

В. Ф. СИДОРЧЕНКО

МОРСКИЕ КАТАСТРОФЫ



Юридический Центр

Теория и практика международного права

Виктор Сидорченко
Морские катастрофы

«Юридический центр»

2006

УДК 341.225.5
ББК 67.412.1

Сидорченко В. Ф.

Морские катастрофы / В. Ф. Сидорченко — «Юридический центр», 2006 — (Теория и практика международного права)

В книге на основе многочисленных примеров из отечественной и зарубежной практики мореплавания и ряда нормативных актов рассмотрены причины катастроф, пагубное воздействие стихийных явлений, случаи намеренного потопления судов, в том числе в результате действий пиратов и мошенников, способы выживания людей после катастрофы, методы поиска и спасания бедствующих людей и судов. Книга рассчитана на широкий круг читателей. Она может быть полезна студентам, курсантам, научным работникам и специалистам в области морского права и торгового мореплавания.

УДК 341.225.5
ББК 67.412.1

© Сидорченко В. Ф., 2006
© Юридический центр, 2006

Содержание

Введение	5
Глава 1	7
§ 1. Виды сигналов бедствия	7
§ 2. Хрупкая надежда на помощь	12
§ 3. Голубиная почта	14
§ 4. Лишние люди выброшены за борт	16
§ 5. Сигналы бедствия с небес	19
§ 6. Дирижабли над морем	22
§ 7. Говорящие молча	24
§ 8. Международный свод сигналов	28
§ 9. Пушки призывают на помощь	30
Конец ознакомительного фрагмента.	35

В. Ф. Сидорченко

Морские катастрофы

Введение

Несмотря на техническое совершенствование морских судов, их оборудования и приборов и применение различных правил безопасности мореплавания, количество катастроф на море остается значительным. По зарубежным данным, за последние 150 лет только в мирные годы погибло свыше 40 000 торговых судов. Это равносильно затоплению каждую четверть века всех находящихся в эксплуатации судов¹. Если же считать аварии от эпохи Древнего Рима, то в мире погибло свыше 1 млн судов. Только в 1979–1983 гг. погибло 1199 крупных судов общей валовой вместимостью 8,5 млн регистровых тонн. За один 1979 г. на крупных судах погибли свыше 2000 человек².

Районы частых кораблекрушений распределяются в Мировом океане неравномерно. Одним из них являются прибрежные воды США, на долю которых приходится около 10 % всех мировых катастроф. Причем статистика показывает высокую устойчивость числа кораблекрушений в этом районе. Так, в 1968 г. береговая охрана США произвела 57 тыс. спасательных операций и аварийных буксировок, спасла судов и грузов на сумму 3,6 млрд долл.³ Однако и через 14 лет, в 1982 г., береговая охрана США ежедневно получала в среднем 197 сигналов бедствия, в том числе 160 – от прогулочных яхт и рыболовных судов, 8 – от торговых судов, 2 – от самолетов, 15 – от отдельных людей. Ежедневно поступали примерно 12 ложных вызовов на помощь. В 1982 г. в водах США произошла 71 000 аварийных происшествий с судами и самолетами, значительная часть которых погибла⁴.

Причины столь большого количества кораблекрушений чрезвычайно разнообразны и индивидуальны в каждом случае. Вместе с тем среди них можно найти типичные и классифицировать их по видам происшествий (пожар, течь, посадка на скалы и пр.), по условиям, в которых они произошли (туман, шторм, лед и проч.), по наличию или отсутствию вины экипажа или других лиц и т. д. Изучение причин аварийности позволяет выработать технические и правовые стандарты, касающиеся конструкции судов, их систем, механизмов, приборов и оборудования, а также систем разделения движения судов по специальным коридорам, правил маневрирования, сигналопроизводства, связи, поиска и спасания, особой подготовки экипажей и проч.

В связи с этим в книге ставятся задачи: рассмотреть содержание и правовое значение сигналов бедствия и их применение на практике; вскрыть типичные нарушения технических и правовых норм в мореплавании и показать пагубные последствия таких нарушений для судов и людей; проанализировать закономерности воздействия стихии на морские суда; исследовать правовую и фактическую природу всех случаев намеренных потоплений судов самим экипажем, в результате военных действий, пиратами, мошенниками и пр. Рассмотрение проводится на основе широкого привлечения примеров кораблекрушений из морской практики многих стран.

¹ Абчук В. А. Теория риска в морской практике. Л., 1983. С. 6.

² Герчев Н. Съвременен подход к морското търсене и спасяване // Корабостроене, корабоплаване. 1984. № 11. С. 363–365.

³ Disasters // Armed Forces Journal. 1969. Vol. 106. N 20. P. 6.

⁴ Kaminsky J., Brandel D. L. U. S. satellite EPIRB test results // 3rd Intern. Conference on satellite system mobile communication and navigation. London, 7–9 June, 1983. New York, 1983. P. 216–224.

Объектами кораблекрушения могут быть не только морские, но и воздушные суда, летающие над морем или перемещающиеся по поверхности воды при взлете, посадке и в других случаях. Ряд международных правил, касающихся безопасности морских судов, одновременно распространяются и на воздушные суда. Так, в Международных правилах предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72) 1972 г. есть ряд норм, прямо относящихся к самолетам, не говоря уже о том, что все правила маневрирования, подачи сигналов, выставления огней в ночное время и проч. также относятся к самолетам: пункт «е» Правила 3, где дается определение термина «гидросамолет», пункт «е» Правила 18 и т. д.⁵

На владельцев воздушных судов и их экипажи возлагается обязанность спасать потерпевшие аварию в море суда и самолеты. В связи с этим 28 сентября 1938 г. в Брюсселе на IV Международной конференции по частному воздушному праву была подписана Международная конвенция для унификации некоторых правил относительно оказания помощи и спасания воздушных судов или спасания с их помощью⁶. Конвенцию подписали 30 государств⁷. Из практики известно достаточно много случаев, когда кораблекрушение на море терпел самолет, который послал сигнал бедствия, его спасли, и за эту операцию спасатели получили вознаграждение⁸. О количестве аварийных случаев на море в последние годы свидетельствует, например, статистика аварийности судов рыбопромыслового флота Российской Федерации за 2001 и 2002 годы. Так, в 2001 г. в рыболовном флоте России произошло 54 аварийных случая, а в 2002 г. – 63 аварийных случая⁹.

Учитывая, что кораблекрушение на море могут потерпеть не только суда, но и самолеты, в книге приводятся примеры аварий также и воздушных судов.

⁵ Сборник нормативных актов по рыбному хозяйству. В 7 т. Т. 4 / Под общей ред. В. М. Каменцева. Л., 1986. С. 19–53.

⁶ Norris M. The law of salvage. New York, 1958. P. 59–60.

⁷ Benedict J. Admiralty practice of the United States: In 6 vols. New York, 1941. Vol. 6. P. 200–215.

⁸ Wilson T. B. Ship and aircraft fire fighting on combatant vessels// Naval Engineering Journal. 1963. Vol. 75. N 4. P. 745–761; Teague J. Navy comes to rescue//All Hands. 1967. N 607. P. 2–5.

⁹ См.: Сараев В. Ф. Аварийность судов рыбопромыслового флота Российской Федерации за 2001 г. // Безопасность мореплавания и ведения промысла. Вып. 114. СПб., 2002. С. 3–9; Сараев В. Ф. Аварийность судов рыбопромыслового флота Российской Федерации за 2002 г. // Безопасность мореплавания и ведения промысла. Вып. 116. СПб., 2003. С. 3–9.

Глава 1

Сигналы о катастрофах

§ 1. Виды сигналов бедствия

Сигналы бедствия могут быть посланы морскими судами, самолетами, космическими кораблями, экспедициями, отдельными людьми или их группами, например, при обвалах или снежных лавинах в горах, при взрыве в шахте, при пожаре в тайге, при землетрясении, тайфуне, цунами, смерче и т. д. Ни одному из многочисленных сигналов не уделяется так много внимания и не придается такого значения, как сигналу бедствия. Можно без преувеличения сказать, что с тех пор как произошли первые известные кораблекрушения судов древних финикийцев, индийцев, критян (2000–1500 лет до н. э.), сигнал бедствия является самым важным сигналом.

Из практики мореплавания известны многочисленные и тяжкие по своим последствиям морские катастрофы. В 1914 г. канадский лайнер «Королева Ирландии» столкнулся в тумане с норвежским п/х «Св. Лоренс». Имея большую пробоину в борту, лайнер довольно быстро заполнялся водой. С помощью ракет и по радио капитан подал сигнал бедствия и приказал спустить шлюпки и плоты. Однако катастрофа разразилась гораздо раньше, чем можно было ожидать. Судно внезапно и резко накренилось, почти легло бортом на воду, а затем опрокинулось и скрылось в морской пучине, увлекая за собой около 1100 человек¹⁰.

В другом случае сигнал бедствия был подан с судна, стоявшего в гавани. В 1940 г. после оккупации Франции фашистами власти США задержали в Нью-Йорке самый большой в то время французский трансатлантический лайнер «Нормандия» (86 000 рег. т)¹¹, переименовав его в «Лафайет». В феврале 1942 г., когда лайнер находился в Нью-Йорке, на нем вспыхнул сильнейший пожар. Борясь с огнем, экипаж подал сигнал бедствия в виде серии коротких гудков, однако потушить пожар ему так и не удалось, хотя на помощь подошли портовые буксиры. «Лафайет» полностью выгорел и впоследствии был списан на металлолом¹².

Известны случаи, когда сразу несколько судов подавали сигналы бедствия вследствие одной и той же аварии. В марте 1949 г. в Южно-Китайском море в густом тумане столкнулись три судна: лайнер «Чи Бьен-Фу», перевозивший китайских военных беженцев, «угольщик» «Сэлли Вэн» и грузовой п/х «Цзян-Су». Получив ряд тяжелых повреждений, все столкнувшиеся суда начали тонуть. Каждое из них послало в эфир сигнал бедствия. Спустя полчаса все три судна пошли на дно. Спасание людей, плававших в воде, осуществляли находившиеся поблизости суда. Операции затруднялись почти нулевой видимостью. В густом тумане спасателям приходилось ориентироваться на крики о помощи, раздававшиеся со всех сторон. Тем не менее около 700 человек спасти так и не удалось. Они утонули или стали жертвами акул¹³.

Катастрофы со столь тяжкими последствиями случаются и в наши дни. Среди сотен происшествий с пассажирскими паромами особенно выделяется пожар и гибель индонезийского парома «Тампомас-П» 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 спасатель-

¹⁰ Encyclopedia Britannica. Vol. 20. Chicago, London. P. 547.

¹¹ Регистровая тонна – мера вместимости судна. Одна рег. т равна 100 фут³, или 2,83 м³.

¹² Encyclopedia Britannica. Vol. 20. P. 547.

¹³ Ibid.

ных жилетов, и погибали. Многие пассажиры и члены экипажа сгорели внутри судна или задохнулись в дыму. Всего жертвами катастрофы стали около 650 человек¹⁴.

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 человек¹⁵.

Любой морской сигнал бедствия независимо от способа и средств передачи означает, что где-то в море люди подвергаются опасности гибели. При этом они могут быть как на судне (самолете), так и вне его, если они покинули аварийное судно или оно уже погибло. Если сигнал бедствия посылается тогда, когда экипаж еще находится на борту, то он означает, что не только люди, но и само судно (самолет) подвергается опасности гибели.

