

А. В. Потапов

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ВЫЖИВАНИЯ НА МОРЕ



ПОЛИТЕХНИКА

Александр В. Потапов

Энциклопедия

выживания на море

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=27345630

*А.В. Потапов. Энциклопедия выживания на море: Политехника;
Санкт-Петербург; 2012
ISBN 978-5-7325-0670-9*

Аннотация

В книге приведены основные принципы поведения человека, оказавшегося не по своей воле в условиях автономного плавания в океане. Даются практические рекомендации, каким образом следует действовать при этом, используя все, что дает море, для сохранения жизни. Кроме того, освещены мероприятия по оказанию само – и взаимопомощи при различных заболеваниях, вызванных неблагоприятным воздействием факторов окружающей среды, и поражениях опасными морскими животными. Приведены рекомендации по управлению стрессом в экстремальных условиях обитания. Книга рассчитана на тех, кто посвятил себя опасной и романтической профессии моряка. Она будет полезна туристам, посещающим приморские города других стран, яхтсменам, любителям подводного плавания, рыболовам и отдыхающим у моря. Энциклопедия может быть рекомендована также в качестве

учебного пособия для общеобразовательных школ и лицеев по дисциплине «Основы безопасности жизнедеятельности».

Содержание

Введение	6
Глава 1	11
Судовые спасательные средства	11
Человек терпит бедствие	23
Факторы, способствующие гибели	36
Конец ознакомительного фрагмента.	39

Александр Потапов

Энциклопедия

выживания на море

Рецензенты: д-р мед. наук, проф. кафедры подводного плавания Военно-медицинской академии *В. И. Кулешов*;
канд. мед. наук, доцент кафедры физиологии подводного плавания Военно-медицинской академии *В. Я. Назаркин*

© Издательство «Политехника», 2012

Введение

*Чтобы люди обратили внимание на улучшение дела в какой-нибудь отрасли, в ней должна произойти катастрофа.
Английское изречение*

Мореплавание с каждым годом становится безопаснее. Это обусловлено созданием более современных конструкций кораблей и судов, новых систем навигации, надежных средств борьбы за живучесть и т. п. Тем не менее статистика показывает, что потери мирового флота пока все же велики. По данным страховых компаний и Регистра «Ллойда», ежегодно гибнет около 150–200 судов и получают повреждения в среднем 7300 судов [9]. Доля России – около 40 аварий в год [7]. При этом оказывается в воде и тонет огромное количество людей.

Вот хронология крупнейших кораблекрушений, происшедших только в XX веке:

1912 год, 15 апреля: затонул британский лайнер «Титаник», погибло 1489 человек.

1914 год, 29 мая: канадский пассажирский лайнер «Эмпресс оф айленд» столкнулся с норвежским судном «Сторстад», погибло 1012 человек.

1915 год, 7 мая: английский пароход «Лузитания» торпедирован немецкой подводной лодкой, погибло 1198 человек.

1916 год, 26 февраля: затонул французский крейсер «Прованс», погибло 3100 человек.

1949 год, 27 января: китайские пароходы «Тайпин» и «Цзинь-Юань» столкнулись в Тайванском проливе, погибло 1500 человек.

1954 год, 26 сентября: японский паром «Тойя Мару» унес в пучину 1172 человеческие жизни.

1986 год, 31 августа: потерпело крушение советское пассажирское судно «Адмирал Нахимов», погибло 398 человек.

1987 год, 20 декабря: близ острова Миндоро филиппинский грузопассажирский паром «Дона Пас» столкнулся с филиппинским танкером «Виктор». Оба судна загорелись и затонули. По официальным данным, на борту «Дона Пас» находилось 1562 пассажира и 58 членов экипажа [12], но фактически на нем могло быть до 4000 человек. Экипаж танкера состоял из 11 человек. Все они погибли. Это самая крупная катастрофа на море в мирное время.

1994 год, 28 сентября: в Балтийском море перевернулся и затонул автопаром «Эстония» компании «Эстлайн», погиб 931 человек [6].

Множество аварий происходит и на подводных лодках. В 1961 г. произошла ядерная авария на советской атомной подводной лодке К-19 класса «Отель-II». Весь личный состав получил значительные дозы радиации, 8 человек погибло. Экипаж был спасен подоспевшей на помощь дизельной подводной лодкой. В 1963 году затонула американская атом-

ная подводная лодка «Трешер» с экипажем 129 человек. В 1965 году несколько членов экипажа советской АПЛ К-11 класса «Ноябрь» погибло при перегрузке активной зоны судна на заводе в Северодвинске, когда произошел выброс из ядерного реактора. Через два года из-за возгорания гидравлики на другой советской подводной лодке К-3 того же класса погибло 39 человек. 1968 год принес потерю американской АПЛ «Скорпион» класса «Скипджек»; наиболее вероятной причиной гибели считают столкновение с собственной торпедой. В 1970 году погибла советская подводная лодка К-8 класса «Ноябрь» с 86 членами экипажа. С 1970 по 1980 годы СССР и США потеряли еще по две ядерные подлодки. После этого аварии атомных подводных кораблей стали довольно частым явлением.

1980 год, 21 августа: возник пожар на советской подводной лодке класса «Эхо-И».¹

1983 год, 1 июня: советская подводная лодка класса «Чарли-И» затонула из-за технической неисправности. На борту ее находилось 100 человек.

1984 год, 21 марта: советская подводная лодка класса «Виктор-И» была повреждена в результате столкновения с авианосцем США «Китти Хок».

1984 год, 18 апреля: на АПЛ К-131 класса «Эхо-И» воз-

¹ Классификация подводных лодок СССР и США приводится по системе, принятой в странах НАТО. Примеры аварий атомных ПЛ приведены по материалам открытой отечественной и зарубежной прессы.

