числе и атомные, подводные лодки. Подобный шторм под водой рассматривался американскими специалистами-океанографами в качестве одной из возможных причин гибели атомной подводной лодки «Трешер». Попавшая на склон внутренней волны подводная лодка могла «соскользнуть» по нему за предельную глубину погружения, где ее прочный корпус был раздавлен наружным гидростатическим давлением, превышающим допустимое.

НЕИЗВЕСТНЫЕ ПРИЧИНЫ

В апреле 1951 г. новая мрачная сенсация облетела мир: в проливе Ла-Манш таинственно исчезла английская подводная лодка «Эфрей».

Эта подводная лодка вышла из Портсмута (Англия) в обычный тренировочный поход 16 апреля в 16.15. На ее борту кроме штатной команды находились 23 офицера-практиканта и небольшая группа командос — всего 75 человек. Вскоре после захода солнца «Эфрей» видели южнее острова Уайт. Лодка двигалась в юго-западном направлении. Около 21.00 командир «Эфрея» сообщил о намерении погрузиться и следовать под водой до 8.00—9.00 следующих суток. В назначенное время, однако, сообщения с борта лодки о всплытии не поступило. Молчание «Эфрея» было необъяснимым, и мощные береговые радиостанции начали регулярно вызывать лодку. К полудню 17 апреля командование Портсмутского военно-морского района отдало приказ о начале поисково-спасательной операции, которую развернули с редкой для мирного времени быстротой и провели с удивительной настойчивостью. Из южных портов и баз Англии на поиск подводной лодки вышли все спасательные суда и катера. Вскоре к английским присоединились голландские и французские корабли. Из Плимута в море вышла эскадра американских эскадренных миноносцев. В воздух поднялись самолеты ВВС и ВМС, которые вели поиск в самых отдаленных уголках района возможного нахождения лодки. Судоподъемные и водолазные средства флота и гражданских фирм ряда стран были приведены в состояние готовности.

Однако затраченные усилия оказались напрасными, и 19 апреля адмиралтейство сообщило, что надежд на спасение людей не осталось. Широкая поисковая операция была свернута, но часть судов продолжали искать погибшую подводную лодку. Эта задача была возложена на эскадру противоло-

дочных кораблей, вооруженных новейшими гидроакустическими приборами, а также на спасательное судно «Риклейм», которому предписывалось путем водолазного осмотра исследовать обнаруженные на дне объекты. Общая площадь района поиска оценивалась английскими специалистами в 1500 квадратных миль.

Трудоемкие и опасные для водолазов поиски увенчались успехом лишь 14 июня (через 2 месяца после катастрофы), когда в 30 милях к северу от острова Гернсей на глубине 85 м был, наконец, обнаружен «Эфрей». Водолазный и телевизионный осмотр показал, что авария произошла при следовании лодки заданным курсом. Лодка легла на грунт на ровном киле с небольшим креном на левый борт. Выдвижные устройства (радиолокационная антенна, перископ) оказались поднятыми, люки и крышки торпедных аппаратов — закрытыми, корпус — неповрежденным.

Единственной деталью, говорившей об аварии, была сломанная мачта шноркеля, т. е. выдвижная труба, по которой в следующую на перископной глубине подводную лодку подается наружный воздух. Эту трубу подняли на поверхность и направили для исследования в лабораторию. Анализ показал, что металл, из которого была изготовлена труба, некачественный.

Для того чтобы подтвердить гипотезу о затоплении «Эфрея» через шноркель, необходимо было узнать, в каком положении находится клапан у входа выдвижной трубы внутрь прочного корпуса (если открыт — гипотеза подтверждается, если нет — поломка мачты могла быть не причиной, а следствием катастрофы). Все попытки водолазов подобраться к этому клапану не увенча-

лись успехом, и тайна гибели «Эфрея» не была разгадана.

В ноябре 1951 г. Первый лорд адмиралтейства заявил, что он не располагает исчерпывающими данными для определения причин гибели «Эфрея». По его мнению, есть факты, противоречащие гипотезе затопления лодки через шахту шноркеля (лодка в этом случае должна была тонуть с дифферентом на корму, но следов удара кормовой оконечностью о грунт обнаружено не было). Возможно, заявил Первый лорд, рано утром 17 апреля на борту лодки произошел взрыв аккумуляторной батареи, в результате чего затопление произошло через разрушенную шахту батареейной вентиляции. Могли быть и другие причины. В любом случае люди, по-видимому, погибли или захлебнулись почти мгновенно.

26 января 1968 г. в Средиземном море в 200 милях юго-западнее острова Кипр пропала без вести подводная лодка ВМФ Израиля «Дакар» (бывшая английская, однотипная с «Трукьюлент») с 65 членами экипажа на борту.

Спустя сутки не вышла на связь французская подводная лодка «Минерв», которая проходила глубоководные испытания вблизи Тулона. Поиски ее не дали результатов, хотя к ним было привлечено большое количество кораблей, самолетов, вертолетов и судов торгового флота.

Спустя 2 года (4 марта 1970 г.) в этом же районе погибла однотипная с «Минерв» подводная лодка «Эридис». Как и в случае с «Минерв», причины катастрофы не были установлены.

Ранее здесь же по неустановленным причинам затонули две французские подводные лодки: бывшая германская U-2326, переданная Франции по-

сле войны (7 декабря 1946 г.) и «Сибиль», бывшая английская типа «S» (23 сентября 1952 г.).

Четыре пропавшие подводные лодки и 206 человеческих жизней за четверть века!

АВАРИИ НА АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДКАХ

Значительное количество аварий происходило на подводных лодках США, Англии, Франции и Советского Союза в период внедрения атомных энергетических установок. Атомные подводные лодки представляют собой более сложные и совершенные системы вооружения. Масса установленного на них электронного оборудования достигает десятков и сотен тонн, а число элементов таких систем исчисляется сотнями тысяч. Очевидно, что и вероятность отказа подобных систем достаточно высока.

Вот несколько кратких сообщений об авариях на атомных подводных лодках стран НАТО.

В конце 1958 г. произошел пожар в турбинном отсеке на американской атомной подводной лодке «Хэлибэт». В носовом отсеке вышел из строя забортный клапан одной из систем, через который внутрь прочного корпуса стала поступать вода. Лодка начала проваливаться на глубину с дифферентом на нос до 60 градусов, и лишь аварийное продувание балласта спасло ее от гибели.

Подобные аварии происходили позже на американских атомных подводных лодках «Скейт», «Трешер» (дважды), «Пермит», дизель-электрической лодке «Барбел» и др.

В 1962 г. возникли пожары на достраивавшейся английской атомной подводной лодке «Дредноут» и ремонтируемой американской лодке «Тритон».

В мае 1963 г. на американских верфях загорелись строившиеся атомные подводные лодки «Флешер» и «Вудро Вильсон». При этом три человека погибли и пятеро серьезно пострадали.

В 1964 г. при достройке американских атомных подводных лодок «Барб» и «Хэддок» на них возник пожар. Погибли четыре человека.

В мае 1976 г. на английской атомной подводной лодке «Уорспайт», находившейся на судоремонтном заводе в Кросби близ Ливерпуля, возник пожар в отделении дизель-генераторов. Убытки были оценены в 5,2 млн. ф. ст. (первоначальная стоимость постройки лодки составляла 24 млн. ф. ст.).

Наконец, в 1977 г. во время ремонта пострадал от пожара английский атомный подводный ракетоносец «Рипалс».

В июне 1960 г. на американской атомной подводной лодке «Сарго» во время погрузки на борт жидкого кислорода, необходимого для заправки торпед, поддержания нормального газового состава атмосферы внутри прочного корпуса, произошел взрыв в кормовом отсеке, после чего возник сильный пожар. Потушить его обычными средствами не удалось, поскольку кислород поддерживал горение. Командир принял решение затопить кормовые отсеки. После погружения кормы в воду пожар прекратился. В результате аварии лодке были нанесены значительные повреждения, потребовался ремонт в течение 3 месяцев. Были и человеческие жертвы.

Теперь расскажем о наиболее значительных инцидентах на атомном подводном флоте.

НЕПРИЯТНОСТИ «НАУТИЛУСА»

Еще в ходе постройки первой американской атомной подводной лодки «Наутилус» во время испытаний энергетической установки произошел разрыв трубопровода второго контура, по которому насыщенный пар с температурой около 220 °С под давлением 18 атм стал поступать из парогенератора к турбине. К счастью, это был не главный, а вспомогательный паропровод диаметром 38 мм.

Причиной аварии, как было установлено в процессе расследования, стал производственный дефект: вместо труб из качественной углеродистой стали марки А-106 в паропровод включили трубы из менее прочного материала (А-53), к тому же сварные (технические условия обработки стали А-53 предусматривают возможность изготовления из нее как бесшовных, так и сварных труб, в то время как трубы из стали марки А-106 следует производить бесшовными).

Авария заставила американских конструкторов поставить под сомнение возможность и целесообразность использования сварных труб, работающих под давлением, в системах подводных лодок.

Устранение последствий аварии и замена смонтированных сварных труб на подводной лодке бесшовными задержали работы на несколько месяцев.

После вступления подводной лодки в строй в печать проникли сведения об облучении личного состава корабля вследствие недостатков в конструкции биологической защиты атомной энергетической установки. Сообщалось, что военно-морскому командованию пришлось в спешном порядке

произвести частичную замену экипажа, а подводную лодку поставить в док для внесения в конструкцию защиты необходимых изменений.

В 1957 г. на лодке было обнаружено поступление воды в один из контуров паропроизводящей установки. Лодка была вновь поставлена на ремонт, который продолжался до февраля 1958 г.

Самая значительная авария на первой атомной подводной лодке США произошла в мае 1958 г. 4 мая на «Наутилусе» во время перехода в подводном положении из Панамы в Сан-Франциско произошел пожар в турбинном отсеке.

Возгорание пропитанной маслом изоляции турбины левого борта, как было установлено впоследствии, началось за несколько дней до пожара, но его признаки оставили без должного внимания. Легкий запах дыма приняли за запах свежей краски. Пожар обнаружили лишь тогда, когда нахождение личного состава в отсеке из-за задымленности стало невозможным. В отсеке было так много дыма, что подводники в противодымных масках не смогли найти его источник.

Не выяснив причин появления дыма, командир корабля отдал приказ остановить турбину, всплыть на перископную глубину и попытаться провентилировать отсек. Это не помогло, и лодка была вынуждена занять надводное положение. Усиленная вентиляция отсека через открытый люк с помощью вспомогательного дизель-генератора дала свои результаты. Количество дыма в отсеке уменьшилось, и экипажу удалось найти место возгорания.

Два матроса в противодымных масках (на лодке оказалось лишь четыре таких маски) с помощью ножей и плоскогубцев принялись сдирать тлеющую изоляцию с корпуса турбины. Под сорван-

ным куском изоляции бушевало пламя высотой около 1 м. В ход пошли пенные огнетушители. Пламя был сбито, и работы по удалению изоляции продолжались. Людям приходилось менять через каждые 10—15 минут, так как едкий дым проникал даже через маски. Только через 4 часа вся изоляция с турбины была удалена и пожар потушен.

Происшествие с «Наутилусом» еще раз показало, насколько опасен на подводной лодке даже небольшой пожар. Лодку спасло фактически только то, что она имела возможность всплыть на поверхность. А если бы такой возможности не было? Например, в случае боевых действий или плавания под полярными льдами. Командир «Наутилуса» капитан 2-го ранга Ч. Андерсен так оценивает подобную ситуацию: «Мне стало жутко при мысли, что могло бы случиться с нами, если бы этот сравнительно небольшой пожар возник подо льдом в таком месте, где мы не могли бы пробиться на поверхность. Разумеется, атомная подводная лодка «Наутилус» вместе с нами погибла бы...».

В мае 1958 г. во время подготовки «Наутилуса» к походу на Северный полюс на лодке имела место течь главного конденсатора паротурбинной установки. Просачивающаяся в конденсатно-питательную систему вода могла стать причиной засоления второго контура и повлечь за собой выход из строя всей энергетической системы лодки.

Неоднократные попытки личного состава найти место течи не привели к успеху, и командир подводной лодки принял оригинальное решение. После прихода «Наутилуса» в Сиэтл (Западное побережье США) матросы в штатской одежде (подго-

товка похода держалась в строгой тайне) скупили в автомобильных магазинах всю патентованную жидкость для заливки в радиаторы автомобилей, чтобы устранить течь, чем очень удивили владельцев магазинов.

