500 ВЕЛИКИХ КАТАСТРОФ

Annotation

Катастроф в мировой истории бесконечно много. Они были в древние времена, случаются и теперь. Книга рассказывает о 500 величайших катастрофах в истории человечества. Читатель найдет в ней интересные факты о самых страшных происшествиях в мире – крушения авиалайнеров, загадочные вторжения НЛО, трагические полеты в космос, неизвестные подробности аварии в Чернобыле и многое другое.

Большинство катастроф засекречены. И потому любые факты и гипотезы вызывают интерес.

Такого собрания чрезвычайных происшествий под одной обложкой читатель еще не видел. Данная книга позволит наконец приподнять завесу над самыми громкими и самыми тайными мировыми катастрофами.

- Николай Непомнящий
  -
  - Природные катаклизмы
    - Под ливнем метеоритов
    - Был ли Всемирный потоп?
    - Подвиг Геракла: так возник Гибралтар
    - Как исчезли мамонты?
    - Гибель царства Миноса
    - Взрыв в Мохенджо-Даро
    - Содом и Гоморра
    - Исчезнувшая армия Камбиза
    - Неудачный переход Ганнибала
    - Гибель Помпеи
    - Странные облака
    - Могила для двух тысяч римлян
    - Катастрофа в Алеппо
    - Год, когда пришла беда
    - Исчезнувший флот Хубилай-хана
    - Винета – балтийский город-призрак
    - Тряска святого Луки

- Печальный рекорд Шэньси
- Дуврский пролив
- Конец пиратского Вавилона
- Большое Сицилийское землетрясение
- Неизвестная катастрофа в Индии
- Город, провалившийся сквозь землю
- Лава гуляла по острову
- Гнев подземного бога
- В живых не остался никто
- Предательство подземных вод
- Миссисипи течет вспять
- Пепловая бомба Тамборы
- Шуга – коварный лед
- Миражи-убийцы озера Чад
- Нева вздувалась и ревела…
- «Оползла гора сверху над слободой…»
- Убийственный марафон
- Кошмар в Бомбее
- Гигантский взрыв Кракатау
- «Чарльстонский танец»
- Чиликское землетрясение
- Цунами с 11-этажный дом
- Трагедия Галвестона
- Вулкан, уничтоживший город Сент-Пьер
- Стремительный бег «Черепахи»
- Московское светопреставление
- Обычная трясучка в Сан-Франциско
- Красавец, несущий смерть
- Мессина во власти хаоса
- Тунгусское чудо
- Геологи раскрыли секрет Долины смерти
- Жертвы снежных лавин
- «Лавина выплюнула меня!»
- Выше ординара
- Сгоревший поселок
- Эрзинджан, город-кладбище
- В лапах морского дракона

- Равное по силе ковровой бомбардировке
- Секретное землетрясение
- Заживо погребенный
- Гибель деревни Вальс
- Цунами в Северо-Курильске
- Смертельный смог
- Нидерландский прорыв
- В снежном плену
- Взрыв на Безымянной
- Пожар или «ученья идут»?
- Волна-убийца
- Рукотворное цунами?
- Цунами над Агадиром
- Наводнение в Гамбурге
- Слепая сила селя
- Скопье, город на разломе
- Непредсказуемая катастрофа
- Люди победили стихию
- Землетрясение в Ташкенте
- Чудовищный оползень в Аберфане
- Под лавиной
- Стена огня на Монероне
- Разлом Мотагуа заявляет о себе
- Таньшан: полмиллиона погибших
- Бухарест в руинах
- Гибель под глинобитными стенами
- Трагедия в штате Вашингтон
- Необузданный нрав подземной стихии
- Трагедия деревушки Нжидун
- Смерчи гуляют по России
- Мехико, потрясенный до основания
- Бойся потухших вулканов!
- Здания раскачивались из стороны в сторону
- Гора, которая опрокинулась
- Ничто не предвещало снежной бури
- Наводнение в Хартуме
- Геологический геноцид армян

        - Трагедия на плато Уртабоз
        - Сель: грозный, безжалостный и неумолимый
        - Тегеран-91
        - Шторм в Бенгальском заливе
        - Жизнь на вулканах-убийцах
        - Тяжелая поступь «Монстра»
        - Новороссийская бора
        - Трагедия Кобе
        - Ночной кошмар Нефтегорска
        - Москва помнит…
        - Такого Флорида еще не видела
        - Прибалтика: спровоцированное бедствие?
        - Паводок в Якутии
        - Слушаем развалины в Бхачау
        - Погребенные в Кармадоне
        - Высокая вода в Европе
        - История, обращенная в пыль
        - «Снегопад столетия»
        - Англия «на горячей сковородке»
        - Небывалая жара во Франции
        - Трагедия Мехико, к счастью, не повторилась
        - Балтийские «гейзеры»
        - Ураган «Жанна» на Гаити
        - Землетрясение, сдвинувшее Землю
        - Ураганы и штормы в Северной Европе
        - «Катрина» разгулялась не на шутку
        - Искусственное землетрясение в Китае
        - Гаити в руинах
        - Пробуждение «курилки»
        - Аномальная жара в России
        - Возвращение из преисподней
        - Япония: великое сражение тектонических плит
        - Жертвы торнадо
    - Техногенные аварии и катастрофы
        - Происшествия на воде и под водой
            - Затонувшие богатства султанов Малакки
            - Сокровища «Хироны»

- Выжившие с «Сан-Томе»
- Гибель «Сан-Диего»
- Обреченный фрегат
- Золото манильского галеона
- В поисках сокровищ «Гросвенора»
- Пропавшая эскадра
- Гибель «Медузы»
- Роковое место у скалистого мыса
- Исчезнувшие в волнах
- Лед и пламень
- Столкновение «Арктик» и «Весты»
- Легенда о «Черном принце»
- «Секретное оружие» южан
- Неразгаданная тайна «Марии Небесной»
- SOS для «Коспатрика»
- Погребенный подо льдом
- Буйство Байкала
- «Варата», провалившаяся сквозь… воду
- Гибель «Титаника»
- Удивительное спасение «Миноги»
- Обреченная «Принцесса»
- Тайный груз «Магдебурга»
- Торпеда для «Лузитании»
- «Истленд» опрокинулся у причала
- Роковая случайность?
- Корабль-призрак
- Загадочная гибель «Императрицы Марии»
- Пламя над Бакарицей
- Секреты забытого близнеца «Титаника»
- Трагедия золотого лайнера
- Последний рейс «Вестриса»
- Пропавший барк «Копенгаген»
- Раздавленный льдами
- Конец «Индигирки»
- Обреченный «Адмирал Шпее»
- Труднодоступная «Ниагара»
- Взрыв парохода «Ленин»

- Русский «Титаник»
- Судьба теплохода «Армения»
- Куда исчез экипаж «Сиднея»?
- Гибель «Нормандии» – диверсия или халатность?
- Корсар, канувший в бездну
- Мужество защитников «Сванетии»
- Как немцы спасали пассажиров потопленной ими же «Лаконии»
- Охота за «Восходящим солнцем»
- Золото «Джона Барри»
- Как Маринеско потопил «Вильгельма Густлоффа»
- Двойной взрыв?
- Роковое столкновение
- Потопленный самолетом-камикадзе
- Пропал без вести теплоход «Ханс Хедтофт»
- Тайна «Трешера»
- Черный дым над «Форрестолом»
- Операция «Дженифер», или Гибель К-129
- Гибель атомохода
- Газ погубил судно
- Спасение «Ориона»
- Погибли, выполняя свой долг
- Катастрофа в бухте Золотой Рог
- «Александр Суворов» налетел на мост
- Как подлодку «утопили» еще на берегу
- Спасенный экипаж «Михаила Лермонтова»
- Гибель «Адмирала Нахимова»
- Вода хлынула через двери
- Ракета для «Муссона»
- Как погиб «Комсомолец»
- Смерть на Темзе
- «Эстония» была взорвана?
- Утонувшие тайны «Курска»
- Памяти «Меркурия»
- 1000 пассажиров парома утонули у берега
- Исчезнувший экипаж «Марии»
- Гибель траулера «Кафор»

- Лайнер был на грани гибели
- Черный рейс «Булгарии»

- Катастрофы на рельсах
  - Неподнятые сокровища Фаддея Бирке
  - Самый медленный поезд
  - Гибель почтового поезда
  - Кукуевская драма
  - Крушение императорского поезда
  - Ад в Парижском метро
  - Пожар в военном поезде
  - Сошел с рельсов аэровагон
  - Таинственный взрыв на железной дороге
  - В условиях густого тумана
  - Принял один сигнал за другой
  - Загадочное происшествие с литерным поездом
  - Бригады оставались на посту
  - Завтра никто не придет
  - Трагедия в лондонской подземке
  - Уход любимца публики
  - «Мясорубка» на «Авиамоторной»
  - Взрыв на станции Арзамас-1
  - «Аврора» сошла с рельсов
  - Вагоны ушли под откос
  - Пожар в поезде
  - Последний рейс «Юрмалы»
  - Экспресс столкнулся с газовой турбиной
  - Взбесившийся поезд идет назад
  - Кагальницкая трагедия
  - Обрушился мост
  - Тройная авария
  - Поезд покатился назад
  - Вагоны упали с моста
  - Состав погубили химикаты
  - Поезд задел кабель
  - Электричка столкнулась с дальним
  - Катастрофа в метро, Валенсия
  - Проехали на запрещающий сигнал

    - Подрыв «Невского экспресса»
    - Крупная авария в метро Вашингтона
    - Теракт на дороге Москва – Санкт-Петербург
    - Взрывы в московском метро
- Хроника происшествий на дорогах
    - Первая в мире жертва ДТП
    - Первый несчастный под колесами в США
    - Смерть Айседоры Дункан
    - «Жить быстро и умереть молодым»
    - Осиротевшая рукопись
    - Закат рок-звезды
    - Звезды гаснут в одиночку
    - Трюк не удался
    - «Бьюик» идет на обгон
    - Косвенный убийца
    - Сбывшееся предсказание
    - Кому нужна была смерть Машерова
    - «Родился и умер в машине»
    - Под завесой тайны: гибель княгини
    - Тело унесла река
    - На полной скорости
    - Сгорели заживо
    - По дороге на благотворительный вечер
    - По вине пьяного шофера?
    - Розы для модельера
    - Без тормозов
    - Проклятие семейства Труссарди
    - Не доехали до дома
    - Смерть фотографа
    - Гибель Глинки
    - Алтайская драма
    - После концерта
    - Трагедия в Светлую Пасху
- Гуманитарные катастрофы
    - Резня катаров
    - «Ядерная бомба» для индейцев
    - Кровавый праздник на Ходынке

- «Машина смерти» для армян
- Понтийский геноцид
- Резня христиан в Смирне (Измире)
- Голодомор в СССР
- Холокост[1]
- «Азия для японцев» (японские военные преступления)
- Концлагеря усташей в Хорватии
- Смерть и жизнь Ленинграда
- Большой мор в Поднебесной
- Бегство от коммунистов
- Сколько погибло на похоронах Сталина?
- Хунвейбины берут власть
- Трагедия Сахеля продолжается
- «Трудовое воспитание» в Кампучии
- Скрытая тайна Лужников
- Саранча, приносящая беду
- Противостояние в Руанде
- Ходынка у «Немиги»
- Давка в ночном клубе в Чикаго

- Хроника пожаров, взрывов, техногенных провалов, экологических, химических и ядерных аварий
  - Нерон сжег Рим
  - Шумел, гудел пожар московский…
  - Все началось с пекарни
  - «Стратегический» пожар
  - Сгорел Зимний дворец
  - 2500 человек погибли в церкви
  - Чикаго, сгоревший от керосиновой лампы
  - Город сгорел дотла
  - Огненный кошмар Хобокена
  - Бакинский Герострат
  - Огненный июль в Сызрани
  - Поднялся из пепла, как феникс
  - Взорвавшийся «Монблан»
  - Химический ад в Оппау
  - Запертые двери

- В огненном кольце
- Мирный атом входит в дома
- Авария на радиохимическом заводе ПО «Маяк»
- Ветровой разнос радиоактивных веществ с озера Карачай
- Последствия деятельности и аварий на ПО «Маяк»
- Куреневская трагедия
- «Тори Каньон» идет ко дну
- Странный взрыв на улице Осипенко
- Когда заклинивает двери
- Огненное рождество в сеульском отеле
- Горят торфяники
- Огонь в Сан-Паулу
- Взрыв и пожар в Фликсборо
- Итальянская Хиросима
- «Россия» в огне
- «Мешок бурь» для супертанкера
- Страшный суд на озере Пенер
- Пожар на Шинном
- Австралия в огненном кольце
- Тысячи жертв на заводе в Бхопале, Индия
- Осень – начало пожара на Томыловском элеваторе
- Почему загорелось «Приамурье»?
- Катастрофа в проливе принца Уильяма
- Арал, который может исчезнуть
- Огненная западня «Раджив»
- Снова зарево над Шинным
- Филиппинская трагедия
- Драма в общежитии
- Дюссельдорфский аэропорт задохнулся в дыму
- Подрыв дома пограничников в Каспийске
- Зловещая жатва февральской ночи
- «Кровавая осень»
- Гибель под караоке
- Цианиды в Дунае
- Адская суббота в альпийском раю
- Дым на танцплощадке

    - Бар сгорел от свечи
    - Огненное лето в Австралии
    - Кто разрушил «близнецов»?
    - Пожар и дым в альпийском туннеле
    - Пожар на танкере «Виктория»
    - В «Трансваале» гибли семьями
    - Смерть в супермаркете
    - Странный пожар «Виндзора»
    - Березниковский провал
    - Гидроагрегат устал ждать
    - Затонувшая платформа
- Из хроники аварий и катастроф, связанных с радиоактивными материалами, а также инцидентов с ядерным оружием и его носителями (1944–2004)
    - Пропавшие водородные бомбы
    - Авария реакторного блока
    - Хроника Чернобыльской катастрофы
    - Японский апокалипсис
- Цена космоса: победы и аварии
    - Преисподняя на Байконуре
    - «Штатно неуправляемый»
    - «Ногами вперед», или Леонов мог не вернуться
    - Взрыв бака окислителя
    - «Со смертельным исходом», или Гибельный пожар на «Аполлоне-1»
    - Гибель Владимира Комарова
    - «Уникальный эксперимент»
    - Спасение «Аполлона-13»
    - Трагический полет «Союза-11»
    - Над бездной
    - Ссора космонавтов
    - Падение спутника-разведчика
    - Едва не улетели в дальний космос
    - «Восток» – дело тонкое и «сов. секретное»
    - Тайна гибели «Челленджера»
    - Взрыв на «Колумбии»
- Загадочные крушения НЛО

    - Судьба выживших энлонавтов неизвестна
    - Тайна Ставропольского Розуэлла
    - Разбился инопланетный корабль в Китае
    - Катастрофа НЛО на Миссисипи – за 6 лет до Розуэлла
    - Самая засекреченная авария
    - «Маджестик-12»: реальность или вымысел?
    - Вынужденная посадка в Харт-Каньоне
    - Гдыньский инцидент
    - Посадка под Серпуховом
    - Посадки в Монголии и под Самаркандом
    - Необычайное происшествие в Дальнегорске
    - Операция «Серебряный алмаз»
    - Авария «дирижабля» в урочище Могила дьявола
- Драмы в воздухе
    - «Воздушное путешествие для всех»
    - Дрейф «Зенита»
    - Обреченный дирижабль
    - Взрыв дирижабля «Рах»
    - Крен перешел в падение
    - Развалился в воздухе
    - Оторвался винт
    - Кровавые авиашоу
    - Разломившийся дирижабль
    - Два взрыва в воздухе
    - Погиб от молнии?
    - Игрушка стихии
    - Счастливое приземление
    - Загадки экспедиции «Норвегии»
    - За бортом
    - Спасение экипажа «Италии»
    - «Падаем, ребята!»
    - Гибель гиганта «Акрона»
    - Цена сверхрекорда
    - Гибель «Макона»
    - Ошибка «воздушного хулигана»
    - Зацепился за провода

- «Гинденбург» в огне
- Последний полет Амелии Эрхарт
- Безмолвие Арктики
- Врезался в гору
- Разрыв оболочки повлек гибель
- Тайна гибели Чкалова
- «Дуглас» сгорел на земле
- Драма в горах Памира
- Конструктор погиб в своем самолете
- Авария или диверсия?
- Найден самолет Сент-Экзюпери?
- Недопетая серенада
- Исчезнувшие торпедоносцы
- Робинзоны рейса ДС-6
- Упал на жилые дома
- Несостоявшаяся кругосветка
- Пожар в багажном отсеке
- Месть ювелира
- Гибель «ватаги Василия Сталина»
- Ошибся местом посадки
- Взрыв гигантской «гранаты»
- Гибель «Кометы»
- Вторая «Комета» развалилась в воздухе
- Сын взорвал свою мать
- Эхо на дне большого каньона
- Жертвы снежного вихря
- Разбился в Чувашии
- Закат звезды «The Crickets»
- Погибли при второй попытке
- Загорелся при взлете
- Гибель в небе Франции
- Последний полет Гагарина
- Упал в лес
- Тайна гибели Линь Бяо
- Падение в зеленый ад
- Упала с высоты 10 тыс. м
- Засекреченная трагедия в Светлогорске

- Виндзорский инцидент
- В режиме «глубокого срыва»
- Андские апостолы
- «Призраки рейса 401»
- Злой рок клана Кеннеди
- Взлет и падение советского «Конкорда»
- Все превратилось в пыль
- Гибель в саванне
- Столкновение на воздушном перекрестке
- Ад на Тенерифе
- Смерть шпиона
- Гибельная посадка в лесу
- Помощь оказал арестант
- «Пахтакор» играть не будет
- Задохнулись от дыма
- Трагедия Тихоокеанского флота
- Падение Ларисы Савицкой
- Рухнул на кварталы города
- Нырнул под лед
- Почему ушел с курса южнокорейский «Боинг»?
- Таран по халатности диспетчеров
- Море скрывало тайну
- Песня «Сукияки», ставшая реквиемом
- Пассажиры сгорели заживо
- Трагедия над Церритосом
- Как не стало Саморы Машела
- Авария «Принцессы»
- В небе над Бахавалпуром
- Смертельные «стрелы» Италии
- Взрыв «Владычицы морей»
- Пилот говорил не то, что нужно
- Подвиг экипажа Ту-22у
- Падение на жилые дома
- Конец «Антея»
- В небе над Тегераном
- Неудачный побег из Москвы
- Падение под Иркутском

- Участь «Глинки» решил сын пилота
- Пропажа медицинского вертолета
- Тайна горы Бо Джаус
- «Русские витязи» врезались в гору
- Взрыв бомбы или попадание ракеты?
- «Туполев» не прилетит в Лонгйир
- Под боком у крейсера
- Следов не найдено
- Его поглотила гроза
- Гибель «Руслана»
- Пилот-самоубийца?
- Горы таили опасность
- Роковой удар крылом
- Только один остался в живых
- Рухнувшая с неба смерть
- Столкновение над Боденским озером
- Смертельная акробатика «Турболета»
- С разницей в одну минуту
- Реквием по авиалайнеру
- Смерть президента
- Посадка на Обь

- notes
  - 1
  - 2

Николай Непомнящий
500 великих катастроф

©Непомнящий Н.Н., 2012
©ООО «Издательский дом «Вече», 2012
©ООО «Издательство «Вече», 2012

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

©Электронная версия книги подготовлена компанией ЛитРес (www.litres.ru)

Природные катаклизмы

Под ливнем метеоритов

Многие сторонники теории катастроф считают, что на Землю падали космические тела, что-то вроде гигантских метеоритов или астероидов, из пояса малых планет. Эта гипотеза в последние десятилетия приобрела некоторую вероятность, в чем большую роль сыграла группа ученых под руководством профессора Луиса Альвареса из университета в Беркли (США). Оказалось, что для Земли имеют глобальные последствия столкновения с телами, диаметр которых в среднем превышает 10 км, в результате чего в атмосферу попадает пыль или водяная смесь, в общей сложности стократно превышающая массу метеорита. Этот распыленный материал в течение нескольких десятков часов создает вокруг Земли непрозрачную оболочку, и на Земле наступают «длинные сумерки», продолжающиеся целый год. За это время под влиянием ослабления потока солнечных лучей на поверхности Земли прекращается фотосинтез и поверхность Земли значительно охлаждается, что имеет серьезные экологические последствия как для растительного, так и для животного мира.