ник пожар, во время которого погибло 13 человек.

1984 год, 18 сентября: лодка класса «Виктор-I» столкнулась с советским танкером.

1985 год, 10 августа: при перезарядке реакторов на отечественной АПЛ К-314 класса «Виктор-I» произошла катастрофа с выбросом радиоактивного шлейфа длиной 5,5 км на побережье Уссурийского залива с дальнейшим распространением аэрозольных частиц на площади 30 кв. км.

1986 год, 6 октября: советская стратегическая ядерная субмарина типа «Янки-I» затонула в результате пожара, погибло 4 члена экипажа. Причиной трагедии, предположительно, могло стать столкновение К-219 с американской подлодкой.

1989 год, 7 апреля: в результате пожара затонула советская атомная подводная лодка К-278 класса «Майк» – «Комсомолец», погибло 42 человека. Точная причина гибели неизвестна.

1989 год, 26 июня: советская атомная подводная лодка класса «Эхо-II» вынуждена была всплыть из-за аварии главной энергетической установки [47].

2000 год, 12 августа: во время учений в Баренцевом море затонула АПЛ К-141 «Курск» класса «Оскар-II», погибло 118 моряков.

Основными причинами аварий являются: навигационные – 40 %, пожары и взрывы – 30 %, выход из строя энергетической установки – 20 %, прочие – 10 %.

Независимо от причин аварии кораблей и подводных лодок сопровождаются значительными потерями людей. И особенно большими они могут стать, если моря превратятся в театры военных действий, где будут разрешаться международные конфликты.

В связи с вышеизложенным в настоящее время важное место занимает проблема сохранения здоровья и жизни людей, которые в силу обстоятельств оказались в положении потерпевших бедствие на море.

Выживаемость потерпевших кораблекрушение имеет очень важное практическое и научное значение и зависит прежде всего от трех условий:

- обеспеченности потерпевших бедствие снаряжением и оборудованием для спасения на море;
- знания биологических и психологических аспектов выживаемости человека в условиях автономного плавания;
- подготовленности личного состава кораблей и судов к использованию индивидуальных и коллективных спасательных средств.

Цель книги – помочь оказавшимся волей судьбы в беде на море активно бороться со стихией и спастись.

Глава 1

Автономное плавание в океане

*Люди тонут и за соломинку хватаются.
Русская пословица*

Судовые спасательные средства

Для спасения судовых экипажей, терпящих бедствие в океане, применяются различные средства индивидуального назначения: спасательные нагрудники (рис. 1, 2), жилеты, пробковые матрасы и спасательные круги (рис. 3). Они обеспечивают положительную плавучесть пострадавших в любой одежде, легко и быстро надеваются, а в случае, если человек потерял сознание, поддерживают его голову над поверхностью воды, снабжены свистком и сигнальной лампочкой, которые помогают потерпевшему привлечь внимание спасателей. Однако, не давая человеку утонуть, перечисленные индивидуальные спасательные средства не способны защитить его от охлаждающего действия водной среды, и переохлаждение становится часто причиной гибели пострадавшего. Исключение составляют индивидуальные спасательные костюмы (рис. 4), которые обеспечивают безопасное пребыва-

ние даже в холодной воде в течение определенного времени.

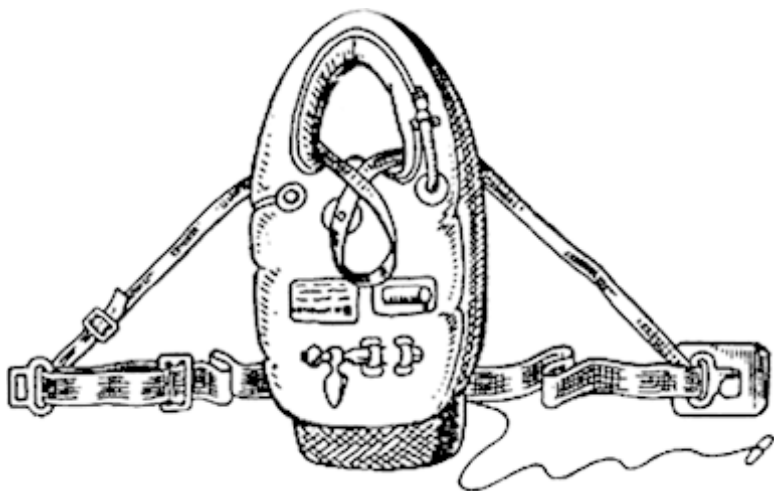


Рис. 1. Надувной спасательный нагрудник (НСН)

а)



б)



в)



г)



д)



Рис. 2. Положение надувного спасательного нагрудника: *а* – по-походному; *б* – в аварийных ситуациях; *в* – приведение в рабочее состояние (в зависимости от конструкции пускового устройства: сдвигом головки баллончика или рывком за шнурок); *г* – в рабочем состоянии; *д* – поддув нагрудника (через трубку поддува) в случае недостаточного наполнения



Рис. 3. Спасательный круг со светящимся буюм

Статистика морских катастроф красноречиво свидетельствует о том, какую важную роль в сохранении жизни потерпевших играют коллективные спасательные средства – плоты и лодки. Только 20 % из тех, кто оказался в воде после ко-

раблекрушения, удается выжить, между тем количество живых, добравшихся до плотов и лодок, составляет около 80 % [64]. Именно по этой причине на борту всех судов в настоящее время имеются коллективные спасательные средства.