Половина этой жидкости (около 80 л) была вылита в конденсатор, после чего ни в Сиэтле, ни позже во время похода проблема засорения конденсатора не возникала. Вероятно, течь была в пространстве между двойными трубными досками конденсатора и прекратилась после того, как в это пространство была залита самотвердеющая смесь.

15 августа 1959 г. на глубине около 120 м на лодке «Наутилус», которая шла со скоростью 20 узлов, произошел разрыв трубопровода забортной воды, расположенного в турбинном отсеке. Через четырехдюймовую (102 мм) трубу в отсек начала поступать вода со скоростью примерно 10 т в минуту. Только благодаря быстрой и безошибочной реакции командира, который приказал аварийно продуть цистерны главного балласта и одновременно, используя высокую скорость лодки, переложить горизонтальные рули на всплытие, удалось вывести подводную лодку на поверхность. После этого течь была устранена (лодка находилась в аварийной ситуации в течение 2 часов).

«СИ ВУЛФ» И «СКЕЙТ»

Еще больше неприятностей подводникам доставила энергетическая установка второй американской атомной подводной лодки «Си вулф», на ко-

торой был установлен атомный реактор иного, чем на «Наутилусе», типа.

Если на первой атомной лодке функционировал так называемый «водо-водяной» реактор (на тепловых нейтронах с обычной химически чистой водой в качестве замедлителя и теплоносителя), то на лодке «Си вульф» разместили атомный реактор на промежуточных нейтронах с графитом в качестве замедлителя и жидким (расплавленным) натрием в качестве теплоносителя первого контура.

По расчетам конструкторов, это должно было повысить рабочие параметры пара второго контура до 410—420 °С и 40—42 атм, что, в свою очередь, гарантировало снижение массы и габаритов паротурбинной установки.

Отказы атомной энергетической установки «Си вульф» начались во время испытаний. Из-за высокой химической агрессивности натрия в системе пароперегрева скоро появилась течь. Пароперегреватель пришлось отключить, вследствие чего мощность энергетической установки снизилась на 20%. В течение нескольких лет эксплуатации происходили частые поломки установки «Си вульф», поэтому ее заменили установкой с реактором водо-водяного типа.

Выходы из строя атомных энергетических установок происходили и на серийных подводных лодках.

В марте 1959 г. на подводной лодке «Скейт», осуществлявшей поход на Северный полюс, вышел из строя циркуляционный насос главного конденсатора. Чтобы не прерывать поход, командир распорядился произвести ремонтные работы непосредственно на борту подводной лодки. Во льдах

выбрали подходящую полынью, лодка всплыла на поверхность, и личный состав электромеханической боевой части приступил к ремонту насоса. О том, что произошло дальше, рассказывает командир «Скейта» капитан 3-го ранга Д. Калверт:

«В машинном отделении я ничем не мог помочь, и мое присутствие только затрудняло работу людей. Поэтому я прошел в свою каюту и попытался отвлечь себя чтением. Вскоре раздался телефонный звонок.

— Командир, — сказал Келлн (вахтенный офицер) с беспокойством в голосе, — прошу вас подняться наверх.

Быстро натянув на себя теплую одежду, я поднялся на мостик... На некотором удалении от корабля происходила передвижка льдов. Огромные ледяные плиты поднимались и становились торчком. Потом они медленно сползали вниз. Глухой, похожий на гром шум становился все отчетливее.

Я посмотрел на часы. Было 11.25 вечера. Работы в машинном отсеке продолжались около часа... Там все было разобрано и ничто не готово к действию...

Конвульсивно вздрагивая, лодка неожиданно накренилась на правый борт. Больше медлить было нельзя. Надо было погружаться... Я поспешил в машинный отсек. В шуме льда, ударяющего в борта лодки, раздетые по пояс люди работали с изумительной быстротой.

Я обратился к Дэйву Бойду (офицер, руководивший работами):

— Я принял решение. Мы вынуждены погружаться. Закрепите как можно скорее все, что разобрано, и дайте мне знать, когда будете готовы.

...Люди сделали все даже быстрее, чем я ожи-

дал. Но у нас действовала только одна машина, и мы вынуждены были пойти на риск.

Все, кроме Эла Келлна, поспешили вниз. Я приказал ему спускаться, как только все будет готово к погружению...

Скрежет льда и удары о борт корабля снова стали тише, но это меня больше не интересовало.

Приняв решение уходить, я должен был уходить.

— Командир, возьмите, пожалуйста, телефонную трубку, — проскрипело в переговорной трубе с мостика.

Я схватил трубку и раздраженно крикнул:

— Почему задерживаетесь? Спускайтесь вниз!

— Здесь совсем тихо. Никаких признаков движения льдов. Может быть, вы подниметесь на мостик и посмотрите? — быстро спросил Келлн виноватым тоном...

Я положил трубку и поднялся на мостик.

Полная тишина. Не слышно ни звука. Может быть, это только временная передышка? Я взглянул на часы — было 11.55. Мне казалось, что сжатие льдов продолжается уже целую вечность, на самом деле оно началось чуть более получаса назад.

...Поразмыслив несколько минут, я наклонился к люку и попросил Дэйва Бойда подняться на мостик.

Когда он явился, я предложил ему снова начать ремонт помпы... Вопреки здравому смыслу мне казалось, что я своим присутствием на мостике могу предотвратить новую передвижку льда. Но время шло, никаких признаков движения льда не было, и я внял голосу рассудка. Мне очень важно быть свежим и отдохнувшим завтра

утром, когда многие из офицеров устанут до полусмерти.

Я спустился в свою каюту и, сняв одежду, лег на койку. Нервное напряжение последних часов ослабло. Я уснул, не успев выключить свет.

Меня разбудил стук в дверь. Было 6.30 утра. Вошел Бойд. Он выглядел очень усталым, глаза у него покраснели, лицо осунулось.

— Ремонт закончен. Готовы к погружению, сэр».

Последствия аварии были устранены. На этот раз все кончилось благополучно. Следует отметить, что, проектируя «Скейт», инженеры приложили немало усилий, чтобы облегчить доступ к каждому механизму, который, возможно, придется ремонтировать в море. Фирмой «Электрик боут дивижн» (изготовителем лодки «Скейт») была специально построена хорошо продуманная модель машинного отсека. В ней были установлены деревянные модели всех механизмов в натуральную величину, вплоть до трубопроводов и различных мелких деталей. Каждый механизм на макете легко передвигался. Перестановку делали до тех пор, пока инженеры не убедились, что не осталось ни одного механизма, к которому не было бы свободного доступа. Их усилия не пропали даром. Доступ к мотору насоса преграждали многочисленные трубопроводы и кабели, но все эти узлы в случае необходимости можно было легко демонтировать.

В апреле 1961 г. на американском атомном подводном ракетоносце «Теодор Рузвельт» вследствие неправильного удаления радиоактивных отходов из системы деминерализации воды первого контура паропроизводящей установки наблюдалось зна-

чительное повышение радиоактивности. На корабле пришлось провести дезактивацию. Был ли поражен (облучен) при этом личный состав ракетноносца, в печати не сообщалось.

В 1968 г. произошла утечка радиоактивных отходов на американской подводной лодке «Свордфиш», которая находилась в этот момент в японской бухте Сасебо.

Лишь считанные минуты отделяли английский подводный ракетноносец «Резолюшн» от катастрофы, масштабы которой трудно себе представить. Когда он стоял на базе с работающей установкой, вышла из строя система охлаждения атомного реактора. В результате корпус реактора начал стремительно нагреваться (могла случиться авария наподобие Чернобыльской), и только оперативное подключение аварийной системы охлаждения спасло положение.

ПРИЧИНА ГИБЕЛИ НЕ УСТАНОВЛЕНА

Катастрофа атомной подводной лодки «Трешер»

В апреле 1963 г. весь мир облетела весть о гибели американской атомной подводной лодки «Трешер». Причиной катастрофы, как было установлено в ходе длительного расследования, стали конструктивные недостатки, а также заводские дефекты при изготовлении некоторых частей лодки. Впрочем, таково было заключение комис-

сии, а истинные причины гибели «Трешера» так и остались до конца невыясненными, поскольку лодка затонула на огромной глубине и в процессе беспорядочного погружения была, очевидно, разорвана на части гигантским давлением воды. На поверхность удалось поднять лишь несколько деталей лодки да сделать ряд снимков обнаруженных обломков.

После трагедии с «Трешером» в конструкцию атомных подводных лодок были внесены соответствующие изменения, тщательной проверке стали подвергаться трубы балластных систем, которые были одним из слабых мест сложных систем подводных лодок. Резко сократилось количество систем, подвергающихся воздействию давления воды. Однако эти меры, как вскоре обнаружилось, не гарантировали должной безопасности подводных лодок.

Одна из крупнейших в истории подводного плавания «таинственных» катастроф произошла 10 апреля 1963 г. В этот день атомная подводная лодка «Трешер» должна была завершить ходовые испытания после очередного заводского ремонта. Накануне она осуществила несколько погружений на небольшую глубину (260—290 м) и ночью вышла за пределы континентального шельфа.

На борту «Трешера» во время испытаний находились 129 человек: 12 офицеров, 96 старшин и матросов из состава экипажа корабля, 4 офицера Портсмутской верфи, где ремонтировалась лодка, и 17 гражданских специалистов. Лодку сопровождало в походе спасательное судно «Скайларк», оборудованное приборами звуководной связи и спасательным подводным колоколом. На «Скайларке» находилась группа водола-

зов, которые могли выполнять работы на глубине до 30 м.

В 6.23 10 апреля подводная лодка всплыла на перископную глубину для того, чтобы определить свое место перед глубоководным погружением. К этому моменту она уже прошла континентальный шельф и вышла в район впадины Уилкинсона, где глубина Атлантического океана резко возрастает от 300 до 2400 м. В 7.47 с борта лодки сообщили об окончании последних приготовлений к погружению. Море было спокойное, видимость отличная, скорость ветра не превышала 3,5 м в секунду.

Около 8 часов командир «Трешера» капитан-лейтенант Гарвей отдал приказ начать глубоководное погружение. Три человека в ходовой рубке «Скайларка» — командир, штурман (бывшие подводники) и гидроакустик — склонились над пультом гидроакустического телефона. Кроме них в рубке находился матрос, который вел запись переговоров (на судне не было магнитофона, и все сообщения фиксировались в вахтенном журнале).

В 7.54 с борта лодки поступило сообщение: «Все в порядке, продолжаем погружение». Дальнейшие события развивались следующим образом: 8.00 — проведена проверка звукоподводной связи; 8.02 — лодка достигла глубины 120 м, проведен осмотр прочного корпуса, забортной арматуры и трубопроводов; 8.09 — получено сообщение, что пройдена половина пути до предельной глубины погружения, темп погружения замедляется; 8.24 — проведен очередной сеанс связи; 8.35 — лодка достигла глубины, которая на 90 м меньше предельной; 8.53 — приблизилась к пре-

дельной глубине погружения; 9.02 — получено сообщение, что курс лодки не изменился; 9.10 — подводная лодка не ответила на вызов.

Не было ответа и на повторный вызов через минуту. Обеспокоенный штурман «Скайларка» взял микрофон у гидроакустика и прокричал: «У вас все в порядке? Отвечайте! Отвечайте, ради бога!» Но ответа не последовало.

В 9.12 с борта лодки поступило неразборчивое сообщение, из которого удалось выяснить, что возникли какие-то неполадки, лодка имеет дифферент на корму, и подводники пытаются продуть цистерны главного балласта. Через 2—3 секунды слышался шум сжатого воздуха, поступающего в цистерны. Это продолжалось в течение 20—30 секунд.

Спустя некоторое время на «Скайларке» услышали последнее сообщение с «Трешера», в котором удалось разобрать лишь два слова — «предельная глубина». Вслед за этим раздался приглушенный грохот.

Штурман попытался вспомнить, где он слышал подобный шум. Его взгляд упал на переборку рубки и автоматически зафиксировал показание хронометра — 9.17. Впоследствии Уотсон (так звали штурмана) охарактеризовал слышанный шум как «треск ломающихся отсеков прочного корпуса», знакомый ему по опыту второй мировой войны. Однако в тот момент на «Скайларке» еще не осознали всего трагизма происшедшего.