Из истории морского сигналопроизводства известно множество самых разнообразных способов подачи сигналов бедствия. Для сообщения о бедствии использовались: барабан, колокол, сирена, горн, рожок, дым от горящей бочки с мазутом или маслом, огонь костра, разведенного на специальной жаровне на палубе судна, различные темного цвета флаги, шары, конусы, медленное поднятие и опускание рук в стороны, а в ночное время – такое же поднятие и опускание зажженных масляных фонарей. Применялась бутылочная и голубиная почта. С изобретением пороха сигналами бедствия стали считаться одиночные периодически повторяющиеся пушечные выстрелы или залпы из мушкетов и других ружей, запуск пороховых ракет, фальшфейеров и пр. С появлением радио стали применяться радиотелеграфные и радиотелефонные сигналы бедствия, дополненные в последние годы приемом и передачей сигналов через искусственные спутники Земли (ИСЗ).

В настоящее время все суда, на которых есть радиостанции, и все береговые станции, связанные с судами, каждый час в течение шести минут (от 15 до 18 и от 45 до 48) обязаны прекратить всякие передачи и слушать эфир на радиотелеграфной «частоте бедствия» – 500 кГц, признанной на конференции в 1927 г. в качестве единой международной частоты для передачи сигналов бедствия по радиотелеграфу. 48 раз в сутки наступает такой «период молчания». Радисты ждут: не раздастся ли в эфире сигнал бедствия SOS (COC). В радиотелефонном режиме сигналы бедствия передаются каждый час на частоте 2182 кГц с нулевой до 3-й минуты и с 30-й до 33-й минуты.

В России передача информации об авариях с помощью радио впервые была осуществлена в 1899 г. изобретателем радио А. С. Поповым и его помощниками. Осенью 1899 г. броненосец «Генерал-адмирал Апраксин» сильным ветром был снесен на скалы у острова Гогланд (Балтийское море). Для успешного спасения необходима была быстрая и надежная связь между аварийным кораблем и берегом. Такую связь с помощью радио осуществили А. С. Попов и его помощник Рыбкин. Спасательная операция завершилась полным успехом. Той же осенью штормом унесло в открытое море 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 бедствующих¹⁶.

Для выработки правил международного радиообмена и единого сигнала бедствия в 1903 г. в Берлине открылась международная радиотехническая конференция. В составе русской делегации на ней присутствовал А. С. Попов. На конференции выявились острые разно-

¹⁴ Парушев Лазар. Нови изследвания, свързани с авариите на корабите ро-ро // Корабостроене, корабоплаване. 1984. № 4. С. 120–122.

¹⁵ Индия // Правда. 1988. 9 авг.

¹⁶ Попов Александр Степанович // Морской энциклопедический справочник / Под ред. Н. Н. Исанина. Т. 2. Л., 1986. С. 115–116.

гласия между отдельными странами, вызванные использованием на их судах радиотелеграфов лишь определенной конструкции («Телефункен» – на судах Германии, Швеции, Дании, «Маркони» – на судах Италии, Великобритании и т. д.). При этом 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 и применение только «своего» сигнала бедствия, который мог быть понят и принят лишь 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 бедствия SOE («Спасите наше судно») и т. д. Когда американский военный корабль «Лебанон», посланный в море на поиски и уничтожение полузатопленного судна, представлявшего опасность для судоходства, обратился с запросом к встреченному им лайнеру «Фатерланд», то 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., также в Берлине, собралась новая конференция. В процессе обсуждения различных вариантов международного сигнала бедствия было предложено использовать немецкий сигнал SOE, заменив букву E на S. В результате получился очень ритмичный сигнал SOS, передаваемый по азбуке Морзе как три точки, три тире, три точки. Все знаки сигнала передаются слитно, без пауз между буквами. Кстати, радиосигнал SOS впервые прозвучал в эфире в 1898 г. с п/х «Мэтьюз», который запросил о помощи, натолкнувшись на плавучий маяк близ Дувра¹⁷.

Хотя 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 – как «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. Этот сигнал был услышан и понят, и к гибнущему лайнеру поспешили на помощь многие суда.

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 – «Помочь мне», на английском – «Майский день»), а также частоту для этого сигнала – 2182 кГц.

На частоте бедствия, кроме сигнала СОС, разрешается передавать сведения о плавающих минах, брошенных и затонувших судах, дрейфующих буйях, банках, мелях, скалах, вулканических образованиях. Эту же частоту можно использовать для сообщения об обмелении каналов и фарватеров, о препятствиях, не показанных 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 мореплавания¹⁸.

¹⁷ Системы и средства радиосвязи морской подвижной службы: Справочник / К. К. Венскаускас, С. Г. Каргополов, С. А. Михайлова, Д. П. Степаненко. Л., 1986. С. 48.

¹⁸ Эйдельман Д. Над океаном – SOS // Вечерний Ленинград. 1972. 12 июня.

Кодификация сигналов бедствия, т. е. сведение их в единую таблицу, была произведена в 1914 г. на международной конференции, завершившейся принятием Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1914 г. (СОЛАС-1914). Эта Конвенция неоднократно пересматривалась (в 1929, 1948, 1960 и 1974 гг.) и в каждую новую редакцию Конвенции, кроме СОЛАС-74, включалась таблица сигналов бедствия. В настоящее время перечень сигналов бедствия содержится в Приложении IV к Международным правилам предупреждения столкновения судов 1972 г. (МППСС-72), в Международном своде сигналов 1965 г. (МСС) и в ряде других правовых актов.

По характеру и способам подачи сигналы бедствия могут быть классифицированы следующим образом:

1. *Сигналы в виде знаков:*

- двухфлажный сигнал NC по МСС;
- квадратный флаг с находящимся под ним или над ним шаром или чем-либо похожим на шар (все знаки черного цвета);
- полотнище оранжевого цвета с черным квадратом либо кругом или другим подобным символом (для опознания с воздуха);
- цветное пятно на воде;
- слово СОС, выложенное из камней или других подобных предметов (для экипажа и пассажиров аварийного судна, оказавшихся на пустынном берегу).

2. *Световые сигналы:*

- ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды, выпускаемые поодиночке через короткие промежутки времени;
- красный свет ракеты с парашютом или фальшфейером, выпускаемых через короткие промежутки времени;
- пламя на судне (например, от горящей смоляной или мазутной бочки);
- дымовой сигнал – выпуск клубов дыма оранжевого цвета;
- сигнал СОС, передаваемый по азбуке Морзе с помощью сигнального фонаря.

3. *Звуковые сигналы:*

- пушечные выстрелы или производимые путем взрыва сигналы (например, с помощью звуковой пашки);
- непрерывный звук любым аппаратом, предназначенным для подачи туманных сигналов (гонг, колокол, сирена, тифон, свисток, наутафон и т. д.);
- звуковой сигнал СОС по азбуке Морзе.

4. *Радиосигналы:*

- сигнал СОС, переданный по радиотелеграфу или с помощью другой системы, использующей электромагнитные волны;
- сигнал, переданный по радиотелефону и состоящий из произносимого вслух слова «Мэйдэй»;
- радиотелеграфный сигнал тревоги;
- радиотелефонный сигнал тревоги;
- сигналы, передаваемые аварийными радиобуями, в том числе сигналы через ИСЗ.

5. *Сигналы, передаваемые движением:*

- медленное и повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны;
- маневры самолета в воздухе для указания места бедствия;
- передача сигнала бедствия с помощью флажного семафора.

6. *Сигналы по почте:*

- передача сообщений о бедствии с помощью голубей;
- передача сообщений о бедствии с помощью плавающих бутылок, кувшинов, бочек.

Применение или выставление любого из названных сигналов в иных целях, кроме указания о бедствии и необходимости помощи, категорически запрещено. Не допускается также использование сигналов, которые могут быть по ошибке приняты за сигналы бедствия (ст. 37 Международной конвенции электросвязи, принятой 6 ноября 1982 г. в Найроби, а также Регламент радиосвязи 1979 г.)¹⁹.

В классификации сигналов бедствия как бы отразилось время их появления. Если «голубиная» или «бутылочная» почта были известны еще в древности, то использование ИСЗ для ретрансляции сигналов бедствия относится к 70–80-м годам XX столетия.

На примерах из практики рассмотрим особенности применения тех или иных сигналов бедствия.

¹⁹ Аврамов В. Международный союз электросвязи // Советский ежегодник БСЭ. М., 1983. С. 413.

§ 2. Хрупкая надежда на помощь

Со школьных лет каждому известно, что плавающие в море закупоренные бутылки могут нести в себе чье-то послание. Достаточно вспомнить роман Жюль Верна «Дети капитана Гранта», в котором матросы парусного судна «Дункан» поймали акулу, в желудке которой нашли бутылку с призывом о помощи и указанием широты места бедствия.

Отправка писем с помощью брошенных в море бутылок, кувшинов, бочек в прошлом была явлением обычным, известным практически во всех морских странах, а также народам, жившим по берегам рек. «Бутылочная» почта существует и в наше время. В 1926 г. с советского парусного судна «Товарищ», шедшего из Англии в Южную Америку, была брошена в море бутылка с запиской. Через 1040 дней, 4 августа 1929 г., бутылка была найдена на побережье Техаса в Мексиканском заливе. В записке указывалось: «Учебный корабль СССР “Товарищ”, капитан Д. А. Лухманов. Широта 39°14' северная, долгота 13°15' западная. 29 сентября 1926 года». Бутылка-путешественница проделала путь в 6500 морских миль. Не вызывает сомнения, что если бы она была сброшена с бедствующего судна, то никакая помощь ему бы уже не потребовалась²⁰.

Вместе с тем известны случаи счастливых совпадений, когда сигнал о помощи в бутылке приходил по назначению вовремя. В 1882 г. бразильское сторожевое судно «Арагуари» выловило из моря запечатанную бутылку. В ней находилось письмо, которое гласило: «На борту шхуны “Си Хиро” бунт. Капитан убит. Первый помощник выброшен за борт. Я, второй помощник, насильно приставлен к штурвалу. Они заставляют меня вести судно к устью Амазонки, 28 градусов долготы, 22 градуса широты. Скорость 3,5 узла. Спасайте!». Капитан начал преследование. Уже через два часа взбунтовавшаяся шхуна была настигнута и взята на абордаж. Мятежники были обезоружены. В трюме обнаружили второго помощника капитана. «Как вы узнали о мятеже?», – был его первый вопрос. «Мы выловили бутылку с вашим письмом». – «Но я ничего не посылал!». Второй помощник прочитал извлеченное из бутылки послание и еще раз категорически заявил: «Это не мой почерк. Да я и не мог бросить бутылку. Бунтовщики следили за каждым моим шагом».

Команду «Си Хиро» судили в Англии, и уже там выяснилась вся история. Как оказалось, бразильское судно выловило в море... рекламный проспект одной книги! Автор книги, которая называлась «Си Хиро», с целью рекламы забросил в море пять тысяч бутылок с текстом, приведенным выше. Одна из них и оказалась в руках у бразильских пограничников²¹.

Оригинальный способ отправки писем существует на одном из Галапагосских островов. На берегу бухты Почтовая стоит бочка – «почтовый ящик». Моряки, оказавшиеся в этом районе, бросают письма в бочку, а суда, проходящие мимо бухты Почтовой, забирают «почту». Кроме того, экипажи судов считают своим долгом подновить «ящик»: сменить подгнившие доски, проконопатить и покрасить их.

Что касается почтовых судов, то они впервые появились лишь в XVII в. в Швеции. В России возникновение морской почты относится к 1707 г., когда строилась крепость на острове Котлин. 7 февраля 1724 г. Петр I приказал построить для морских почтовых перевозок восемь пакетботов и назвать их «Почт-Горн», «Почт-Ваген», «Флигель Дефам», «Куриер», «Пастильон», «Меркуриус», «Фортуна» и «Ласка». Построены были только первые шесть пакетботов. До спуска их на воду почту возили фрегаты «Святой Яков» и «Принц Александр». В 1724 г.