Особенно широко используются для этих целей резиновые надувные плоты (рис. 5). После многочисленных испытаний, проводившихся при любой погоде, в арктических условиях и в тропических широтах, они были предложены в качестве стандартного спасательного оборудования. В настоящее время общепризнанно, что плоты являются самым надежным коллективным спасательным средством на море. К основным достоинствам надувных спасательных плотов относятся следующие: малая масса и небольшие габаритные размеры в уложенном состоянии; удобство пребывания людей на плоту из-за наличия тента и надувного днища для сидения; высокая надежность и прочность плотов, в результате чего они не повреждаются при спуске с судна в штормовую погоду. Под тентовым пространством плотов создается комфортный микроклимат, который обеспечивается дыханием и тепловыделением человеческого организма. Имеется также возможность быстрого приведения плота в рабочее состояние (рис. 6) с любого борта судна, даже при критическом крене.

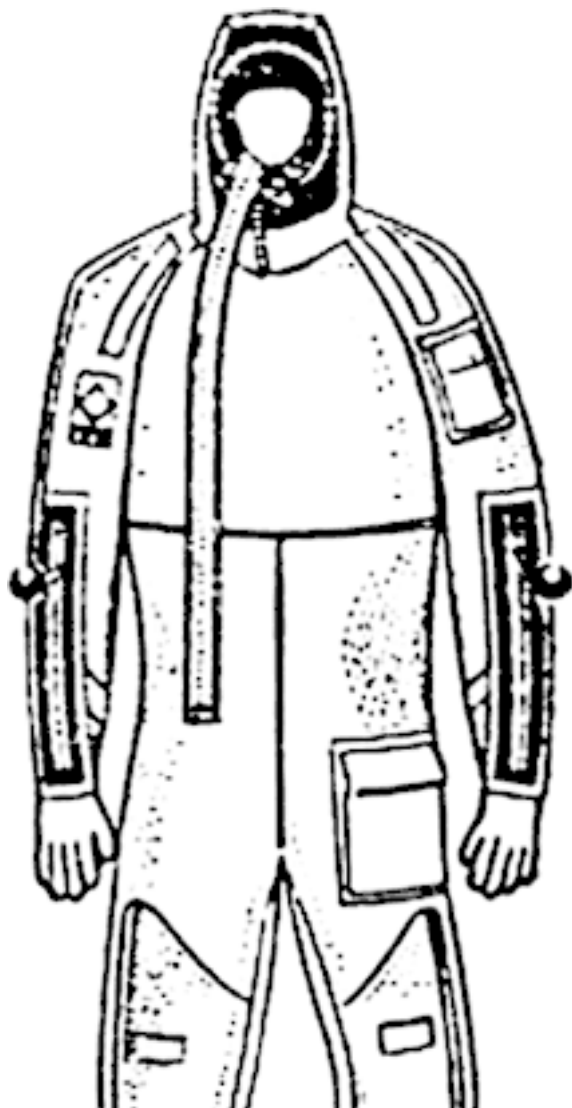


Рис. 4. Спасательный костюм-комбинезон герметичный термостойкий из негорючего материала

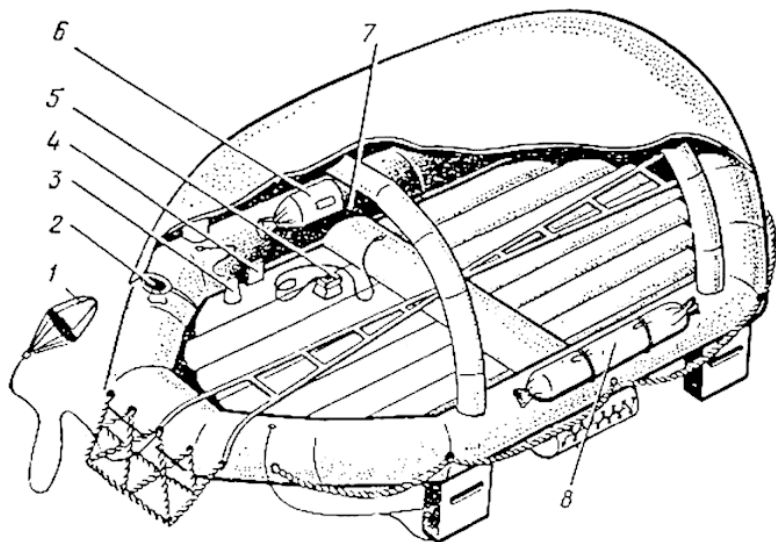


Рис. 5. Размещение снабжения на плоту ПСН: 1 – плавучий якорь; 2 – бросательный конец с плавучим кольцом; 3 – мешок с аварийными пробками; 4 – полиэтиленовый пакет с инструкцией и таблицей сигналов; 5 – черпак с губками для сбора воды; 6 – карманчик с плавающим ножом; 7 – мешок со складными веслами; 8 – контейнер с необходимыми предметами снабжения

Классификация индивидуальных и коллективных спаса-

тельных средств приведена на рис. 7.

Морской флот многих стран принял на вооружение судов надувные плоты английской фирмы «Эллиот». Их варианты рассчитаны на 4, 10, 12, 20 человек. Большинство плотов имеет однотипное устройство. Основные камеры и полы сделаны из трехслойной прорезиненной ткани. Надувные арки, опирающиеся на основную камеру, поддерживают тент. Пол в случае необходимости также надувается, чтобы обеспечить лучшую изоляцию от холодной воды. На судах плоты хранятся в парусиновых чехлах, которые, в свою очередь, могут быть заключены в ящики, стальные боксы или контейнеры из стеклопластика. Внутри плота помещается чехол, содержащий запасы воды, глюкозу, ракеты, электрический фонарь и упаковки с таблетками от морской болезни. Имеются также два плавучих якоря, меха для надувания плота и его поддувки, набор инструментов, плавающий нож, бросательный конец и т. д. На внутренней стороне тента напечатана инструкция для терпящих бедствие.