Дискуссии между специалистами об отдельных аспектах представленного механизма продолжаются до сих пор. Возможно, подобные катастрофы в геологическом прошлом Земли повторялись неоднократно (по мнению некоторых авторов, даже периодически; интервал между двумя катастрофами составляет приблизительно 30 млн лет). Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что в последний раз такое событие произошло 34 млн лет назад в эоцене, в третичном периоде.

Однако некоторые сторонники теории катастроф считают, что гигантский природный катаклизм, вызванный падением метеорита или астероида, случился на Земле в недавнем геологическом прошлом. Польский атлантолог Людвиг Зайдлер утверждает, что именно так погибла легендарная Атлантида. Катастрофа, уничтожившая высокоразвитую цивилизацию и вызвавшая множество серьезных изменений на земной поверхности, произошла якобы около 12 тыс. лет назад. С точки зрения археологии это конец древнего каменного века, палеолита; по геологической классификации – это конец последнего ледникового периода, граница между плейстоценом, нижним отделом

четвертичного периода, и голоценом, верхним его отделом. А теперь предоставим слово чешскому геологу Зденеку Кукалу:

– На земной поверхности имеется целый ряд кратеров, происхождение которых, как мы полагаем, связано с падением на Землю метеоритов. Одним из наиболее известных является Каньон Дьявола в Аризоне. В различных монографиях и энциклопедиях указывается от 25 до 42 крупных метеоритных кратеров, называемых астроблемами. Ближайший к Чехословакии кратер Рисе в ФРГ расположен между Штутгартом и Нюрнбергом, его диаметр 23 км. Он возник 14,7 млн лет назад. Предполагается, что при ударе метеорита горные породы расплавились, взлетели в воздух и потоками ветра были отнесены на сотни километров от места удара.

Если быть объективным, то необходимо сказать, что среди геологов нет единого мнения о метеоритном происхождении всех кратеров. И даже такие типичные метеоритные кратеры, как Каньон Дьявола или Рисе, некоторые геологи относят к вулканическим. Они считают, что эти кратеры являются продуктом так называемого криптовулканизма, то есть процесса, при котором лава не достигает поверхности, а испаряющиеся газы пробиваются через тонкую корку и образуют воронку.

Поверхность Луны, Меркурия, Венеры и Марса покрыта метеоритными кратерами. Подобной бомбардировки не избежала, естественно, и Земля. Геолог В.К. Хартманн установил, что в начальный период геологической истории, то есть около 4,5 млрд лет назад, о земную поверхность ударялось в сто и даже тысячу раз больше метеоритов, чем в настоящее время. За два последующих миллиарда лет интенсивность бомбардировок снизилась и постепенно снижалась дальше, пока не достигла современного состояния. Д.У. Хьюз рассчитал, что, согласно теории вероятности, небольшой кратер диаметром около 200 м может появиться в результате падения метеорита один раз в 350 лет. Более крупный кратер, диаметром примерно 100 км, может образоваться один раз в 14 млн лет. Согласно другим расчетам, каждые 1400 лет на Землю падает метеорит, создающий кратер диаметром в 1 км, а один раз в 1400 тыс. лет падает более крупный метеорит, образующий кратер в 10 км. В Аризоне метеорит упал около 20 тыс. лет назад, в Аравийской пустыне более крупный метеорит образовал кратер Вабар 1 тыс. или 2 тыс. лет назад.

Если Тунгусский метеорит в 1908 г. был действительно метеоритом, значит, столь большое событие уже свершилось и другой крупный метеорит должен упасть на Землю только через несколько тысяч лет. Но это всего лишь статистические данные, поэтому какие-либо неожиданности не исключаются.

65 млн лет назад на границе мезозоя и третичного периода на Землю, возможно, упал гигантский метеорит весом в несколько миллионов тонн. Хотя образованный им кратер и не был найден, но были обнаружены некоторые осадочные породы третичного периода, залегающие поверх пород мезозоя и имеющие повышенное содержание некоторых «метеоритных» элементов, таких как иридий, осмий, никель. Кроме того, в развитии самой Земли произошли резкие изменения – погибли многие виды млекопитающих, а также динозавры.

Падение крупного метеорита 65 млн лет назад – это серьезная научная гипотеза; за и против нее было выдвинуто множество аргументов. Геологи эту катастрофу априори не отрицают.

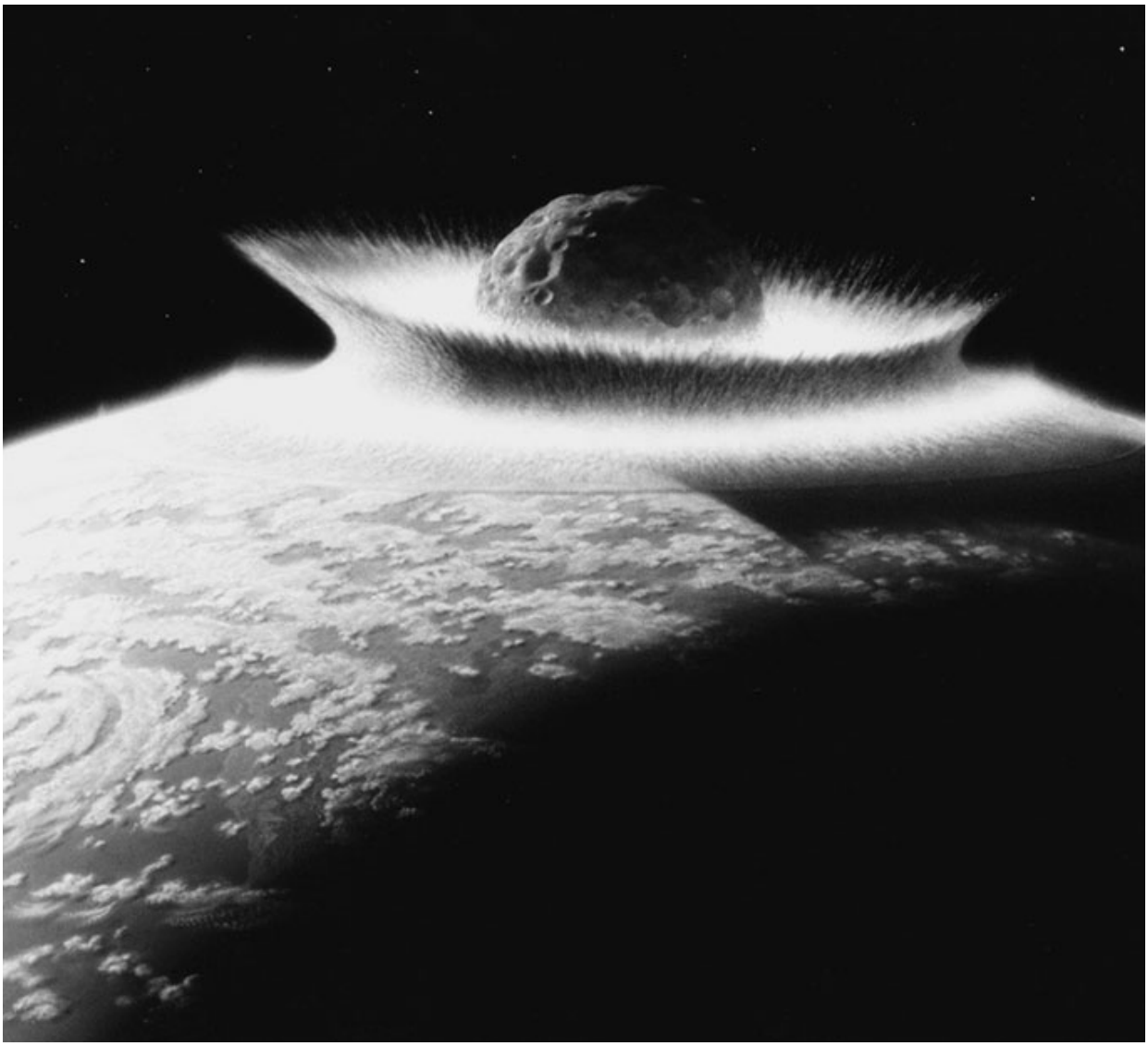
Самым неоспоримым доказательством падения метеорита является наличие кратера, остающегося после удара. Поэтому прежде всего необходимо объяснить, почему поверхность Луны и планет так густо усеяна кратерами, в то время как на Земле их всего несколько десятков, и то не очень четких. Обусловлено это влиянием земной атмосферы: дождь и текучая вода, ветер и лед шлифуют стенки кратеров, заполняют их песком и илом, так что постепенно они сравниваются с окружающей поверхностью. За какой период времени? В.К. Хартманн рассчитал, что кратер диаметром 100 м едва «переживет» несколько тысячелетий, кратер диаметром в 1 км сохраняется приблизительно один миллион лет, диаметром 10 км – несколько сотен миллионов лет, а 100 км – даже несколько миллиардов лет. На основании сказанного можно сделать вывод, что космические тела, которые в конце третичного – начале четвертичного периодов могли бы стать серьезной угрозой человеческому существованию, должны были оставить на Земле кратеры диаметром в несколько сотен метров с острыми, неотшлифованными краями, не заполненные песком и другими осадочными породами.

Сторонники теории катастроф полагают, что 10 тыс. или 11 тыс. лет назад на материк или в Атлантику упал большой метеорит весом в несколько миллионов тонн. Он упал с такой силой, что вызвал

страшные разрушения: сдвинулась земная ось, по всем континентам прошла сильнейшая волна, в один миг погибли все мамонты. Мы могли бы перечислить еще множество ужасов, постигших нашу матушку Землю.

Что об этом говорят геологи? Ответ они дали не сразу, а сначала детально изучили все варианты, все за и против. Их отрицательные доводы столь серьезны, что в падение метеорита на рубеже плейстоцена и голоцена, то есть в конце ледникового периода, верится с трудом. Некоторые из этих доводов мы приводим ниже.

1. На дне океанов, внутренних и окраинных морей прослеживается строгая последовательность осадков даже в тех слоях, которые соответствуют периоду возможной катастрофы. Нельзя представить себе, что падение столь огромного тела в океан не вызвало бы перемешивания осадочных пород. А если бы метеорит упал на сушу, в воздух поднялись бы облака песка и пыли. Отнесенные ветром в сторону океана, они осели бы на дно, образовав слой осадков среди обычных глубоководных отложений. Но ни один такой слой на соответствующей глубине под дном океана не обнаружен.



Сценарий возможной катастрофы

2. Трудно представить, чтобы огромная температура и давление, вызванные падением метеорита, не деформировали бы и не изменили молодые и довольно податливые отложения, такие как известняки, ил, песок, наверняка имеющиеся в местах предполагаемого падения. Во время удара метеорита горные породы измельчаются. Гигантское количество измельченной породы выбрасывается в воздух и переносится на большие расстояния. Ничего подобного ни в наземных, ни в океанических осадочных породах не обнаружено.

3. Падения метеоритов сопровождаются дождем микрометеоритов, мельчайших металлических и стеклянных частичек. В осадочных

породах или в полярных шапках льда они должны были бы присутствовать в большом количестве в тех слоях, которые соответствуют времени предполагаемого падения. Однако ничего подобного при самом тщательном исследовании не обнаружено. Слои осадков, возраст которых составляет от 10 тыс. до 11 тыс. лет, нигде не содержат повышенного количества космического материала.

4. Падение гигантского метеорита, как считается, отклонило земную ось, сдвинуло полюс и вызвало многие другие изменения. Но нам известна траектория перемещения магнитного полюса; на рубеже плейстоцена и голоцена в ней не отмечается никаких значительных отклонений.

5. Все те изменения в конце ледникового периода, о которых говорят ученые, и другие, такие как таяние ледников, гибель мамонтов и т. д., происходили быстро только с геологической точки зрения, а на самом деле продолжались несколько тысячелетий. Поэтому их причиной не могла стать неожиданная катастрофа. Скорее всего, произошло постепенное изменение условий.

Был ли Всемирный потоп?

История великих катастроф никак не может пройти мимо легенды о Всемирном потопе. Библейское предание описывает, как на шестисотом году жизни Ноя, одного из ближайших потомков Адама, разверзлись источники великой бездны и окна небесные отворились. И лился на землю дождь сорок дней и сорок ночей. Вода покрыла все высокие горы, поднявшись над ними на 15 локтей (библейский, или вавилонский, локоть равен 50 см). Погибло все живое, кроме семьи Ноя и животных, взятых в ковчег, который плавал три месяца, пока не убыла вода и не показались «верхи гор». Ковчег пристал к одной из них – якобы к горе Арарат.

Этот сюжет почти всецело заимствован из халдейско-вавилойского мифа о благочестивом Утнапишти с семьей. Когда боги послали на землю потоп, в роли Ноя выступил царь города Шуриппак Утнапишти. Он построил корабль, на котором поместился со всем своим родом, слугами и животными. Бог неба Ану послал страшный дождь, бог бури Адад – гром и ветер, бог подземного мира Иррагаль снес все строения, бог войны Нинурта разрушил плотины. Адад окутал все сумраками и разбил землю, как глиняный сосуд. Сами боги пришли в ужас от сделанного. Иштар, звонкоголосая богиня любви древних вавилонян и ассирийцев, воскликнула: «Я породила людей, а теперь они кишат в море, словно рыбы». После спада воды Утнапишти на своем корабле пристал к горе Ницир.

Близкие по содержанию мифы есть у народов Ассирии и других стран, располагавшихся в древности в районе Двуречья, и – что самое удивительное! – у древних индейцев Америки.

Несомненно, что в этих сюжетах отражены события, связанные с гигантскими катастрофами, которые обрушились на народы тогдашнего мира (3-е тыс. до н. э.). Что это были за катастрофы, сейчас, из-за отсутствия других исторических сведений, сказать нельзя; во всяком случае, по масштабу бедствий они были соизмеримы с катастрофой на острове Санторин.

Австрийский геолог Э. Зюсс полагал, что источник мифов ближневосточных народов о потопах – это впечатления от грандиозного наводнения в бассейне Двуречья, вызванного, возможно, волнами

цунами, пришедшими после сильного землетрясения из Персидского залива.

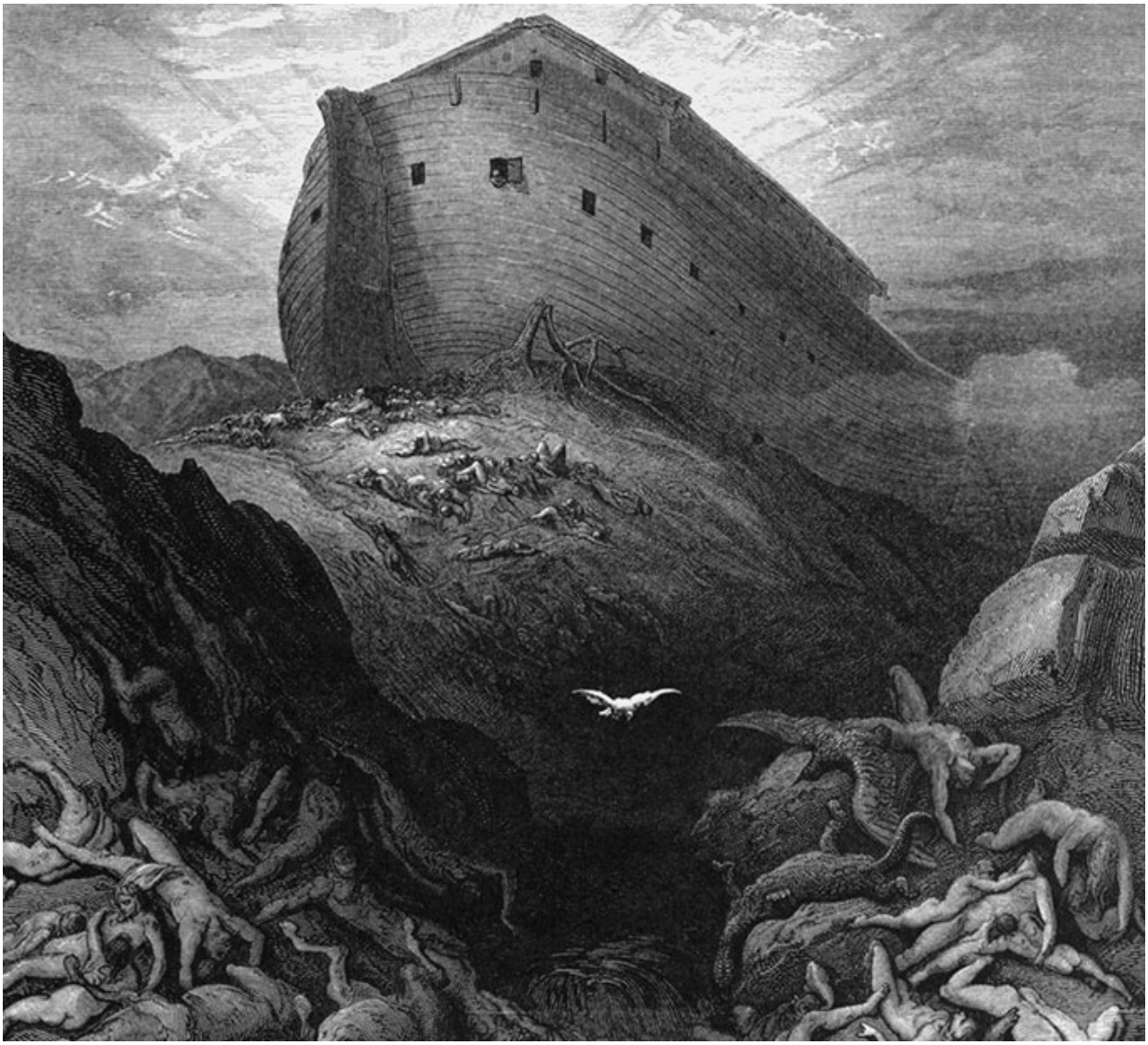
В древнегреческой мифологии указания на события, по времени близкие к потопам, описанным в Библии и мифах Месопотамии, мы находим в мифе о полулегендарного царе Дардане. Современное название пролива Дарданеллы происходит от его имени. После убийства своего брата Язиона Дардан должен был покинуть Грецию и скитаться по странам Средиземноморья. Попав в Малую Азию, он женился на дочери царя Тевкра, который был сыном реки Скамандр и горы Яда. У подножия горы Яда Дардан построил укрепленный город, которому дал свое имя. Однако в наказание за совершенное им преступление боги опустили город Дардан в воды Эгейского моря. Оставшееся племя дарданцев впоследствии на берегу реки Скамандр воздвигло Трою.