Командир «Скайларка» приказал гидроакустику запросить «Трешер»: «Управляется ли подводная лодка?» Когда ответа не последовало, он трижды повторил вопрос. Зная о ненадежности гидроакустического телефона, командир в этот мо-

мент больше беспокоился о безопасности собственного судна: подводная лодка при аварийном всплытии могла протаранить «Скайларк» со всеми вытекающими последствиями.

В течение полутора часов «Скайларк» безуспешно ждал всплытия лодки. Напряжение на борту спасательного судна возрастало по мере того, как проходил один 15-минутный период за другим без ответных сигналов с «Трешера».

5, 10, 15 минут... Напрасно прослушивал подводные шумы гидроакустик. Напрасно радист искал позывные «Трешера» в эфире. Напрасно люди на мостике пытались обнаружить знакомый силуэт подводной лодки.

Около 10.00 один из сигнальщиков заметил в 3—4 милях серый силуэт, похожий на силуэт подводной лодки. С помощью сигнального прожектора и ультракоротковолновой радиостанции были сделаны запросы, но ответа не последовало. Спустя несколько минут силуэт как бы растаял в туманной дымке. Что это было: оптический обман или плод воображения уставших людей, неизвестно.

В 10.40 командир «Скайларка» решил перейти к более действенным мерам: в воду полетели гранаты, взрывы которых должны были послужить сигналом к немедленному всплытию «Трешера». Но и это не дало никаких результатов.

Убедившись, что связь с лодкой потеряна, командир передал в штаб радиограмму: «Не имею связи с «Трешером» с 9.17. Вызываю лодку каждую минуту по системе UQC (гидроакустический телефон) и QRB (ультракоротковолновая радиостанция), каждые 10 минут сбрасываю сигнальные патроны. Все попытки обнаружить лодку оказались безуспешными. Последнее принятое сообще-

ние сильно искажено. Можно понять, что лодка на глубине, которая близка к предельной. Мои координаты — 41°43' северной широты, 64°57' восточной долготы. Продолжаю поиски».

В 13.02 радиограмма со «Скайларка» была вручена офицеру штаба подводных сил в Нью-Лондоне. В 13.32 о случившемся информировали заместителя командующего подводными силами Атлантического флота США, а еще через 5 минут был передан сигнал тревоги.

В район исчезновения «Трешера» вышли поисковые группы кораблей и самолетов. Прекратив выполнение учебно-боевой задачи, туда направилась атомная подводная лодка «Си вульф». Военно-морское командование обратилось к капитанам всех торговых судов, находившихся в районе поисков, с просьбой тщательнее следить за водной поверхностью.

С рассветом 11 апреля действия спасателей приняли организованный характер. В состав поисковой группы к этому времени уже входили крейсер, шесть эскадренных миноносцев, две атомные подводные лодки, дизель-электрическая подводная лодка, три спасательных судна. В тот же день к ним присоединилось научно-исследовательское судно «Атлантис II», оснащенное новейшей электронной аппаратурой.

Появились первые находки. В районе исчезновения лодки были подобраны в воде куски пробки и пластмассы, несколько резиновых перчаток, которые подводники обычно надевают при работе в реакторном отсеке, пластмассовые бутылки и стаканы. Все выловленные предметы могли принадлежать «Трешеру», но могли и не иметь к нему отношения, поскольку подобные вещи использу-

ются практически на всех американских кораблях и судах.

Проходили часы, а терпящую бедствие лодку на поверхности обнаружить не удалось. Глубина океана в этом районе настолько велика, что мысль о том, что поврежденный «Трешер» может лежать на грунте в ожидании помощи, исключалась полностью. Поэтому в 10.30, спустя 25 ч 13 мин после того, как прервалась связь с лодкой, начальник штаба ВМС США адмирал Андерсон сделал заявление журналистам: «Печальная необходимость вынуждает меня прийти к заключению, что подводная лодка «Трешер», которую мы в течение некоторого времени считали пропавшей, в действительности затонула. Безусловно, за прошедшие часы у нее было много возможностей дать знать о себе... С глубоким прискорбием и с чувством огромного горя я вынужден объявить о том, что атомная подводная лодка «Трешер», на борту которой находилось 129 человек, погибла».

Дальнейшие поиски затонувшей подводной лодки были «делом чести» американского флота и проводились, чтобы «успокоить» общественное мнение (ведь не исключалась и авария атомного реактора!) и попытаться в случае обнаружения и изучения останков установить причину катастрофы. Поиски продолжались в течение 1963—1964 гг. и завершились частичным успехом: на грунте были найдены и многократно сфотографированы обломки легкого корпуса и ограждения выдвигаемых устройств подводной лодки, определена принадлежность «Трешеру» деталей, поднятых со дна с помощью батискафа «Триест».

Расследованием возможных причин трагедии занимались две компетентные комиссии — воен-

но-морских сил и Объединенного комитета по атомной энергии конгресса США. В результате изучения обстоятельств гибели «Трешера» и опроса лиц, имевших отношение к погибшей лодке, были выдвинуты следующие версии:

1) вследствие ошибки личного состава лодка проскочила предельную глубину погружения и была раздавлена;

2) разрушение прочного корпуса на глубине, близкой к предельной, произошло из-за конструктивных или технологических дефектов;

3) лодка потеряла плавучесть из-за поступления внутрь прочного корпуса воды через поврежденную арматуру или разорвавшийся трубопровод.

Кроме этих официальных версий в зарубежной печати высказывались и другие предположения. Отмечалась возможность саботажа или диверсии. Не исключалась возможность взрыва подводной лодки, в том числе в результате боевых действий «неизвестного подводного противника».

Эта гипотеза подтверждалась тем, что среди найденных на месте гибели лодки предметов оказался кусок полиэтилена площадью около 116 см со следами действия огня, служивший для защиты реактора. Специалисты, однако, категорически отвергли эту версию, заявив, что «физически невозможно, чтобы реактор взорвался, как бомба» (торпед во время последнего похода на борту «Трешера» не было). Что касается гипотезы из области тайной войны подводных лодок, то она лишена не только оснований, но и здравого смысла. «Абсолютно нелепым является предположение, — писала одна из газет, — что подводная лодка погибла в результате безусловно организованного подвод-

ного преступления, якобы совершенного «неизвестной» подводной лодкой. «Трешер» был ударным подводным противолодочным кораблем и обладал новейшими средствами обнаружения противника. Лодка держала непрерывную связь с надводным кораблем, который также был оснащен средствами обнаружения подводных целей... Все это весьма затрудняло нападение, а в случае, если бы оно имело место, сопровождающий корабль, несомненно, получил бы соответствующие сигналы».

Но и без «притянутых за уши» гипотез, предположений о причинах гибели «Трешера» было достаточно. И каждое из них, как показало расследование, имело право на существование.

Версия о возможной ошибке личного состава не была признана комиссией ВМС достаточно обоснованной, но объективные результаты расследования свидетельствуют об обратном. Так, например, оставшиеся на берегу и тем самым сохранившие себе жизнь члены экипажа «Трешера» (их было трое) отмечали, что большой объем ремонтных работ, к которым привлекался экипаж, не позволил достаточно хорошо отработать действия личного состава, особенно в аварийных условиях. Один из моряков рассказал о случае на учениях, когда при имитации затопления цистерны вспомогательного балласта команда в течение 10 минут не могла найти нужный клапан, перенесенный во время ремонта в другое место. Капитан-лейтенант Гарвей был опытным подводником, однако на «Трешер» был переведен всего за 2,5 месяца до катастрофы, и последний поход был его первым выходом в море в качестве командира лодки нового типа.

Другой вероятной причиной гибели «Трешера» могло быть разрушение прочного корпуса на глу-

бине, близкой к предельной. О недостатках конструкционного материала, из которого был изготовлен корпус погибшей лодки, низком качестве сварочных работ говорил на заседаниях комиссии конгресса адмирал Риквер: «Микротрещины в сварных соединениях прочного корпуса, изготовленного из стали НУ-80, давно беспокоили меня. Как это ни печально, но основной конструкционный материал наших атомных подводных лодок весьма склонен к усталостному разрушению в местах сварных соединений... В 1959 г. на кораблестроительной верфи в Мэр-Айленде мы обнаружили дефекты в сварных швах прочного корпуса одной из строившихся там атомных подводных лодок. Последующая проверка показала крайне неудовлетворительный уровень радиографического контроля на верфи... Управление кораблестроения, обеспокоенное положением в Мэр-Айленде, направило своего представителя на Портсмутскую верфь, где в тот момент строилась атомная подводная лодка «Трешер». В докладе представителя указывалось, что качество радиографического контроля не дает возможности уверенно судить о прочности сварных соединений корпуса лодки...». Большинство американских специалистов все же склонны считать, что атомная лодка «Трешер» погибла в результате поступления воды внутрь прочного корпуса через поврежденные трубопроводы или забортную арматуру. Подобные аварии и раньше происходили на подводных лодках. Первопричиной их являются скрытые технологические или конструктивные дефекты.

Выборочная ультразвуковая проверка качества изготовления трубопроводов на подводной лодке «Трешер» во время ее последнего ремонта выяви-

ла 14% дефектных паяных соединений. «Если распространить результаты дефектоскопии 145 паяных соединений, — комментировал эти данные адмирал Риквер, — на все три тысячи паяных соединений в трубопроводах забортной воды, выполненных в период ремонта, окажется, что лодка вышла в свой последний поход, имея в системах забортной воды сотни(!) соединений, не удовлетворяющих требованиям стандартов».

Почему же подводная лодка была отправлена в испытательный поход при наличии явного брака в паяных соединениях? Почему не была проведена полная проверка всех соединений, если результаты выборочной дефектоскопии оказались столь обескураживающими?

Ответы на эти вопросы дал председатель следственной комиссии ВМС вице-адмирал Остин: «Начальник Портсмутской верфи, санкционировавший последний поход «Трешера», задним числом признал свою оплошность. Однако тогда главная его забота состояла в соблюдении срока окончания ремонтных работ. Полная дефектоскопия задержала бы нанесение изоляции на трубопроводы, что, в свою очередь, привело бы к отсрочке окончания ремонта. Вы знаете, чем грозит подобная задержка...». Не правда ли, знакомое оправдание, особенно характерное для советских времен, когда все решали «план» и партийное начальство? Типичная «штурмовщина» не таких уж далеких времен! Как часто это приводило к трагедии...

Как видим, к гибели «Трешера» могли привести различные причины. Что произошло в действительности — осталось тайной. Но основной вывод комиссии печать не могла скрыть. «Итоги повторного расследования (осуществлялось комиссией

конгресса США) обстоятельств трагической гибели подводной лодки «Трешер», — писала газета «Нью-Йорк таймс» 11 января 1965 г., — представляют собой не что иное, как убийственное обвинение специалистов военного флота в технической некомпетентности. Материалы расследования убедительно показывают, что 129 человек, погибших на корабле, возможно, стали жертвами преступной беспечности, царившей на Портсмутской верфи, с которой отправили злополучную лодку на испытания, заведомо зная о серьезных неисправностях в ее оборудовании».

Исчезновение «Скорпиона»

Прошло всего 5 лет с момента гибели «Трешера». 21 мая 1968 г. в 8 часов вечера с борта подводной лодки «Скорпион», находившейся в 250 милях к югу от Азорских островов, поступила обычная радиограмма: «Местонахождение — 35°07' северной широты, 41°42' западной долготы, скорость 18 узлов, курс 290».

«Скорпион» должен был вернуться 27 мая в порт Норфолк (штат Виргиния). Лодке предстояло пройти примерно 2,5 тыс. миль в открытом океане, почти все время в районах с большими глубинами и весьма неточно обозначенным на картах подводным хребтом. Но в целом рейс, как и отправленная с борта лодки радиограмма, с полным основанием могли считаться совершенно обычным делом.