После сбрасывания плота на воду внутри чехла при помощи специального нейлонового шнура, закрепленного одним концом на судне, открывается баллон с газом. Надуваясь, плот разрывает шнуровку чехла и готов к эксплуатации уже через 10–12 с.

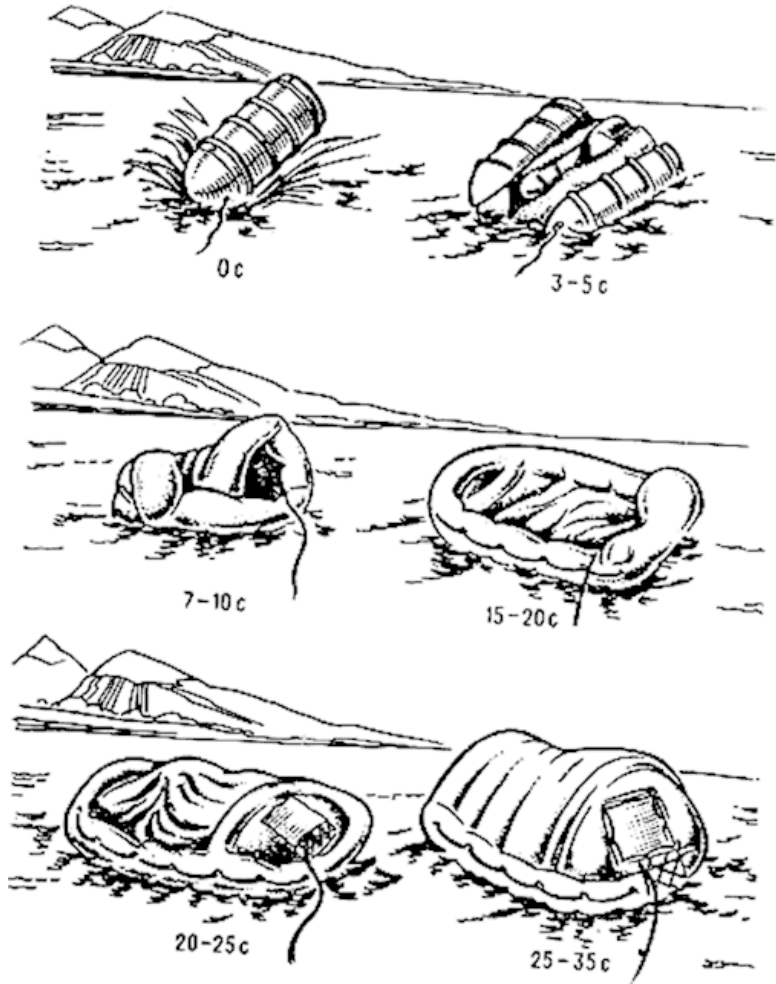


Рис. 6. Фазы надувания спасательного плота ПСН-10МК

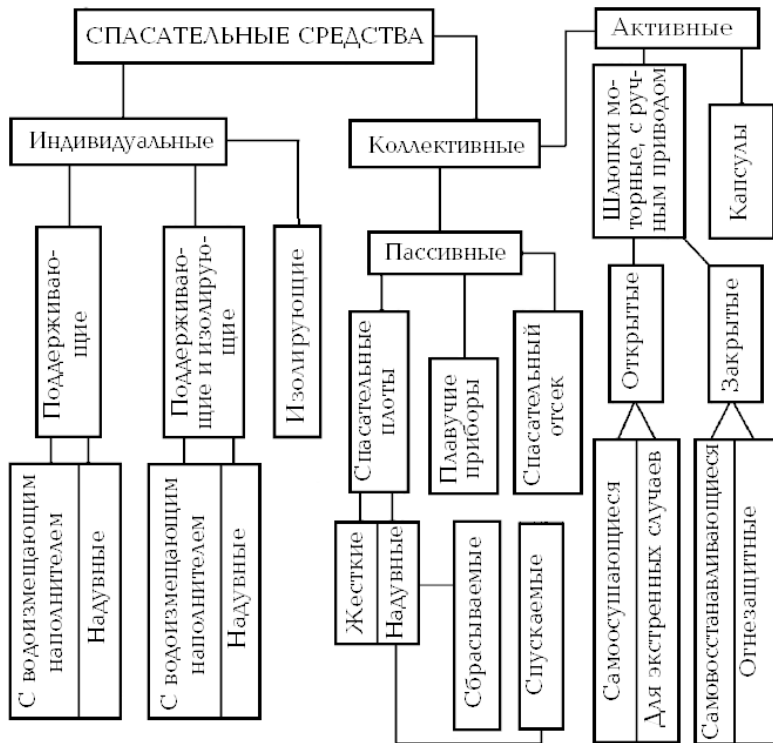


Рис. 7. Классификация судовых спасательных средств

Морской флот США использует самонадувающиеся резиновые плоты на 2, 4, 6, 20 и более человек. Диаметр, например, шестиместного плота – 2,2 м, масса – 57 кг; двадцатиместного – 3,7 м, масса – 114 кг. Американские резиновые

плоты удобны для хранения. Их можно держать во внутренних помещениях и на верхней палубе, а в рабочее состояние они приводятся быстро – за 1 мин. Вход в подтентовое пространство закрывается за счет застежки-молнии. Металлический экран служит для обнаружения плота при помощи радиолокатора. На некоторых плотках имеются даже компактные опреснительные установки.

Необходимо заметить, что надувные плоты как отечественного, так и иностранного изготовления не имеют существенных различий в устройстве и оснащении, поскольку они должны отвечать требованиям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года.