Современная археология относит время основания Трои к середине 3-го тыс. до н. э. Таким образом, город Дардан затонул в Эгейском море более 4500 лет назад. Академик Н. Страхов по числу годичных слоев глубоководных осадков Черного моря подсчитал, что оно соединилось проливами со Средиземным морем около 5 тыс. лет назад, то есть уже в историческое время.

Значит, миф о Дардане отражает события, связанные с геологическими катастрофами при образовании пролива Дарданеллы и разрушении уже заселенного к тому времени западного побережья Малой Азии?

Как мы уже говорили, предания о потопах и крупных геологических катастрофах живы у народов Ирана, Индии, Китая, Мексики, Алеутских островов, жителей островов Океании и Полинезии – во многих местах на побережье морей и океанов. Все эти легенды связаны с тяжелой перестройкой лика Земли и образованием современных очертаний морских и океанических бассейнов. Конечно, воображение людей, уцелевших после этих катастроф, больше всего поражала несшая опустошение и смерть водная стихия. Поэтому предания и мифы и рисуют прежде всего картины потопа. Мифы продолжают жить. Вчитываясь в них, мы находим там множество других свидетельств о сокрушающих всплесках геологических стихий. Это и библейские рассказы о падении стен Иерихона от громовых звуков священных труб в 1100 г. до н. э., и повествование о колебаниях

Синайской горы во время изгнания Моисея из Египта, и предание о разрушении ослепленным Самсоном царского дворца и гибели под его развалинами 3 тыс. филистимлян, а также описание других событиях древнейшей истории. Это и вкрапленные в исландские саги истории об извержениях вулканов Гекла и острова Ян-Майен. Это и воспоминания о падениях «небесных камней», о землетрясениях в Скалистых горах, так умело вписанные в повествование «Песни о Гайавате», другие предания североамериканских индейцев. Можно думать, что даже легенда о грядущем пришествии Мессии и Страшном суде черпает свои эмоциональные истоки во впечатлениях от беспощадной гибели царств и племен во время грандиозных перестроек лика Средиземноморья и Ближнего Востока, подобных распаду Эгеиды.



Ноев ковчег у горы Арарат. Гравюра Гюстава Доре

Подвиг Геракла: так возник Гибралтар

Как рассказывает миф, достигнув предела Ойкумены – реки Эридан и не обнаружив там волшебных садов Гесперид, Геракл повернул на юг. Выйдя на побережье океана, он узнал от морского вещего старца Нерея путь к Гесперидам. По пути в Ливию Геракл встретил великана Антея (сына бога морей Посейдона и богини земли Геи), который охранял подступы к Африке. В трудной борьбе с Антеем Геракл победил великана и освободил себе дорогу к цели.

В те времена Африка соединялась с Иберией (древнее название Испании) узким перешейком. Чтобы обезопасить себя от погони, Геракл уперся руками и ногами в два континента и отодвинул Африку от Европы. Заколебалась земля, нахлынули высокие волны, и место битвы Геракла с Антеем с ужасающим грохотом провалилось в море. В память этого подвига Геракл воздвиг на краях образовавшегося пролива скалы Абиле и Кальпе – Геркулесовы столпы.

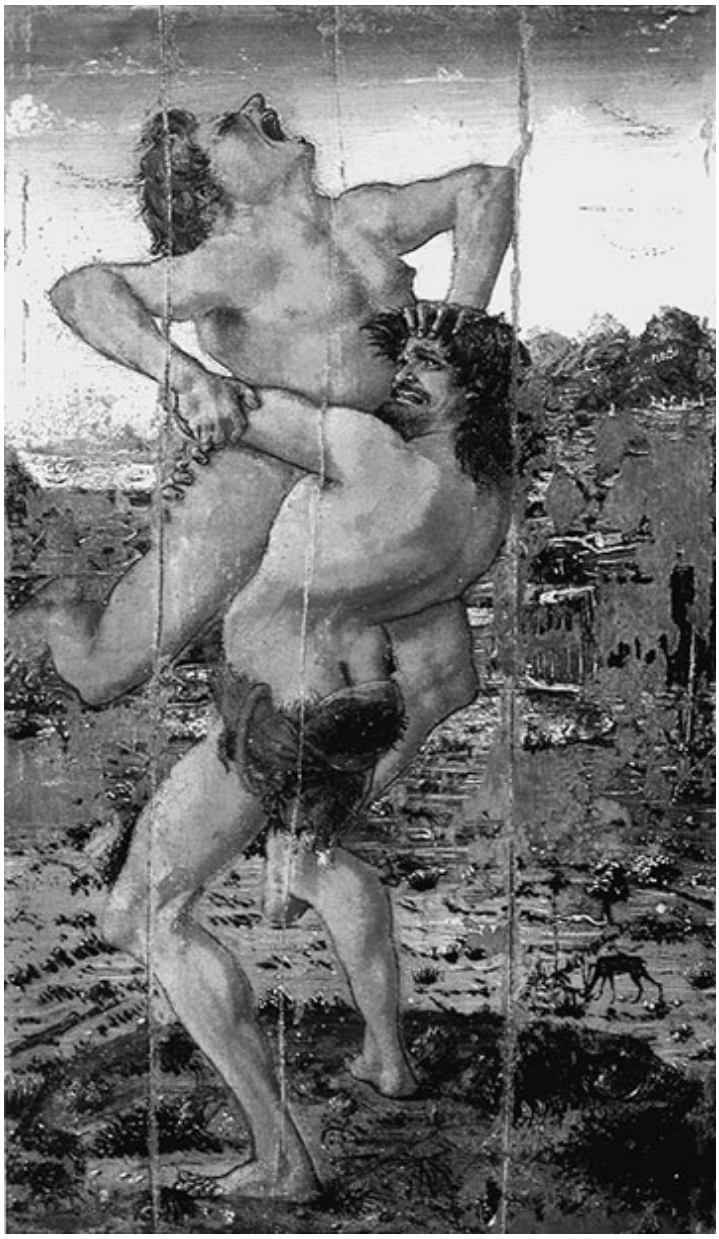
В этом поэтическом мифе описана одна из величайших геологических катастроф, происшедших в Западном Средиземноморье на глазах заселявших его народов – возникновение или обновление Гибралтарского пролива и соединение Средиземноморского бассейна с Атлантическим.

Как это ни странно, ученые смогли с достаточной точностью определить время этого примечательного события. Свой поход в Ливию Геракл совершил задолго до взятия им Трои. В Трое Геракл захватил в плен будущего последнего троянского царя Приама, который тогда был еще ребенком. Согласно научной датировке, Приамова Троя (Троя VII) была окончательно разрушена войсками ахейцев в середине XIII столетия (1260–1250 гг. до н. э.). Ко времени падения Трои Приам стал уже глубоким стариком. Следовательно, события, связанные с происхождением Гибралтара, произошли за 50–60 лет до этого, то есть раньше 1300 г. до н. э.

Рождение Гибралтара было только началом волны великих геологических преобразований, которая прокатилась по Средиземному морю от Атлантики до Малой Азии через 150–200 лет после извержения Санторина.

Катастрофа в Эгейском море оставила незабываемые впечатления в памяти народов, заселявших его побережья и острова. Сначала эти впечатления помогли создать миф о борьбе богов с гигантами. Позже (во II в. до н. э.) сюжет этого мифа был воплощен в скульптуре в виде монументального мраморного фриза, украшавшего знаменитый алтарь Зевса в городе Пергаме на малоазиатском берегу Эгейского моря. Выполненные с высоким реалистическим мастерством, исполненные драматизма и пафоса, сцены борьбы, изображенные на фризе, насыщены глубоким философским содержанием и представляют собой достойный памятник многочисленным жертвам катастрофы. Классический образец бессмертного искусства античных греков – Пергамский алтарь в римскую эпоху считался одним из семи чудес света.

Русский писатель И.С. Тургенев, осмотревший фриз Пергамского алтаря в 1880 г., отдал дань восхищения мастерству древних греков, воскликнув: «Как я счастлив, что я не умер… что я видел все это!»



Геракл и Антей. По преданию, место их битвы ушло под воду, образовав Гибралтарский пролив

Как исчезли мамонты?

Сторонники теории катастроф полагают, что падение метеорита или астероида обусловило конец ледниковой эпохи на заключительном этапе плейстоцена. Считается, что плейстоцен отмечен не менее чем четырьмя фазами оледенений, но, скорее всего, их было значительно больше. Ледниковые эпохи случались и в более ранние периоды геологической истории – в пермокарбоне, ордовике и докембрии. Неужели каждая из этих эпох заканчивалась падением метеорита и отклонением земной оси? А как же начинались оледенения – тоже в результате катастроф? Из этого видно, что представление о катастрофе как о событии, якобы положившем конец ледниковому периоду, уже само по себе маловероятно.

Наиболее важные сведения о ледниковых периодах были получены путем изучения профилей (колонок чередования слоев) донных морских отложений. Глубоководные глины и илы накапливаются очень медленно (приблизительно 1 см за 1000 лет) и по большей своей части состоят из остатков планктонных организмов, которые, словно дождик, медленно оседают из поверхностных слоев воды на дно. Входящие в состав планктона фораминиферы включают как теплолюбивые виды, так и легко переносящие холод. Во время ледниковых периодов температура воды в океанах была на 6–8°С ниже, чем в настоящее время, поэтому в ней жили в основном холодостойкие виды. В послеледниковые периоды они сменялись теплолюбивыми. Если в донных отложениях мы находим чередование холодолюбивых и теплолюбивых фораминифер, это объясняется чередованием ледниковых периодов и межледниковых.

Осталось лишь определить возраст отложений. Для этого применяются методы, основанные на радиометрическом анализе, – радиоуглеродный, калиево-аргоновый, ториевый или палладиевый. С помощью этих методов удалось определить, что в плейстоцене чередование ледниковых и межледниковых периодов происходило регулярно через 100 тыс. лет. Но, кроме такого длительного периода, были выявлены еще и колебания с более короткими интервалами – 41 тыс. лет и 21 тыс. лет. Продолжительность колебаний связана с известными астрономическими явлениями: длительные – с

эксцентриситетом орбиты Земли, более короткие – с прецессией земной оси, а наиболее короткие – с изменениями наклона земной оси к плоскости эклиптики. Все эти астрономические явления обусловливают колебания интенсивности солнечной радиации, в результате чего земная поверхность либо нагревается, либо охлаждается. Это главная, хотя и не единственная причина чередования ледниковых и межледниковых эпох.

На основании сравнительного изучения глубоководных отложений, лессов, погребенных почв и известкового туфа, а также изучения колебаний температур в крупных ледниках Антарктиды и Гренландии можно реконструировать климат прошлых эпох. Во время ледниковых и межледниковых периодов климат был различным, что вполне естественно.

Тот факт, что многие животные не смогли приспособиться к изменениям климата, ученые не читают особенной загадкой. Однако то, что погибли именно мамонты, многие авторы связывают с большой природной катастрофой – с падением метеорита, отклонением земной оси и неожиданным изменением климата. Они утверждают, что гибель мамонтов невозможно объяснить никакой естественной причиной, ибо:

а) мамонты погибли в невероятно короткий срок. Датировка возраста их костей и трупов, как правило, указывает на 10-е тысячелетие до н. э.;

б) останки тысяч тел мамонтов были найдены в одном месте;

в) животных находили вмерзшими в ледяные глыбы в стоячем, полустоячем или полулежачем положении, некоторых разорванными на куски. В желудках была непереваренная пища, а в пасти даже остатки травы;

г) находка семимесячного мамонтенка, обнаруженного в 1977 г. в Якутске, доказывает, что мамонты умирали неестественной смертью. Вероятно, они погибали очень быстро и мгновенно вмерзали в лед. Это объясняет и совершенную консервацию их тел, поскольку размороженное мясо мамонтов можно употреблять в пищу даже в настоящее время.

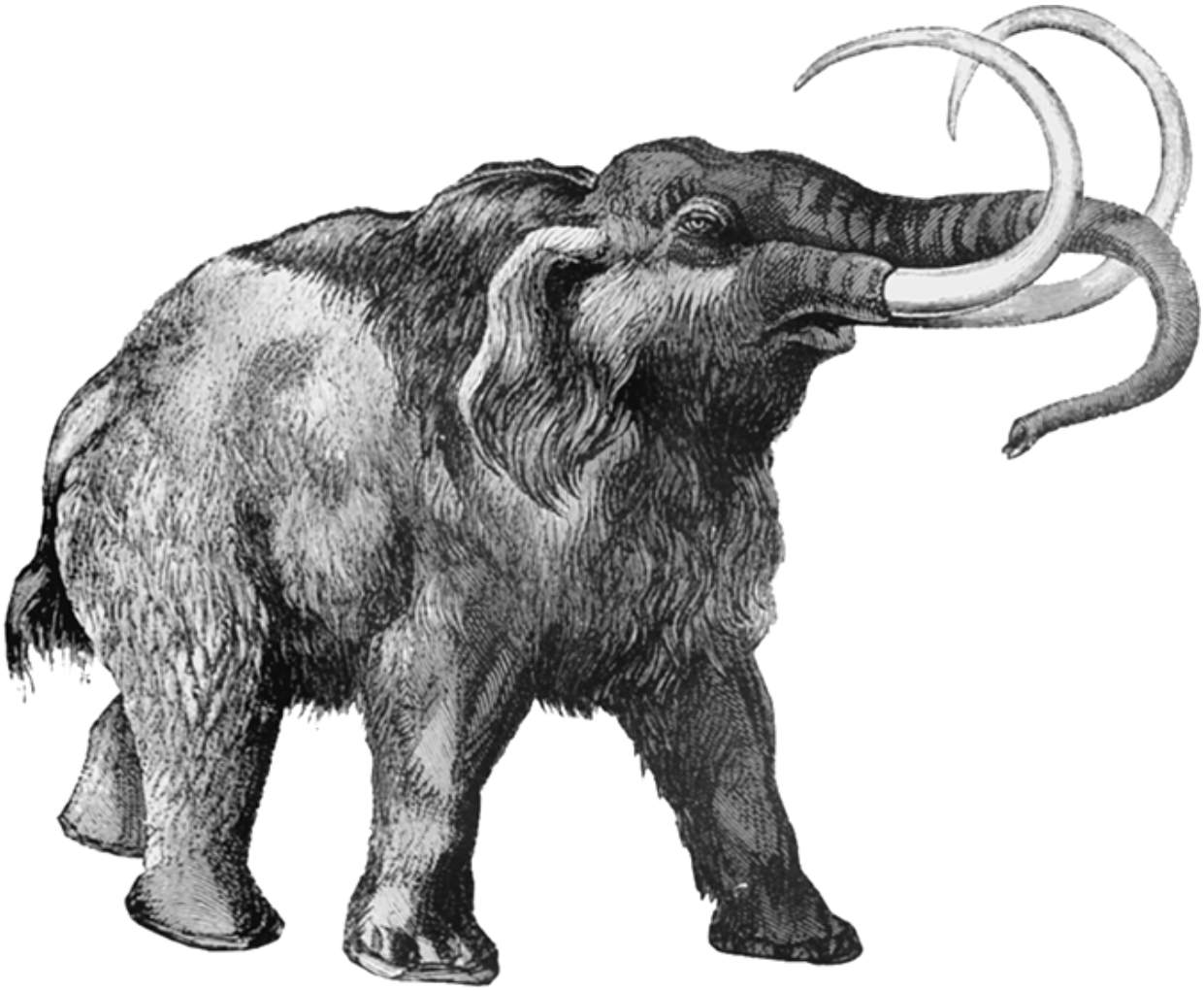
Ученые считают, что это случилось в результате крупной катастрофы, вызванной, возможно, падением метеорита; могло произойти отклонение земной оси, затем подул ветер, налетели

снежные бури, температура упала ниже точки замерзания; не исключается и скопление над землей ядовитых газов.