Больше никаких сообщений с лодки не поступало. «Скорпион», как и «Трешер», была атомной подводной лодкой водоизмещением 3075 т, длиной 76,8 м. На борту находился экипаж в составе

91 человека. В соответствии с правилами, установленными для атомных подводных лодок, совершающих переходы в погруженном положении на большой глубине, лодка «Скорпион» не должна была подавать сигналов в эфире. Командование американских ВМС в течение последующих 5 дней не проявляло особого беспокойства, не получив с лодки никаких радиogramм. Наступило 27 мая, и когда к расчетному времени подводная лодка не прибыла на базу, стало ясно, что с ней что-то произошло. В 7 часов вечера было объявлено, что лодка «запаздывает», однако к этому времени 55 судов и 35 самолетов уже вели поиск «Скорпиона». Они прочесывали полосы шириной в 50 миль по обе стороны от ее предполагаемого курса, ловили радиосигналы и отраженные сигналы гидролокаторов, следили, не появятся ли на воде обломки и масляные пятна, и надеялись, что лодка затонула на участке, где глубина меньше расчетной, поскольку запасы продовольствия и воды, а также наличие очищающего воздух оборудования обеспечивали ее экипажу возможность в течение 70 дней ожидать спасения.

Шло время, а «Скорпион» не возвращался в родной порт и не подавал о себе вестей. Сомнений больше не оставалось — лодка затонула. Сначала тщательному обследованию подвергся относительно неглубокий район атлантического шельфа. Если лодка затонула неповрежденной, а члены ее экипажа живы, то можно попытаться спасти их (что исключалось на более значительных глубинах). Вторым районом поиска стали вершины подводных гор, которые тянутся на протяжении многих миль. Предполагалось, что одна из них расположена ближе к поверхности, чем это указано на

картах, и на ней может лежать «Скорпион». Эта полоса была обследована с воздуха на случай, если лодка находится на поверхности, а ее электрические системы вышли из строя в результате какого-то происшествия, может быть, даже столкновения с китом.

Дни шли за днями, время от времени очередная ложная надежда лишь усиливала нараставшее напряжение. Неподалеку от побережья штата Виргиния на дне обнаружили подводную лодку почти таких же размеров, что и «Скорпион». Оказалось, что она находится там еще со времен второй мировой войны. Несколько раз в радиопередачах было зафиксировано слово «Брэндивайн» — кодовое название «Скорпиона», однако проверка показала, что это название вполне законно носят восемь судов. Один радиолобитель из Лондона сообщил журналистам, что принял радиограмму с борта «Скорпиона», в которой говорилось о неполадках конденсатора паротурбинной установки. Это сообщение, однако, сразу же опровергло командование ВМС США. Разочарования сменялись надеждой, а надежда — новыми разочарованиями. Через 9 дней командование ВМС объявило лодку «предположительно погибшей».

Армада спасательных судов и самолетов была отозвана на свои базы, и в море остались для продолжения поисков только суда «Боудич» и «Мизар», успешно зарекомендовавшие себя при поисках «Трешера» и потерянной у Паломареса водородной бомбы. «Мизар» тянул за собой со скоростью 1 узел своеобразные сани — сваренную из стальных труб конструкцию, передвигающуюся на расстоянии 4—9 м от дна. На сани были установлены соединенные с судном коаксиальным кабелем (длиной более

6 км) магнитометр, фотокамера специальной конструкции, снабженная объективом с полем зрения 120° и двумя импульсными лампами, а также гидролокатор горизонтального и вертикального обзора.

Тем временем в Вашингтоне начали выявляться весьма неприглядные факты. Как обнаружилось, в корпусе «Скорпиона» имелись очень тонкие (волосные) трещины. В гидравлических уплотнениях вокруг корпуса перископа наблюдалось проникновение воды. Такие же протечки отмечались и вокруг гребного вала. Не исключалась также возможность каких-то неисправностей в навигационном оборудовании лодки.

Все это стало сенсацией для прессы, хотя тут же выяснилось, что ни один из репортеров, опубликовавших статьи относительно этой катастрофы, никогда не служил на подводной лодке. Так, например, сталь, используемая для строительства корпусов атомных подводных лодок, всегда имеет волосные трещины, что является свойством структуры этого типа сталей. Подобные трещины затем легко сошлифовываются без какого-либо вреда для корпуса. Сквозь гидравлические уплотнения всех перископов всегда просачиваются вода и масло, капающие на головы подводников. Протечка вокруг гребного вала — это не просто вполне нормальное явление, она заранее предусмотрена. Каждая вахта в машинном отделении должна следить за тем, чтобы протечка не прекращалась: забортная вода играет роль смазки, предотвращающей заедание быстро вращающегося вала. Что касается неисправностей в работе навигационного оборудования, то образованная вскоре следственная комиссия не смогла получить ни одного данного под присягой показания, которое подтверди-

ло бы, что подобные отказы имели место. Такова действительная ценность этих «неприглядных фактов».

10 ноября 1968 г. было опубликовано официальное сообщение о том, что «Скорпион» найден в результате самой крупной в истории поисковой операции, в которой принимали участие 6 тыс. человек и 400 судов и самолетов. Несколькими днями ранее, 30 октября, с борта «Мизара» в штаб ВМС США поступила радиограмма следующего содержания: «Предметы, опознанные как части корпуса подводной лодки США «Скорпион», обнаружены примерно в 400 милях к юго-западу от Азорских островов на глубине более 3 тыс. м».

Иначе говоря, они были всего в 150 милях от точки с координатами, указанными в последней радиограмме.

Как же удалось найти лодку? Журналист Дрю Пирсон в статье, доказывающей, между прочим, его полнейшее невежество относительно сил, воздействующих на подводную лодку, приближающуюся к расчетной глубине, утверждал, что «Скорпион» был обнаружен русскими, любезно сообщившими командованию ВМС США о том, где она найдена. Гораздо более вероятно, однако, что лодка (вернее ее остатки), была найдена в результате тщательного расследования, проведенного ВМС. На всем континентальном шельфе у побережья США размещены гидрофоны и другая аппаратура, установленные на глубинах от 180 до 4900 м и образующие систему раннего предупреждения на случай нападения вражеских подводных лодок.

Ни одно из этих устройств не зарегистрировало прохождения «Скорпиона», однако группа гидро-

локаторов, установленных неподалеку от Азорских островов, зафиксировала звук, который мог быть вызван разрушением корпуса подводной лодки. Затем настала очередь подводных телевизионных камер, магнитометров, подводных фотокамер и гидролокаторов. Кроме того, для поисков лодки использовались недавно разработанные устройства, напоминавшие миниатюрные торпеды, снабженные гидролокаторами бокового обзора. Во время поиска они скользили над дном океана за кормой буксировавшего их судна, осматривая полосу шириной 600 м.

Итак, обломки «Скорпиона» были найдены и сфотографированы. Погибшая лодка была обнаружена в обследуемом регионе. Она оказалась разорванной надвое в районе центрального поста. Объективы запечатлели на дне океана рядом с корпусом подводной лодки несколько более мелких обломков. Осталось выяснить причины гибели лодки. Поскольку поблизости не было обнаружено каких-либо подводных гор или скал, следственная комиссия, заседавшая с июня 1968 по январь 1969 г., выдвинула четыре возможных объяснения происшедшей трагедии.

Первой причиной была названа неисправность аппаратуры управления. Предполагалось, что механизм управления горизонтальными рулями во время выполнения очередного маневра мог остаться в положении погружения, а поскольку двигавшийся с большой скоростью «Скорпион» и без того находился на большой глубине, экипаж не успел что-либо предпринять, прежде чем лодка достигла критической глубины.

Во-вторых, лодка могла затонуть в результате поломки одной из труб, подобно тому, как это

произошло с «Трешером» пятью годами ранее.

Третье предложенное комиссией объяснение предполагало неисправность торпедного вооружения. Однако фотографии обломков исключают возможность того, что выпущенная подводной лодкой торпеда поразила ее, как это произошло во время второй мировой войны с американской подводной лодкой «Тэнг». Можно было бы допустить, что в результате трагической случайности торпеда взорвалась внутри лодки, но такое предположение представляется в высшей степени маловероятным, поскольку сомнительно, что на лодке вообще были торпеды.

Наконец, как это уже случалось ранее на подводных лодках, кто-то из членов экипажа, потеряв самообладание, мог потянуть не за тот рычаг или нажать не ту кнопку.

Такое объяснение также нельзя считать убедительным, учитывая высокую квалификацию членов экипажа и доказанную медицинскими обследованиями психическую устойчивость матросов и офицеров.

В чем заключалась истинная причина гибели «Скорпиона», мы, по-видимому, так никогда и не узнаем.

Из этого вытекает один жизненно важный вопрос: что же произойдет, если подобная лодка затонет (а это наверняка когда-нибудь случится) на глубине меньше критической? На что смогут рассчитывать члены ее экипажа?

На глубинах до 180 м они смогут выбраться на поверхность самостоятельно, причем с достаточно обоснованными шансами на успех. Но даже в этом случае трудно надеяться, что поблизости окажется судно, способное подобрать спасшихся.

На атомных подводных лодках имеется всего несколько сигнальных ракет, которые могут быть выпущены из-под воды на поверхность, да пара оранжевых радиобуев, передающих в эфир в течение 6 часов сигналы: «SOS, Submarine has sunk».

Если лодка затонула на глубине больше 180 м, подводники могут выпустить некоторое количество масла, которое образует на поверхности воды большое пятно. Они могут, наконец, стучать по корпусу лодки. Современные чувствительные гидрофоны способны улавливать шумы на расстоянии до 10 миль.

Обломки «Скорпиона» были найдены на глубине 3000 м. Спасти подводников на такой глубине невозможно. «Мы все сознаем, что если подводная лодка затонула на большой глубине, ей уже ничем нельзя помочь». Эти слова произнес вскоре после гибели «Скорпиона» капитан 1-го ранга В. Никольсон, руководитель проекта по созданию глубоководных систем. Тем самым он признал, что в настоящее время США располагает флотом атомных подводных лодок, оперирующих в районе таких глубин, где возникновение какой-либо неисправности означает, что экипаж заведомо обречен на смерть.

АВАРИИ И КАТАСТРОФЫ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК СОВЕТСКОГО (РОССИЙСКОГО) ВМФ

Точных данных в печати до сих пор нет, они по-прежнему засекречены. Тем не менее сведения все же просачиваются. Основную работу по выявлению и огласке подобных фактов проводит международная организация по защите окружающей среды «Гринпис». В феврале 1992 г. ею был опубликован специальный доклад, в котором впервые была приведена статистика аварий и катастроф на советских (российских) подводных лодках. В то время было известно 133 случая, включая 22 радиационные лодки (лодки с ядерными энергетическими установками). На них погибло свыше 500 моряков, на дне Мирового океана остались 43 ядерные боеголовки, 6 реакторов с ядерным топливом.

Вот далеко не полный перечень этих аварий (с начала 60-х годов):

1960 г. — авария ядерной энергетической установки (ЯЭУ) на атомной подводной лодке К-8, 13 человек было облучено;

1961 г. — на Северном флоте (СФ) затонула дизельная подводная лодка с ядерным оружием С-80, погибло 68 человек;

1961 г. — на СФ авария ЯЭУ на атомной подводной лодке К-19 (впоследствии прозванной «Хи-

росима»), погибли 7 человек, облучен практически весь экипаж;

1962 г. — на СФ в результате взрыва торпеды в отсеке затонула у пирса дизельная подводная лодка с ядерным оружием, по неуточненным данным, погибло 122 человека;

1965 г. — аварии энергетических установок на атомных подводных лодках К-27, К-11, К-74, данных о погибших и пострадавших нет;

1967 г. — крупный пожар в отсеке атомной подводной лодки К-3, погибло 39 моряков в отсеке, задраенном с двух сторон;

1968 г. — у Гавайских островов затонула по неизвестным причинам дизельная ракетная подводная лодка К-129 со всем экипажем (об обстоятельствах этой катастрофы см. выше), погибло 97 человек;

1968 г. — авария ЯЭУ на подводной лодке К-27, погибли 5 человек, облучились 13 человек, лодка полностью выведена из строя;

1970 г. — в результате пожара и поступления воды в Атлантике потеряла остойчивость и затонула атомная подводная лодка К-8 СФ, погибло 52 человека;

1972 г. — пожар на лодке К-19 («Хиросима»), погибло 28 моряков;

1973 г. — атомная подводная лодка К-56 столкнулась с надводным судном, погибло 27 человек, ТОФ;

1973 г. — авария в ракетном отсеке лодки К-219, погиб один человек, есть пострадавшие;

1975 г. — взрывы аккумуляторных батарей на К-47, К-36, погибли 4 человека;

1977 г. — пожар на атомной подводной лодке К-403, ТОФ;