²⁰ Лукьянова Е. Морская почта // Вымпел. 1981. № 12. С. 61; Дроков С. Забытые истории бутылочной почты // Вокруг света. 1987. № 8. С. 35–37.

²¹ Необычное совпадение // Наука и религия. 1970. № 12. С. 35.

«Святой Яков» отправился в первый почтово-пассажирский рейс из Кронштадта в Любек. О каждом отправлении почтовых судов сообщалось в «Санкт-Петербургских ведомостях».

Во время Первой мировой войны к надводным почтовым судам добавились почтовые подводные лодки. Так, Германия до 1917 г., т. е. до вступления США в войну, поддерживала с ней почтовую связь с помощью подводных лодок «Бремен» и «Дойчланд». Лодка «Бремен» погибла во время одного из рейсов.

Уже после войны для сохранности почты голландская транспортная фирма «Ван Блааде-рен» разработала и с 1 февраля 1921 г. стала использовать на судах специальные сейфы с почтой, которые в случае катастрофы с судном автоматически сбрасывались в воду, но не тонули и даже подавали звуковые и световые сигналы бедствия.

В наши дни основным средством доставки корреспонденции стала авиация, что намного ускорило этот процесс. Так, в США с 1973 г. действует частная почтовая корпорация «Федерал экспресс», которая в течение суток доставляет любое письмо и упаковку весом до 70 кг в любой пункт США, Канады и Пуэрто-Рико. Содержание любых документов с помощью электронного видеотелеграфа передается адресату в течение 2 часов. Корпорация дает 100 %-ю гарантию доставки, но с оговоркой: «Мы не можем нести ответственность за случаи утери, ущерба или задержки, вызванные событиями, которые мы не в состоянии ни предусмотреть, ни проконтролировать. К ним мы относим: гнев божий, стихийные бедствия, военные конфликты, акты вандализма, непростительные оплошности отдельных служащих»²².

²² В погоне за временем // Правда. 1987. 7 мая.

§ 3. Голубиная почта

Голубиная почта известна с незапамятных времен. В Древней Греции с помощью голубей разрешалось пересылать сообщения только мирного характера (о результатах Олимпийских игр, о начале праздничных торжеств и т. д.). Единственное исключение касалось сообщений о бедствиях, наводнениях, землетрясениях, обвалах, пожарах, гибели морских судов. Каждое судно, отправлявшееся в плавание вдоль морского побережья, брало на борт несколько клеток, сплетенных из лозы, в которые и помещались почтовые голуби. Греки подметили способность голубей хорошо находить обратную дорогу, если клетка стояла на открытом возвышенном месте судна. В случае бедствия или необходимости в срочном сообщении капитан отправлял голубя с письмом.

В качестве вестников морских трагедий голуби применялись и в Древнем Риме. Но римляне, в отличие от греков, широко использовали голубей и в военных целях. Легионы Юлия Цезаря были снабжены большим количеством почтовых голубей, предназначенных для доставки ему сведений о продвижении войск противника. В качестве военных почтальонов голуби используются и в наши дни. Во время Первой мировой войны в распоряжении французской армии было 130 000 голубей. Один из них особенно прославился. Будучи раненым, он все-таки доставил до места назначения последнее донесение командира форта Во под Верденом. Этим «актом героизма» птица заслужила «Военный крест», а также скульптурное изваяние, возвышающееся при въезде в этот форт²³.

При нормальном состоянии земного магнитного поля голубь может пролететь за сутки расстояние в 1000 км и развить скорость до 70–120 км/час.

Исследователи выяснили, что одна из способностей голубя – это избирательное выделение деталей местности, играющих для него роль ориентиров. Память голубя точно компьютер накапливает такую информацию, помогающую ему в полете. Однако зрительная память составляет лишь часть способностей, ибо и ослепленные голуби находили дорогу домой. Тогда возникло предположение об использовании ими для ориентации магнитного поля Земли. Эксперименты показали, что голубь, перевозимый не в деревянной, а в железной клетке, гораздо хуже находит дорогу домой или даже не находит ее вовсе. По мнению американского ученого Дж. Джигли, магнитный компас голубя находится на кончике его глазного нерва. У голубя, попавшего в поле излучения радара, нарушаются способности к ориентировке. Так же обстоит дело и при попадании в воздушные массы, насыщенные электричеством, а также при полетах в сильную грозу. А если учесть, что на Земле в каждый момент времени бушуют свыше 1800 гроз, в том числе в районах возможного бедствия судов, то становится ясно, что пернатый вестник далеко не всегда сможет доставить сообщение о трагедии на море.

К этому надо добавить магнитные бури, местные магнитные аномалии, как, например, в знаменитом Бермудском треугольнике (акватория океана между Бермудскими островами, оконечностью полуострова Флорида и островом Пуэрто-Рико). Когда советское судно «Витязь», исследовавшее этот район, принимало по радио из Москвы 20 мая 1982 г. синоптическую карту, то неожиданно на пути радиоволн подобно свинцовой стене встала неизвестная, совершенно непроницаемая радиопомеха. В результате часть синоптической карты выглядела как сплошное черное пятно, ибо в это время ни с судна, ни до него никакие радиоволны не доходили. Кстати, если бы в этот период «Витязь» послал радиосигнал бедствия, то его бы никто не услышал. Этим, видимо, объясняется тот факт, что суда в Бермудском треугольнике обычно погибают «молча», будто бы и не посылая сигналов бедствия. Естественно, что и голубь, ока-

²³ Нераскрытая тайна «воздушных почтальонов» // За рубежом. 1986. № 4. С. 21.

жись он в таких условиях, не смог бы воспользоваться своим магнитным компасом и доставить сообщение по назначению.

Помимо голубей, биологические «магнитные компасы» имеются у многих других птиц, рыб и животных. Резкие изменения в магнитном поле Земли могут привести не только к выходу из строя магнитных компасов и других приборов на судне или самолете и к возможной их аварии, но и к нарушению ориентации у живых существ, которые также могут попасть в «аварию». Именно так объяснили ученые-биологи причины одной из многочисленных морских трагедий, произошедшей недалеко от исландского поселка Торлаугсхебн. 148 черных дельфинов, достигавших веса 2 т, выбросились на берег из-за потери ориентации и погибли²⁴.

Известны многочисленные случаи массовой гибели китов, выбросившихся на берег из-за потери ориентации в пространстве, произошедшей из-за воздействия на них различных вредных веществ, находящихся в морской воде (нефть и проч.). Например, участились «посадки» на мель и гибели серых китов у северного побережья острова Сахалин, где ведутся разработки месторождений нефти со специальных буровых платформ.

В начале 2003 г. во всем Охотском море насчитывалось не более 100 серых китов, относящихся к самым крупным видам китов. По мнению ученых, если сбросы нефти в море не прекратятся, то киты полностью исчезнут в ближайшие 10–20 лет. Потери ориентации в магнитном поле Земли случаются даже у кальмаров. Например, в сентябре 2003 г. крупный кальмар вида “*Architeus Dux*”, длина тела которого составляла более 10 м (кальмары этого вида достигают в длину 18 м и более), выбросился на пляж Ла-Исла на севере Испании и погиб.

Биологические «магнитные компасы» помогают рыбам и животным совершать длительные океанские плавания. Так, все пресноводные угри из рек, озер и иных водоемов устремляются за многие тысячи миль лишь в одно место Мирового океана – в район Бермудского треугольника, где и выводят потомство. Исследуя угря, шведские ученые не обнаружили у него постоянного «магнитного компаса», подобного голубиному, но предположили, что на время воспроизводства потомства угорь и другие подобные существа как бы заболевают особой «болезнью странствий». Предполагается, что эта болезнь может быть порождена так называемыми магнитными бактериями, открытыми бразильскими учеными. Эти микроорганизмы хорошо ориентируются в магнитном поле Земли и способны к реориентации в условиях резкого изменения магнитного поля²⁵.

²⁴ Самоубийство дельфинов // Ленинградская правда. 1986. 30 окт.; Макаров С. Киты на диете. Вынужденной // Российская газета. 2003. 12 марта; Испания // Санкт-Петербургские ведомости. 2003. 17 сент

²⁵ Магнитные бактерии // За рубежом. 1986. № 26. С. 21.

§ 4. Лишние люди выброшены за борт

К числу самых старых сигналов бедствия, дошедших до наших дней, относится медленное поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны. Ночью в руках держат зажженные фонари. В одном из объяснений происхождения этого сигнала говорится о его связи с отправлением религиозных обрядов. Во время молебна члены экипажа должны были стоять на коленях, обратившись лицом внутрь или в направлении носовой части судна. Совершая поклоны и прося заступничества у всевышнего от жестоких штормов, неизведанных мелей и прочих морских опасностей, они воздевали руки к небу и шептали молитвы. Если же бог гневался и насылал на них бедствие, то им ничего не оставалось, как обратиться к людям. В этом случае они становились лицом к борту и медленно, обессиленно поднимали и опускали руки, смиренно прося о помощи.

Именно такая картина предстала перед глазами экипажа спасательного судна (1905 г.), увидевшего в открытом море баржу «Фани», за две недели до этого потерянную во время буксировки. К моменту обнаружения положение судна и экипажа из 12 человек было критическим. «Баржа представляла собой жалкий вид, будучи отягощена льдом, флаг спущен до половины мачты, экипаж, с шапками в руках и стоя на коленях, взывал о помощи»²⁶.

Такое же жалкое впечатление производил финский п/х «Саари» (1921 г.), у которого был разбит руль, поломаны шлюпки, заполнены водой машинное отделение и ряд других помещений. Судно кое-как удерживалось на плаву лишь благодаря грузу леса. Экипаж находился в состоянии крайней усталости от 5-дневной непрерывной борьбы с опасностью, а несколько человек даже сошли с ума от страха. Когда на горизонте показался английский п/х «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 потеряно²⁷.

В 1771 г. моряки шведского судна «Грим» спасли экипаж и пассажиров с российского судна «Вячеслав». Полуразбитое штормом судно прочно сидело на рифах. Спасаясь от волн, люди взобрались на мачты и оттуда взмахами рук просили шведских моряков о помощи. Вскоре после того, как люди были сняты с судна, его окончательно разбило о камни. Несмотря на то, что спасение людей обычно осуществлялось безвозмездно, шведский суд признал, что владелец шхуны «Вячеслав» и все спасенные люди обязаны оплатить спасателям 4000 руб.²⁸

Сигнал в виде медленного поднятия и опускания рук был распространен в прошлом, когда еще не было радиосигналов о грозящей катастрофе.

В январе 1589 г. испанская каравелла «Сан Томе», на борту которой были несколько сот пассажиров и груз экзотических индийских товаров, вышла из порта Кохин (Восточная Индия) и направилась в Испанию. Судно следовало через Индийский океан, чтобы, обогнув мыс Доброй Надежды, выйти в Атлантику и дальше на север к берегам Испании. По пути «Сан Томе» неоднократно попадала в штормы, вследствие чего у каравеллы, когда она уже была у берегов Африки, открылась течь сквозь поврежденную обшивку корпуса. Постепенно воды набралось столько, что 16 марта того же года капитан решил покинуть судно, боясь, что оно в любой момент может утонуть или перевернуться во время волнения.

Капитан и офицеры взяли себе единственную спасательную шлюпку, в которую захватили с собой только 140 человек из более чем 500, выбрав самых именитых. Остальные должны были остаться на гибнущей каравелле. Автор описания катастрофы (оно было опубликовано

²⁶ Добровольский А. Сенатская практика по торговым делам. Т. 2. М., 1908. С. 654.

²⁷ Sutton C. T. The assessing of salvage award. London, 1949. P. 366.