Большинство флотов мира имеет на вооружении, кроме плотов, спасательные шлюпки и катера. Наиболее современные из них полностью герметичны и значительно отличаются по внешнему виду и устройству от традиционных судовых ялов. У них два корпуса. Наружный обеспечивает запас плавучести. Двойной борт и междудонное пространство создают хорошую термоизоляцию. Внутренний корпус имеет сверху входной люк, который после посадки людей плотно закрывается особым устройством. При наличии такого закрытия не нужен шлюпочный чехол. Чтобы открыть или загерметизировать шлюпку, требуется около 15 с. Колпаки из прозрачной пластмассы на носу в корме обеспечивают освещение шлюпки дном и возможность кругового обзора. Наблюдение можно вести также через два люка, расположен-

ных в носу и корме.

Хорошая герметичность обеспечивает спуск шлюпки на воду при значительном волнении. Если шлюпка остается на палубе гибнущего судна, она потом всплывает самостоятельно. Такие шлюпки способны находиться под водой на глубине до 10 м в течение 20 мин.

С начала 1960-х годов на флотах многих стран все более широко используются в качестве спасательных средств надводные моторные лодки. Их гораздо проще спускать на воду. Они обладают большой скоростью, поэтому быстрее окажутся в районе аварии. У них очень малая осадка, низкие и мягкие надводные борта, позволяющие без осложнений извлекать людей из воды, большой запас плавучести, обеспечивающий полную безопасность даже тогда, когда лодка залита или перегружена спасенными.

Человек терпит бедствие

*На свете много сил могучих, но сильнее человека
нет на свете ничего.*

Софокл

В настоящее время в международной морской практике принято: после того как судно «пропадет», вести его поиски до 10 суток, после чего они прекращаются. Считают, что дальнейшие усилия в этом направлении совершенно бесполезны, никто из потерпевших кораблекрушение в открытом море не останется в живых. Такая точка зрения обосновывается тем, что ни человек, ни снаряжение в данном случае якобы не способны на большее.

Возникает вопрос, неужели условия, в которые попадают потерпевшие кораблекрушение, фатальны, а гибель людей неотвратима? Нет. История знает случаи, когда люди, оказавшиеся за бортом не по своей воле, выходили победителями.

Сколько может продержаться человек на спасательных средствах или аварийных судах, оставшись «один на один» с океаном при ограниченных запасах воды и пищи? Чтобы ответить на этот вопрос, обратимся к специальной литературе и газетным сообщениям, освещающим данную тему.

28 апреля 1789 года на английском военном транспорте «Баунти» вспыхнул мятеж, вызванный бесчеловечным отно-

шением капитана судна, молодого лейтенанта королевского флота Уильяма Блэя к команде. Во главе восставших встал первый офицер Кристиан Флетчер, человек добрый и справедливый. Вначале капитана хотели вздернуть на рее, но потом постановили: «Пусть судьбу моряка решит море...» С «Баунти» спустили шлюпку, в которую сошел капитан и его сторонники. Их снабдили небольшим запасом пресной воды и продовольствия.

С большими трудностями, терпя лишения, отверженные прошли на шлюпке около 4000 миль и добралась до острова Тимор,² откуда все вернулись на родину.

Удивительный рекорд пребывания людей без воды и пищи был обнаружен британским географом Куэнтином ван Марле при разгадке таинственного ребуса знаменитого приключенческого романа Р. Стивенсона «Остров сокровищ». В 1995 году исследователь установил, что имелось в виду в песне пиратов под словами «пятнадцать человек на сундук мертвеца, ио-хо-хо, и бутылка рома».

Миллионы читателей задавались этим вопросом, а сам писатель на этот счет никаких объяснений не дал.

«Сундук мертвеца» – это не что иное, как название одного из островов в Карибском море. В начале XVIII века Пират Эдуард Тич, по прозвищу Черная Борода, наказал взбунтовавшуюся команду корабля, высадив ее на этот остров площадью чуть более 200 кв. м, где не было пресной воды. Каж-

² Остров в составе Малых Зондских островов Малайского архипелага.

дому из пиратов выдали по абордажной сабле и бутылке рома, и Тич надеялся, что смутьяны напьются и перебьют друг друга. Когда же он возвратился туда через месяц, то обнаружил, что пятнадцать человек все еще живы и невредимы.

На этом пяточке суши еды практически не было: там хозяйничали лишь пеликаны, ящерицы, змеи и москиты. В 1919 году русская шхуна «Тюлень» с тремя моряками продрейфовала от берегов Камчатки до экватора. Это вынужденное плавание продолжалось 114 дней, люди были спасены.

А вот пример, который с гордостью приводят авторы английского «Руководства по морской практике». В июле 1923 года пароход «Травесса» затонул в Индийском океане во время сильного шторма на полпути между Австралией и Южной Африкой. Все 44 человека покинули судно на двух шлюпках, и в конечном итоге 32 человека достигли земли. Вельбот под командой капитана Сесилия Р. Т. Фостера прошел 1556 миль до острова Родригеса, к ост-норд-осту от о. Маврикия, за 22,5 дня, а вельбот под командой старшего помощника капитана Джеймса С. Стюарта Смита прошел расстояние 1747 миль до Маврикия за 25,5 дня.

В 1926 году в результате поломки гребного вала беспомощной игрушкой морской стихии стало японское судно «Райо Яйо-мару». Течение и ветры отнесли шхуну в безбрежные просторы Тихого океана. Только спустя полгода ее удалось найти. На судне безраздельно властвовала смерть – никто из членов экипажа не остался в живых. Но по записям

в судовом журнале было установлено, что один из моряков продержался около 5 месяцев!

Вторая мировая война дала много примеров героической борьбы людей с водной стихией за сохранение жизни.