- 1978 г. — авария реактора на атомной подводной лодке К-171, ТОФ, погибли 3 человека;
- 1979 г. — авария ЯЭУ на лодке К-116, лодка выведена из строя;
- 1981 г. — дизельная подводная лодка затонула в результате столкновения с судном, погибло 32 человека;
- 1983 г. — атомная подводная лодка К-429 затонула у берегов Камчатки в результате ряда серьезных нарушений при подготовке к выходу в море, в том числе по вине командования флотилии; погибло 16 моряков; ответственность возложили на командира и механика (оба преданы суду), остальным все сошло с рук; некоторые были впоследствии повышены по службе; начальник штаба флотилии контр-адмирал Ерофеев (проверявший подводную лодку на готовность к выходу) поступил в том же году в Академию Генштаба, стал командующим СФ; подводную лодку подняли, поставили на ремонт, она в 1986 г. снова затонула и была выведена из состава флота;
- 1984 г. — пожар на атомной лодке К-131, погибли 14 человек;
- 1985 г. — атомная подводная лодка К-314, авария на ядерном реакторе при перегрузке топлива, погибли 10 человек (по другим данным — К-431, жертв нет);
- 1986 г. — на атомном подводном ракетоносце К-219 произошла авария с ракетой в шахте, в подводном положении, возник пожар, лодка затонула, погибли 4 человека, остальных удалось снять; материалы следствия показывают исключительно низкий уровень подготовки личного состава, в частности ракетной боевой части;

1989 г. — пожар в отсеке лодки К-273 («Комсомолец») в Норвежском море, лодка затонула, погибли 42 человека; вопреки выводам правительственной комиссии (состоявшей в основном из представителей ВМФ), которая признала подготовку экипажа высокой, материалы следствия говорят о значительных недостатках в этой части, что, по мнению специалистов, стало основной причиной гибели подводной лодки; командование ВМФ, как полагают, приняло не все меры к спасению экипажа;

1994 г. — в марте на СФ столкнулись в подводном положении две атомные подводные лодки; происшествие чудом не закончилось трагедией, хотя командование уверяет, что причины катастрофы учтены и ликвидированы; подробности, причины происшествия не сообщались.

Из этих далеко не полных данных ясно, что положение дел в Российском ВМФ далеко от нормального. За последние 25 лет в советском и российском флоте потеряно 5 подводных лодок, у американцев — ни одной. Тем не менее руководство ВМФ продолжает утверждать, что все в порядке, так, мол, обстоят дела не только у нас. Неоднократные обращения к высшим должностным лицам ничего не дали. В конце концов группа офицеров и адмиралов обратилась в Российскую Думу с предложением провести парламентские слушания о положении дел в ВМФ.

ГИБЕЛЬ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ К-129

Это случилось 8 марта 1968 г. Советская дизельная ракетная подводная лодка К-129, нахо-

дившаяся на боевом дежурстве в Тихом океане, не ответила на шифрограмму штаба ТОФ (Тихоокеанского флота). Когда она не ответила на запрос вторично, Тихоокеанский военно-морской флот был поднят по тревоге.

В это время, в разгар боевых действий во Вьетнаме, американские ВМС тщательно прослеживали курс любого советского военного корабля в стратегически важной части Тихого океана. Дизельная ракетная подводная лодка К-129 типа 629 была вполне современным по тем временам кораблем. Она представляла собой стратегическую морскую систему первого поколения с подводным стартом ракет. Все офицеры были достаточно опытными специалистами высокого класса, а командир корабля капитан первого ранга Владимир Кобзарь считался во флоте одним из лучших среди офицеров-подводников. Подводный ракетносец не мог бесследно раствориться в океане. Но точное место его гибели советскому командованию тогда не было известно.

Длительные поиски в предполагаемом районе ничего не дали. Через несколько суток после исчезновения К-129 на базу ВМС США Йокосука в Японии подошла американская атомная подлодка «Суордфиш» («Меч-рыба») и тут же была поставлена в охраняемый док на ремонт. Рубка и форштевень субмарины имели повреждения, характерные для столкновения в море.

Погибших моряков в Советском Военно-морском флоте (всего 97 человек) официально «признали погибшими», вдовам подводников и их детям дали мизерные пенсии. Объявили возможную причину гибели корабля — «провал подвод-

ной лодки за предельную глубину вследствие поступления воды при движении под РДП (устройство для работы дизеля под водой) через поплавковый клапан». Считалось, что это устройство придает лодке скрытность. Оно уменьшало грохот дизеля и выход выхлопных газов из-под воды. Кстати, после гибели лодки тогдашний главнокомандующий ВМФ СССР адмирал Советского Союза С. Горшков запретил подводникам использовать РПД.

О погибшей лодке в Москве на какое-то время забыли. Зато не забыло о ней командование ВМС США. Американцам удалось точно выяснить координаты лежащих на грунте останков лодки. Вполне возможно, что американская лодка «Суордфиш» все-таки столкнулась с К-129 и после аварийного всплытия точно зафиксировала координаты. Видимо, на «Суордфише» знали и то, что дизельной субмарине К-129 не суждено больше всплыть на поверхность.

Как сообщила американская печать, первым к лежащей на дне советской подлодке подошла атомная подводная лодка «Хэлибэт» (за 10 лет до этого испытывавшая пожар), переоборудованная из ракетной лодки для глубоководных разведывательных операций. Летом 1968 г. субмарина изучила корпус советского корабля, была собрана информация о его устройстве. Вполне возможно, что тогда же с него удалось извлечь ракеты и шифровальную технику.

Пока советские корабли систематически патрулировали предполагаемый квадрат гибели К-129, а правительство СССР не проявляло видимого желания заявить о судьбе подводного корабля официально, в ЦРУ решили его поднять.

Это был поистине фантастический проект, стоимость которого оценивали в 500 млн долл. Осуществить подъем лодки взялась компания, которую возглавлял крупный предприниматель Говард Хьюз. В 1970 г. представители его компании «Хьюз Тул», преобразованной позже в «Самма корпорейшн», начали переговоры о создании уникальных технологий глубоководных работ с «Глобал Марин Дивелопмент Инк.» и «Локхид».

Под руководством Г. Хьюза дело пошло достаточно быстро. Спустя 2 года на верфи в Пенсильвании было спущено на воду для достройки на плаву судно «Гломар Эксплорер» для глубоководного подъема затонувших кораблей, замаскированное под шельфовый нефтеразведчик. По завершении строительства судно перешло в Реджвуд-Сити (Калифорния), где к нему была добавлена баржа-пonton для транспортировки подъемных монтажных конструкций с огромными захватами. С их помощью затонувшую советскую подлодку предстояло оторвать от океанского дна и поднять на поверхность.

В районе работ постоянно находилось однотипное с «Гломар Эксплорер» поисковое судно «Гломар Челленджер». Когда в июле 1974 г. в предполагаемом квадрате появился «Гломар Эксплорер», советская военно-морская разведка не придавала этому должного значения. Тогда, в середине 70-х, подводные работы на глубине 5000 м казались фантастикой.

Согласно версии, изложенной в книге Клайда Барлисона «Проект Дженифер», подъемными захватами удалось обхватить корпус К-129 и начать подъем. Лишь у самой поверхности воды ее кор-

пус разломился, и большая часть вновь ушла на дно. Носовую часть загрузили в огромный отсек с распашными створками в днище судна. Как было отмечено потом, шторм помешал сделать еще одну попытку, к тому же рядом появились советские патрульные корабли.

Позже в октябре 1992 г., Роберт Гейтс, покидая свой пост директора ЦРУ, привез в Москву видеокассету с записью похорон трех советских моряков, извлеченных из первого отсека лодки. Среди них не было офицеров. Где тела остальных моряков и где поднятые отсеки, мы пока не знаем.

В конце 1992 г. о погибших подводниках впервые в России было сказано открыто. Главнокомандующий Военно-Морским Флотом России адмирал Феликс Громов приказал подготовить проекты нового приказа министра обороны и постановления правительства относительно К-129.

С начала 50-х годов ВМС и ЦРУ США проводят у берегов СССР, а теперь России серию разведопераций под кодовым названием «Холистоун». В соответствии с планами, утвержденными штабом ВМС, американские подводные лодки следят за российскими кораблями, перехватывают сигналы электронных средств, прослушивают сообщения, передаваемые по подводным кабелям связи, часто вторгаясь в российские территориальные воды. За этот период зафиксировано около 200 подобных инцидентов, создавших аварийные ситуации.

Так, в ноябре 1969 г. атомная подлодка ВМС США «Гэтоу» столкнулась в Баренцевом море у мыса Териберский с советской атомной субма-

риной К-19. Оба корабля получили поврежде-
ния.

В феврале 1992 г. атомная подлодка ВМС США «Батон Руж» проникла на полигон Северного флота ВМФ России у входа в Кольский залив. При маневрировании она столкнулась с российским атомоходом.

2 ноября 1994 г. дизельная подводная лодка Северного флота на том же полигоне обнаружила неизвестную подлодку. Позже она была идентифицирована как атомная подводная лодка ВМС США. Негласное противостояние двух флотов продолжается...

ГИБЕЛЬ К-219

Телеграфное агентство Советского Союза (ТАСС) сделало тогда сообщение: «На советской атомной подводной лодке с баллистическими ракетами на борту примерно в 1000 км северо-восточнее Бермудских островов в одном из отсеков произошел пожар. Экипаж подводной лодки и подошедшие советские корабли ликвидируют последствия пожара. На борту есть пострадавшие... Опасности несанкционированных действий оружия ядерного взрыва и радиоактивного заражения окружающей среды нет».

Шел 1986-й г., страна переживала бум гласности. Михаил Горбачев готовился к встрече в верхах и замолчать ЧП такого масштаба (Чернобыльская катастрофа случилась всего 4 месяца назад) не мог.

Американцы это оценили: «Горбачев порвал

с давней практикой, уведомив президента Рейгана о несчастном случае, и проинформировал его о том, что опасности ядерного взрыва, случайного пуска ракет или радиоактивного заражения нет», — писала в те дни «Нью-Йорк таймс». На этом тема была исчерпана, о затонувшей лодке забыли.

С начала похода прошел ровно месяц. Дни смешались с ночами, отсчет времени вели по вахтам. Короткая койка, где и ноги не выпрямить... Ничто не радует, хочется только одного — скорее домой. И тут взрыв...

В то утро сыграли тревогу — всплывали на перископную глубину для сеанса связи. Лодка периодически всплывает, чтобы поднять антенны. Аврал при этом обязателен, все должны находиться на посту. Связисты приняли информацию, и лодка опять поставила рули на погружение. Беликову можно было поспать еще часа два. И вдруг лодку потряс мощный взрыв. «Помню, как зашипели продуваемые цистерны и мы всплыли на поверхность. Осмотрелись в отсеках — вроде все нормально», — рассказывал Беликов.

По материалам расследования, взрыв произошел в третьей по левому борту ракетной шахте в результате поступления воды. Вода раздавила корпус ракеты с ядерной боеголовкой и выдавила из нее жидкое топливо. Повезло, что основная взрывная энергия ушла через крышку пусковой установки. Командир капитан 2-го ранга Игорь Британов, дал правильную, в этих условиях, команду на экстренное всплытие, что, по сути, спасло лодку от более страшной трагедии.

Версия о том, что взрыв ракеты был спровоцирован кем-то из экипажа, сразу отпала. Опасность несанкционированного пуска ракеты неуравновешенным членом экипажа лодки исключается. Чтобы произвести пуск, необходимо вставить в гнездо личную перфокарту командиру лодки, командиру боевой части и представителю первого отдела (офицеру госбезопасности). Каждый из них, естественно, отвечает за все головой. Ядерное оружие пока защищено хорошо.

Впрочем, была еще одна версия взрыва — столкновение с американской подлодкой. Американские специалисты-подводники знали о случившейся крупной аварии на советской К-219 еще до того, как президент Рональд Рейган был уведомлен Горбачевым об этом инциденте. Вероятнее всего, сообщение поступило от субмарины, осуществлявшей слежение за советской подводной лодкой, что вполне обычно для «вероятных противников». Кроме того, в американской прессе было сообщение, что в первых числах октября подводная лодка ВМС США «Аугуста» в ходе патрулирования в Атлантике получила повреждение корпуса в носовой части. А на К-219 вскоре после взрыва экспертами была обнаружена двойная борозда на корпусе. Специалисты не смогли дать однозначного ответа о причинах ее появления.