²⁸ Дункен А. Описание примечательных кораблекрушений, в разное время случившихся. СПб., 1882. Т. 4. С. 271.

в 1611 г.) – Диего де Коуто писал: «Оставшиеся на корабле поняли, что их может спасти только провидение или их собственные усилия. И поскольку на борту было много подходящих материалов, они немедленно взялись за строительство плотов». Однако строили их поспешно, неумело, не учитывая, что находятся в океане, а не в реке или озере. В результате многие плоты были повреждены еще при спуске, а потом и вообще все были разбиты или затонули. Как потом выяснилось, судно утонуло не сразу, оставаясь на плаву почти целые сутки, хотя откачивающие воду насосы уже не работали. Иначе говоря, у оставшихся на борту людей была возможность более внимательно отнестись к сооружению своих средств спасения, но воцарившаяся на судне паника не позволила им действовать рассудительно.

Не лучше было положение и тех, кто покинул каравеллу на шлюпке. Люди сидели в перегруженной шлюпке, плотно прижатые друг к другу, не имея возможности даже пошевелиться. Капитан утратил свою руководящую роль и командование взял на себя рыцарь Бернарди де Карвальго. Видя, что остальных охватила паника, а офицеры ненадежны, он также потерял способность хладнокровно оценивать обстановку. Как писал Диего де Коуто, который сам был на шлюпке, «в подобных ситуациях моряки и военные ведут себя как варвары и не обращают внимания ни на что и ни на кого, а также что за свое поведение, грубость и жестокость они, в случае спасения, никогда не будут наказаны».

Шлюпка была перегружена – ее борт едва возвышался над водой, поэтому любая, даже самая малая волна, добавляла воды в шлюпку, которая еще больше оседала. Побережье Африки, которое еще вечером 16 марта было видно на горизонте, с рассветом исчезло из виду, поскольку течением шлюпку отнесло еще дальше от берега. Находившиеся в ней люди понимали, что если погода не ухудшится, то они в конце концов доберутся до берега, но при ухудшении погоды, что в это время года было весьма вероятным, их перегруженный «ковчег» неизбежно пойдет на дно вместе со своими пассажирами. Диего де Коуто так описывает последующие события: «С учетом ситуации, офицеры решили, что лодку следует облегчить любой ценой. Их предложение бросить в воду нескольких пассажиров было принято. Офицеры выбрали шестерых несчастных, которые ни о чем не догадывались, схватили и бросили за борт. Их сразу же поглотило море, никто не вынырнул на поверхность».

К вечеру того же дня (17 марта) спасательную шлюпку течением вновь поднесло к каравелле, которая все еще находилась на плаву, переполненная сотнями обезумевших людей, уже ничего не предпринимавших для своего спасения. Единственное, что они были в состоянии делать, так это молиться и взывать к Деве Марии. Увидев приближающуюся шлюпку, они, стоя на коленях, протягивали к ней руки с мольбами о помощи, но спасти их никто не собирался. Подошедшие на шлюпке моряки вскарабкались на палубу судна, захватили несколько бочонков воды и сухарей, побросали их в шлюпку и спустились в нее, даже не думая кого-либо спасать. В итоге такой погрузки шлюпка снова оказалась перегруженной. Тогда офицеры снова выбрали несколько ни о чем не подозревающих жертв и выбросили их в море. Затем подняли на шлюпке паруса и попытались достичь суши. Однако смогли это сделать только 22 марта, поскольку встречное сильное течение уменьшало скорость движения. Каравелла затонула 17 марта вместе с сотнями людей, находившихся на ее борту.

Шлюпка с потерпевшими катастрофу людьми подошла к побережью нынешнего Мозамбика. После обсуждения дальнейших действий было решено идти вдоль берега к форту Лоренсу Маркиш, где размещался португальский гарнизон. Шли очень медленно, не хватало пищи, постоянно угрожало нападение туземцев. 18 апреля моряки предложили разделиться. Одна группа, состоявшая из более сильных и выносливых, должна была отправиться вперед и привести помощь для более слабых (женщин и больных). Последние им не доверяли и утверждали, что если спасшиеся разделятся, то погибнут те и другие. Обмен мнениями перешел в жестокую рукопашную схватку, в результате которой количество больных и слабых заметно возросло, а отряд практически распался.

В конце апреля отряд из 45 самых крепких его членов дошли до португальской крепости в Софале. Только через некоторое время удалось организовать экспедицию по спасению оставшихся. Осенью того же года она нашла несколько человек на острове Сетимино (позже он был назван Слоновым островом, а сегодня называется Остров Португалыцев) в устье реки Эсперито Санто. По сведениям де Кюта, их было не более 20 человек²⁹.

В настоящее время сигнал бедствия в виде медленного поднимания и опускания рук играет вспомогательную роль и применяется тогда, когда на аварийном судне, на плоту, на пустынном берегу, куда высадились люди с аварийного судна, нет радиостанции, но необходимо сообщить о бедствии другим судам, поисковым самолетам, вертолетам и пр.

Для передачи сигнала бедствия может также использоваться ручной флажной семафор. Каждая буква передается по семафору определенным положением рук с флажками. Сигнальщик, стоя на каком-либо возвышении на судне, сначала передает сигнал вызова, а затем сигнал СОС или полное сообщение о бедствии с указанием судна и характера аварии.

²⁹ Муромов И. 100 великих кораблекрушений. М., 2002. С. 16–17.

§ 5. Сигналы бедствия с небес

Сообщение о бедствующем судне, летательном аппарате или людях может быть послано и с поисково-спасательного самолета с целью ориентировки спасательных судов в направлении места бедствия. Такие сигналы применяются, если по каким-либо причинам отсутствует радиосвязь или язык, на котором она возможна при радиотелефонной связи, непонятен одной из сторон.

Самолет (вертолет), обнаруживший терпящее бедствие судно или самолет, выполняет следующие последовательные действия:

- 1) описывает не менее одного круга над судном-спасателем;
- 2) пересекает курс судна-спасателя близко к носу на малой высоте, открывая и закрывая дроссельный клапан или изменяя шаг пропеллера, т. е. изменяя звук, издаваемый мотором;
- 3) летит в направлении, в котором должно идти судно-спасатель. Повторение таких действий имеет то же значение.

Если помощь судна, которому самолет (вертолет) подавал сигналы, больше не требуется (например, ее уже оказал кто-то другой), то самолет (вертолет) пересекает кильватерную струю судна близко по корме на малой высоте, открывая и закрывая дроссельный клапан или изменяя шаг пропеллера³⁰.

В июле 1986 г. во время тайфуна «Пегги» в Южно-Китайском море на подходах к Гонконгу получил повреждения от ударов волн и затонул тайваньский контейнеровоз «Хвали» (1411 рег. т). Экипаж подал сигнал бедствия и покинул судно на спасательных плотках, но поиски людей затруднялись сильным волнением и ограниченной видимостью. Бедствующих обнаружил поисковый самолет, сообщивший об этом судно-спасателю³¹.

В конце зимы 1985 г. американская летчица Хейди Энн Порг на одномоторном самолете «Сессна-182» совершала свой 10-й перелет через Тихий океан: из Калифорнии в Новую Зеландию. В районе между Гавайскими островами и Японией у самолета из-за неисправности в масляной системе отказал двигатель. Летчица немедленно начала передавать радиосигналы бедствия и свои координаты. Последние ее слова в эфир были: «Я здесь одна, я падаю в океан». В момент приводнения самолет перевернулся и полуоглушенная Хейди с трудом выбралась из-под воды, захватив спасательный плотик. Самолет некоторое время удерживался на плаву, а летчица – рядом с ним, что должно было облегчить ее обнаружение. Сохранению самолетом плавучести способствовала и тихая погода. Поисковый самолет береговой охраны США (типа «Боинг») вылетел с Гавайских островов сразу же, как только там был принят сигнал бедствия. Подлетев к району поиска, самолет стал искать судно, которое можно было бы навести на место аварии. Единственным судном, находившимся в этом пустынном районе Тихого океана, был советский рефрижератор «Уссурийский залив», следовавший в порт с грузом рыбы. Самолет дважды пролетел над судном на малой высоте, покачал крыльями, изменил звук двигателей и оба раза повернул в одну сторону. Советский капитан понял, что самолет указывает направление на место бедствия. Попытки связаться с ним по радиотелефону на 16-м канале, на котором ведутся передачи об авариях, результатов не дали. Тем не менее капитан приказал изменить курс в направлении, указанном самолетом, и дать самый полный ход вперед – 18 узлов. Сложность ситуации заключалась в том, что именно с той стороны приближался тайфун, встречи с которым судно, вполне естественно, хотело избежать. Самолет улетел, но через некоторое

³⁰ Правило 16 главы V Конвенции СОЛАС-74 // Международная конференция по охране человеческой жизни на море 1974 г. М., 1978. С. 430.

³¹ Lloyds Register. 1986. Oct.

время локатор судна обнаружил его: самолет кружился над одним и тем же местом. Именно туда и направилось судно.

Незадолго до этого положение Хейди стало критическим. Усилившийся ветер и волны нещадно бросали заливаемый водой плотик и летчица из последних сил удерживалась за стабилизатор самолета. В угрожающей близости появилась стая акул, привлеченных ярким цветом плотика. За полминуты до того, как аварийная «Сессна» утратила плавучесть и пошла на дно, над Хейди пролетел поисковый «Боинг», заметивший на воде самолет и плотик. С «Боинга» сбросили несколько ярко светящихся шашек, плавающих на воде и имеющих форму шара. Место вокруг плотика осветилось настолько ярко, что на советском судне, находившемся на расстоянии нескольких миль, решили, что это огни догорающего аварийного судна. «Уссурийский залив» лег в дрейф в 400 м от россыпи огней, на воду была спущена шлюпка, которая направилась к огням. «Боинг» трижды пролетел над ней и лучом прожектора указал местонахождение аварийного плотика. Хейди была подобрана и доставлена на судно, где ей оказали медицинскую помощь. Всего она пробыла в воде 18 часов. Связавшись с береговой охраной Гавайских островов, советское судно через пять часов встретилось с американским военным кораблем и передало ему спасенную летчицу³².

В январе 1986 г. советский т/х «Юлий Данишевский» заметил сигналы бедствия и спас двух американских летчиков с самолета, совершавшего перелет из Чикаго на Бермуды и потерпевшего аварию над Флоридским заливом. Летчикам была оказана медицинская помощь, а затем их передали на корабль береговой охраны США «Морской ястреб»³³.

Катастрофа самолета может быть результатом воздействия и так называемого «электронного смога», вызванного перенасыщенностью эфира электромагнитными волнами из-за множества различных излучателей, создающих существенные помехи электронной технике на предприятиях, в научных центрах и прочих учреждениях. Например, в префектуре Яманаси (Япония) в 1982 г. под воздействием посторонней электрической вспышки на одном из заводов неожиданно «взбунтовался» робот, следствием чего стала гибель рабочего. В 1985 г. в Осаке усилитель телевизионной антенны, установленный на жилом доме неподалеку от городского аэропорта, нарушил работу радарных установок на аэродроме, что едва не привело к катастрофическим последствиям³⁴.

Известны многочисленные случаи катастроф самолетов во время взлетов и посадок, когда они сталкивались в воздухе с летящими крупными птицами, особенно со стаями. Для отпугивания птиц используются различные звуковые записи, имитирующие сигналы опасности на птичьем языке. Усилительное звуковое устройство транслирует такую запись в районе аэродромов, заставляя птиц облетать их стороной. Группа исследователей из Бристоль (Англия) разработала компьютеризованное устройство, которое сначала анализирует гомон птиц, приближающихся к аэродрому, а затем выбирает из «банка» звукозаписей аналог сигнала, служащего среди данной породы птиц предупреждением об опасности³⁵.