Но в действительности все, возможно, было по-другому и все упомянутые «причины» и «следствия» содержат искаженную информацию. Это всего лишь полуправда, а иногда и просто выдумка. Так давайте поочередно их проанализируем:

а) мамонты погибли отнюдь не моментально. Данные радиоуглеродного исследования показывают, что возраст их останков колеблется от 40 тыс. до 10 тыс. лет. К «самым молодым» мамонтам периода 12– 10-го тыс. до н. э. относится знаменитая находка в Березовке;

б) большое количество мамонтовых костей находят обычно в речных отложениях, где под действием течения накапливается гравий и другой рыхлый материал. Погибали же мамонты в другом месте – болотах, озерах, в вечной мерзлоте. А их останки уносились водой туда, где их и сейчас обнаруживают;



Мамонт

в) некоторые мамонты, вероятно, погибали во время местных катастроф, например при обвале берега, или попадая в ледовые трещины. Мамонт из Березовки был найден стоящим на коленях со сломанной ногой. Если же тела животных были разорваны, то это случалось либо под действием льда, либо замерзающей или тающей почвы, а возможно, в результате перемещения (быстрым течением воды) в другое место. Большинство мамонтов все же погибало вследствие естественных причин – от старости;

г) ни один из мамонтов не был найден в отдельной ледяной глыбе, как об этом часто пишут упомянутые авторы. Чаще всего их находят в вечной мерзлоте, а это большая разница. Не следует забывать, что гиганты жили в районах распространения мерзлоты, где грунт состоит из илистых и песчаных частиц, соединенных льдом; летом он

подтаивает с поверхности и превращается в сплошные болота и озера. Попадая в такие места, мамонты просто проваливались в трясину, которая зимой замерзала. Так происходила быстрая консервация их тел.

Как мы видим, мамонты погибли вовсе не одновременно вследствие катастрофы. Оказалось, что за 20 000 лет до гибели у них начали проявляться признаки вырождения. Например, у древних мамонтов (37—34-е тыс. до н. э.) длина передней ноги составляла 210 см, а у более молодых (12—10-е тыс. до н. э.) – только 170 см. Наихудшая ситуация для этих животных сложилась во время последнего ледового максимума, завершившегося 20 тыс. лет назад. Сильные снежные бури препятствовали их миграции, в результате чего погибали целые стада. В тундру попадало очень мало лессовой пыли, и почва теряла свое плодородие. Вместо трав росли мхи, и животные страдали от недоедания. Человек тоже стал серьезным врагом мамонтов, уничтожая их стада. Некоторые исследователи даже приходят к выводу, что именно человек, наш предок, уничтожил мамонтов. Другие более осторожны и объективны: к человеческому фактору они добавляют изменение природных условий, к чему мамонты не смогли приспособиться.

Гибель царства Миноса

1490 г. до н. э.

В 1947–1948 гг. шведская морская экспедиция в Средиземном море к югу от острова Крит, а в 1956–1958 гг. – в Ионическом и Эгейском морях среди глубоководных донных отложений обнаружила два слоя вулканического пепла. По вычислениям специалистов, нижний отложился около 25 тыс. лет назад, верхний – во 2-м тыс. до н. э. Оба слоя связаны с извержениями расположенного в этом районе вулкана Санторин. Подробности первого извержения теряются в седой древности ледникового периода. Второе произошло в богатую историческую событиями эпоху древнего заселения Греческого архипелага. Еще перед Второй мировой войной греческий археолог С. Маринатос во время раскопок на Крите нашел остатки догреческой культуры, погребенные под слоем вулканического пепла, который, по мнению исследователя, был выброшен гигантским извержением Санторина. Дальнейшие изыскания, проведенные непосредственно на острове Санторин, обнаружили подобную же картину, доказав, что предположение С. Маринатоса верно.

Вулкан Санторин ныне затоплен морем. Он находился в 120 км к северу от Крита, где ныне над уровнем моря возвышается лишь группа мелких островов южного окончания Кикладской дуги. Санторин входил в состав гирлянды ныне потухших вулканов, окаймляющих с юга Греческий архипелаг. Первоначальный остров Санторин, как и окружающие острова, был сложен из кристаллических сланцев и мраморов. В конце так называемого неоген-палеогенового периода на разломе, проходящем через остров, возник вулкан, названный также Санторином. Ряд последовательных извержений этого вулкана придал острову круглую форму, за что в древности он получил имя Стронгили (Круглый). Вулкан возвышался над уровнем Эгейского моря на 2 тыс. м.

Во 2-м тыс. до н. э. острова заселили племена, создавшие высокую культуру бронзового века. Она получила название минойской – по имени царя Миноса. Союз этих племен образовал сильную морскую державу, которая со временем подчинила себе весь Эгейский бассейн и даже материковую часть Греции. Многочисленные рабы этого

государства возвели города с огромными роскошными дворцами, украшенными фресками, мозаикой и лепкой. Широко известен находившийся на острове Крит Кносский дворец царя Миноса. Сложный план этого дворца позднее нашел отражение в мифологии древних греков, придумавших знаменитый лабиринт – убежище чудовища Минотавра. Именно в это время были созданы высокохудожественные дворцовые росписи, скульптуры, вазы и другие произведения искусства, прославившие минойскую культуру.

Около 1400 г. до н. э. случилось непоправимое: остров Стронгили был разрушен сильнейшим извержением Санторина. Взрывом, сопровождавшим это извержение, была снесена центральная часть острова, и на ее месте возникла гигантская (поперечником 11 км, глубиной до 300 м ниже уровня моря) кальдера, в которую проникло море. По окружности кальдеры остались лишь отдельные фрагменты острова Стронгили, получившие названия островов Тира, Тирасия и Аспрониси. Долгое время внутри кальдеры происходили подводные извержения, а в 197 г. до н. э. здесь возник небольшой островок Каймени, расположенный над каналом вулкана. Мелкие извержения здесь происходят и сегодня.

Ученые считают, что взрыв Санторина был наиболее грандиозной вулканической катастрофой из всех, происшедших за историческое время (напомним, что близкий по мощности взрыв индонезийского вулкана Тамбора в 1815 г. создал кратер диаметром всего 6,5 км). Силой взрыва обломки Санторина были разбросаны на большие расстояния. Из жерла вулкана изверглось огромное количество пепла, который покрыл разрушенный остров слоем более 30 м. Выброшенный в воздух пепел был разнесен ветрами на площадь поперечником до 700 км. Он выпал также слоем различной толщины на многих островах Греческого архипелага. Этот пепел и обнаружила шведская экспедиция в верхних горизонтах осадков окружающих архипелаг морей. Последствия взрыва оказались ужасными. Поселения в центральной части острова Стронгили провалились в образовавшуюся кальдеру, а те, что на отдалении, были засыпаны пеплом. Воздушные волны, землетрясения и цунами, связанные с извержением, разрушили города и поселения минойцев на острове Крит и других клочках суши в Средиземном море. Облако вулканических газов, смешанных с пеплом, окутало Греческий

архипелаг, погубило значительную часть населения, сожгло растительность и уничтожило урожай.

Кальдера, образовавшаяся в результате извержения вулкана Санторин. Снимок из архивов NASA

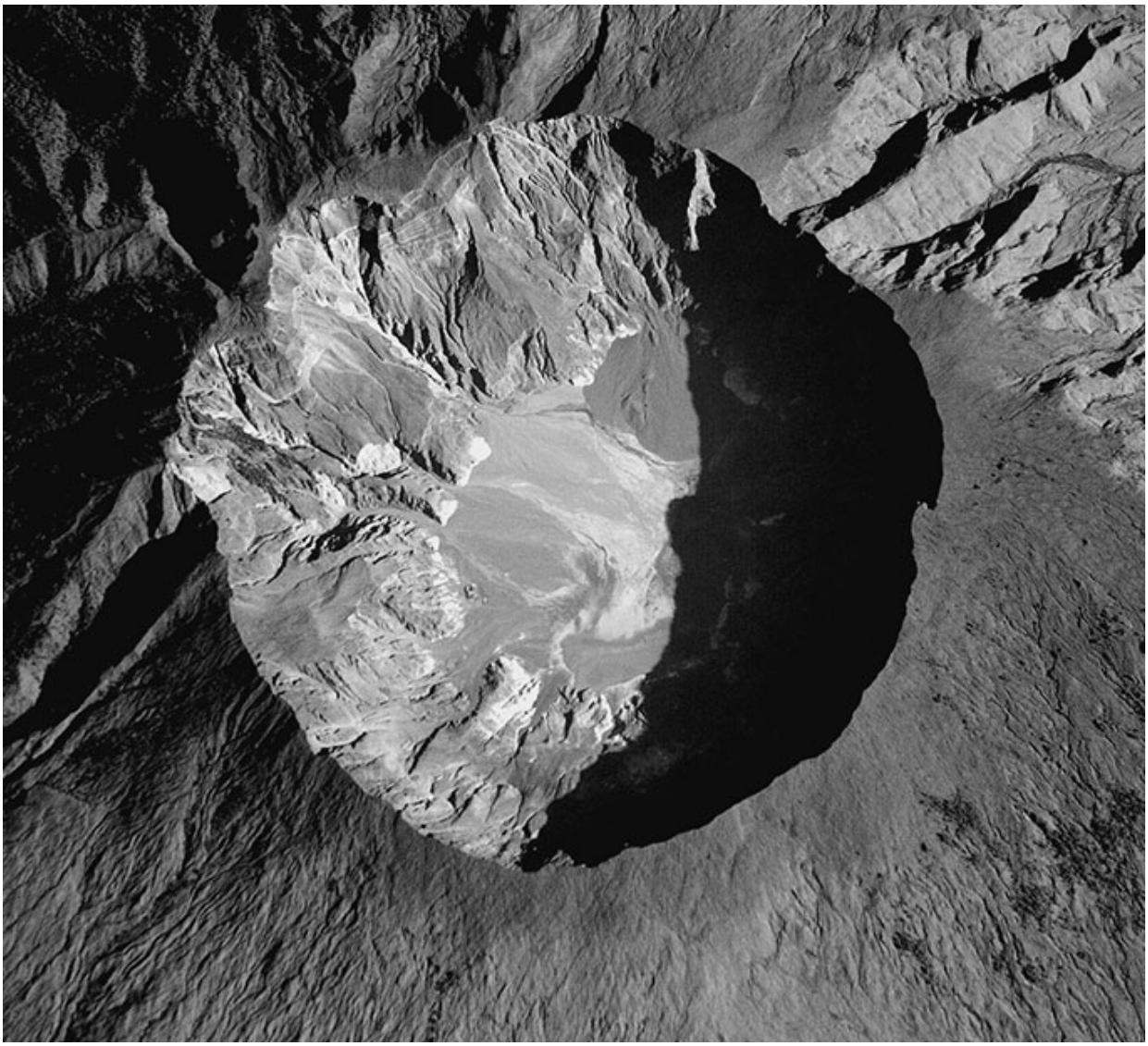
На острове Анафи, в 20 км к востоку от Стронгили, вал цунами достиг высоты 250 м, оставив в верховьях долин обломки пемзы. Через 20–30 мин. после извержения он обрушился на остров Крит, затопил его до отметок 30–35 м, а через 3 ч. достиг северных берегов Африки и устья реки Нил.

Различными методами современной геохронологии ученые установили, что извержение вулкана Санторин произошло около 3500 лет назад. С учетом возможных погрешностей это соответствует 1500–1450 гг. до н. э.

После этой катастрофы уцелевшее население покинуло Греческий архипелаг и переселилось на материковую Грецию, где вслед за тем распространилась минойская культура, которая вскоре была уничтожена пришедшими с севера варварскими племенами дорян. В дальнейшем Греческий архипелаг заселили греческие племена, известные нам под именем эллинов.

В это же время культура минойцев проникла в Египет.

События, связанные с извержением Санторина, сказались и здесь. В египетских литературных памятниках есть такие свидетельства: «Хаос царил кругом… В течение девяти дней не было выхода из дворцов. Эти девять дней прошли в бедствии и бурях. Никто – ни бог, ни человек – не мог видеть лица друг друга». «…Этот день был днем гнева и бедствий, днем мрака, тумана, днем непроницаемой тьмы… Вода пришла с севера, поднялась огромным потоком и залила страну…»



Вулкан Тамбора, Индонезия. Вид из космоса

Пожалуй, наиболее ярко впечатления от извержения Санторина выражены в мифе о борьбе Зевса с Тифоном. Тифон, сын богини земли Геи и бога подземного царства Тартар (Аида), был стоглавым чудовищем, жившим в недрах земли. Он плевал огнем, ревел сильнее быка и льва. Земля колебалась под его шагами. Зевс бросал в Тифона тысячи молний, моря кипели, земля и небесный свод сотрясались. От тела убитого Тифона исходил жар, который плавил все кругом.

В последние годы стала популярна гипотеза о том, что миф об Атлантиде с ее высокой цивилизацией бронзового века, погребенной морем, может иметь свои корни в великом извержении Санторина. По

словам древнегреческого писателя Плутарха, легенда об Атлантиде стала известна в Греции от прапрадеда Платона – мудреца Солона, который слышал ее в Египте в 590 г. до н. э. Платон, из чьих сочинений эта легенда дошла до нас, указывал, что, по мнению Солона, гибель Атлантиды произошла за 9 тыс. лет до того, как он ознакомился с описанием ее в священных книгах египтян.

Греческий ученый А. Галанопулос, посвятивший много лет изучению катастрофы Санторина, обратил внимание на то, что все числа (размеры зданий, каналов и т. п.), приводимые Плутархом со слов Солона, преувеличены в 10 раз. По его мнению, Солон недостаточно хорошо знал египетские иероглифы и, пользуясь священными книгами египтян, принимал 100 за 1000. Если уменьшить данные Солона в 10 раз, то время гибели Атлантиды будет 1490 г. до н. э. (590+900).

Известный исследователь географии древних греков, горячий защитник описываемой гипотезы, Дж. Мирес считает, что перенесение местоположения Атлантиды за пределы Средиземноморья является плодом воображения Платона или, скорее, Солона. Впрочем, легенда об Атлантиде имеет множество и других разнообразных аспектов, которые уже нашли отражение во множестве публикаций.

Взрыв в Мохенджо-Даро

Вот уже много десятилетии археологов волнует тайна гибели 3500 лет назад города Мохенджо-Даро в Индии. В 1922 г. индийский археолог Р. Банарджи обнаружил на одном из островов реки Инд древние руины. Их назвали Мохенджо-Даро, что в переводе означает «Холм мертвых». Уже тогда возникли вопросы: как был разрушен этот большой город, куда подевались его обитатели? Ни на один из них раскопки ответа не дали…

Гипотезы археологов о причинах гибели Мохенджо-Даро были разные: естественный процесс упадка культуры и торговли, катастрофическое наводнение, смертоносная эпидемия, нашествие завоевателей… Весьма необычную версию высказали англичанин Д. Девенпорт и итальянец Э. Винченти. Они утверждают, что Мохенджо-Даро пережил судьбу Хиросимы! В пользу своей гипотезы авторы приводят следующие аргументы.

Упадок культуры – процесс медленный, а все в Мохенджо-Даро говорит о том, что катастрофа наступила внезапно. Гипотеза о наводнении весьма заманчива – город-то стоит на острове посреди полноводной реки. Но… в руинах не найдено следов разгула водной стихии. Более того, есть неоспоримые данные, говорящие о массовых пожарах. Эпидемия? Она не поражает внезапно и одновременно людей, спокойно прогуливающихся по улицам или занимающихся делами. А именно так все и было – это подтверждается расположением скелетов. Палеонтологические исследования также отвергают гипотезу эпидемии. С полным основанием можно отвергнуть и версию о внезапном нападении завоевателей: ни на одном из обнаруженных скелетов нет следов, оставленных холодным оружием.

Авторы «ядерной» гипотезы обращают внимание на другие подробности, которые заслуживают внимания и обстоятельного анализа. Среди руин разбросаны оплавившиеся куски глины и других минералов, которые в свое время быстро затвердели. Анализ образцов, проведенный в Римском университете и в лаборатории Национального совета исследований Италии, показал: оплавление произошло при температуре 1400–1500 °С! Такая температура в те времена могла быть

получена в горне металлургической мастерской, но никак не на обширной открытой территории.

Остатки фундамента Мохенджо-Даро

Зато в Мохенджо-Даро есть следы особого рода. Если внимательно осмотреть разрушенные здания, создается впечатление, что очерчена четкая область – эпицентр, в котором все строения сметены каким-то шквалом. От центра к периферии разрушения постепенно уменьшаются. Наиболее сохранились окраинные строения. Словом, картина напоминает последствия атомных взрывов в Хиросиме и Нагасаки!

Мыслимо ли предположить, что таинственные завоеватели долины реки Инд владели атомной энергией? Такое предположение кажется невероятным и категорически противоречит представлениям современной исторической науки. Впрочем, в индийском эпосе «Махабхарата» говорится о некоем «взрыве», который вызвал «слепящий свет, огонь без дыма», при этом «вода начала кипеть, а рыбы обуглились». Что это – просто метафора? Д. Девенпорт считает, что в ее основе есть какие-то реальные события…

Подавляющее большинство ученых отнеслись к новой гипотезе более чем скептически. Действительно, версия Д. Девенпорта и Э. Винченти кажется невероятной, но ее подтверждают конкретные факты, дающие право на ее существование.

Содом и Гоморра

1900 г. до н. э.

Названия описанных в Библии городов Содома и Гоморры стали нарицательными и приняты для обозначения беспорядка, шума и суматохи. Библейская книга Бытия рассказывает о том, что Содом и Гоморра в числе пяти городов, расположенных в цветущей долине Сиддим вблизи устья реки Иордан в Палестине, в наказание за распутство их жителей были сожжены подземным огнем и провалились в бездну.

Местоположение этих городов весьма примечательно с геологической точки зрения: река Иордан, беря начало с хребта Антиливан на высоте 560 м, большую часть пути проделывает по дну своеобразной долины Гхор (Эль-Гор) через озера Хула (библейское Мерам) и Тивериадское (в Библии – Галилейское море) и впадает в бессточный бассейн, называемый Мертвым морем. Долина Гхор лежит ниже уровня океана. Уже само озеро Тивериадское в верховьях Иордана имеет абсолютную отметку поверхности воды минус 190 м!

Мертвое море – это самое низкое место суши на нашей планете: его берега на 395 м ниже уровня Средиземного моря. Оно представляет собой узкое озеро длиной 76 км, ширина которого от 4 до 16 км. Склоны гор круто поднимаются над озером на 700–800 м. Полуостров Лисан делит Мертвое море на две части: глубина южной не превышает 3,6 м, северной у Лисана – 102 м. У современного устья реки Иордан глубина моря 212 м, в середине, где, по преданию, находился союз городов Пятиградия с Содомом и Гоморрой, – 356 м. Таким образом, дно центральной части озера на целых 748 м ниже уровня океана. Мертвое море славится необычайно соленой водой, в 8,5–9 раз превышающей соленость воды океана: здесь в 1 л воды растворено до 325 г солей, преимущественно хлористого натрия и магния; поэтому предметы с плотностью меньше 1,76 здесь не тонут. Из-за высокого содержания солей в водах Мертвого моря невозможна никакая жизнь. Рыбы, случайно попавшие сюда из реки Иордан, моментально гибнут, покрываясь панцирем из соли. Вдоль берегов Мертвого моря и по долине Иордана наблюдается множество сероводородных и горячих источников с температурой выше 60 °С, а также выходы серы, горючих

газов, нефти и ее загустевшего окисленного продукта – асфальта. Последнее обстоятельство позволило древним грекам называть Мертвое море Асфальтовым.