Николай Беликов, который, рискуя жизнью, сыграл основную роль в предотвращении более серьезных последствий катастрофы, считает, что «этот поход заранее был запрограммирован на аварию». Экипаж спешно перевели на эту лодку по неизвестной причине, а ее «родную» команду,

которая готовилась к выходу, сняли в последний момент также по неизвестным причинам. Состояние К-219 было неважное — биологическая защита дырявая, при смене реакторного топлива в реакторе были допущены нарушения. На базе перед выходом новый экипаж за глаза называли смертниками. А когда получили сообщение о взрыве, специалисты бросились разбирать документы о годности лодки, чтобы прикрыть нарушения.

«Чем больше узнаешь лодку — тем страшнее на ней находиться, — рассказывал Беликов. — Несведущие — самые отважные люди, им невдомек, на каком корыте их отправляют в плавание. Но уйти из плавсостава невозможно, остается махнуть на все рукой и раз за разом испытывать судьбу».

Вспыхнувший после взрыва пожар все-таки удалось погасить. Но началась утечка окислителя ракетного топлива. Ядовитый дым стал расплзаться по отсекам через поврежденные магистральные трубы. Уровень загазованности превысил допустимый предел в 3000 раз. Почти сразу погибли матросы Харченко и Смоглюк. Задохнулся командир ракетной части Александр Петрачков. Ракетный отсек пришлось оставить. Лодка оказалась разделенной пополам — на носовую и кормовую части.

В подводном положении К-219 направилась к своей базе. Рядом следовали четыре советских судна Морфлота. Казалось, испытания позади. Но впереди было самое страшное.

Ровно через 15 часов на центральный пост поступил сигнал тревоги из реакторного отсека. Это был отсек, за который отвечал Николай Бе-

ликов. Туда просочился ядовитый газ, выключилось освещение. Когда лопнул один из паропроводов, возникла угроза теплового взрыва реактора. Нужно было срочно заглушить аварийный реактор.

Авария разрасталась, нанося все новые и новые удары по системам лодки. Вышло из строя дистанционное управление энергетической установкой. В любую секунду мог начаться самопроизвольный разгон реактора, что грозило уже не тепловым, а ядерным взрывом. Оставалось одно — опустить решетки, заглушающие реактор, вручную. В отсек пошел Беликов. Он вспоминает: «Было очень жарко. За бортом — вода плюс 28 градусов, в отсеке — за 50. Я в резиновом костюме, противогазе — Африка». Беликов шутит. Тогда было не до шуток. Николай исчез за переборочной дверью седьмого отсека. Спустился в аппаратную. Стал опускать решетку, крутил до потери сознания, но смог все же поставить ее на место. Кое-как выбрался из аппаратной и потерял сознание.

Второй раз в реакторный они пошли вдвоем с матросом Преминым. Поставили вторую решетку, взялись за третью. «Товарищ командир, мне плохо», — едва слышно выдавил Премиин. Старший лейтенант помог матросу добраться до площадки седьмого отсека, уложил его под трубу холодильной установки и вернулся назад. Докрутил третью решетку, стал заворачивать четвертую и почувствовал, что сейчас упадет замертво. Сумел добраться до перехода и упал рядом с Сергеем. Подводники отдраили дверь и вытащили их обоих. Беликов в сознание не пришел — руки-ноги болтались, как у мертве-

ца, когда его несли. Но в реакторном осталась еще одна решетка. Туда пошел Сергей Преминин — никто другой сделать эту работу не смог бы. Из аппаратной Сергей больше не вернулся. Он опустил решетку, но выбраться назад не смог — давлением так расперло двери в отсек, что ее не смогли выдавить даже специальным домкратом.

На берегу Беликову сказали: «Лучше бы ты там остался навсегда». Из партии его исключили. Весь экипаж расформировали и разбросали по разным флотам. Командира Игоря Британова уволили. А лодка лежит на 5-километровой глубине в Саргассовом море с заглушенным реактором. Там же остался навсегда Сережа Преминин — один из людей, спасших Америку от повторения чернобыльской катастрофы. Посмертно его наградили орденом Красной Звезды. Для звания Героя, решили, подвигов маловато. А Беликова забыли. Какой он герой, если жив остался?

Не думает о награде Николай Беликов и сейчас: «Столько лет прошло... Жив остался, дети растут — это главное». Но этим вопросом задаются его товарищи: «Почему, если остался жив, то считается виновным? Ведь если бы не Беликов — ядерного взрыва было бы не избежать. Значит, если бы он погиб, награду ему все-таки дали бы?»

Впрочем, сам Николай считает, что ему повезло. После 12 лет службы на подлодках его перевели в подмосковный Дмитров, на центральную инженерную базу ВМФ. А самое главное — дали трехкомнатную квартиру. Заслужил такую вот награду.

САМАЯ КРУПНАЯ КАТАСТРОФА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

Случись эта катастрофа раньше, мы с вами вряд ли узнали бы что-нибудь определенное. Скорее всего в газете «Правда» (информационном органе Коммунистической партии Советского Союза) появилась бы заметка «Погибли при исполнении задания» с кратким правительственным сообщением, без упоминания о подробностях устройства лодки и о том, что на ее борту находилось ядерное оружие. Но пришло время «перестройки» и «гласности», и читатель с изумлением узнал, что катастрофы, граничащие с ядерной военной опасностью, случаются не только «у них», но и «у нас». К сожалению, наши люди стали постепенно к этому привыкать после чернобыльской аварии. Такой же «Чернобыль» мог случиться теперь гораздо ближе от берегов безмятежной Европы. В этот раз мужество подводников (а не пожарных, как в Чернобыле) спасло мир от катастрофы.

7 апреля 1989 г. Норвежское море, 72-я параллель, 39 сутки автономного похода атомной подводной лодки «Комсомолец». На борту 69 человек экипажа.

Вот как все происходило:

11.00 — доклад вахтенных, замечаний нет;
11.03 — датчики главного командного поста показывают, что в седьмом отсеке температура повысилась до 70 °С; 11.06 — аварийная тревога, всплытие на безопасную глубину 50 м; 11.10 — пожар в шестом, а затем в пятом отсеках; 11.16 — всплытие на поверхность; 12.17 — за-

глушен ядерный реактор; 12.26 — в штаб Северного флота поступает закодированный сигнал об аварии.

Командир и экипаж ведут себя безупречно. Неисправна техника на лодке. Люди задыхаются в масках, не справляются с пламенем, спасательные плоты невозможно спустить на воду. Помощи нет и быть не может — ближайшие суда на подходе. Ближе только норвежцы, но они не знают, что «SOS» советским военным кораблям передавать запрещено.

17.08 — «Комсомолец» с дифферентом на корму свыше 70 градусов (почти вертикально!) уходит под воду.

Итог страшен: 42 погибших военных моряка. Они погибли от удушья, огня, переохлаждения, от того, что просто не умели плавать.

Это факты, а что происходило на лодке? В тот день, 7 апреля 1989 г., экипаж атомной подводной лодки «Комсомолец», выполняя боевое задание, находился в Норвежском море на небольшой глубине. В штурманской рубке был мичман Александр Копейко. Последние цифры, которые он запомнил из показаний приборов: курс 200, координаты — 180 км юго-западнее острова Медвежий. Вся команда была поднята на ноги сигналами тревоги. При этом, как записано в корабельном уставе, каждый должен срочно явиться в свой отсек и занять рабочее место. Некоторые моряки, разбуженные тревожными сигналами, вскочили с коек и, не одеваясь, побежали на исходную позицию. Через несколько минут все узнали, что в седьмом отсеке пожар. Горит проводка, короткое замыкание. У мичмана Александра Копейко была другая

функция — следить за месторасположением корабля, держать нужный курс. В момент возникновения пожара командир лодки Евгений Ванин отдал приказ всплывать. Радисты должны были доложить на базу координаты подводной лодки. К месту происшествия вылетели советские самолеты.

Вспоминает штурман лейтенант Андрей Степанов: «После сообщения о пожаре в седьмом отсеке доложили по внутреннему телефону, что огонь полыхает в третьем и четвертом отсеках, а потом, как выяснилось, короткое замыкание произошло еще в двух — в пятом и шестом. На нашем посту загорелось электрооборудование, пошел сильный дым. Все включили индивидуальные дыхательные аппараты. По всей видимости, везде на корабле стали взрываться пульта и щитки электропитания».

Корабельный устав лаконичен: при пожаре необходимо задраить свой отсек, чтобы огонь не перекинулся на соседний. Нужно тушить пламя. Так и сделал старший матрос Нодар Бухникашвили. Он задраил отсек и до последнего боролся с огнем.

Первым погиб Бухникашвили. В соседнем, шестом, отсеке в смертельную схватку с огнем вступил мичман Владимир Колотилин. Он так герметично задраил свой отсек, что никаких признаков пожара не было видно. С его поста не проникали ни дым, ни пламя. Владимир тоже погиб.

Подлодка раскачивалась на трехбалльной волне, а пожар продолжался в третьем, четвертом, пятом и седьмом отсеках. Корабль дымил. Дым заметили советские самолеты, прибывшие к месту

трагедии, чтобы привести к терпящим бедствие ближайшие рыбацкие суда. Потом в небе появился «Орион» — норвежский поисковый самолет. Зафиксировав горящую лодку, он разбросал вокруг нее буи обнаружения.

В дыму задохнулся матрос Володя Кулапин. Мичман Валявин взял его на руки и понес к выходу. В замкнутом пространстве, задыхаясь, он крикнул, чтобы прислали подмогу. Новая аварийная партия спустилась в отсек с палубы. Но было поздно.

Вот что рассказал начальник химической службы Виталий Грегулев: «Когда возник пожар, я спал. Услышав сигнал тревоги, побежал на свой пост. Моя задача — обеспечить в лодке нормальный уровень газового состава и контроль радиационной обстановки. Подбежал к установке газосостава воздуха, который влияет на жизнедеятельность людей, пытался ее запустить. Напрасно. Она оказалась обесточенной. Взглянул на приборы радиационной обстановки — нормально, никаких отклонений. Потом и здесь случилось короткое замыкание. Уровень радиации был нормальный. Мои сослуживцы, Игорь Орлов и Сергей Дворов, лично удостоверились, что атомный реактор надежно заглушен. Что касается торпед с ядерным зарядом, то они не были на боевом взводе, поэтому никакой опасности не представляют».

Лодка все еще держалась на плаву, и пожар удалось потушить, кажется, во всех отсеках, кроме седьмого. Но какой ценой! Одного за другим аварийные партии вытаскивали обгоревших и отравившихся моряков на свежий воздух. Врач, старший лейтенант Леонид Заяц, ни на минуту не

останавливаясь, делал искусственное дыхание морякам. Многих удалось вернуть к жизни. Но они, ослабевшие и не до конца пришедшие в себя, погибнут позже в холодной воде, когда от каждого потребуются нечеловеческие усилия. На палубе курили молча, глотая дым со слезами. Из седьмого отсека продолжал густо валить пар. «Видимо, там образовалась брешь, — считает моряк Семен Григорян, — сквозь которую хлынула вода. В том месте, думаю, выгорели кабельные тросы, которые выходили наружу».

Лодка стала тонуть. В тот момент вода поступила в отсеки, и люди, боровшиеся с огнем, не ожидали, что вот так неожиданно в лабиринтах подлодки их настигнет соленая морская волна.

«Всем покинуть отсеки! Плоты на воду!» — команды слышались одна за другой. Семен Григорян стал отсоединять плот от корпуса лодки — на это ушло слишком много времени. Крепления не поддавались. Корабль тонул, кормовой частью заваливаясь вниз, и через некоторое время стал торчком. Моряки бросились в ледяную воду. Наконец плот удалось отсоединить, но его отнесло от лодки волной. Корабль, постояв в вертикальном положении, стал быстро выравниваться в горизонтальное. Григорян принялся за второй плот. Тщетно. Та же история. Он вцепился в него так, что волна снесла его с палубы вместе со 100-килограммовым плотом. Плот оказался единственным плавсредством на всех. Раскрылся он днищем вверх, и к нему один за другим подплывали члены команды.

Рубка была наполовину в воде, когда Александр Копейко крикнул: «В лодке командир и еще

несколько человек. Что делать?» Ему ответили: «Закрывай люк, они спасутся во вспомогательной камере!»