Несмотря на широкое использование самолетов и вертолетов при поиске бедствующих людей, эффективность такого поиска оказывается весьма ограниченной, если летательные аппараты не оснащены новейшей аппаратурой. Опыт поисковых служб США, Канады, ФРГ и Франции показал, что при визуальном наблюдении за морем с самолета или вертолета, когда видимость составляет 10 миль, высота полета – 150 м, скорость ветра – 7 м/сек, облачность – 50 %, надежное обнаружение людей возможно в полосе шириной 300 м – по 150 по оба борта самолета или вертолета. При этом большое значение для успешного поиска имеют визуальные

³² Бочаров Г. Человек – не остров // Литературная газета. 1985. 14 авг С. 13.

³³ Лазарев В. Спасли рыбаков // Правда. 1986. 24 янв.

³⁴ Латышев И. Электронный смог // Правда. 1987. 19 мая.

³⁵ Ленинградская правда. 1987. 2 апр.33

сигналы бедствия, подаваемые людьми, а также яркая отличительная окраска спасательных шлюпок, плотов, поясов, жилетов и одежды людей.

В настоящее время вертолеты береговой охраны США и ФРГ используют при поиске бедствующих судов систему АИРЕУЕ, которая включает в себя радары бокового обзора, инфракрасное и ультрафиолетовое сканирующее устройство, фото-киноаппаратуру, активные радары, радиопеленгаторы, приборы самонаведения на излучение аварийного объекта, а также средства обработки и передачи информации.

Система АИРЕУЕ позволяет обнаружить объекты на море при любой освещенности и в различных гидрометеорологических условиях³⁶.

С сигналами бедствия, передаваемыми движением, тесно связаны сигналы береговых спасательных станций. Они применяются для связи с терпящими бедствие судами, самолетами или людьми и для связи терпящих бедствие со спасательными станциями. Предусмотрено четыре таких сигнала:

1) *«Вас видно, помощь будет оказана как можно скорее»*: ночью – выпускаются три белых звездных ракеты с интервалами в 1 минуту; днем – оранжевый дым или комбинированный звукосветовой сигнал, состоящий из трех отдельных (звуковых и световых) сигналов, подаваемых с интервалами в 1 минуту;

2) *«Лучшее место для высадки – здесь»*: ночью – вертикальное движение белого огня, зеленой ракеты или буквы К светом или звуком (по азбуке Морзе); днем – вертикальное движение белого флага, зеленая ракета или буква К светом или звуком;

3) *«Высадка здесь очень опасна»*: ночью – горизонтальное движение белого огня, красной ракеты либо буквы S светом или звуком; днем – горизонтальное движение белого флага или горизонтально вытянутых рук, красной ракеты или подачей буквы S светом или звуком;

4) *«Высадка здесь очень опасна. Более благоприятное место высадки находится в указанном направлении»*: ночью – горизонтальное движение белого огня с последующей его установкой на земле и перемещением другого белого огня в указанном направлении, вертикальной подачей красного звездного сигнала, а белого звездного сигнала – в направлении лучшего места высадки на берег, либо передачей букв S и R, если место высадки правее, и букв S и L, если место высадки левее; днем – горизонтальное движение двух белых флагов, один из которых устанавливается на земле, а другой указывает направление высадки, подачей красного звездного сигнала вертикально, а белого – горизонтально в сторону высадки либо подачей светом или звуком по азбуке Морзе букв S и R или S и L в зависимости от того, правее или левее находится безопасное место высадки³⁷.

17 декабря 1985 г. венесуэльский т/х «Гуайкамакуто» (3955 рег. т) ночью сел на скалы острова Тринидад. Судно получило ряд пробоин и стало заполняться водой. Экипаж спустил шлюпки и плоты и покинул судно. Расстояние до берега не превышало 0,5 мили, но не было видно сколько-нибудь безопасного подхода к нему: вся береговая полоса представляла собой сплошной ревущий бурун, где гонимые ветром океанские волны с чудовищной силой разбивались о рифы. Помощь бедствующим оказала береговая спасательная станция. Белыми сигнальными фонарями, красными и белыми ракетами спасатели показали бедствующим, что необходимо пройти вдоль берега к востоку на расстояние около мили, где была относительно спокойная лагуна. Экипаж благополучно высадился в указанном месте³⁸.

³⁶ Klein U. Ortung von Schiffbruchigen // Deutsche Kustenschiffahrt. 1984. N 2. S. 28–31.

³⁷ Правило 16 главы V СОЛАС-74 // Международная конференция по охране человеческой жизни на море 1974 г. С. 424–428.

³⁸ Sea disasters // Navigation. 1986. N 87. P. 83.

§ 6. Дирижабли над морем

Развитие дирижаблестроения в 30-х годах XX века прекратилось из-за их низкой надежности и высокой пожаро- и взрывоопасности. Достижения в науке и технике позволили создать новые типы дирижаблей, свободных от прежних недостатков и обладающих высокой экономичностью при использовании их в качестве транспортных средств (примерно 5 коп. на тонно-километр). Один из проектов дирижабля, разработанный в Московском авиационном институте имени Серго Орджоникидзе, предусматривает создание грузового дирижабля дискообразной формы, имеющего грузоподъемность 300 т, дальность полета 4000 км, скорость 150 км/ч.

В США, Японии, ряде стран Западной Европы разработаны и построены различные модели военных и транспортных дирижаблей грузоподъемностью от 110 до 1400 т. В США и Канаде дирижабли успешно использовались для транспортировки бревен и других грузов в условиях бездорожья, в Арктике, в горах и лесах. В 1979 г. в порту Ходейда (ЙАР) в грузовых операциях применялись специальные дирижабли, перемещаемые по тросу между судном, стоявшим на рейде, и берегом с помощью лебедок. Производительность разгрузочных работ такого дирижабля составила 3300–3600 т/сут. Дирижабли могут успешно применяться в грузовых операциях на необорудованном причалами побережье, для монтажа и обслуживания буровых платформ, в аварийно-спасательных работах, в качестве ледового разведчика при проводке караванов судов и т. д.³⁹

Применение дирижаблей и аэростатов для своевременного предупреждения об опасности, для обнаружения бедствующих судов, самолетов и людей приобретает все большее значение в практике аварийно-спасательных служб ряда государств. Так, в море Бофорта, в районе расположения нефтяных платформ, для наблюдения за морем с целью предупреждения о появлении аномально высоких волн, шквалов, вихрей, смерчей, льдов и пр. с одной из платформ поднимается специальный сигнальный аэростат, наполненный гелием. Объем аэростата – 750 м³, длина – 25 м, диаметр – 8 м, высота – 14 м, полезная нагрузка – 125 кг, дальность обнаружения опасности – 110 км. Аэростат работает в течение двух недель в автоматическом режиме, затем на смену ему поднимается другой. Аэростат оборудован радаром и приемопередающим устройством⁴⁰.

Береговая охрана Великобритании и США снабжена английскими дирижаблями «Скайшип-500», имеющими длину 55 м. О результатах применения этих дирижаблей сообщалось на конференции Американского геофизического союза в октябре 1983 г. Дирижабль весьма комфортабелен, с низким уровнем вибрации, летает на больших и малых высотах, имеет круговой обзор, большую дальность полета, хорошую маневренность. Дирижабль эффективно использовался береговой охраной для поиска терпящих бедствие людей и судов, для принятия сигналов бедствия, картографирования течений, взятия проб воды, обнаружения загрязнения, дрейфующих судов и других объектов, для борьбы с морскими контрабандистами и пиратами⁴¹.

В апреле 1972 г. на X Международной гидрографической конференции в Монако был решен вопрос о создании всемирной системы штормовых предупреждений, построенной на основе координации и взаимной информации служб штормовых предупреждений морских стран, включая СССР. Вся поверхность Земли была разделена на 15 зон и назначены страны (в том числе СССР), ответственные за информацию о штормах по своей зоне с перекрытием соседних зон на 700 миль. Конференция рекомендовала странам использовать все новейшие

³⁹ Джохадзе И. Дирижабли над морем // Морской флот. 1986. № 9. С. 6–7.

⁴⁰ Морской флот 1985. № 2. С. 64.

⁴¹ Новый воздушный корабль набирает высоту // За рубежом. 1984. № 9 С. 21.

средства обнаружения штормов и других опасных явлений путем использования ИСЗ, дирижаблей и других средств⁴².

⁴² Schumann H. Internationale Koordinierung der Seewarndienste// Deutsche Kustenschiffahrt. 1975. N 7. S. 168–170.

§ 7. Говорящие молча

Сигналы бедствия могут быть поданы с помощью различных знаков: квадратного флага с шаром под или над ним; оранжевого, красного или желтого полотнища (обычно покрашенного куска брезента) с черным шаром, квадратом, треугольником или крестом в центре, которое растягивается на палубе, на плоту, шлюпке или даже на воде, а также на пустынном берегу, куда высадился бедствующий экипаж; цветного пятна на воде, создаваемого с помощью специальных химических реактивов; яркого (красного, оранжевого) цвета шлюпок, плотов, спасательных кругов, поясов, жилетов, аварийных буюв; слова СОС из камней, бревен, ящиков, бочек и других предметов, отличающихся по цвету от окружающей местности, выложенного так, чтобы его было видно сверху, а если есть возможность, то и с моря (на каком-либо крутом склоне). Размер букв при этом должен быть не менее 5 м.

Использование пассивных знаков беды является в равной мере и данью прошлому, ибо они были в числе основных сигналов бедствия до появления радио, и требованием современности, поскольку поиски потерпевших кораблекрушение значительно облегчаются, если выставлены привлекающие внимание знаки. Практике известны многочисленные случаи, когда обнаружение и спасение людей и небольших судов происходило только потому, что были выставлены знаки бедствия.

4 июля 1986 г. советский т/х «Яналес» по пути из Ленинграда в Грецию с грузом пиломатериалов обнаружил у берегов Сицилии перевернутый катер, над которым возвышалось что-то похожее на черный флаг. Когда судно приблизилось, то стало видно, что на днище перевернутого катера находятся два итальянских моряка, которые держат в руках шест с прикрепленной к нему курткой. Спасенные находились в бедственном положении свыше 12 часов. Им оказали помощь, катер поставили в нормальное положение, подготовили к буксировке, а затем людей и катер передали кораблю охраны Италии⁴³.

10 декабря 1979 г. большой морозильный траулер «Луноход-1» следовал в 30 милях от северо-западных берегов Африки, когда вахтенная служба заметила в океане небольшой плотик, с которого человек подавал сигналы о помощи, размахивая чем-то похожим на флаг. Это оказался марокканский моряк. Во время шторма его катер потерял управление и затонул, а моряк успел сбросить на воду плотик и спрыгнуть в него. Спасенный моряк находился в море 17 часов⁴⁴.

Также с помощью флага подали сигнал бедствия 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 открылся остров Мальорка. Умеренный попутный ветер позволил поднять все 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 из-за груза леса. Трое вахтенных оказались в воде. Пытаясь спастись, они забирались на скользкое днище шхуны, но их вновь и вновь смывало волнами, пока они, окончательно обессиленные, не исчезли под водой.

Судьба остальных пяти членов экипажа во главе с капитаном Лофгреном, его помощником и тремя матросами оказалась иной. В перевернутом судне они с трудом перебрались из кубрика в трюм, где между упавшим на палубу грузом леса и килем шхуны оказалось воздуш-

⁴³ Русецкий Ю. Помощь пришла вовремя // Ленинградская правда. 1986. 6 июля.

⁴⁴ Помощь пришла вовремя // Известия. 1979. 11 дек.