Самое длительное время, которое человек провел на плоту, как сообщает широко известный справочник «Рекорды Гиннеса», составляет 133 дня. Так долго продержался в открытом океане Пун Лим, помощник старшего стюарда английского военного транспорта «Бен Ломонд», после того как его корабль был торпедирован немецкой подводной лодкой 23 ноября 1942 года в Атлантике, вблизи Азорских островов. На плоту был запас воды только на 50 суток. Остальные 83 дня уроженец Гонконга прожил, питаясь рыбой, которую ловил, и собирая небесную влагу. Моряка подобрала бразильские рыбаки 5 апреля 1943 года. Оказалось, что он похудел на 10 кг. Кожа потерпевшего под воздействием палящих солнечных лучей обветрилась и загрубела. Между тем каких-либо серьезных изменений в его организме и обезвоживания врачи не обнаружили. В июле 1943 года английское правительство пригласило Пун Лима в Лондон, где наградило его Британской имперской медалью за доблесть. Во время ее вручения один из членов парламента сказал ему, что Лим установил мировой рекорд пребывания в море на плоту. Китаец с «Бен Ломонда» ответил: «Я надеюсь, что никогда и никому его не придется побить».

Более драматичным было 37-суточное «плавание» в Чер-

ном море четырех защитников Севастополя. В ночь на 30 июня 1942 года П. Ересько, 23-летний военно-морской врач, и еще 3 бойцов, чтобы не попасть в руки фашистам, вышли в море из города на случайно подобранной шлюпке. На борту имелись три банки рыбных консервов и одна фляга воды. На 6-й день их обнаружил и обстрелял вражеский самолет. Был ранен А. Потомашев. Как ни растягивали запасы продуктов и воды, они кончились на 10-е сутки. Солнце жгло нещадно, а его блики, отражаясь от поверхности моря, слепили глаза. Всех мучила жажда. Начали обтираться морской водой, полоскали рот, потом стали ее пить. На 19-й день, потеряв сознание, умер А. Потомашев. Вслед за ним – Михайлов. На 30-е сутки скончался С. Попов. Молодой врач лежал спокойно, стараясь отогнать мысли о смерти. Только изредка в нестерпимый зной он позволял себе обтереть лицо водой, пополоскать рот. После этого по всему телу разливалась горечь. Моряк часто терял сознание, и тогда ему виделись широкие реки, полные воды: она лилась непрерывно, бурля, падала водопадом. С каждой минутой иссякали силы. Спасение пришло с борта турецкого парохода «Анафарта».

В конце 1953 года на Дальнем Востоке ураганным ветром унесло в океан советский рыболовный катер Ж-257 с 6 рыбаками на борту. Моряки оказались почти полностью лишенными пищи и пресной воды. В течение 82 дней продолжалось труднейшее плавание, во время которого люди пили небольшими порциями соленую воду, питались водоросля-

ми или скудными уловами рыбы. Наконец, в феврале 1954 года у берегов Камчатки истощенных до предела шестерых моряков спас советский траулер.

17 января 1960 года на Курильские острова обрушился невиданной силы тайфун, вызвавший страшный шторм на огромной акватории Тихого океана. В одной из бухт волной и ветром была оторвана от бочки самоходная баржа Т-36 с экипажем, в составе которого были младший сержант А. Зиганшин, рядовые И. Федотов, А. Крючковский, Ф. Поплавский. Плоскодонное суденышко было снесено в океан. В зимней штормующей водной пустыне 7 недель провели военнослужащие почти без пресной воды и пищи, но выстояли до конца. 7 марта А. Зиганшин услышал самолетный гул и, не веря, что это галлюцинация, выполз на палубу. В небе он увидел американский самолет. Сержант замахал шапкой. Машина, покачав крыльями, скрылась из виду. Вскоре потерпевшие были доставлены вертолетом на американский авианосец «Кирсардж». После непродолжительного лечения в США отважная четверка вернулась на Родину.

Удивительную стойкость и мужество проявили американцы – супруги Морис и Мэрилин Бейли. Весной 1973 года они отправились на яхте «Орилин» из Англии в Новую Зеландию. В Тихом океане, когда они прошли большую часть пути, их суденышко столкнулось с китом и стало тонуть. Супруги оказались среди океана одни на маленьком резиновом плоту. Бейли успел перенести с яхты небольшое количество воды

и пищи, но этого запаса хватило ненадолго. Пришлось ловить рыбу, морских птиц, черепах, собирать дождевую воду. Часто бывало так, что Морис и Мэрилин по нескольку дней не имели ни глотка воды, ни кусочка рыбы. Были моменты, когда несчастным хотелось броситься в море и разом покончить с муками, выпавшими на их долю. 29 июня Мэрилин на крыше тента плота нарисовала 118-й крестик – так супруги вели счет дням скитаний. Цифра эта оказалась счастливой. Терявших сознание от истощения и усталости людей подобрал теплоход, шедший в Гонолулу из Панамы.

Одиссея Мэрилин и Мориса Бейли сегодня уже не является рекордом по продолжительности пребывания на море в шлюпке. Табван Микайе и Арента Тибентабу с острова Никунау (Кирибати) провели на рыбачьей лодке в океане 177 дней. В 1991 году 17 ноября их уютное 4-метровое суденышко унесло циклоном. Несчастных выбросило на берег в Западном Самоа в 1800 км от места происшествия.

К сожалению, история подобных плаваний хранит не только страницы отваги, мужества, силы воли и выносливости человека. В большинстве случаев люди, потерпевшие бедствие на море, испытывают тяжелейшие страдания. И, как свидетельствует печальная статистика, далеко не всем оказывается по силам перенести их.

2 июля 1816 года французский фрегат «Медуза» сел на Аргентинскую мель, которая протянулась на 30–40 миль от берегов Мавритании. Трюмы быстро заполняла вода. Воз-

никла паника, 200 человек с трудом втиснулись в шесть спасательных шлюпок. Для остальных 149 сколотили плот, на котором разместили пять бочек с вином и продовольствием. Плот взяли на буксир. Однако вскоре гребцы выбились из сил, и, как только спустились сумерки, капитан «Медузы» граф де Шомаре приказал обрубить трос.