Древнегреческий географ Страбон так описывает Мертвое море: «Вода его настолько тяжела, что не нужно умения плавать. Человек, погрузившийся в нее, немедленно поднимается… Озеро полно асфальта. Время от времени асфальт извергается на поверхность из глубины с пузырьками газа, как будто происходит кипение воды. Поверхность воды вздувается. Вместе с асфальтом поднимается большое количество похожей на дым копоти, от которой чернеют медь и серебро». Он подтверждает древнее сказание: «На берегах озера путешественникам показывают обрывистые обожженные скалы, а во многих местах расселины и подобную пеплу почву. Из скал каплями струится смола, и кипящие потоки распространяют зловоние. Там и сям попадаются разрушенные жилища. Поэтому приходится верить распространенным среди местных жителей преданиям о том, что некогда здесь было 13 населенных городов, из которых главный Содом имел 60 стадий (стадия – 150 м) в окружности. От землетрясений, извержений огня и горячих асфальтовых и сернистых вод озеро внезапно вышло из берегов, и огонь охватил скалы. Что же касается городов, то одни были поглощены землей, а другие покинуты жителями, еще имевшими возможность бежать».

Гибель Содома и Гоморры

Мертвое море вместе с вмещающей его долиной Гхор входит в систему так называемых рифтовых впадин земного шара. Эти впадины обычно развиты на дне океана, но, случается, выходят и на сушу. К примеру, в Красном море с Суэцким заливом. Сюда относятся также рифты Восточной Африки (впадины озер Танганьика, Альберта и другие). Другой тип рифтов – обособленные рифтовые впадины внутри континентов (долина реки Рейн, озеро Байкал).

Их общая черта – малая ширина при большой длине. Океанические рифтовые впадины тянутся на тысячи километров, имея в ширину не более 10–20 км. Рифт озера Байкал достигает в длину

636 км при ширине 25–70. Длина только впадины Гхор без продолжающих ее впадин Бекаа и Вади-эль-Араба – 400 км, ширина же всего от 25 до 7 км!

Рифты – молодые геологические образования, процесс формирования их еще не закончился и продолжается в наши дни. Поэтому здесь высока сейсмичность, встречаются вулканы и гейзеры. Часто на поверхность выносятся содержащиеся в осадочных толщах газы, нефть и ее продукты, например асфальты.

То, что места эти «живые», не раз подтверждалось наглядно.

На Байкале в 1861 г. в районе устья реки Селенга после землетрясения под воды озера погрузился участок так называемой Цаганской степи. Получился провал площадью около 200 кв. км и глубиной до 3 м. По рассказам очевидцев, во время катастрофы «степь вздувалась буграми», из образовавшихся трещин выбрасывалась вода с песком, глиной, нефтью и горючим газом, «вода из озера шла стеной».

Да и в библейской легенде о Содоме и Гоморре отражены действительные события, имевшие место в недавнем геологическом прошлом. Должно быть, часть дна и побережья северной половины Мертвого моря внезапно опустилась, вызвав гибель цветущих городов долины Сиддим. Возникшие при этом пожары были связаны с воспламенением горючих газов и асфальта.

Исследователи Мертвого моря считают, что катастрофа произошла около 1900 г. до н. э. Города Пятиградия располагались вблизи нынешней песчаной косы в восточной части моря, где в него впадают пресные источники, текущие с гор Моаб. Под водой здесь обнаружили гончарные изделия и другие предметы обихода, которые, как полагают, относятся к периоду существования Содома и Гоморры.

А в 1960 г., когда в Мертвом море начала работать подводная археологическая экспедиция, водолазы со специальным снаряжением, позволяющим передвигаться в условиях повышенной солености, сумели достичь глубины 62 м и найти руины древних строений и широкую мощеную дорогу. Куда она вела? Наверное, мы об этом уже никогда не узнаем.

Исчезнувшая армия Камбиза

525 г. до н. э.

В 525 г. до н. э. Египет завоевали персы. Персидский царь Камбиз стал думать о дальнейших походах на юг. В частности, его беспокоил оазис Сива, расположенный в Ливийской пустыне. Камбиз собрал большое войско – 50 тыс. человек и послал его в Сиву. Армия покинула долину Нила и пришла в оазис Харга (это подтверждено археологами, один из храмов Харги действительно персидский). А потом войско бесследно исчезло.

Но если это исторический факт, то должны быть хоть какие-то следы! Ведь 50 тыс. человек – не иголка в стоге сена.

Первым к тайне потерянной армии Камбиза удалось прикоснуться немецкому путешественнику XIX в. Г. Рольфсу. Сохранился его рассказ: «Я оказался в местности, где имелись бесспорные следы длительного пребывания людей, ибо большая огороженная площадка, искусно изготовленная из хвороста изгородь не могли означать ничего другого. Тропинка привела меня к месту, где передо мной предстали в огромном количестве черепки глиняных сосудов. Возможно, здесь останавливалось на привал какое-то войско, так как трудно предположить, что в подобном месте, при полном отсутствии колодцев и источников, могло существовать постоянное поселение».

Но Рольфс только прикоснулся к загадке. Ничего пока не было доказано. Через некоторое время в одном египетском архиве нашли документ, где приводились слова старого шейха из Сивы. Этот правитель нашел какую-то рукопись XV в., а там имелась ссылка на древние предания. В рукописи сообщалось, что в стародавние времена «царь Египта» отправил в Сиву большое войско, которое в районе маленького оазиса Бахрейн попало в бурю и погибло. Теперь ученые могли немного ориентироваться в пространстве. Оазис Бахрейн находится в 100 км к юго-востоку от Сивы. Именно там и странствовал Г. Рольфс. Дюны, расположенные в том районе, действительно настолько непроходимы, что там застряла не одна экспедиция. Что же говорить о древних воинах, не имевших верблюдов! Но доказательств было еще мало. В 1933 г. немецкий геодезист Иоахим фон дер Эш организовал экспедицию с одной-единственной целью найти следы

исчезнувшего войска. Эш пошел по следам Рольфса и понял, что груды черепков лежат как раз между оазисом Дахла (там были колодцы, и войско должно было там пройти) и колодцем Абу-Мунгар. Если эти два пункта мысленно соединить прямой линией, то она пойдет дальше на юг мимо Бахрейна на Сиву. Следовательно, между Дахлой и Абу-Мунгаром они должны были оставить запасы воды. Эш принялся искать еще одно хранилище, поближе к Сиве. Посреди пустынной равнины он увидел огромные каменные шары, служащие дорожными указателями. Исследователь не удивился: таких шаров в Ливийской пустыне много, они нужны проводникам караванов в качестве вешек – дорожных указателей. Но эти шары были намного крупнее обычных. К тому же все они стояли на каменных подставках. Члены экспедиции тщательно обследовали почву вокруг странных сооружений, но нашли лишь какой-то медный обломок. Вскоре после этого поднялась сильная буря (может быть, такая же, как двадцать пять веков назад!), и группе стоило многих сил добраться до оазиса. И. фон дер Эш писал тогда: «Когда я вспоминаю наш переход через северную часть бесконечного моря дюн, эти дни кажутся мне одним сплошным кошмаром…» Он не нашел армии Камбиза. Треугольники, образованные каменными шарами, видимо, обозначали очередное хранилище воды, но следов его самого экспедиция так и не обнаружила.

Четыре десятилетия полного молчания прервались неожиданным открытием. «Тайна пустыни разгадана», «Исчезнувшая армия Камбиза найдена». Такие заголовки облетели мировую печать в 1977 г. А под ними скромное сообщение: «Два с половиной тысячелетия хранила пустыня свою тайну. Недавно египетские археологи обнаружили остатки войска персидского царя Камбиза недалеко от оазиса Сива, у подножия горы Абу-Балясса. В числе находок – скелеты воинов, тысячи амфор и образцов оружия».

Персидский царь Камбиз в оазисе Сива, Египет

Совсем немного не дошли до оазиса воины персидского царя. Совсем близок был к разгадке и Иоахим Эш. Но повезло другим… Так пустыня нехотя раскрыла одну из своих тайн.

Неудачный переход Ганнибала

218 г. до н. э.

В ходе 2-й Пунической войны карфагенский полководец Ганнибал совершил в 218 г. до н. э. переход через Альпы. Его целью был Рим. Армия Ганнибала, захватив большую часть Пиренейского полуострова, направилась через Альпы в долину реки По.

Ганнибал и его войско во время перехода через Альпы

С продвижения вверх становилось холоднее, появился снег, началась вьюга. И вдруг по склону ущелья, стремительно приближаясь, с гулом и грохотом покатилось снежное облако. Еще мгновение-другое

– и все перемешалось: храпят встревоженные кони, трубят взбесившиеся слоны, пытаются выбраться из-под снега испуганные воины. Первое поражение Ганнибалу нанесли не люди, а горы. Тогда погибли каждый пятый пеший воин, каждый второй всадник и почти все слоны, а именно: 18 тыс. солдат, 2 тыс. лошадей и 37 слонов.

Гибель Помпеи

79 г.

Сохранилось любопытное письмо римского ученого Плиния Младшего о грозном извержении Везувия, которое произошло в 79 г. и засыпало пеплом города Помпеи, Геркуланум и Стабию. Первым его предвестником было землетрясение в 63 г. Оно превратило все окрестности Везувия в пустыню и разрушило часть Помпеи. Город скоро вновь отстроился, но его ждала еще более ужасная катастрофа. В 79 г. началось извержение Везувия.

Вот как описывает это Плиний Младший, извещая римского историка Тацита о смерти своего дяди, знаменитого естествоиспытателя Плиния Старшего, погибшего при извержении: «24 августа около часа дня в стороне Везувия показалось облако необычайной величины… по своей форме оно напоминало дерево, именно сосну, ибо оно равномерно вытянулось вверх очень высоким стволом и затем расширилось на несколько ветвей… Спустя некоторое время на землю стал падать дождь из пепла и куски пемзы, обожженные и растрескавшиеся от жары; море сильно обмелело. Между тем из Везувия в некоторых местах вырывались широкие языки пламени и поднимался огромный столб огня, блеск и яркость которых увеличивались вследствие окружающей темноты».

Подземные толчки становились все сильнее, а когда извержение вулканического пепла достигло своей наибольшей силы, они прекратились. После этого из кратера стали выбрасываться пепел и камни, так что пепельное облако закрыло солнце и днем наступила тьма. «Эту тьму, – пишет Плиний, – нельзя было сравнить с темнотой безлунной облачной ночи; она скорее походила на тьму, которая наступает в комнате, когда погасят свет». Количество падавшего пепла было так велико, что даже в нескольких километрах от Везувия «часто нужно было вставать и отряхивать пепел: иначе он засыпал бы человека и придавил бы его своей тяжестью; все предметы покрылись пеплом, как снегом». Потоки дождя, низвергнувшиеся из «соснообразного» облака, превратили пепел в жидкую грязь; она ручьями текла по склонам горы и залила всю окрестность Везувия.

Со времени разрушения Помпеи и до XVII в. насчитывается восемь извержений Везувия, не отличавшихся большой силой. В 1631 г. произошло сильное извержение и лавовый поток залил всю окрестность, разрушив несколько деревень. После этого вулкан относительно затих. Сильное извержение произошло лишь в 1794 г. Вот как описывает его Л. фон Бух: «В ночь на 12 июня произошло страшное землетрясение, а затем с утра до вечера во всей Кампанье земля колебалась, подобно морским волнам… Спустя три дня землетрясение возобновилось снова, и 15 июня послышался страшный подземный удар… Вдруг небо озарилось красным пламенем и светящимися парами. У подножия конуса Везувия образовалась трещина… с горы доносился глухой, но сильный шум, точно рев водопада, низвергающегося в пропасть. Гора, не переставая, колебалась, а спустя четверть часа землетрясение усилилось… Люди не чувствовали под собой твердой почвы, воздух был весь охвачен пламенем, со всех сторон неслись страшные, никогда не слыханные звуки. Пораженный ужасом народ бросился в церкви… но природа не внимала мольбам; в вулкане появлялись все новые отверстия, и со страшной силой и ревом вырывались новые потоки лавы. Дым, пламя и пары поднимались выше облаков и разливались во все стороны в виде огромной сосны. После полуночи непрерывный шум прекратился; земля перестала трястись, а гора – колебаться; лава выливалась из кратера через небольшие промежутки времени… взрывы следовали все реже, но их сила удвоилась… После полуночи по ту сторону вулкана небо вдруг озарилось ярким светом. Лава, произведшая опустошения с южной стороны горы, устремилась теперь по северным склонам в широкое ущелье.

В окрестностях Неаполя лава широкой рекой быстро неслась по склонам. Жители местечек Резины, Портичи, Торре-дель-Греко и других с ужасом следили за каждым движением огненной реки, угрожавшей то тому, то другому селению… Вдруг лава устремилась на Резину и Портичи. В Торре-дель-Греко все население бросилось в церковь, благодаря Бога за спасение; в порыве радости они забыли о той неизбежной гибели, которая ожидала их соседей. Но лава встретила на своем пути глубокий ров и снова изменила направление, устремившись на несчастный Торре-дель-Греко, который считал себя уже спасенным. Огненный поток с яростью понесся теперь по крутым

склонам и, не дробясь на рукава, в виде реки в 2000 футов шириною достиг цветущего города. Все восемнадцатитысячное население бросилось к морю, ища там спасения. С берега было видно, как из лавы над крышами залитых ею домов поднимались столбы черного дыма и огромные огненные языки, точно молнии. С шумом падали дворцы и церкви, и страшно гремела гора. Через несколько часов от города не осталось и следа, и почти все жители погибли в огненном потоке. Даже море было бессильно остановить лаву; нижние части лавовых потоков застывали в воде, а верхние текли по ним. На большом расстоянии вода кипела в море, и сварившиеся в воде рыбы большими кучами плавали на поверхности воды.

Часть города Помпеи после археологических раскопок. Фото начала XX в.

Наступил следующий день. Огонь более уже не вырывался из кратера, но горы не было еще видно. Черное густое облако лежало над нею и мрачным покровом расстилалось над заливом и над морем. В

Неаполе и его окрестностях падал пепел; он покрывал траву и деревья, дома и улицы. Солнце было лишено блеска и света, и день напоминал сумрак утренней зари. Только на западе виднелась светлая полоса, но тем мрачнее казалась тьма, окутывавшая город… Мало-помалу извержение прекратилось. Лава стала затвердевать; во многих местах она дала трещины, и из этих трещин стремительно поднимались пары, насыщенные поваренной солью; по краям же трещин виднелось местами ярко светящееся пламя. Слышался непрерывный шум, напоминавший раскаты отдаленного грома, и молнии, прорезывая черные тучи падающего из вулкана дождя, нарушали ночной мрак. При их свете было видно, что эти огромные массы вырывались из большого кратера на вершине горы. Они поднимались густым черным облаком и расплывались на высоте. Тяжелые обломки камней падали обратно в кратер. За первым облаком следовало второе и третье и т. д.; все они поднимались на невероятную высоту… По временам гора казалась одетой венцом облаков, расположившихся в каком-то своеобразном порядке».

Это извержение Везувия продолжалось 10 дней; только 26 июня в Неаполе стал оседать не темно-серый пепел, а почти белый. Опыт прежних лет показывал, что такое явление предвещает конец извержения. Действительно, скоро Везувий затих, и из его кратера выходили лишь клубы дыма. Пепел падал еще несколько дней.

Грандиозные извержения Везувия называют плинианскими (в честь Плиния Младшего, описавшего первый в истории человечества пример такого извержения). При этих извержениях разрушаются вершины гор и на огромную высоту поднимаются миллионы тонн пепла и лапиллий (вулканических бомб). Над вулканом образуется темный столб с плоской вершиной, напоминающий сосну – знаменитые пинии.

Странные облака

536 г.

В 536 г. непроницаемые темные облака на целый год закрыли небо. Страшные бедствия поразили Землю: от засухи, голода и повальных болезней население Земли резко уменьшилось. Ученые уверены, что они теперь знают причины природной катастрофы.

Пятьсот тридцать шестой год от Рождества Христова выдался тяжелым и мрачным. От этого времени до нас дошли одни только безрадостные сообщения. В тот год небо потемнело, черные тучи надолго закрыли солнце. На землю пролились кроваво-красные дожди, даже Средиземное море сильно остыло. Студеные ветры и тьма помешали земледельцам вырастить и собрать урожаи с полей – настали голодные годы, упадок и безнадежность царили повсеместно. Наступило самое сильное за последние две тысячи лет похолодание на нашей планете.

Таинственные облака нашли отражение в европейской истории. «Солнце целый год светило так же слабо, как луна», – писал Прокопий Кесарийский, византийский писатель и историк VI в. Люди страдали от голода, их косили болезни. Жители Рима описывали «голубоватое солнце», при котором даже в полдень предметы не отбрасывали тени. Мучительно долго тянулся бесконечный год без солнца, тепла и света.

В других частях планеты люди переживали примерно то же самое.

Климатическая катастрофа раннего Средневековья привела, по мнению ученых, к самым важным переворотам эпохи: в это время исчезли высокоразвитые культуры в Индонезии, в Персии и в Южной Америке. По всей вероятности, роковую роль в этом сыграла многолетняя засуха. Крупные города пришли в упадок, Византия в 536 г. подвергалась постоянному разграблению и разрушению.

Загадку появления «черных туч» пытались понять лучшие умы человечества, но им это не удалось. Причины природной катастрофы, приведшей к тяжелым последствиям в разных частях света, до сих пор неизвестны.

Геологи ограничили «круг подозреваемых», поскольку натворить таких бед на Земле мог только крупный вулкан или метеорит. Но конкретную причину задним числом очень сложно установить.

Тем не менее ученые считают, что они «напали на след». Они нашли доказательства падения на Землю крупного метеорита. Из совокупности различных фактов складывается целостная картина происшествия. Засухи, неурожаи, голод и мор в раннем Средневековье продолжались десять лет, а вызвали эти бедствия, по меньшей мере, два грандиозных природных события. Сообщения о своих выводах ученые сделали на осеннем заседании Американского геофизического союза в Сан-Франциско.

Чтобы вызвать многолетнее глобальное похолодание, пылевое облако в атмосфере должно иметь колоссальные размеры. Если облако поднялось от удара метеорита, этот метеорит был не меньше 300 м в диаметре. Вычисления произвели в 2004 г. трое британских ученых. Вот только кратера соответствующих размеров нигде не могли найти.