Копейко все же не закрывал люк. Он кричал, чтобы люди спешили на выход. Когда ждать уже было опасно и он понял, что, если не закроет люк, оставшиеся в лодке не выберутся, он герметично закрыл камеру. Лодка ушла под воду. Глубина в этом месте Норвежского моря составляет 1500 м. В той вспомогательной камере, которая отсоединилась от лодки на глубине 400—600 м, находились вместе с командиром Ваниным еще пятеро. Из них чудом спасся лишь один — мичман Виктор Слюсаренко. Спасательная камера стала подводным гробом.

Моряки, облепившие плотик, помогали друг другу выжить. Паники не было. На перевернутый плотик поместили в первую очередь раненых, не умеющих плавать, тех, кто обгорел, отравился. Моряки держались за веревки, за руки и за ноги своих товарищей. Вначале вода не казалась такой холодной. Обнадеживали самолеты, кружившие в небе. Высшим счастьем для каждого казалась хоть какая-то зацепка на плотике. Находившиеся в нем стояли и сидели по пояс в воде, он был перегружен. Каждый когонибудь держал одеревеневшими руками. Трудно сказать, кому было труднее. Тем, кто неподвижно стоял на плотике, удерживая товарищей, или тем, кто зацепился. Многие из тех, кто держал других, через час стали умирать от переохлаждения, а те, кто держался на воде, были настолько ослаблены, что их смывало очередной волной.

«Я не чувствовал своего тела по грудь, —

вспоминает врач лодки Леонид Заяц, — советовал ребятам напрячься и делать какие-то телодвижения, чтобы не замерзнуть. Многие держались зубами».

«Корабли!» — крикнул кто-то. На горизонте показались плавбаза «Алексей Хлобыстов», гидрографическое судно и сейнер.

Из 69 членов экипажа 19 моряков погибло, 23 осталось на глубине вместе с лодкой. 27 было доставлено в госпиталь Североморска, они выжили.

27 спасенных моряков находились на излечении в военно-морском госпитале Северного флота, в морге — 19 погибших от переохлаждения, травм и разрыва сердца парней. Не всем морякам удалось выжить.

Военные медики и моряки, побывавшие в разных переделках и нештатных ситуациях, были потрясены стойкостью команды. Они восхищались такими людьми, как матрос Юрий Козлов и мичман Семен Григорян, капитан-лейтенант Александр Везезгов и старший матрос Артур Савин... Как им удалось перебороть страх смерти и саму смерть, ведь провести почти полтора часа в ледяной воде практически невозможно?!

«Я думаю, что выстоять в такой ситуации, в какой оказались моряки-подводники, — сказал В. Жиглов, начальник медслужбы Военно-Морского Флота СССР, — смогли самые крепкие. Они сумели организовать психику на выживаемость. Трое моряков, поднятые на борт живыми, умерли по пути в Североморск... Диагноз их смерти — крайнее физическое перенапряжение».

Рассуждать о том, как можно выжить, нахо-

дьясь столько времени в холодной воде, очень просто. Раз на раз не приходится. Приведем пример из медицинской практики, который трудно забыть. На Севере в 1962 г. трое военных моряков оказались в море на резиновой шлюпке. Холод, сильный ветер... Моряки пытались добраться до маяка, но проскочили мимо. Шлюпка покрылась льдом, а они все боролись с морем и голодом. Они не могли спать. Это подобно смерти. Их искали 5 суток. Наконец нашли. Двое погибли, а один уцелел и чувствовал себя более-менее нормально. Когда у него спросили, как ему удалось выжить, он ответил: «Все это время я ни на секунду не прекращал двигаться. Я сбивал лед, делал само-массаж. Не впадал в панику и думал о своей беременной жене, которая в этот момент была в роддоме. Я не мог, не хотел умереть, не увидев своего ребенка».

В каком состоянии находились советские подводники, доставленные в Североморск с места катастрофы? Вот что рассказал главный терапевт Вооруженных Сил СССР генерал-майор медицинской службы профессор В. Ивашкин: «Сразу же, как только члены команды были подняты на борт плавбазы “Алексей Хлобыстов”, судовые врачи начали борьбу за спасение моряков, десять из которых были без признаков жизни. Трех спасти не удалось, хотя квалифицированные медики, доставленные к месту происшествия на крейсере “Киров”, сделали все возможное. На пути к Североморску мы использовали все медицинские средства, пригодные в такой ситуации. Произвели тщательное растирание. Моряки были помещены в теплые ванны. Врачи вели круглосуточное дежурство.

Состояние троих моряков было средней тяжести. Они прошли курс лечения в палате интенсивной терапии. Состояние остальных 24 членов команды вполне удовлетворительное. Все ребята прошли тщательное медикаментозное, психотерапевтическое, рефлексотерапевтическое лечение. Лишь у одного из пострадавших был обнаружен легкий ожог».

Почему же нельзя потушить пожары на подводных лодках?

А каким, собственно, образом это можно сделать? Где средства пожаротушения на сверхдорогой подводной лодке? Где, например, были датчики обнаружения пожаров, сопряженные с системой автоматической подачи безопасной для людей и техники газовой смеси, способной локализовать пламя? Поднялась, например, температура в отсеке выше -35°C — идет предупредительный сигнал на контрольный вахтенный пост. Температура выше $+70^{\circ}\text{C}$ — сигнал подать огнетушительную смесь.

Где же была такая система автоматического пожаротушения? Ее нет на советских атомных подлодках (АПЛ). И тем более на АПЛ с сокращенным составом экипажа, где ряд отсеков и помещений обслуживается личным составом эпизодически, как седьмой отсек погибшего «Комсомольца».

Как-то А. Горбачев, командир ракетной подводной лодки (бывший командир атомной ракетной подводной лодки стратегического назначения, капитан 1-го ранга запаса), спросил об этом у конструктора лодки, который выходил вместе с экипажем в море. Тот ответил: «Командир, в своих требованиях ты переходишь границы!»

Потом он рассказал, как трудно «выбить» эти средства на обеспечение жизнедеятельности и живучести атомных подлодок. Чем же все-таки тушат пожары подводники? Долго тушили средствами, известными с незапамятных времен — огнетушитель, вода, брезент, кувалда, топор. С 60-х годов появились воздушно-пенные установки, которыми, однако, нельзя тушить основной источник пожара на АПЛ. Горящее электрооборудование почти всегда находится под напряжением. Можно привести примеры, когда эти установки не срабатывали из-за конструктивных и эксплуатационных недостатков.

В начале 70-х годов на лодках была установлена система объемного пожаротушения (ЛОХ). В документации о ее вредности и токсичности для личного состава ничего не было сказано, однако первые же включения ЛОХ при пожаре привели к отравлению моряков.

Командиры нового к тому времени поколения АПЛ испытали эту систему в деле (при пожарах) и составили достаточно объективное и полное представление о ней. Уже в 1974 г. были отмечены основные недостатки системы ЛОХ:

- 1) газовая смесь токсична и опасна для жизни;
- 2) система в эксплуатации ненадежна;
- 3) осуществить немедленную подачу газовой смеси в аварийный отсек практически невозможно.

Почему не были устранены недостатки, вскрытые много лет назад? Создается впечатление, что многие беды на флоте проистекают от того, что первопричины тяжелых аварий и катастроф загоняются внутрь.

Едва ли не все члены комиссий по катастрофам АПЛ знают истинные причины гибели кораблей. Можно ли не знать, почему заполняется водой загоревшийся отсек? Это понимает абсолютное большинство членов комиссий. Тем не менее они сообщают корреспондентам следующее: «Неизвестны причины быстрого поступления в отсеки забортной воды, окончательно решившей судьбу лодки».

Это кошунство! Каждый рядовой подводник это знает. Так же, как и то, что для выяснения причин нет никакой необходимости доставать АПЛ со дна океана. Пожар, распространившийся из-за отсутствия должных противопожарных средств, выжег, вероятно, такое количество сальников, уплотнений в прочном корпусе и на переборке к смежному отсеку, что вряд ли такую зияющую брешь оставила бы вражеская мина или торпеда.

Печальный опыт неоднократно доказывал создателям советского подводного флота необходимость принципиально нового подхода к проектированию кораблей и обеспечения их пожаробезопасности. Порой вызывает удивление, почему конструкторы как бы не слышат многочисленных предложений по совершенствованию кораблей, вооружения и техники, не реализуют их в конкретных проектах АПЛ.

Моряки покидают корабль, когда до его гибели остаются считанные минуты, отдав его спасению все силы, а нередко и жизнь. И вот тогда командир подходит к матросу или молодому офицеру и говорит: «Прыгай, сынок, плыви дальше от борта. Наш корабль скоро уйдет под воду».

Если матросу очень страшно, командир скажет добрые слова и поможет прыгнуть в воду. Не дай бог врагу испытать в такие минуты то, что чувствует командир корабля! Он смотрит на пытающихся удержаться на волнах матросов, мичманов, офицеров, смотрит на горизонт, где еще не видно спасения, на бесполезно летающий вокруг лодки самолет и понимает, что в живых останутся немногие. Да и он сам сойдет с гибнущей АПЛ последним, с мизерным шансом на спасение. Ему ли не знать, что, посылая этого матроса на флот, его никто не спрашивает, умеет ли он плавать или хотя бы держаться на воде. И вот приходят матросы. Каждый пятый не умеет плавать, а каждый второй плавать плохо. Немногим лучше дело обстоит с мичманами и офицерами. На следующий день после катастрофы многие недоумевали, почему подводники гибнут от переохлаждения, когда в московских спортивных магазинах продаются костюмы с подогревом, с какими-то поплавками, сигнальными лампочками... Что можно ответить на это? В стране действительно есть костюмы с отличным утеплением и даже с подогревом, с поплавком для длительного удержания на воде, с сигнализацией для ночного обнаружения и даже с герметичной микрорадиостанцией. В таком костюме можно держаться в ледяной воде часы, а то и сутки. Почему же их нет у наших подводников? Нет средств? Да ведь одна затонувшая подводная лодка стоит столько таких костюмов, что их хватило бы для всех моряков мира!

Почему бы нашему подводнику не иметь легкий, удобный спасательный комплект, где есть все необходимое для выживания на воде при любых условиях. Честное слово, слез одной матери доста-

точно, чтобы все эти «мелочи жизни» были решены раз и навсегда. На АПЛ есть индивидуально-спасательные аппараты для выхода из затонувшей лодки и плавания на поверхности моря после всплытия за счет плавучести гидрокомбинезона и дыхательного мешка аппарата. Однако это устаревшее, неудобное в использовании, громоздкое и тяжелое устройство.

Почему же большинство подводников оказались без этого устройства? Наверное, потому, что на 69 человек на «Комсомольце» их просто не хватило. Потому, что этот водолазный комплект (аппарат, гидрокомбинезон, теплое белье) разукomплектован и хранится в разных местах отсека. При задымленности, в экстремальных условиях, личный состав, как правило, их не находит. Воистину все сделано для того, чтобы подводник прыгал в воду без спасательных средств и тонул.

Спасение личного состава в океане имеет давние традиции во всем мире. И вот прилетает наш самолет-спасатель к месту катастрофы. Сбрасывает три спасательных плота где-то в стороне от ждущих помощи подводников и в результате не спасает ни одной жизни. О том, как использовались корабельные спасательные плотки и какие при этом необоснованные трудности испытали подводники, в печати говорилось не раз. Что же это за спасательная система флота, которая не спасает моряков недалеко от своих берегов?

У специалистов может возникнуть вопрос: что это за разговор про костюмы, плотки, когда на такой АПЛ, как «Комсомолец», есть уникальная камера для спасения экипажа даже с предельной глубины погружения? Где она была? Она была на своем месте, но парадокс именно в том, что эки-

паж не смог ею воспользоваться даже с надводного положения.

Лодка утащила с собой на огромную глубину спасательную камеру. Эта камера на глубине чудом оторвалась от АПЛ. Из пяти подводников, среди которых был командир корабля, чудом спасся один, а остальные погибли. Камера сохранила всего одну жизнь и тут же унесла с собой жизни остальных. Кто и на каком уровне создал эту камеру? Это не риторический вопрос, особенно для родных и близких моряков, для которых камера стала последним пристанищем...