Океан штормил, волны перекатывались через плот, и людям трудно было удержаться на скользких бревнах. В первую же ночь 20 человек были смыты в воду. Утром еще 2 потерпевших погибли, бросившись в пучину. Днем возник бунт. Недовольные нападали на офицеров, находившихся посередине плота. Драка с применением холодного оружия продолжалась целую ночь. Утром не досчитались еще 20 пассажиров. Люди словно сошли с ума. Одни, стоя на коленях, взывали к Всевышнему, другие, обессиленные паникой, ползали по палубе, кусая друг друга за ноги, третьи с остервенением бросались на находящихся рядом.

На 11-й день озверевшие участники трагедии выбросили в море раненых, чтобы воспользоваться их провизией.

Плот был найден через 12 дней. В живых на нем осталось только 15 человек, 10 из них были при смерти и умерли сразу после того, как их взяли на борт.

В мае 1885 года яхта «Мипонетт», следовавшая из Саутгемптона в Сидней, попала в жесточайший шторм. Спасти ее не удалось, и экипаж в составе капитана Томаса Дузлея, его помощника Эдвина Сивенса, матроса Эдмунда Брукса

и юнги Ричарда Паркера перебрался в 5-метровый ялик. На нем не было ни мачт, ни парусов. Отсутствовала вода и продовольствие, если не считать двух пакетов с репой.

На 18-й день стало ясно, что все погибнут, если вскоре не подоспеет помощь. Бросили жребий: проигравший должен был отдать себя на съедение. Но дело приняло другой оборот. Капитан и его помощник решили, что первой жертвой станет полуживой и истощенный юнга.

И вот ужасная минута настала. Дузлей подошел к юнге с ножом и сказал:

– Твой час настал!

– Мой, капитан? – спросил мальчик с полной обреченностью.

– Да, сынок!

И капитан перерезал ему горло. Оставшиеся в живых первым делом съели его печень и вынули сердце...

Спустя 5 дней после этого к борту лодки подошел немецкий барк «Монтесума». Экипаж корабля в ужасе оцепенел, глядя на окровавленный ялик с тремя потерпевшими и разрубленным трупом человека.

В 1956 году парусное учебное судно «Памир», принадлежащее ФРГ, было опрокинуто во время шторма в Атлантическом океане. Команда успела высадиться в шлюпки, но из-за отсутствия дисциплины поднялась паника. Шлюпки разбросало и залило водой. Погибло 80 человек, и лишь пятирых удалось спасти, хотя помощь пришла на второй день!

В конце 1959 года во время шторма в Индийском океане затонуло английское судно «Разбум». Пассажиры и 30 человек экипажа успели сесть в шлюпки, в которых имелись запасы воды и провианта. Однако, спустя 26 суток, когда плавсредства подошли к берегу острова Суматра, в живых осталось лишь шестеро. Остальные были убиты своими товарищами по несчастью или умерли от пережитого.

Что же происходит с людьми, оказавшимися в шлюпке или на плоту среди бушующего океана? Почему одни погибают на 2-е или 3-и сутки, имея воду и продукты, а другие остаются живы спустя 1,5 и более месяцев практически без всего. Какова действительная причина смерти потерпевшего кораблекрушение? С какими опасностями он может встретиться в открытом море?

Чтобы непосредственно исследовать условия, с которыми сталкивается человек, оказавшийся в результате кораблекрушения на спасательных плавсредствах, французский врач Ален Бомбар предпринял немислимый эксперимент. Без воды и пищи он отправился в одиночное плавание через Атлантический океан на маленькой надувной лодке, названной «Еретик». Длина ее составляла 4 м 65 см, а ширина – 1 м 90 см. Движителем суденышка был четырехугольный парус площадью около 3 кв. м. Стартовав 19 сентября 1952 года в Лас-Пальмасе на Канарских островах, Бомбар завершил свое беспримерное плавание через 65 дней на острове Барбадос. Все это время он питался только тем, что мог выло-

вить в море – планктоном и сырой рыбой. Жажду утолял соком, выжатым из рыб, или морской водой. Уникальный опыт на самом себе во имя гуманной цели – спасения человека – завершился успешно. Но чего он стоил отважному исследователю? Ален Бомбар похудел на 25 кг, перенес ряд тяжелых заболеваний, к концу плавания уровень гемоглобина в его крови снизился до несовместимого с жизнью, кожа покрылась сыпью, ногти на пальцах ног выпали.

Трудно переоценить эксперимент А. Бомбара и практическую ценность его одиночного плавания. Главный вывод, который он сделал из своего исследования, состоит в том, что для выживания потерпевших кораблекрушение важны не столько пища и вода, сколько психологический фактор.

«Жертвы легендарных кораблекрушений, погибшие преждевременно, я знаю: вас убило не море, вас убил не голод, вас убила не жажда! Раскачиваясь на волнах под жалобные крики чаек, вы умерли от страха. Человек, который, придя в отчаяние, думает: “Все кончено”, всегда может приободриться и обрести второе дыхание...

...Надеяться – это значит стремиться к лучшему. Потерпевший кораблекрушение, лишенный всего после катастрофы, может и должен сохранять надежду. Внезапно он поставлен перед дилеммой: жить или умереть, и он должен собрать все свои силы, свою волю к жизни, все мужество для борьбы против отчаяния» [4].

Желая продолжать работы, начатые А. Бомбаром, по ре-

шению проблем, связанных с кораблекрушением, либерийский врач Ханнес Линдемманн 26 октября 1955 года вышел в свой первый одиночный трансатлантический рейс. Плавание он совершил на западно-африканской лодке-пирогe длиной 7 м 80 см и шириной 76 см, выдолбленной из одного древесного ствола. На этом утлом суденышке, названном «Либерия-II», он прошел под парусом от западного побережья Африки до острова Гаити за 119 дней.