ное 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 могли добавить к морской воде и таким «коктейлем» утолять жажду.

Через слой воды в трюм проникал слабый свет, позволявший лишь следить за сменой дня и ночи. Через трое суток рыба кончилась. Всех 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. 21 ноября стало трудно дышать, кружилась голова, в спертom воздухе почти не осталось кислорода. На следующий день, понимая, что им долго не выдержать, моряки решили пробить днище и подать сигнал бедствия. Они не делали этого раньше, поскольку надеялись, что шхуну найдут, а кроме того, опасались, что через отверстие уйдет воздух, исчезнет воздушная подушка, поддерживающая плавучесть судна, и оно пойдет на дно вместе с людьми. Поскольку выбора у них не было, то они рискнули пробить небольшое отверстие в днище. Воздух со свистом устремился наружу, уровень воды в трюме значительно повысился, но шхуна все же не утонула – она удерживалась на плаву за счет груза леса. 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 и, убедившись, что внутри находятся люди, с помощью топоров вскрыли этот «плавающий саркофаг» и освободили моряков, пробывших 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 постепенно разобрана местными жителями на дрова⁴⁵.

Известны случаи, когда сами пострадавшие выступали в роли знаков беды. В марте 1816 г. парусник «Френсиз Мэри» находился в Атлантическом океане, следуя с грузом леса в Ливерпуль. Во время шторма судно получило ряд повреждений и начало тонуть. Команда отчаянно боролась за его живучесть, откачивая воду, но она все прибывала. Тем не менее капитан не торопился дать команду спустить шлюпки и покинуть судно, понимая, что при таком шторме шлюпки еще менее надежны, чем полузатопленное судно. Он надеялся, что благодаря грузу древесины парусник, может быть, не утонет и продержится до подхода помощи. Когда вода дошла до верхней палубы, моряки вскарабкались на мачты и привязались к ним. Из морских волн виднелись только мачты, ванты и висящие на них люди, у которых не было ни воды, ни пищи.

По истечении 9 суток дрейфа трое из команды, вконец обессиленные, сорвались с мачт и погибли. Оставшиеся 14 человек продолжали держаться. Постепенно в живых осталось только шестеро, которые, вместе с мертвецами, как знаки беды, висели над морем. Именно такую картину увидели с английского фрегата «Блонд», появившегося на горизонте. С фрегата была спущена шлюпка, и в нее 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 погибших⁴⁶.

Знак опасности может быть не только на судне, но и вне его. Советский танкер «Цессия» в 1984 г. сел на необозначенные на карте камни при подходе к Стокгольму. Верховный Суд Швеции признал, что правительство Швеции несет ответственность за то, что его соответствующие власти не указали на карте наличие опасности⁴⁷.

⁴⁵ Друян Ю. Под килем // Морской флот. 1974. № 4. С. 75–76.

⁴⁶ Эйдельман Д. Когда Нептун сердится // Вечерний Ленинград. 1983. 11 янв.

⁴⁷ Морской флот 1985. № 1. С. 39.

В роли сигналов бедствия выступают также различные ярко окрашенные спасательные средства, которые помогают найти людей в воде и поднять их на борт.

30 января 1984 г. буксир «Эдвард» (ФРГ) вышел из порта Ханко (Финляндия) и направился в Саудовскую Аравию, ведя за собой большой понтон «Джидант 14», на котором разместились два береговых крана. Расчетная мощность буксира «Эдвард» 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 (т. е. арендатора) на него стали регулярно передавать гидрометеорологическую информацию. 20 февраля, когда караван находился между мысом Лендс-Энд и островом Уэссан, погода начала быстро ухудшаться. По прогнозу ожидалось усиление ветра до 9–10 баллов. Однако капитан буксира не принял во внимание штормовое предупреждение и продолжал рейс. После сильного удара одной из волн образовался крен 30° правого борта, а так как основная и резервная масляные ванны находились на правом борту, уровень в них оказался ниже всасывающего патрубка, вследствие чего масляный насос вышел из строя, остановилась машина и судно потеряло ход.

Аварийный радиопередатчик сигналов бедствия на буксире не был готов к немедленному использованию, поэтому попытки вахтенного подать сигналы бедствия оказались безуспешными.

На спущенных на воду надувных спасательных плотках не оказалось никакого штатного аварийного снабжения (ракет, фальшфейеров, дымовых и звуковых шашек, аварийного радиопередатчика), из-за чего люди на плотках не смогли привлечь внимание проходящих 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 бедствующих людей долго не замечали, вследствие чего погибли от переохлаждения шесть человек, включая капитана, старпома и двух механиков. Оставшиеся в живых были подобраны кораблями ВМФ Франции. Расследование, проведенное в ФРГ, показало, что крен возник из-за внезапного натяжения буксирного троса и одновременного удара крупной волны. Основным виновником катастрофы был признан погибший капитан⁴⁸.

Знаки беды может показывать и подводная лодка, находящаяся в бедственном положении. Ежегодно в Извещениях мореплавателям (№ 1) Главное управление навигации и океанографии МО РФ публикует различные сигналы и правила, в том числе сигналы для обозначения присутствия подводных лодок и их аварийного состояния. Подводная лодка в аварийном состоянии, не имеющая возможности всплыть, выпускает на поверхность моря: 1) *аварийно-сигнальный буй*; 2) *жидкое топливо и смазочное масло*; 3) *воздушные пузыри*.

Аварийно-сигнальные буи имеют форму усеченного конуса с плоским дном и сферической верхней частью (или форму сплюснутого шара). Диаметр буя – 0,9–1,25 м, высота – 0,47–0,7 м. Корпус буя выступает над поверхностью моря на 0,4–0,6 м. Буй окрашен в красный цвет, причем в верхней части накрашены чередующиеся три красных и три белых сектора.

На одном из белых секторов нанесена черным цветом буква Н или К. Буква Н означает носовой буй подводной лодки, К – кормовой. Дальность видимости буя – 1,5–2,0 мили. В центре верхней части корпуса установлен белый частопроблесковый огонь (70 проблесков в минуту) с дальностью видимости до 5 миль. Буй запрещено поднимать на борт судна или шлюпки. Внутри аварийно-сигнального буя имеется телефон для связи с подводной лодкой.

Судно, обнаружившее аварийно-сигнальный буй, нефтяные или масляные пятна или воздушные пузыри, обязано с максимальной точностью определить место их обнаружения и сообщ-

⁴⁸ Das Seeamt untersuchte die Unglücksfahrt des Schleppers Edward // Schiffahrt Intern. 1984. N 12. S. 469–470.

щить ближайшим портовым властям, а за рубежом – властям ближайшего иностранного порта, если в аварию попала иностранная подводная лодка⁴⁹.

27 января 1961 г. советская подводная лодка «С-80» затонула в Баренцевом море. Связь с ней прервалась в 00 часов 47 минут. В тот же день на поиски отправились два эсминца и спасательное судно. Потом к ним присоединились ряд других кораблей и самолетов. Однако никаких следов лодки, никаких аварийных буюв обнаружить не удалось. Только через неделю, 3 февраля, рыбаки с траулера «РТ-38» обнаружили в трале аварийный буй с лодки «С-80». К сожалению, никто из рыбаков не мог сказать, где и когда они затралили буй. Штурманы пытались по расчетам вероятного дрейфа буя, который, как предполагалось, был оторван штормом, бушевавшим все это время, определить место катастрофы лодки. Сделать этого не удалось и лодку в 1961 г. так и не нашли. Конечно, если бы на месте траулера «РТ-38» был другой траулер, на котором штурманы всегда определяют координаты места постановки трала, курс траления, пройденный при тралении путь с учетом ветрового дрейфа и сноса течением, а затем определяют место прекращения траления и выборки трала, то, видимо, можно было бы уточнить место, где в трал попал буй, а также путь, который он прошел до того, как попал в трал. Странно также то, что рыбаки «не помнили», когда в их трал попал аварийный буй с подводной лодки. При попадании буя в трал буй был бы сразу же обнаружен после поднятия трала на борт. Иначе говоря, рыбаки сразу же определили бы, что они затралили аварийный буй, о котором необходимо немедленно сообщить морским властям и судовладельцу. Вместо этого они сообщили о том, что где-то и когда-то в их трал попал буй и находился там так долго, что они уже не помнят, когда и где они его затралили. В результате буй, как «знак беды» так и не показал место катастрофы лодки. Кстати, когда в 1968 г. лодку все-таки нашли и подняли, то выяснилось, что оба аварийно-спасательных буя – кормовой и носовой – были экипажем отданы, но их так своевременно и не нашли⁵⁰.

Международные и национальные правила предупреждения об опасностях предусматривают выставление различных знаков и огней, сигнализирующих об угрозе для мореплавания.

Например, абсолютное воспрещение входа в порт в случае серьезных событий (загромождение фарватера судном, севшим на мель, обнаружение плавающей или донной мины и проч.) сигнализируется следующим образом: днем – три черных шара один над другим, ночью – три красных огня один над другим.

Вероятный ураган или сильный порыв ветра (шквал) сигнализируется: днем – двумя черными шарами один над другим, ночью – двумя красными огнями, расположенными горизонтально⁵¹.

В Извещениях мореплавателям, издаваемых в МО РФ, приводятся дополнительные сигналы об опасностях. Например, сигнал об ожидаемом урагане выглядит следующим образом: днем – черный крест, ночью – четыре красных огня в вершинах ромба.

Все сигналы поднимаются в порту на специальной сигнальной мачте, хорошо видимой из любой части порта⁵².

⁴⁹ Сборник документов о порядке плавания и ведения промысла: В 2 т. / Сост. В. Е. Гуров. Л., 1971. Т. 2. С. 103.

⁵⁰ Муромов И. Подводная лодка С-80 // 100 великих кораблекрушений. М., 2002. С. 496–501.

⁵¹ Сборник документов о порядке плавания и ведения промысла. С. 70–74. Т. 2.

⁵² Соглашение относительно морских сигналов, принятое 23 октября 1930 г. в Лиссабоне // Там же. С. 70–74.

§ 8. Международный свод сигналов

МСС был принят Международной морской организацией в 1965 г., введен в действие с 1 апреля 1969 г. и предназначен для поддержания связи в случаях бедствия или возникновения опасности для мореплавания, особенно когда в общении возникают языковые трудности. МСС применим для сигналопроизводства всеми способами связи. Его основой является принцип, по которому каждый сигнал имеет законченное смысловое значение, что исключает необходимость составления сигналов из отдельных слов. Впервые МСС был принят в 1855 г., а затем пересматривался и дополнялся в 1889, 1930 и 1965 гг. МСС состоит из ряда разделов. Это: Правила пользования Сводом; Однобуквенные сигналы; Общий раздел; Медицинский раздел; Алфавитный указатель слов-определений; Приложения, в которых содержатся сигналы бедствия и спасательные сигналы, а также порядок радиотелефонных переговоров, связанных с обеспечением безопасности мореплавания.

В Правилах пользования Сводом содержатся объяснения, определения, общие замечания и указания о пользовании МСС, перечислены способы сигнализации. Наиболее простой является связь с помощью флажков или рук с использованием семафора, связь голосом через мегафон или иное усилительное устройство, световая или звуковая связь с использованием азбуки Морзе (не рекомендуется пользоваться звуковой связью в тумане и в районах интенсивного движения судов, поскольку передаваемые сигналы могут быть по ошибке приняты за сигналы маневрирования или туманные). Порядок вызова на связь, опознание принимающей и передающей станций, сигналы окончания связи и пр. содержатся в специальных главах МСС.

При радиотелеграфной связи используется азбука Морзе, а при радиотелефонной следует пользоваться специальной фонетической таблицей для произношения букв, цифр и знаков.