Пожар — грозная опасность для подводника, но не единственная. Атомная лодка вошла под лед Ледовитого океана более 30 лет назад, потому что могла себе позволить длительное плавание под водой и подо льдом одновременно. Сначала это сделали американцы. Немногим позже пошли под лед и советские лодки. Плавание подо льдами — это еще и айсберги с осадкой до нескольких сотен метров, гигантские ледовые острова, погруженные в воду до нескольких десятков метров. Так что длительное плавание подо льдами — героизм. Как же обеспечивается безопасность подводников? Есть ли, к примеру, обнаружитель айсбергов? Его у нас до сих пор нет. Для американских АПЛ такой прибор был установлен после первых подледных походов, в конце 50-х годов. Может быть, нашим подводникам он не нужен? Нет, уже первые походы в начале 60-х годов показали, что он крайне необходим. То, что имеется на некоторых наших АПЛ для обеспечения подледного плавания, находится на низком уровне.

Безмерно терпение и мужество наших подводников. Мы знаем множество примеров их героиз-

ма и самопожертвования. Но можно ли уповать только на эти качества, не извлекая уроков из случившихся катастроф?

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ...

Тишина последнего пристанища лодки обманчива. «Комсомолец» укрыл от людских глаз не только свой уникальный титановый корпус, не только тела погибших моряков. Под воду ушли ядерная энергетическая установка и плутониевые боеголовки торпед.

Первая экспедиция в район катастрофы направилась в 1989 г., когда и случилась катастрофа. Многие считали, что «Комсомолец» будет поднят. Но дело в том, что затраты на подъем были бы огромными — примерно 300 млн долл. Потом более острые вопросы отвлекли... В общем от этой проблемы старались уйти. Результаты еще двух последующих экспедиций были не такими радужными. Прежде всего лодка, как говорят специалисты, «потекла» — в морской воде появились цезий и стронций. Началась разгерметизация торпедных аппаратов с ядерным зарядом.

Летом 1994 г. к месту гибели лодки «Комсомолец» из Санкт-Петербурга направилось научно-исследовательское судно «Академик Мстислав Келдыш». На нем были экспедиция, состоящая из научных сотрудников Министерства по чрезвычайным ситуациям (МЧС) РФ, представители МАГАТЭ, ученые из Норвегии и Голландии.

Экспедицию встретил 5-балльный шторм и почти ураганный ветер. Основные работы проводили

глубоководные аппараты «Мир-1» Института океанологии Российской академии наук. Их экипажи при погружении увидели то, о чем можно было догадываться. У лодки была оторвана носовая часть, в корпусе зияли пробоины.

Нужно было установить заглушки на проемы волнорезных щитков торпедных аппаратов. Эти щитки находятся на абсолютно вертикальной поверхности носовой части лодки. Как поставить заглушку на гладкий титановый лист да еще попасть точно в отверстие? Как эти работы проводить при сильном течении и практически нулевой видимости?

Начальник управления подводных работ особого назначения МЧС Л. И. Якушев считает, что есть реальная опасность разрушения боеголовок. Когда случится беда, никто сказать не может. Это уже могло произойти. Кроме того, имеется тенденция к повышению уровня радиации. Правда, плутоний в морской воде вокруг корпуса лодки пока не обнаружен.

Мичман Виктор Слюсаренко, один из чудом спасшихся, рассказал поистине жуткую историю. Когда лодка погружалась, он вместе с командиром и двумя товарищами успел вскочить в спасательную капсулу. Казалось бы, вот оно, спасение! Хлопок катапульты — и все на поверхности. Так нет же, капсула, взлетев на поверхность, камнем пошла на дно. Спасательная капсула стала убийцей! Ее нашли — она лежит в 3 милях от лодки. Корпус лодки расколот. Поднимать его — значит подвергаться большой опасности.

Можно засыпать лодку грунтом, закачивать его через пробоины. Это еще один заслон против радиации. Нужно сказать и о странной позиции Нор-

вегии. Там вообще предпочли бы, чтобы «Комсомолец» оставили в покое. У норвежцев есть свой резон — опасаются, что слишком пристальное внимание к русской субмарине отведит покупателей рыбы, которая неплохо ловится в районе гибели подлодки.

Спустя 5 лет после гибели лодки было заявлено: «Комсомолец» поднять нельзя...» Но угроза выброса радиоактивных элементов продолжает возрастать с каждым днем.

Вот точка зрения на эту проблему некоторых специалистов.

Затонувшая атомная подводная лодка (АПЛ) «Комсомолец» находится на глубине 1685 м. Ситуация в любую минуту может стать критической.

Есть ли основания для такого мрачного прогноза? Очень скоро две ядерные торпеды АПЛ окончательно разрушатся и ничто не помешает выходу из них плутония-239. Его выброс в течение короткого времени приведет к катастрофическим последствиям. Продукты выброса будут поглощаться планктоном и попадут в пищевую цепочку. Вокруг «Комсомольца» образуется обширная зона радиоактивного загрязнения площадью несколько тысяч квадратных километров. Богатейший район рыбного промысла Европы будет закрыт на 6—7 веков, а морские течения принесут к берегам России микрочастицы плутония. Период полураспада плутония-239 составляет около 25 тыс. лет, по химическим свойствам он намного токсичнее мышьяка.

К такому выводу пришли ученые из НИИ Министерства обороны РФ, норвежского Нансеновского центра (NERSC) и голландского университе-

та в Гронингене. «Негативные последствия катастрофы для экономики рыбного хозяйства, — говорится в заключении Комитета РФ по рыболовству, — трудно поддаются оценке, хотя предварительные подсчеты возможного ущерба за 5 лет составили астрономическую цифру — 3500 млрд руб. в ценах 1993 г. К этому следует добавить многомиллиардные потери Норвегии, Исландии и других стран ЕС.

Заключение о необходимости экстренной временной меры — быстрой герметизации АПЛ, препятствующей выходу плутония, подписали руководители РАН и соответствующих министерств. К месту гибели подлодки в июне 1994 г. направилась специальная экспедиция, на которую было израсходовано около 7 млн долл. США. Однако лодку загерметизировать не удалось.

Закрыты только внешние отверстия торпедных аппаратов. Наибольшую угрозу представляют сейчас почти полтора десятка больших и малых отверстий, образовавшихся в головных отсеках. Они закрыты частично. Поскольку скорость придонного течения в месте гибели лодки достигает 1,5 м/с, вода продолжает омывать ядерные боеприпасы (один из них находится на полу «дырявого» торпедного отсека!). Поэтому главная задача экспедиции — исключить вымывание плутония из лодки — осталась невыполненной.

В сентябре 1993 г. 29 министерств, ведомств и научных организаций РФ вынесли вердикт о «неподъемности» «Комсомольца». Родилось поистине безумное решение: отпилить и поднять только носовую часть с ядерными боеприпасами, а лодку с реактором и ядерным топливом оставить на дне. Вердикт подписали Н. Лаверов — вице-

президент РАН, В. Коновалов — первый заместитель министра РФ по атомной энергии, Т. Борисов — председатель Комитета по проведению подводных работ особого назначения.

Казнь «Комсомольца» путем отсечения головной части была ориентировочно назначена на лето 1995 г. Исполнители — специально оборудованный корабль глубоководного бурения, научно-исследовательское судно «Академик Мстислав Келдыш» с аппаратами «Мир», вспомогательными кораблями, российским и голландским персоналом.

Годы пребывания под водой не прошли бесследно для боеприпасов, которые находятся на лодке. Морская вода превратила боезаряды в две огромные мины — обычную и ядерную — на боевом взводе (боезаряды торпед «Комсомольца» устроены таким образом, что сначала, как детонатор, срабатывает обычный заряд, а затем — ядерный).

При отпиливании одна из мин обязательно срабатывает. В лучшем случае весь плутоний и реакторный уран сразу будут выброшены в море, в худшем — произойдет ядерный взрыв.

Так атомная подводная лодка «Комсомолец» отомстит за непрофессионализм российской бюрократии.

По мнению независимых специалистов, оставлять лодку на дне Норвежского моря крайне неразумно. Расщепляющиеся материалы стоимостью в миллионы долларов США могут стать «объектом интереса» ядерных маньяков-террористов. Есть некоторые признаки того, что первые шаги в этом направлении уже сделаны или могут быть предприняты. Так, глубоководные аппараты и батискафы-роботы частных лиц могут свободно изымать

отдельные предметы с борта «Титаника» (глубина затопления которого — 3650 м). Неудивительно, что уже отмечены факты обследования «Комсомольца» «неизвестной стороной».

Независимые специалисты не исключают возможности того, что во время очередной экспедиции к месту гибели АПЛ на ее борту может не оказаться части или всей «ядерной начинки». Она может стать относительно легкой добычей какой-нибудь международной террористической организации. Выполнить эту работу не очень сложно, а затем без особых проблем можно взорвать плутониевые боеголовки и 116 кг обогащенного реакторного урана практически в любой точке планеты. Наконец, ядерные маньяки могут и не утруждать себя изъятием боеприпасов. Их можно просто взорвать вместе с лодкой в самый неблагоприятный момент для Европы. Зная метеоусловия, ядерный гриб можно направить на целую группу европейских стран.

В борьбе с международным терроризмом (особенно ядерным) объединяют усилия даже спецслужбы недружественных государств. Она считается более приоритетной, чем совместная борьба с международной наркомафией. Поэтому вызывает глубокое сожаление непонимание и нежелание высших должностных лиц надежно перекрыть террористам доступ к ядерному оружию России.

Поступило сообщение о «новом» решении судьбы «Комсомольца» — строительстве подводного саркофага (в отсеки предлагается закачать специальный сорбент, а над корпусом возвести могильник).

Проект вызывает серьезные возражения. Одна-

ко заинтересованные организации и фирмы пытаются получить разрешение провести герметизацию и закачать в лодку сорбент. Это рекламируется в прессе как сооружение уникального подводного («внутреннего») саркофага. Ее планируется выполнить с помощью механического робота, который должен проникнуть в торпедный отсек, что увеличивает риск неосторожного воздействия на взрывоопасные боеприпасы. Из-за сокращения финансирования предлагается заменить сорбенты при заполнении торпедного отсека дешевыми эластичными емкостями с водой. Это лишь растянет во времени, но не помешает выходу плутония. Если не случится худшее, события могут развиваться следующим образом:

1) отпиливание и подъем головной части АПЛ, как это предусмотрено в совместном документе фонда «Комсомолец» и руководства МЧС;

2) сооружение защитного саркофага над всей лодкой или ее частью.

Эта опасная и малоперспективная работа потребует больших затрат.

По мнению ряда российских специалистов, есть лишь один разумный выход — аварийную субмарину нужно срочно поднять. Немногие организации способны осуществить подъем лодки на некоммерческой основе — таково мнение и российских, и зарубежных специалистов. «Эврика», независимое творческое объединение ученых, изобретателей и практиков, предлагает поднять АПЛ в три этапа. На первом — изъять ядерные и обычные боеприпасы без подъема АПЛ. На втором — изъять ядерное топливо из реактора и провести дезактивацию реакторного отсека без подъема и нарушения крена лодки (в противном

случае возможен залповый выброс радиоактивных материалов). На третьем этапе — поднять относительно безопасную сейчас в радиационном отношении лодку и доставить ее в убежище для детального осмотра и утилизации.

Минимальная стоимость операций на каждом этапе — от 8 до 30 млн долл. США. Такой вариант действий сохранит для России и других стран миллиарды долларов, а главное — жизнь, здоровье и благополучие граждан.

«Комсомолец» — далеко не единственный источник ядерного загрязнения в Мировом океане. Еще одна наша атомная подводная лодка покоится на дне Карского моря. Пока она «ведет себя» смирно. Но как долго это продлится?

Научно-популярное издание

КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ

Автор-составитель *Трус Николай Николаевич*

Ответственный за выпуск *Т. Г. Ничипорович*

OCR - Давид Титиевский, август 2017 г., Хайфа

Подписано в печать с готовых диапозитивов 10.04.98.

Формат 84×108¹/₃₂. Бумага типографская. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 33,6. Усл. кр.-отт. 34,02. Уч.-изд. л. 26,5.

Тираж 11 000 экз. Заказ 1322.

Фирма «Литература». Лицензия ЛВ № 149 от 14.01.98.

220050, Минск, ул. Ульяновская, 39—11.

При участии ООО «Харвест». Лицензия ЛВ № 32 от 27.08.97.

220013, Минск, ул. Я. Коласа, 35 — 305.

Отпечатано с готовых диапозитивов заказчика
в типографии издательства «Белорусский Дом печати».

220013, Минск, пр. Ф. Скорины, 79.