Кратер искали, прежде всего, на суше, ведь дно океана только в ограниченных пределах доступно для исследований.

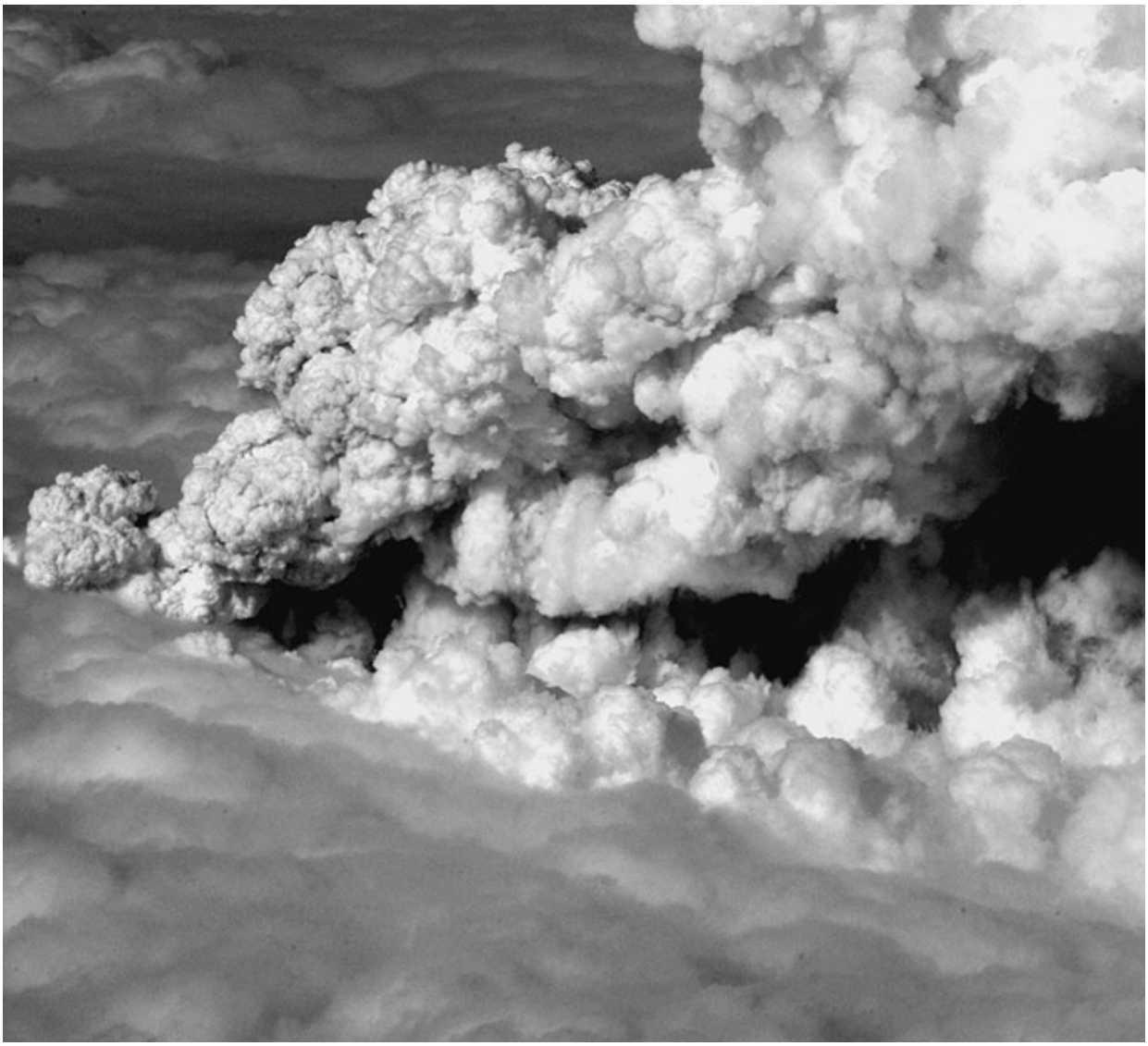
Но недавно исследователи открыли на морском дне у берегов Австралии в заливе Карпентария огромный кратер от шестисотметрового метеорита. Даллас Эбботт и его коллеги-геологи из Колумбийского университета в Нью-Йорке произвели датирование метеоритных следов на дне, которые остались с момента падения. На дне моря у берегов Австралии, а также во льдах Гренландии исследователи обнаружили частицы метеорита, распавшегося при взрыве. Они пришли к заключению, что причиной похолодания на планете мог послужить именно этот метеорит, упавший на Землю не позднее 539 г.

Следы средневековой климатической катастрофы известны ученым уже давно, хотя бы из сравнения годичных колец в стволах деревьев.

Ширина годовых зон прироста древесины позволяет делать выводы о погоде в период роста дерева. Годовые кольца, образовавшиеся в 536 г., исключительно узкие – деревья в это время почти не росли. И в последующие годы годовые кольца ненамного шире. В 1990 г. на основании анализа годового прироста древесины климатологи установили глобальное похолодание в VI в. на три градуса – это экстремально высокий показатель. Выводы современных ученых совершенно совпадают со свидетельствами очевидцев, отраженными в исторических источниках.

Восемь лет назад геофизики открыли еще одну из возможных причин глобальных климатических изменений в период раннего Средневековья. В ледяном панцире Гренландии найдены отложения серы, которые появились там в 527 г. Снег, выпавший в Гренландии, со временем слежался, затвердел и превратился в лед. Мелкие пузырьки в толще льда сохраняют воздух из прошлого. Датировать отложения обычно удается лишь приблизительно, а не с точностью до года, поскольку снег неизбежно перемешивается с осадками других лет. Сера могла появиться на поверхности Гренландии и в 536 г. Во всяком случае, сера выпала вместе со снегом в Гренландии из-за извержения вулкана.

Возникает вопрос: каким было извержение вулкана, чтобы иметь такие последствия для всей планеты? Во всех регионах Земли случались извержения вулканов, следы от которых остались до сих пор, хотя наверняка не все они известны ученым. В 2008 г. скандинавские исследователи обнаружили в буровом керне из ледника в Антарктиде отложения серы, датированные примерно 534 г. Предположительно в это время где-то в тропиках произошло мощное извержение вулкана, которое припорошило серой всю планету. Какой именно вулкан затмил солнце в то время, пока неясно. Вулканологи полагают, что на роль «подозреваемого» подходит Кракатау в Индонезии. В период между 6600 г. до н. э. и 1215 г. н. э. происходили чрезвычайно мощные извержения вулкана, которые практически полностью разрушили гору Кракатау. Извержение вулкана Эль-Чичон в Мексике было несколько менее разрушительным, зато довольно точно установлена дата извержения – 539 г. Империя майя переживала в это время катастрофическую засуху, из-за которой люди покинули свои обжитые места. Но было ли извержение вулкана Эль-Чичон достаточно сильным, чтобы оказать влияние на другие континенты?



Любое крупное извержение вулкана на длительное время укрывает Землю завесой едких выбросов

Собранные сведения неоднозначны. Обнаруженные следы метеоритов нужно соединить таким образом, чтобы из отдельных разрозненных деталей составить более или менее убедительную картину. Бурение скважин помогло добраться до слоя с характерными остатками метеорита. Остатки метеорита состояли главным образом из раздробленных кварцев и других минералов, которые расплавились. Эти минералы найдены в пробах в районе кратера в заливе Карпентария. Датирование фрагментов позволяет предположить, что метеорит упал на Землю в V или VI в.

Данные из проб гренландского льда гораздо точнее. В слое льда, соответствующем 539 г., имеются, кроме следов метеоритов, панцири тропических морских микроорганизмов, так называемых диатомей (традиционно рассматриваемых в классе водорослей). Чтобы диатомеи попали в Гренландию, морская волна должна была подняться высоко в атмосферу, а для этого, как подчеркивает Даллас Эбботт, необходим выброс колоссальной энергии. Удар от падения крупного метеорита как раз способен взметнуть ввысь огромную взрывную волну.

Возможно, случились почти одновременно извержение вулкана и столкновение Земли с малым небесных телом. Океанолог Майк Бэйли из Королевского университета в Белфасте (Северная Ирландия) полагает, что за короткий промежуток времени произошло два стихийных бедствия. Его гипотеза согласуется с состоянием годичных колец деревьев и с сообщениями из исторических источников, которые рассказывают о длительной засухе до середины 40-х годов VI в.

По всей вероятности, извержение вулкана было несколько раньше, а метеорит упал после извержения вулкана. Два катастрофических природных явления, последовавшие друг за другом, привели к тому, что пылевые облака надолго заволокли небо и весь наш мир на десятилетия погрузился в сумерки.

Случись что-нибудь подобное в наше время, хотя бы даже одна из этих двух природных катастроф, то ее последствия будут равносильны мировой атомной войне.

Могила для двух тысяч римлян

563 г.

Первый подтвержденный историческими фактами мощный горный обвал произошел на территории нынешней Швейцарии. В 563 г. рухнувшие скальные массы преградили путь водам Роны непосредственно перед Женевским озером. Но река прорвалась сквозь каменную плотину и огромной волной обрушилась в озеро, полностью разрушив на берегу маленький римский городок Таурентунум. В результате утонули 2 тыс. человек.

Катастрофа в Алеппо

1138 г.

Землетрясение произошло близ города Алеппо в Северной Сирии 11 октября 1138 г. Ученые называют его четвертым по количеству погибших землетрясением в истории. Однако цифра в 230 тыс. погибших основана на историческом соединении данных об этом землетрясения с данными землетрясения, произошедшего в ноябре 1137 г. на равнине Джазира и мощного сейсмического происшествия 30 сентября 1139 г. в персидском городе Джанья. 230 тыс. погибших впервые упоминаются летописцем ибн Тагриберди в XV столетии.

Город Алеппо расположен вдоль северной части системы геологических разломов, которые разделяют Аравийскую и Африканскую тектонические плиты. Землетрясение было началом первого из двух последовательных проявлений сейсмической активности в регионе: с октября 1138 г. до июня 1139 г. и намного более интенсивной серии с сентября 1156 г. до мая 1159 г.

Первая серия сейсмических проявлений затрагивала территорию вокруг Алеппо и западную часть региона Эдессы (современный г. Санлюрфа в Турции). Во время второй серии проявлений сейсмической активности разрушениям подверглась территория, охватывающая Северо-Западную Сирию, Северный Ливан и регион Антиохии (современная Анталья в Южной Турции).

Панорама современного Алеппо, одного из древнейших городов мира

В середине XII столетия земли Северной Сирии были разорены войной. Государства крестоносцев, созданные пришельцами из Западной Европы, такие как княжество Антиохия, находились в состоянии постоянного вооруженного конфликта с мусульманскими государствами Северной Сирии и Джазиры, преимущественно Алеппо и Мосулом.

Современник событий, дамасский летописец Ибн-аль-Каланиси пишет, что самое сильное землетрясение произошло в среду, 11 октября 1138 г. Он упоминает, что до этого 10 октября было «предупредительное» землетрясение и что последние толчки

произошли вечером 20 октября, 25 октября, в ночь с 30 октября на 1 ноября, завершившиеся рано утром 3 ноября. Однако Кемаль аль-Динхад, автор, который писал позже, описывает только одно землетрясение 19–20 октября, что не согласуется с записями Ибн-аль-Каланиси. С учетом того, что Каланиси писал «с места происшествия» и его данные согласуются с указываемой другими историками датой 10 или 11 октября, его дата от 11 октября считается более авторитетной. Наиболее пострадавшим регионом был Гарем, где находилась большая крепость крестоносцев. Источники указывают, что замок был разрушен, а также обрушилась находившаяся в нем церковь. Был также сметен с лица земли замок Атариб, занятый в то время мусульманами. Под развалинами цитадели Гарема нашли себе могилу 600 защитников замка, хотя комендант крепости с несколькими слугами выжил и нашел прибежище в Мосуле. Город Зарадна, уже опустошенный враждующими силами, был полностью разрушен, как и небольшой укрепленный пункт Ших.

Обитатели Алеппо, большого города, насчитывающего в то время нескольких десятков тысяч жителей, были предупреждены «вступительными» толчками и перед основным землетрясением успели выбежать из города. Стены города рухнули, как и стены восточного и западного замков.

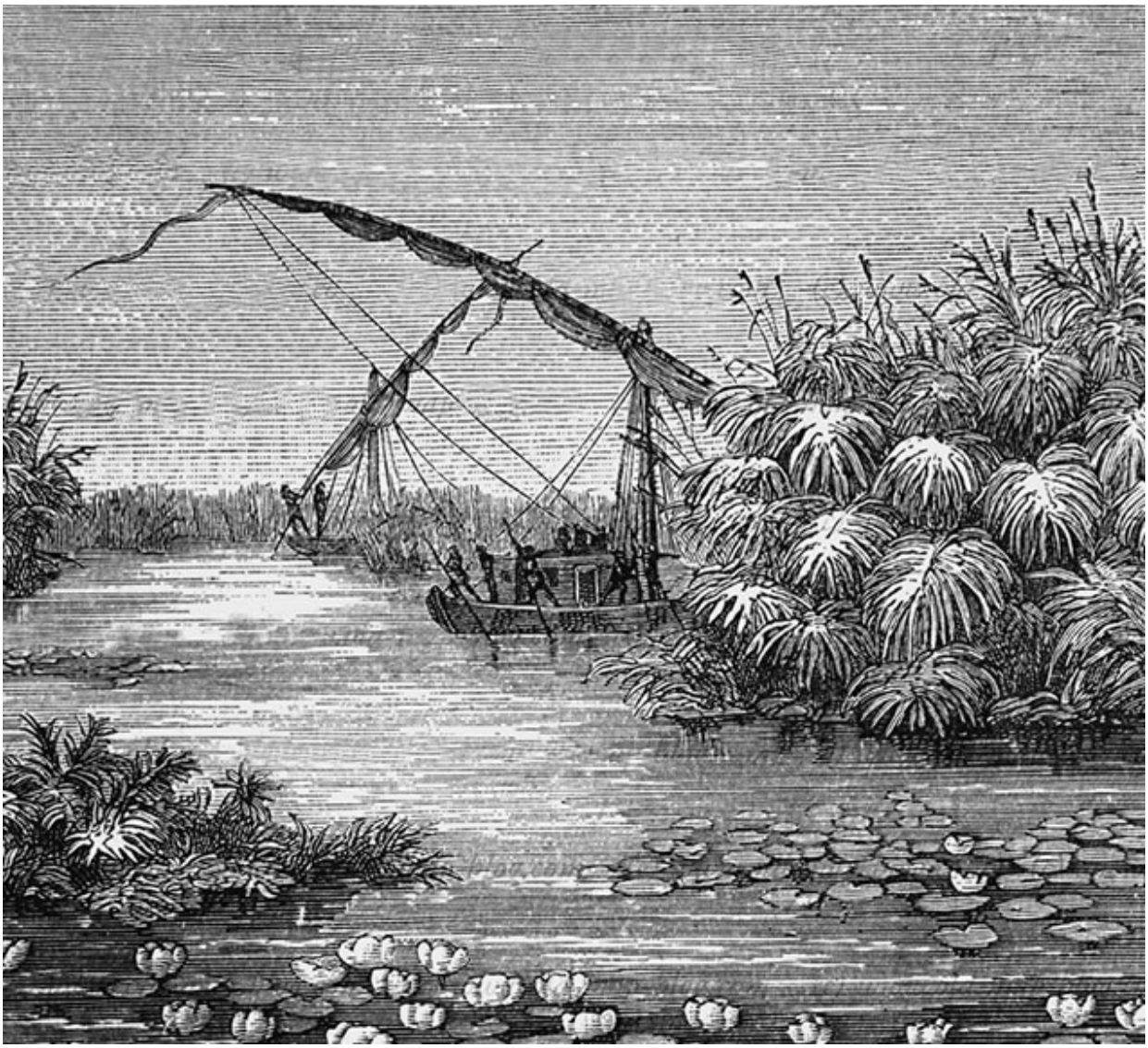
Год, когда пришла беда

1200 г.

Реку Нил называют матерью Египта. Если бы ее не существовало, то там была бы лишь знойная пустыня. Ежегодно река выходит из берегов и затопляет поля, питая их живительной влагой. Эти поля в свою очередь кормят Египет. Если же по каким-либо причинам половодье не наступает, то в стране начинается голод. Так, летом 1200 г. в Египте царил самый страшный в истории голод. Об этом рассказал известный врач и ученый Абд-аль-Латиф. Во время половодья вода поднялась недостаточно высоко; она имела зеленый цвет, и было много ила. Абд-аль-Латиф писал: «Было очевидно, что в следующем году придет беда».

Многие люди покинули высохшие поля и направились в крупные города, чтобы там найти работу. Цены на продукты питания резко подскочили. Большинство людей пришло в Каир, где в скором времени есть стало практически нечего.

Абд-аль-Латиф писал о начавшейся трагедии так: «Воздух был отравлен, быстро распространялись заразные болезни. Голод заставил бедняков есть падаль и трупы людей». Но это варварство очень быстро превратилось в жестокий каннибализм. «Часто людей заставали за тем, что они жарили или варили маленьких детей. Я сам видел, как губернатору несли в коробке зажаренного маленького ребенка. Но это, кстати, не мешало ему расправляться с родителями, поедавшими своих детей. Их приговаривали к сожжению на костре».



Разлив Нила. Гравюра XIX в.

Несмотря на такие строгие наказания, людоедство продолжало распространяться в Каире и по всей стране. В 1201 г. Нил снова не разлился, и страданиям, казалось, не будет конца. Официально в Египте с 1200 по 1202 гг. было зарегистрировано 100 тыс. умерших.

В июне 1202 г. наконец наступило спасительное половодье. Закончился голод, царивший в стране два долгих года.

Исчезнувший флот Хубилай-хана

XIII в.

«Божественный ветер» (по-японски – «камикадзе») отогнал прочь монгольский флот, пытавшийся вторгнуться в пределы Японии в 1281 г. Это был уже второй шторм, окончательно разрушивший завоевательские планы Хубилай-хана, великого монгольского правителя XIII в., внука знаменитого Чингисхана. Так родилась легенда о камикадзе.

Катастрофа произошла у Такасимы, маленького островка, лежащего чуть в стороне от Кюсю, в западной части Японии. Там Торао Мозаи, японский подводник, с опытной командой водолазов, ученых и инженеров провел целых три лета, исследуя затонувшие остатки монгольского флота. Было сделано большое количество находок, и разработана новая техника обнаружения предметов, погребенных на океанском дне.