Во время своей экспедиции Линдемманн собрал обширный материал, который намеревался использовать для задуманного им главного путешествия. Вот что он писал о своем первом опыте: «Подводя итоги первого путешествия, я остался неудовлетворенным. Мне не удалось решить проблему, связанную с моральным состоянием потерпевшего кораблекрушение. Во время плавания я неоднократно оказывался на грани отчаяния...»

Второе плавание Линдемманн осуществил на небольшой складной лодке «Либерия-III». Длина ее составляла 5 м 20 см. Местом отплытия либериец избрал Лас-Пальмос на Канарских островах. Таким образом, он бросил перчатку соперничества А. Бомбару. Следует заметить, что отплыл Линдемманн из Лас-Пальмоса примерно по маршруту французского врача 20 октября 1956 года.

На этот раз на долю либерийца выпали тяжелейшие испытания. В один из декабрьских дней шквал опрокинул маленькую «Либерию», и лишь к утру следующего дня ценой

нечеловеческих усилий, теряя сознание, врач смог перевернуть суденышко. Крайне истощенный и измученный, он через 72 дня высадился на острове Сен-Мартен, в группе Малых Антильских островов. Это случилось 30 декабря 1956 года.

Эксперимент был благополучно завершен. Условия плавания Линдемманна были весьма близки к тем, с которыми может столкнуться потерпевший кораблекрушение. Неоднократно у мореплавателя-одиночки возникали ситуации, дававшие поводы для отчаяния, но он всегда находил силы, чтобы вырваться из объятий смерти. «Не сдаваться!» – этот лозунг должен быть моральным спасательным жилетом каждого, потерпевшего бедствие на море.

Если человек не поддастся панике, он предупредил трагедию. Таков вывод либерийца.

Имена отважных медиков А. Бомбара и Х. Линдемманна навсегда вошли в летопись одиночных плаваний! Но главное – в другом: результаты их экспериментов, проведенных на себе, послужили толчком для широкомасштабных научных исследований во многих «морских странах», с привлечением крупных ученых и институтов, занимающихся вопросами спасения человеческой жизни на море. Необходимо также отметить, что ареной странствий французского и либерийского врачей служил Атлантический океан, где, согласно официальной статистике, происходит наибольшее количество катастроф.

Факторы, способствующие гибели

Есть три состояния людей: живые, мертвые и находящиеся в море.

Анахарсис

На основании исследований, а также обобщения опыта спасения экипажей погибших за период 1940–1944 годов 448 английских торговых судов, на борту которых находилось 27 тысяч моряков, Медицинский исследовательский совет Великобритании установил, что основными факторами, которые ограничивают выживание терпящих бедствие на море, находящихся на спасательных средствах, являются поражение холодом (охлаждение), отсутствие пресной воды и пищи, употребление для питья морской воды, ранения, опасности плавания по океану в малых и переполненных шлюпках и склонность к самоубийствам [56].

На психическую травму людей, которой подвергаются потерпевшие кораблекрушение, считая ее одной из главных причин, приводящих к смерти, первым обратил внимание французский врач А. Бомбар [4].

В результате морских катастроф уходят в иной мир около 200 тысяч человек каждый год, из них 50 тысяч погибает непосредственно в воде после кораблекрушения, а 50 тысяч умирает на спасательных средствах, причем в условиях, не являющихся действительно фатальными. Остальных мо-

ре забирает в свою пучину вместе с судами и кораблями.

Статистика свидетельствует, что в результате кораблекрушений 30 % спасенных уходит в небытие, уже находясь на спасательных средствах, а это, как уже отмечалось, составляет ежегодно около 50 тысяч человек. Из них 90 % гибнет в течение первых трех суток, когда еще не может быть и речи о смерти от недоедания или отсутствия воды [4, 45]. Что же является причиной смерти людей? В подобных случаях, по мнению французского исследователя и врача А. Бомбара, она наступает по причинам психологическим, а не физиологическим. Потерпевшие бедствие на море гибнут не от голода или жажды, а от страха перед ними. Эта отрицательная эмоция возникает при недостатке «прагматической информации», то есть сведений о том, как следует поступать в трудной обстановке, требующей мобилизации всех сил организма.

Справедливость данного предположения косвенно подтверждают: анализ многочисленных случаев гибели людей, потерпевших бедствие на море, непосредственный авторский эксперимент, проведенный французским медиком во время одиночного плавания через океан, а также его личный опыт безуспешного спасения в 1952 году 43 пострадавших от кораблекрушения с траулера «Нотр-Дам де Пейраг».

Гипотеза Алена Бомбара о том, что страх убивает потерпевших бедствие на море, показалась убедительной, и сегодня ее придерживаются многие отечественные и зарубежные

исследователи.

Патогенное влияние страха на организм человека характеризуется значительным повышением эмоционального возбуждения. Таким образом, психогенная смерть на море может объясняться чрезмерным возбуждением защитных реакций, например шоком, вызванным огромным выбросом адреналина, одного из гормонов, вырабатываемых мозговым веществом надпочечников.

Эксперимент, проведенный Харрисом с соавторами в 1964 году на девяти испытуемых, показал, что внушение страха вызывает резкую активизацию симпатического отдела вегетативной нервной системы. Состояние страха привело к отклонениям от исходных значений в среднем: учащение пульса на 37 ударов в минуту, повышение сердечного индекса – на $1,05 \text{ л/м}^2$ в минуту, ударного объема – на 13 мл. Среднее артериальное давление возросло на 10 мм рт. ст., давление в правом предсердии и периферическое сопротивление уменьшалось [16].

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.