Сигналы в МСС разделены на три основные группы.

1. *Однобуквенные, предназначенные для очень срочных, важных и часто употребляющихся сигналов* (сообщений). Они состоят из 26 флагов (букв), десяти вымпелов (цифр), трех заменяющих вымпелов и одного ответного вымпела. Например, сигнал W (· — —) означает: «Мне требуется медицинская помощь»; сигнал U (· · —) — «Вы идете к опасности»; сигнал D (— — ·) — «Держитесь в стороне от меня.

Я управляюсь с трудом», сигнал D с двумя, четырьмя или шестью цифрами обозначает дату. Однобуквенные сигналы применяются также для связи между ледоколом и проводимым судном. Например, сигнал L с ледокола означает: «Немедленно остановите судно».

2. *Двухбуквенные сигналы составляют общий раздел МСС и применяются для передачи сообщений о бедствии* (например, сигнал бедствия — NC), аварии, несчастных случаях с людьми, повреждениях, средствах навигационного оборудования, маневрировании, о грузе, экипаже, лоцмане, погоде, связи, международных санитарных правилах и т. п.

3. *Трехбуквенные сигналы составляют медицинский раздел МСС и начинаются с буквы М*. Например, сигнал MAO означает: «Общее состояние больного хорошее»; сигнал MCO — «Кожа больного горячая и сухая». Если после основного сигнала стоят процедурные сигналы C, N, NO, RQ, то они меняют форму основного сигнала на утвердительную, отрицательную или (два последних сигнала) вопросительную. Например, сигнал MFE N означает: «Кровотечение несильное», а сигнал MFE RQ — «Сильное ли кровотечение?». В медицинском разделе содержатся указания и инструкции для капитанов и врачей, требования медицинской помощи, медицинские советы (диагноз, специальное лечение, диета, роды, прививки против оспы и проч.), даны таблицы дополнений: части тела (таблица М-I), список общих болезней (М-II), список медикаментов (М-III)⁵³.

⁵³ Международный свод сигналов (МСС-1965). Л., 1969.

Использование флагов для подачи сигналов бедствия началось еще до принятия первого МСС в 1855 г., ибо у многих государств имелись свои национальные своды флажных сигналов.

Американский п/х «Арктика» в 1854 г. столкнулся с французским п/х «Марсель» в Атлантике. Причиной столкновения было отсутствие у судов бортовых отличительных огней: зеленого – с правого борта и красного – с левого борта. Сильно поврежденный п/х «Арктика» поднял на мачте флажной сигнал: «Мне нужна помощь». С п/х «Марсель» спустили шлюпки и помогли экипажу аварийного судна перебраться на него. Через 40 минут п/х «Арктика» затонул.

Также с помощью флагов, предусмотренных МСС, был послан призыв о помощи с английского п/х «Атлантика», в мае 1873 г. севшего на рифы у побережья США и разбитого штормом.

С появлением радио флажные сигналы стали применяться лишь в качестве дополнительных (пассивных) сигналов бедствия, поднимаемых наряду с передачей сигнала СОС по радио. Так, британский почтово-пассажирский лайнер «Магдалена» (17 500 рег. т) в феврале 1949 г. ночью с полного хода сел на мель около островов Тиюкас в 20 милях южнее Рио-де-Жанейро. С рассветом, когда погода начала портиться и возникла угроза для судна и людей, был подан радиосигнал СОС и сигнал о бедствии с помощью МСС. Флажной сигнал увидели с берега, оповестили службу порта, и вскоре у судна появились спасатели, которым удалось снять всех членов экипажа и пассажиров. Само судно погибло.

Французский лайнер «Шаполион» (12 546 рег. т) с полного хода ударился о рифы у побережья Ливана. Из-за затопления машинного отделения и прекращения подачи электроэнергии радиосигнал бедствия не был послан, однако были использованы другие сигналы бедствия, включая предусмотренный МСС. Наблюдательный пост на берегу заметил эти сигналы. В условиях жестокого шторма с гибнущего судна спасли большую часть пассажиров и экипажа. Однако 17 человек остались на судне и погибли вместе с ним⁵⁴.

В январе 1985 г. в бухте Бутуан штормовым ветром был сорван со швартовов, а затем опрокинулся и затонул пассажирский паром «Эйша Сингапор» (719 рег. т). Погиб 21 человек. Сигнал бедствия с судна был подан с помощью флагов МСС, которые сразу же были замечены с сигнального поста порта. Благодаря своевременной помощи жертвы оказались значительно меньшими, чем могли бы быть, если бы не было сигнала бедствия.

Такой же сигнал подал панамский т/х «Сан ил № 5» (3449 рег. т), когда в порту Мироран он был прижат штормовым ветром к пирсу. Экипаж удалось спасти, но сильно поврежденное судно затонуло прямо у причала, а после подъема списано на металлолом⁵⁵.

⁵⁴ Encyclopedia Britannica. Vol. 20. P. 68–69.

⁵⁵ Sea disasters // Navigation. 1986. N 87. P. 43–44.

§ 9. Пушки призывают на помощь

В прошлом звуковые сигналы обычно подавались выстрелами из пушек, которые имелись практически на всех торговых судах. Столь грозное вооружение вызывалось необходимостью заботиться о собственной безопасности при частых нападениях морских разбойников. Пушечные выстрелы дополнялись непрерывным звуком гонга, колокола или боем барабана. В настоящее время торговые суда пушек не имеют, кроме периода войны, поэтому звуковой сигнал бедствия подается с помощью специальных звуковых шашек, взрывы которых слышны на значительном расстоянии.

С появлением паровых котлов бедствующие суда стали подавать непрерывный звуковой сигнал паровым свистком, если только котлы судна не были повреждены и хватало пару для такого сигнала. Затем появились звуковые устройства, работающие на сжатом воздухе и электричестве, – тифоны, наутафоны, сирены и пр. Вместо непрерывного звука свистком иногда подается звуковой сигнал СОС с использованием азбуки Морзе. Звуковые сигналы бедствия, являясь дополнительными к сигналам, передаваемым по радио, обычно используются в условиях ограниченной видимости (дождь, мгла, туман, снег, ночь и проч.).

Любой звук в море слышен на значительном расстоянии, поэтому для подачи звуковых сигналов бедствия в прошлом использовались залповые выстрелы из ружей и даже громкие крики группы людей. В связи с использованием человеческого голоса вспоминается средневековый «парламент» Исландии, в котором начиная с 930 г. в течение 300 лет заседали викинги. Амфитеатр «парламента» представлял собой покрытое мхом лавовое поле. Вместо трибун и галерей – две параллельные отвесные скалы, отстоящие друг от друга на четыре километра. Их высота достигала 30 м. Чтобы в таком парламенте быть услышанным, нужно было иметь чрезвычайно мощные легкие и голос. Очевидно, что таким голосом и в море можно было оповестить об опасности на значительном расстоянии⁵⁶.

Важность применения звуковых сигналов бедствия при ограниченной видимости, особенно в тумане, объясняется тем, что именно при ограниченной видимости происходит большинство столкновений и других опасных аварий. По данным Регистра «Ллойда», за 30 лет (1954–1984 гг.) 68 % столкновений произошло в условиях, когда видимость была менее 2 миль. В 1956–1965 гг. в проливе Па-де-Кале 80 % столкновений происходили в условиях ограниченной видимости. С установлением систем разделения движения в этом районе на долю столкновений при ограниченной видимости по-прежнему приходится не менее 50 % от их общего числа. В целом вероятность столкновений в тумане в 20 раз выше, чем при хорошей видимости. Кроме того, 95 % столкновений судов происходит из-за неиспользования или неправильного использования радиолокационных станций (РЛС) при плавании в тумане⁵⁷.

6 июля 1984 г. в 01 час 56 минут гринвичского времени 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 слышали непрерывный звуковой сигнал, подаваемый тифоном, который вскоре оборвался. Польское судно продублировало этот сигнал бедствия посылкой радиосигнала СОС и сообщением 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 под разгрузку. В результате столкновения рефрижератор

⁵⁶ В стране льдов и огня // За рубежом. 1985. № 39. С. 23.

⁵⁷ Hilgert H. Handlungspflichten bei verminierter Sicht // Seewirtschaft. 1984. N 3. № 124–131.

получил пробоину и течь, но остался на плаву и начал поиски людей и судна и, как следствие, спас одного человека. 11 человек экипажа т/х «Даука» погибли. Т/х «Даука» следовал с грузом металлоизделий из Бремена в Алхесирас (Испания). От полученной пробоины он затонул в течение 3–4 минут. Члены экипажа не успели даже надеть спасательные жилеты и спустить плоты. Они просто бросались в воду и исчезали⁵⁸.

На практике возможны случаи, когда сами аварийные взрывы выполняют роль сигналов бедствия. Во время выгрузки 740 т бутилена с либерийского танкера «Милли», стоявшего у отдаленного от берега терминала (причала), в результате неисправностей в электрооборудовании грузовых кранов судна и низкой квалификации членов экипажа, грубо нарушивших правила технической эксплуатации, 30 июля 1974 г. на судне произошла целая серия взрывов и начался пожар. Члены экипажа в панике бросились за борт и неизбежно погибли бы в огне, который бушевал на судне и рядом с ним, если бы не пожарные катера порта, привлеченные взрывами, которые они восприняли как сигналы бедствия⁵⁹.

В морской практике случаются и такие происшествия, когда звуковой сигнал, казалось бы, свидетельствующий о близкой и неминуемой опасности, в действительности оказывается совсем иным по своей природе.

На одном из советских судов было два тифона: один находился в носу судна, а другой – в корме, на лобовой стенке надстройки. Носовой тифон доставлял много хлопот экипажу: часто выходил из строя, самопроизвольно подавал сигналы и проч. Однажды во время плавания в Тихом океане судно ночью попало в тропический ливень. Из-за шума низвергающихся потоков воды почти ничего не было слышно. Экран РЛС также ничего не показывал, ибо весь был засвечен дождевым зарядом. Включили автоматическую установку для подачи туманных сигналов. Выйдя на крыло мостика, капитан вдруг услышал, что сразу же после сигнала тифона прямо по носу и где-то очень близко раздался ответный туманный сигнал встречного судна. Дали еще раз сигнал тифоном и вновь совсем близко послышался ответный сигнал. Капитан скомандовал: «Полный назад!». Затем капитан и все его помощники выбежали на крылья мостика и стали вслушиваться в туманные сигналы. В это время впередсмотрящий вахтенный матрос, находившийся на баке (в носу судна), доложил: «На мостике! Здесь носовой тифон почему-то подвывает после того, как кончит гудеть кормовой»⁶⁰.

В эпоху до появления радио одним из наиболее эффективных сигналов о морских катастрофах были выстрелы из пушек, поскольку звук выстрела слышен на море очень далеко, слышен в тумане, в дождь и снегопад, даже во время сильного шторма. В прошлом почти все торговые суда имели вооружение в виде пушек: если их было не более семи, то судно считалось торговым, а если больше семи, то – военным. Для подачи аварийных сигналов на судах устанавливались специальные сигнальные пушки, которые, как и обычные пушки, при бедствии стреляли не ядрами или картечью, а холостыми зарядами.

Например, такие сигналы о грозящей катастрофе подавало английское парусно-винтовое судно «Ройял Чартер». Построенное в 1854 г. в Уэльсе, оно считалось весьма крупным в свое время: 326 футов в длину, шесть водонепроницаемых отсеков, стальной корпус, три мачты, валовая вместимость – 2719 регистровых тонн, водоизмещение около 3500 тонн, паровая машина. Судно строилось для совершения скоростных рейсов между Англией и Австралией. В трех классах судна могли разместиться 500 пассажиров. Экипаж состоял из 85 человек.