…В 1268 г., завоевав Северный Китай и Корею, Хубилай-хан потребовал подчинения и от Японии. Японцы воспротивились его намерениям, и хан начал готовиться к захвату островной твердыни. Наконец, в ноябре 1274 г. флот из 900 кораблей, несших 40 тысяч войска монголов, китайцев и корейцев, подошел к бухте Хаката на острове Кюсю.

После успешного дневного сражения захватчики отошли на ночь на свои суда. Но в тот вечер начавшийся шторм грозил сорвать их с якоря, и кормчие были вынуждены увести суда в море. Шторм в конце концов разметал флот, 200 кораблей затонули – в живых осталось всего 30 500 человек.

Несмотря на понесенные потери, Хубилай-хан готовился ко второму вторжению в Японию. И к весне 1281 г. в портах Китая и Кореи собралась бесчисленная армада. Однако японцы тоже не сидели сложа руки. За семь лет они успели обнести бухту Хаката стеной – то было огромное сооружение около 2,5 м высотой и порядка 20 км длиной.

Предположительный портрет Хубилай-хана

К исходу июля объединенные силы монголов и их союзников атаковали Такасиму и приготовились вторгнуться на главный остров – Кюсю. А японский император и его сановники в это время молили богов о помощи обороняющейся армии. И как бы в ответ на их молитвы на территорию Такасимы в августе налетел «божественный ветер», разрушивший все, что только возможно…

Потери монголов оценивают по-разному, но большинство историков полагают, что они составили 4 тысячи кораблей. Потери же в живой силе, вероятно, превысили 100 тысяч человек, включая воинов,

утонувших в море и убитых на Такасиме. С тех пор монголы никогда больше всерьез не угрожали Японии…

В течение семи веков остатки кораблей монгольского флота лежали нетронутыми на морском дне рядом с Такасимой. И лишь изредка японские рыбаки то тут, то там вылавливали сетями глиняные кувшины, каменные чаши и осколки фарфора, но систематические исследования в районе кораблекрушения никогда не предпринимались.

В 1980 г. инженер-подводник Торао Мозаи получил от японского министерства образования субсидию на три года для совершенствования техники, применяемой в подводной археологии. Вспомнив о монгольском флоте, он с коллегами выбрал воды, омывающие Такасиму, как идеальный полигон для проверки новых приборов. Одна из самых больших проблем в подводной археологии – обнаружение предметов, находящихся под донными отложениями.

До недавнего времени неметаллические объекты под несколькими футами песка или наносов не обнаруживались даже наиболее чувствительными детекторами. И археологи могли найти интересующие их объекты, только перекапывая обширные участки морского дна. Место кружения монгольской армады долго оставалось недоступным для подводных археологов.

Известно, что геологи для поисков полезных ископаемых в море используют специальный прибор – профиломер твердого дна, или сонарный зонд, который излучает звуковые волны, отмечающие скальные формирования и осадочные породы, что залегают ниже поверхности дна океана.

Токийская фирма «Кокусай Когиокомпани», специализирующаяся на подводных геологических изысканиях, любезно предоставила исследователям свою модель сонарного зонда, и команда инженеров прихватила его на Такасиму для испытаний.

«Предварительные результаты были многообещающими, – вспоминает Торао Мозаи. – С прибором, установленным на шлюпке, мы вдоль и поперек избороздили море, где когда-то рыбаки находили предметы древнекитайской и монгольской культуры. Когда пластомер сканировал участок на глубине 30 м под уровнем океанского дна, вмонтированный в прибор самописец отображал нижний горизонт скалы, вырисовывая маленькими черточками то ли обломки скал, то ли колонии морских раковин. Хотя пластомер действительно выявлял

среди крупных скальных массивов и мелкие объекты, он не позволял определить характер этих объектов. Значит, надо было моделировать новый прибор для нужд подводной археологии».

Вскоре была изготовлена экспериментальная модель нужного прибора. Твердые предметы, из камня, металлов или фарфора, высвечиваются на экране встроенного в прибор зонда розовым цветом. Более мягкие, например из дерева, – оранжевым. А сыпучие вещества, ил и песок – желтым или светло-зеленым. В конце шкалы мягкости фиксируется вода, она обозначается своим естественным цветом – голубым.

Летом исследователи вернулись на Такасиму с цветовым зондом и командой добровольцев, состоящей из тридцати водолазов, ученых и техников. Поиски монгольского флота начались.

«Пока я с коллегами-инженерами экспериментировал с цветовым зондом, – вспоминает Торао Мозаи, – наши водолазы почти сразу наткнулись на затонувшие предметы. С помощью ручных инструментов и воздушных насосов они очищали океанское дно в окрестностях Такасимы и мало-помалу извлекали на поверхность различные предметы китайской и корейской утвари XIII в., а также старинное оружие…»

И эти находки были поистине замечательны. Менее чем за две недели команда водолазов обнаружила металлические наконечники копий, железные и медные гвозди, каменные якоря, тяжелые каменные шары, кирпичи необычной формы, куски железа и многочисленные фарфоровые и глиняные изделия: горшки, вазы, чашки и блюда.

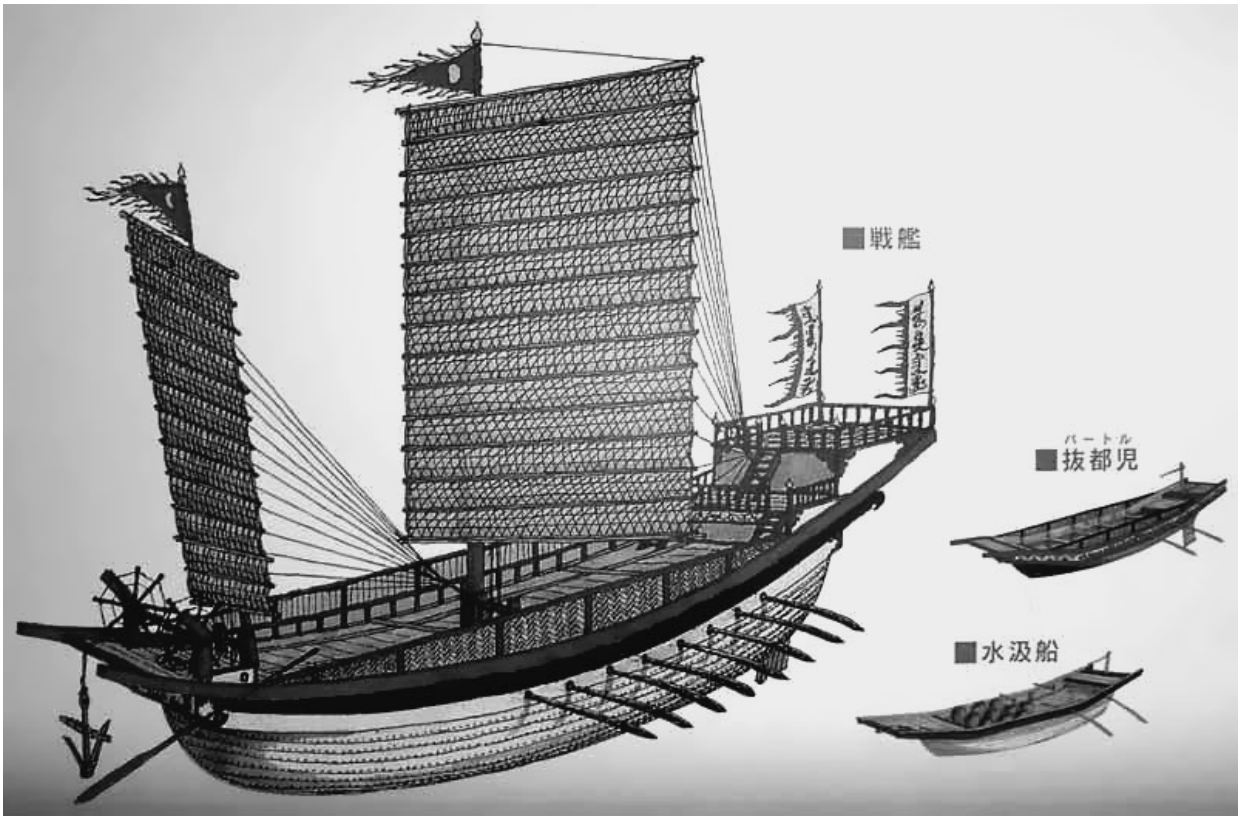
«Цветовой зонд все еще проходил испытания, поэтому во время поисков мы больше полагались на наших водолазов, – продолжает вспоминать Мозаи. – Самая распространенная находка – увесистые каменные чаши – особенно заинтересовала меня. Каждая из этих посудин имела на краю характерную выемку, через которую, очевидно, высыпалось ее содержимое.

Я предположил, что чаши могли использоваться для смешивания пороха, поскольку в иных исторических источниках имеются упоминания о том, что для этого как раз служили каменные сосуды».

Среди наиболее интересных находок были и кирпичи. Они выглядели чуть тоньше современных, и некоторые историки считают, что монголы использовали их для постройки маленьких корабельных

кузниц, чтобы изготавливать лошадиные подковы и чинить оружие. Другие ученые придерживаются мнения, что кирпичи были привезены китайскими войсками для постройки, после высадки на берег, храмов, где воины молили бы богов даровать им победы. Но в 1281 г. у китайцев не было возможности на возведение храмов – и кирпичи пошли на дно вместе с завоевателями.

Хотя прибрежные воды Такасимы преподнесли множество находок, поднять удалось только малую их часть. Средства были ограничены, и представлялось бессмысленным извлекать предметы, которые, оказавшись на воздухе, могли попросту превратиться в прах. Так что поднимали только каменные и керамические изделия. А деревянные и железные так и остались лежать на морском дне под толстым слоем песка, веками оберегавшего их от разрушительного воздействия воды и воздуха, – до лучших времен.



Реконструкция отдельных образцов флотилии Хубилай-хана

Однако археологи обследовали далеко не все глубины у побережья Такасимы. И многое до сих пор так и не удалось выяснить – например,

где покоятся остатки монгольского флота, затонувшего в 1281 г., а также 200 с лишним кораблей армады Хубилай-хана, подошедшей к берегам Японии в 1274 г. Кроме того, необходимо еще обследовать воды, омывающие три островка, лежащие между Кюсю и Кореей. Тем более что они упоминаются в хрониках, относящихся к одному или обоим вторжениям…

Винета – балтийский город-призрак

У многих народов бытует легенда о своей Атлантиде. Чье внимание не привлечет красочный рассказ о таинственном, существовавшем в древние века городе-призраке, который исчез, увлекая с собой в пучину улицы, дома, храмы, людей, животных? Страшная для тех времен катастрофа стала для наших современников интереснейшей исторической загадкой, тайной, которую хочется расследовать и раскрыть.

Как правило, именно такие города-призраки в глазах всего человечества олицетворяли собой идеал радостной, счастливой безмятежной жизни. Правда, этим городам всегда грозила гибель. Авторы поэтических сказаний не знали, как распорядиться их дальнейшей судьбой, поэтому чаще всего отправляли эти города-мифы на дно морей и океанов. Но нередко легенды о исчезнувших городах имели под собой довольно веские основания, чтобы ими заинтересовались и ученые начали свои изыскания.

В этой связи достаточно вспомнить историю известных Содома и Гоморры, покоящихся, возможно, под толстым слоем ила и вулканического пепла на дне Мертвого моря. Или случайно отрытые Помпеи с Геркуланумом, засыпанные пеплом и лавой Везувия… А для России – это загадочный град Китеж.

Некоторые порты и процветавшие города древности были уничтожены не в результате их погружения на дно моря, наоборот, – в результате удаления от него. Такая судьба постигла, например, турецкий город Эфес, развалины которого находятся сегодня южнее Измира. Около 2500 лет назад река Мендерес, впадавшая в море, своими отложениями ила практически погребла под собой город, от него сохранилась только дорога, которая кончается в 4 км от моря.

Не отставали от итальянцев, греков, славян и северные немцы. Им тоже хотелось иметь свой сказочный город-призрак, некогда располагавшийся на берегу Балтийского моря, который неизвестно куда исчез, если вообще когда-либо существовал. Насколько известно, в том районе в обозримом прошлом никогда не было вулканов, не происходили сколько-нибудь известные сильные землетрясения.

Наводнения, правда, случались, но все города оставались на своих местах. Стихия после нескольких дней разгула, как правило, отступала.

И тем не менее некоторые немецкие ученые и сегодня вполне серьезно утверждают, что в Средние века на побережье Балтийского моря (недалеко от острова Волин) на месте впадения реки Одер в море находился крупный город-порт. Он занесен во все энциклопедии мира, но известно о нем крайне мало.

Хроники кратко сообщают, что около 800 лет назад (до разорения в XII в. датчанами) Винета была крупнейшим торговым центром немецкого севера. В городе процветала торговля, в порту швартовались корабли со всех концов земли. Размахом своей деятельности Винета во многом напоминала средневековые Гамбург и Любек. Но эти два города сохранились до сегодняшнего дня, с ними ничего не происходило, за исключением редких наводнений, а вот Винета полностью исчезла. Куда и как?

Археологи уверены, что легендарный город – не выдумка, он действительно существовал. И лежит сегодня на дне Бартецкого залива, неподалеку от маленького старинного города Барт, упоминающегося в хрониках XIII в. Добраться до Винеты непросто, так как ее накрывает многометровый слой ила.

Древние сказания так описывают этот загадочный город: «Роскошные дома в нем были украшены окнами из цветного стекла. Колонны из белого мрамора и алебастра удерживали навесы над входами в жилище. Позолоченная черепица отражала солнечный свет и до заката наполняла улицы желтым сиянием. Мужчины в Винете носили отороченные дорогим мехом мантии и береты с длинными перьями. Женщины были затянуты в бархат и шелка, тяжелые золотые украшения с огромными драгоценными камнями обвивали их шеи. Девочки пряли на маленьких прялках золотым веретеном. Вино пили там из золотых кубков».

А вот что сообщалось о Винете в российском энциклопедическом словаре Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона: «Винета, иначе называлась Юлин или Юмна, в X и XI вв. оживленный славянский город. Находился на острове Волине в устье Одера. Адам Бременский (1067) рассказывает о Винете как об одном из самых больших приморских городов балтийского побережья. Недалеко от Винеты, на Серебряной юре, находилось укрепление скандинавских викингов Иомс-бурт. В

1184 г. в войне датского короля Кнута VI с герцогом померанским Богуславом Винета была сожжена и разрушена датчанами. Позже образовалось предание, что вследствие землетрясения город опустился в море, где будто бы можно видеть его развалины. Новейшие исследования (Вирхов и Фридель) не подтвердили этого и доказали, что Винета находилась на месте теперешнего города Волина».

Немецкий географ Адам Бременский, упоминавший Винету в своих трудах

Немецкий географ Адам Бременский писал о Винете, назвав ее Юмна: «Город полон товарами всех народов Севера. Он больше и красивее любого другого города в Европе. Винета наводнена варварами, греками, славянами и саксами. Моряков, торговцев, ремесленников – всех ждет здесь гостеприимный прием. Но только если они не исповедывают христианство. Потому что все здесь в заблуждении и поклоняются языческим идолам».

Так существовал или не существовал этот благословенный город? И если существовал, то куда исчез? Что предшествовало беде?

Современный берлинский историк Гюнтер Вермуш считает, что Винета – это не город Волин. Речь идет именно о Винете, которая

существовала и погибла в результате тех наводнений, которые периодически затопляют земли Голландии. Жители Винеты перекрывали сегодняшний залив дамбами, шлюзами, предохранявшими их от разрушительных действий морских волн. Они были первые, кто стали оберегаться от разгула морской стихии. Но пришедшие завоеватели, датские воины, разрушили все эти плотины. Они не пожелали сохранить красивый вольный город, который вместе с его жителями вызывал у них зависть. И чтобы скрыть деяние своих рук и досадить жителям, решили, что Винета должна погибнуть. Именно они разрушили шлюзы, дамбы. И вода хлынула на улицы города. Другими словами, поступили по принципу: «Карфаген должен быть разрушен» – и затопили Венету. Спустя столетия после затопления Винеты торговые люди в своих записях отмечали, что видели под водой крыши и шпили города.

О местонахождении Винеты спорят и сейчас. По описанию Адама Бременского, город мог находиться и около острова Рюген в устье реки Пене. Историки, возможно, спутали названия городов и нарекли позднее Винету Волином. Но как бы там ни было, исследователи планируют в ближайшее время проверить старое русло реки Пене, чтобы приступить к поискам исчезнувшего города.

Тряска святого Луки

1356 г.

Базельское землетрясение 1356 г., также известное как Большое Базельское землетрясение, является самым выдающимся сейсмологическим событием, произосшедшим в Центральной Европе. Землетрясение разрушило город Базель, Швейцария, 18 октября 1356 г. и вызвало значительные разрушения в обширной области, простирающейся во Францию и Германию.

Эпицентр был в Германии, в Верхней Рейнской долине.

Землетрясение можно было ощущать в Цюрихе и даже в Иль-де-Франс во Франции.

Землетрясение произошло вечером, около 22 ч., многочисленные толчки после основного землетрясения следовали в течение ночи с 18 на 19 октября. Базель испытал второй, очень сильный толчок в середине ночи. Город в пределах крепостных валов вспыхнул от факелов и свечей, падающих на пол, которые подожгли деревянные здания. Произошло около 300 смертельных случаев в пределах одного только города Базеля.

Базельское землетрясение. Картина XIX в.

Это землетрясение также известно как Тряска святого Луки, так как 18 октября отмечается праздник святого Луки Евангелиста.

Печальный рекорд Шэньси

1556 г.

Землетрясение в Шэньси – самое большое по количеству жертв за всю историю человечества. Погибло около 830 тыс. человек. Оно произошло в китайском городе Шэньси утром 23 января. Землетрясением были затронуты более 97 округов провинций Шаньси, Хэнани, Ганьсу, Хэбэй, Шаньдун, Хубэй, Хунань, Цзянсу и Аньхой. Была разрушена территория шириной в 520 миль и в некоторых округах погибло 60 % населения. Большая часть населения провинции в то время жила в искусственных пещерах в склонах лессовых холмов, которые оползли в момент катастрофы, что и послужило причиной такого большого количества погибших.

По современным оценкам, сделанным на основании геологических данных, этому землетрясению приписывается сила в 11 баллов. Повторные (афтершоковые) толчки происходили несколько раз в месяц еще полгода спустя. Эпицентр находился в области Хуа вблизи горы Хуа в Шэньси (сейчас город Вэньян).