В январе 1856 г. «Ройял Чартер» вышел из Ливерпуля в свой первый рейс в Австралию. Капитан Тейлор привел судно в Мельбурн за 60 дней плавания, что равнялось рекорду лучших («чайных») клипперов мира. После этого «Ройял Чартер» совершил еще несколько быстрых

⁵⁸ Георгиев Васил. Сблъсквания в мъгла // Корабостроене, корабоплаване. 1984. № 10. С. 335.

⁵⁹ How not to discharge // Hazardous Cargo Bull. 1983. N 5. P. 21.

⁶⁰ Морской флот. 1984. № 11. С. 70.

переходов на дальний континент и завоевал репутацию самого быстроходного, комфортабельного и безопасного судна на линии Ливерпуль – Мельбурн.

26 августа 1859 г. «Ройял Чартер» вышел из Мельбурна в Англию. На его борту находились 412 пассажиров и 112 членов экипажа – всего 524 человека. По официальным сведениям, которые позже были опубликованы в британской прессе, «Ройял Чартер» имел в трюме 68 398 унций золотой россыпи на сумму в 273 тысячи фунтов стерлингов, золотые слитки стоимостью 800 тысяч фунтов стерлингов и 48 тысяч золотых соверенов. Это золото принадлежало британской короне. Что касается прочего груза, то известно, что трюмы судна были забиты кипами овечьей шерсти. Кроме того, еще не утихла австралийская «золотая лихорадка», начавшаяся за семь лет до этого, поэтому пассажиры «Ройял Чартер» имели при себе, в каютах, солидные запасы золота, стоимость которого так и осталась неизвестной.

Ветры благоприятствовали плаванию судна и оно совершило очень быстрый по тем временам переход, пройдя 12 тыс. миль менее чем за два месяца. На 55-й день плавания, утром 24 октября 1859 г., «Ройял Чартер» отдал якорь в Ирландском порту Куинстаун (гавань Корк). Здесь на берег сошли 13 пассажиров и 11 рабочих-такелажников, которые по контракту отрабатывали свой срок в Австралии.

Капитан судна Тейлор сообщил владельцам компании о благополучном завершении плавания и о том, что через час судно снимается с якоря, чтобы следовать в Ливерпуль. Владельцы судна поздравили своего лучшего капитана с установлением нового рекорда по времени перехода – 55 дней.

«Ройял Чартер» должен был прибыть в Ливерпуль вечером 25 октября, но пассажиры попросили Тейлора показать им «чудо века» – пароход «Грейт Истерн». Это было огромное судно, длиной более 100 метров, с шестью мачтами, гребными колесами диаметром 17 метров и гребным винтом. Этот гигант мог принять на борт более 6000 пассажиров и 65 000 тонн груза, причем запасов угля ему хватало, чтобы совершить плавание из Европы в Австралию. Судно стояло в гавани возле острова Холихед. «Ройял Чартеру» следовало при выходе из гавани Куинстауна пройти на север через пролив Святого 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. Заход в эту гавань вместо следования в Ливерпуль занимал не менее трех часов. Именно эти часы стали роковыми для «Ройял Чартера».

В проливе Святого Георга стояла обычная для того времени погода, дул легкий юго-восточный ветер. «Ройял Чартер» шел под парами со скоростью 7 узлов, не неся никаких парусов. В 16 часов 30 минут судно подошло к острову Холихед и вошло в гавань, где на якоре стоял «Грейт Истерн».

Как только «Ройял Чартер» обогнул северную оконечность острова Англси, ветер сменился с юго-восточного на северо-восточный, его сила увеличилась до 10 баллов по 12-балльной шкале Бофорта. С каждой минутой ветер усиливался. Команде с большим трудом удалось поставить штормовые паруса, чтобы помочь работе паровой машины и винта. С правого борта от судна находился опасный скалистый берег. Судно плохо слушалось руля, паровая машина мощностью всего в 200 лошадиных сил не могла противостоять стихии. «Ройял Чартер» неумолимо сносило к скалистому подветренному берегу мыса Линас. Все попытки капитана Тейлора сделать поворот и переменить галс, чтобы использовать тягу штормовых парусов, успеха не имели, поскольку судно не слушалось руля. Сильное течение в устье реки не позволяло судну продвигаться вперед, а 12-балльный ветер сносил его к береговым скалам.

На борту «Ройяла Чартера» были два 18-фунтовых орудия и две сигнальных пушки. Надеясь на помощь паровых буксиров из Ливерпуля, до которого оставалось час ходу при нормальной погоде, Тейлор приказал стрелять из сигнальных пушек и пускать в небо красные ракеты. Но ни буксиры, ни лоцманы Мерси, известные своим опытом и отвагой, не рискнули

в этот вечер выйти из порта, хотя слышали «пушечные» призывы о помощи и видели красные ракеты. Уже после катастрофы выяснилось, что «Ройял Чартер» попал в шторм, сила которого в 28 раз превышала умеренный бриз. Капитан Тейлор не раз попадал в шторм, не раз испытал силу дальневосточных тайфунов и вест-индских ураганов, но здесь, буквально у порога родного дома, такого ветра он еще не встречал.

Среди пассажиров «Ройял Чартера» были два капитана дальнего плавания – Уитерс и Адамс. Посоветовавшись с Тейлором, они решили отдать оба якоря и попытаться отстояться до окончания урагана или хотя бы до заметного ослабления ветра. Паровая машина «Ройял Чартера» работала на предельных оборотах.

Каждые полминуты судно содрогалось всем корпусом, его нос то зарывался в волны, то снова под углом 30 градусов поднимался над бушующим морем. Время от времени с резким пронзительным звуком вылетали срезанные от перенапряжения в наборе корпуса железные заклепки.

Часть парусов, которые с большим трудом удалось поставить, унесло ветром. Теперь все зависело от надежности якорей, их цепей и работы машины, которая частично уменьшала нагрузку на якоря и цепи. Иногда порывы ветра ослабевали, и судно под действием вращения винта бросалось вперед, но очередной удар шквала снова отбрасывал его назад, и тогда цепи натягивались как струны. Каждые пять минут стреляла одна из пушек судна, а с кормы выпускалась красная ракета. При стрельбе использовались не только сигнальные пушки, но и пригодные для боевых действий орудия. Следует заметить, что согласно точному смыслу обычая, который предусматривал подачу сигналов бедствия с помощью выстрелов из пушки, требовалось производить одиночные выстрелы с интервалом в 1–2 минуты. Если интервал был больше, то такая стрельба могла и не рассматриваться как связанная с угрозой катастрофы. Аналогично трактовались и более частые, чем через 1–2 минуты, выстрелы.

Капитан Тейлор несколько раз заходил в салон, сообщая пассажирам о шторме, который, по его расчетам, должен был вот-вот кончиться, и всячески всех успокаивал. В полночь, спустившись с верхней палубы в салон, Тейлор приказал старшему стюарду немедленно приготовить для всех кофе. Это в какой-то степени взбодрило пассажиров, кто-то стал наигрывать на пианино бравурный марш, кто-то играл в карты. Капитан отправился к себе в каюту.

В 1 час 30 минут 25 октября лопнула левая якорь-цепь у клюза и судно осталось на одном якорю, не имея запасных. Не прошло и получаса, как оборвалась правая цепь и судно стало дрейфовать кормой к берегу. Машина «Ройял Чартера» по-прежнему работала на полный передний ход. Чтобы хоть немного уменьшить площадь сопротивления ветру (парусность судна), капитан приказал рубить мачты. Матросы, едва удерживаясь на ногах от порывов ветра, довольно быстро перерубили ванты и грот-мачта рухнула за борт, разбив часть правого фалыш-борта и проломив крайние доски верхней палубы. Вслед за ней, лишившись крепления, за борт упала фок-мачта.

Удары при падении мачт привели обитателей твиндеков и салонов в ужас. Среди четырехсот пассажиров началась паника. Тейлор приказал закрыть все двери салонов и люки твиндеков и сам стал за штурвал. Казалось, что паровая машина справится со штормом. Две огромные мачты, рухнув за борт, немного облегчили судно, и у капитана появилась надежда, что он сможет спасти судно и людей. Примерно 30–40 минут судно оставалось на месте. Все теперь зависело от машины и гребного винта. Рухнувшие за борт мачты увлекли за собой и снасти бегучего такелажа – шкоты, брасы, оттяжки и проч. Плававшие в воде мачты ветром и волнами стало относить к корме судна и одна из снастей намоталась на гребной винт, который оставался. «Ройял Чартер» оказался полностью во власти урагана. Его тут же понесло ветром на берег. О том, чтобы вывалить за борт спасательные шлюпки, не могло быть и речи. Ветер сбивал матросов с ног. Тейлор, поняв, что судно через несколько минут будет выброшено на скалы, не забыл открыть пассажирам выходы на верхнюю палубу.

Под влиянием ветра, волн и потери судном хода, оно было развернуто сначала бортом к волне, а потом и кормой, поскольку намотавшиеся на винт такелажные снасти, которые были соединены с плававшими в воде мачтами, создавали эффект плавучего кормового якоря. Примерно в 3 часа 30 минут, как вспоминали уцелевшие свидетели катастрофы, «Ройял Чартер» ударился носовой частью днища корпуса о песок, и его тут же развернуло лагом к волне. От правого борта судна до береговых скал было всего 15–20 метров. Место, куда выбросило судно, носит название залив Ред-Уорф – «Залив красного причала», а скалы называются Моелфрэ. Случилось так, что носовая часть судна оказалась на песке, а средняя часть и корма – на скалах. С левого борта у кормы глубина составляла 4 сажени.

Ураган все еще не утихал. Семиметровые волны через каждые 20 секунд ударялись в левый борт судна. Они быстро смыли с палубы шлюпки, разрушили надстройки. Через образовавшиеся в палубе щели вода начала заливать внутренние помещения судна. Пассажиры в панике выбирались через открытые люки и сходные трапы на верхнюю палубу. Здесь их тут же с головой накрывал налетающий водяной вал и уносил за борт на скалы. Те, кому удавалось за что-нибудь уцепиться, снова искали убежище в твиндеках судна. Многие пассажиры собрались в центральной салоне, где священник Кодж читал молитвы. Его голос заглушали громовые удары волн, корпус судна то и дело вздрагивал, издавая предсмертный скрип и скрежет.

Разбуженные выстрелами из пушек аварийного судна жители прибрежных сел стояли на вершинах утесов, но ничем не могли помочь несчастным. Была лишь одна возможность спасти людей – протянуть над бушующей бездной между судном и утесами надежный канат. Его можно было закрепить за марсовую площадку оставшейся бизань-мачты и вытянуть на берег, до которого было не более 20 метров, но на пути к нему лежали острые скалы и жестокий прибой.

Матрос первого класса Джозеф Роджерсон завязал вокруг груди конец прочного лотлиня, выждал момент и бросился в воду. Откатом волны Роджерса трижды относило от скал к борту судна, и только с четвертой попытки ему удалось достичь берега и уцепиться за камни. Стоявшие на утесах люди спустились к нему и взяли конец лотлиня, а матроса, у которого были сломаны ребра, отнесли в поселок. Потом они вытянули лотлинь с привязанным к другому его концу манильским канатом. Таким образом была построена «воздушная дорога», которую моряки называют «боцманским креслом» или «подвесной беседкой». По ней на берег с судна переправили 10 матросов с «Ройял Чартера» и двух пассажиров. Капитан Тейлор в первую очередь отправил на берег своих матросов, так как решил сделать еще одну «подвесную беседку» и надежнее закрепить на берегу первую. Жители поселка не знали, как это делается.

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.