Вот как описывают это землетрясение летописи Китая: «В 1556 зиму катастрофическое землетрясения произошло в провинциях Шэньси и Шаньси. В нашей области Хуа имели место различные бедствия. Переместились горы и реки, дороги были разрушены. В некоторых местах земля значительно поднялась и образовались новые холмы, или она опустилась, создав новые долины. В других местах внезапно зарождались потоки или разламывалось основание земли и возникали новые овраги. Внезапно обрушивались хижины, официальные здания, храмы и городские стены».

Ученый Кин Кэда пережил землетрясение и описал его детали. Он делает выводы, что «в начальный момент землетрясения людям, находящимся внутри зданий, не следует немедленно их покидать. Просто сядьте на пол и ожидайте удобного момента. Даже когда гнездо падает, некоторые яйца в нем могут остаться неповрежденными».

Это может говорить о том, что множество людей погибло, пытаясь выбежать из зданий, в то время как те, кто в них оставался, возможно, смогли спастись.

Дуврский пролив

1580 г.

Хотя серьезные землетрясения на севере Франции и в Южной Англии редки, землетрясение в Дуврском проливе 6 апреля 1580 г., кажется, было наибольшим в истории Англии и Фландрии. Оно произошло около 6 ч. вечера.

Землетрясение зарегистрировано в сохранившихся документах, включая известное письмо от Габриэля Гарвея Эдмунду Спенсеру, так называемое «письмо землетрясения».

Изучающие Шекспира знакомы с этим землетрясением 1580 г., поскольку на него есть ссылка в «Ромео и Джульетте». Возможно, самым ужасающим была судьба тех, кто совершал в это время плавание по Ла-Маншу, где гигантские волны потопили больше чем две дюжины английских, французских и фламандские судов. Пассажир на лодке из Дувра сообщил, что волны поднялись выше, чем мачта его судна.

Кале перенес главный удар землетрясения, продлившийся четверть часа и сопровождавшийся «наводнением» – цунами, которое охватило город и окружающую сельскую местность, потопив рогатый скот и нескольких человек. Часть городской стены разрушилась и погребла под собой многих жителей.

Дальше от побережья мебель танцевала на полу и катались винные бочки. Колокольня в Нотр-Дам и несколько зданий в Лилле разрушились. Камни отваливались от зданий в Аррасе, Дуэ, Бетюне и Руане.

В Лондоне упали с полдюжины дымоходов; два ребенка были убиты камнями, сорвавшимися с крыши церковной больницы Христа.

Землетрясение в Дувре, 1580 г. Зарисовка неизвестного автора

В Шотландии сообщение о землетрясении потревожило подростка – будущего короля Якова VI, которому сказали, что это работа дьявола.

Были и последующие толчки. На рассвете следующим утром вторая волна цунами, как сообщали, утопила 120 человек. Дальнейшие толчки были замечены в Восточном Кенте 1–2 мая.

Исследование, предпринятое во время реализации проекта тоннеля под Ла-Маншем, показало, что на юго-востоке Англии землетрясение 1580 г., возможно, имело величину от 5,3 до 5,9 балла и эпицентр его находился под проливом на глубине 20–25 км.

Два более поздних землетрясения в Дуврском проливе имели место в 1776 и 1950 гг.

Исторические отчеты о землетрясениях 1580, 1776 и 1950 гг. позволили некоторых ученых предположить, что все они вызваны периодической тектонической деятельностью, которая приводит к землетрясению приблизительно каждые 200 лет.

Конец пиратского Вавилона

1692 г.

Через 3 тыс. лет после Содома и Гоморры похожая участь постигла пиратский Вавилон – город Порт-Ройал на Ямайке. Это была резиденция знаменитого пирата Генри Моргана.

По-видимому, клочок суши, который впоследствии получил название Порт-Ройал-Ки («ки» – коралловый риф или песчаная отмель), уже в 1300 г. использовали коренные жители Ямайки – рыбаки-араваки. Здесь, у юго-восточной оконечности острова, находится небольшая защищенная бухта. В нее вдается длинная песчаная коса Палисадоуз. После захвата в 1655 г. англичанами на этом небольшом островке из песка и ила, нанесенных на известняковые скалы, вырос город Кингстон – столица и главный порт Ямайки.

Но порт не всегда находился в Кингстоне. Более ранним поселением был Порт-Ройал, который располагался как раз на конце Палисадоузской косы, протянувшейся на 13 км. Здесь была прекрасная гавань, значение которой особенно возросло в XVII в.

В 1658 г. коммодор Мингс, стоявший во главе обосновавшихся в Порт-Ройале пиратов, взял штурмом город Кампече в Мексике, а также ряд городов в Венесуэле. Свезя награбленное добро в свое ямайское убежище, он тем самым создал прецедент, который вдохновил на подобные «подвиги» остальных пиратов.

Население процветавшего в те годы города достигало 8 тыс. человек. Одну половину его составляли выходцы из Африки, другую – переселенцы из Азии и Европы (в основном англичане). Хотя город был построен на песке в буквальном смысле этого слова, в нем насчитывалось около 2 тыс. кирпичных, каменных и деревянных зданий, причем некоторые из них имели по четыре этажа. В Порт-Ройале находились также укрепления и церкви, глубоководная гавань с множеством причалов, четыре рынка, синагога, католическая часовня, молитвенный дом квакеров, обширные складские помещения, зверинец, десятки таверн и военные плацы.

Большая часть пиратских богатств оседала в сундуках городских торговцев, таких же бессовестных, как и сами флибустьеры. Сейфы и склады были переполнены добычей: золотыми и серебряными

слитками, ювелирными изделиями с драгоценными камнями, роскошными шелками и парчой. И даже иконами! Все это богатство дожидалось отправки в Англию или на континент в обмен на деньги и товары.

Но зенита своей славы Порт-Ройал достиг именно при Генри Моргане, который разграбил многие испанские города на побережье Карибского моря. В условиях конкуренции с Испанией английское правительство сознательно поддерживало этих «джентльменов удачи», главной целью которых как раз и являлись испанские корабли. Жители города славились как «самые неверующие и развращенные люди». Обычным явлением в пиратском городе были оргии, насилия и убийства. Здесь бурно процветали азартные игры, вдоль улиц тянулись бесчисленные кабачки и таверны, в которых наперебой предлагали хмельной ром, обильную пищу и женщин.

Поэтому многие восприняли катастрофу 7 июня 1692 г. как ниспосланную городу Божью кару. Небо в этот день было безоблачным, Карибское море – гладким. Солнце уже клонилось к зениту, и Порт-Ройал задыхался в потоках вязкого зноя. Эта духота тревожила горожан: именно в такую жаркую и безветренную погоду почти каждый год отмечались подземные толчки. Впрочем, к их регулярной повторяемости жители тоже привыкли, и, казалось, ничто не могло нарушить обычного ритма их жизни.

В гавани лениво покачивались корабли, некоторые стояли в доках под разгрузкой. Экипажи некоторых из них неохотно скоблили борта, заросшие ракушками. Вдоль причала прогуливались состоятельные горожане, на грязных улицах от одной таверны к другой кочевали матросы.

И вдруг на какой-то момент как будто все замерло. Затем деревья согнулись от ураганного ветра, хлынул проливной дождь, и мгновенно вспенившееся море обрушилось на берег. Земля вздрогнула, и закачался деревянный причал. С гор донесся глухой рокочущий шум, похожий на раскаты отдаленного грома.

За первым толчком тут же последовал второй, затем третий… При землетрясении громадная глыба осадочных пород оторвалась, сползла со скалы и вместе с городом погрузилась в море на глубину 7—15 м. В течение нескольких секунд вся береговая черта Порт-Ройала оказалась под водой. Прочные Форт-Джеймс и Форт-Карлисл пропали, как будто

их никогда и не было. По рассказам очевидцев, земля вздымалась и разбухала, качались и разрушались дома. Сначала звенели, а потом замолкли колокола на церкви Святого Павла, поскольку колокольня обрушилась. Кирпичные здания превращались в груду обломков.

Глубокие трещины, расколовшие землю, жадно поглощали здания и охваченных паникой людей. Один из уцелевших очевидцев рассказывал потом: «Небо покраснело, как раскаленная печь. Земля поднялась и вздулась, подобно морской воде, начала трескаться и поглощать людей. Сжала их как бы ужасными челюстями, из которых торчали только головы. Сначала с грохотом рухнула 20-метровая колокольня, а за ней и весь костел.

Самые оживленные улицы исчезли в морской пучине. Роскошная резиденция губернатора и королевские склады разрушились, и их тоже поглотило море. Суда в порту сорвались с якорей и с треском сталкивались между собой. Некоторые были выброшены волнами на крыши домов. Трупы из размытых могил плавали рядом с жертвами катастрофы».

Самая большая волна образовалась при отступлении моря из гавани, но вскоре она вернулась и, с грохотом обрушившись на город, в одно мгновение накрыла его.

Через несколько минут все было кончено. Катастрофа унесла жизни 2 тыс. человек, а сам город исчез под морской гладью. К заходу солнца 1800 домов скрылись в водах Карибского моря, и их еще долго можно было видеть на небольшой глубине недалеко от берега.

Многие уцелевшие после катастрофы переселились на противоположную сторону гавани и обосновались в Кингстоне. Но большинство из выживших остались в разрушенном Порт-Ройале и начали его восстанавливать. Однако вслед за катастрофой в городе вспыхнула эпидемия чумы, которая в течение месяца унесла жизни еще 3 тыс. человек.

А в 1703 г. Порт-Ройал ждала новая катастрофа – город был уничтожен пожаром. Несколько ураганов, пронесшихся здесь в последующие годы, скрыли остатки города под слоем песка и ила. То, что осталось от последнего пиратского прибежища, покоится сегодня на оконечности полуострова Палисадоуз в Кингстоне под пятиметровым слоем ила.

Впрочем, город исчез не навсегда. В XIX в. ныряльщики королевских военно-морских сил несколько раз совершали погружения в районе затонувшего города и убедились в его подводном существовании.

Большое Сицилийское землетрясение

1693 г.

В Большом Сицилийском землетрясении, возможно, погибло 100 тыс. человек. Оно нанесло ущерб 54 большим и малым городам и 300 деревням. Эпицентр бедствия был в Валь-ди-Нот, город Нотоо был разрушен, в то время как город Катанья был очень сильно поврежден. Другими городами, которые сильно пострадали, была Рагуза, Модика, Шикли и Испика. Восстановление разрушений началось почти сразу.

Неизвестная катастрофа в Индии

1737 г.

1 октября 1737 г. в Калькутте (Индия) произошло одно из самых таинственных землетрясений, в результате которого погибли около 300 тыс. человек. Загадка его заключалась в том, что, по предположению некоторых исследователей, никакого землетрясения или цунами на территории самой Калькутты на самом деле не было, а столь впечатляющие потери были вызваны другими, неведомыми силами природы.

Город, провалившийся сквозь землю

1755 г.

Расположенный на правом берегу реки Тежу в 15 км от Атлантического океана и утопавший в апельсиновых рощах, Лиссабон с его 230-тысячным населением в 1755 г. считался одним из красивейших и процветающих торговых городов Европы.

Столица Португалии богатела, в довольстве жили ее граждане, которые были к тому же ревностными католиками. Самыми красивыми зданиями в городе считались королевский дворец и опера, но в Лиссабоне возводилось и множество храмов. Жители с гордостью любовались на дело рук своих и свято исполняли все религиозные обряды. Не было ни одного мало-мальски значимого христианского праздника, который бы не отмечался в Лиссабоне. К празднествам готовились заранее, отмечали пышно и торжественно.

В субботу, 1 ноября 1755 г., лиссабонцы собирались отметить один из традиционных католических праздников – День Всех Святых. Улицы города были празднично украшены, жители надели свои самые красивые наряды. Уже с утра над городом плыл торжественный перезвон колоколов, приглашая на службу. Все храмы и церкви португальской столицы широко распахнули свои двери. Жители Лиссабона поздравляли друг друга, улыбались, говорили приятные слова. После богослужения верующие намеревались пройти шествием по улицам португальской столицы.

Все было готово к торжественному моменту, и никаких признаков надвигающейся катастрофы не было. Однако шествие не состоялось. В 9 ч. 20 мин., когда еще шли службы, город неожиданно содрогнулся от подземного толчка. Казалось, что в один момент земля сделалась живой, зашевелилась под ногами. Как рассказывал позднее один из очевидцев, высокие шпили церквей «закачались, словно колосья на ветру». Но не прошло и нескольких секунд после первого толчка, как земля содрогнулась от второго удара. Он был гораздо сильней и ощутимей: колокольни повалились на крыши храмов, стены домов рухнули на землю, накрыв собой тысячи выбежавших на улицы людей.

Толчки с эпицентрами в Азорско-Гибралтарском хребте разрушали Лиссабон неоднократно. На этот раз землетрясение началось

неожиданно, рано утром, в прекрасную солнечную погоду. Город, будто погребальным саваном, накрыла огромная свинцово-серая туча, и он словно замолк в немом крике. Вслед за вторым ударом последовал третий, который и довершил начатое дело разрушения. Город рассыпался, как карточный домик.

Примерно через час после главного толчка море отступило, обнажив приливно-отливную полосу. Стоявшие у причалов корабли завалились на бок на илистом дне. Это было страшное зрелище – опустевший порт с беспомощно лежавшими торговыми судами.

Сотни жителей, находившиеся в момент подземных толчков в храмах, погибли под их обломками. Оставшиеся в живых люди пытались покинуть рушащийся город, переправившись через реку Тахо. Те, кому удалось вырваться из всесокрушающего ада, устремлялись к берегу и портовым причалам в надежде выйти на лодках в море и найти там спасение. В 11 ч. утра более 100 человек собрались на берегу реки. Находившиеся в это время в лодках рассказывали потом, как гигантская волна скрыла набережную и людей. Когда вода отступила, от массивной каменной набережной не осталось следа. По воспоминаниям очевидцев, набережную поглотила трещина в земле. Специалисты считают, что лиссабонская набережная полностью погрузилась в размытый песчаный грунт.

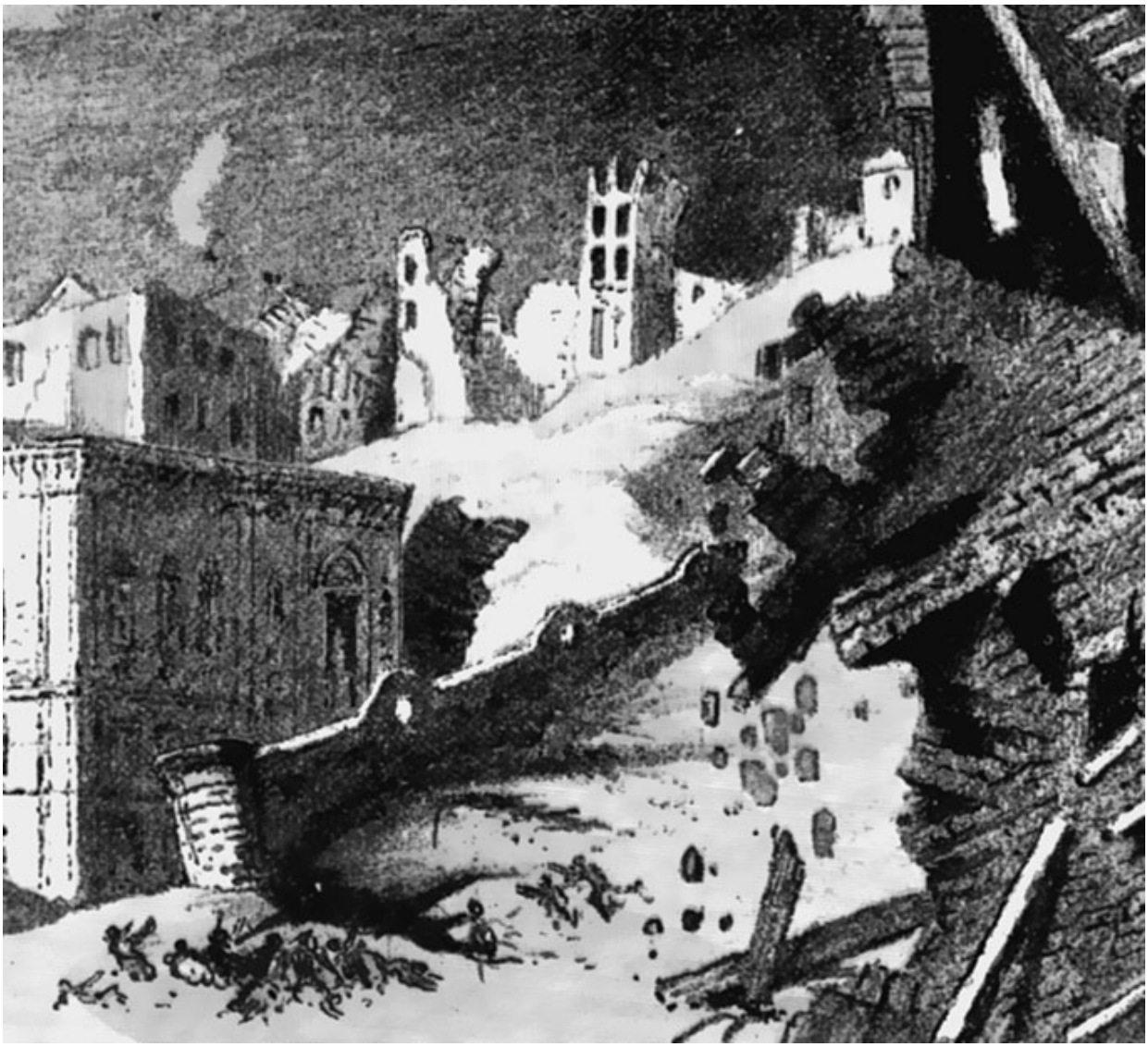
Спустя некоторое время водные массы вернулись назад и обрушились на берег. Высокие, как дом, волны цунами (высота их достигала 17 м) затопили весь нижний город. Тяжелогруженые трехмачтовые суда, как игрушечные кораблики, были подхвачены волнами и заброшены в город на несколько километров.

Вскоре волны докатились до центральных улиц Лиссабона и превратились в стремительные потоки, мгновенно поглотившие все, что встречалось на их пути. Столица Португалии, бывшая одним из самых богатых и красивых городов мира, – центр торговли, религии и искусства – в считаные минуты превратилась в груду развалин.

Сквозь доносившийся из-под земли гул, сквозь грохот рушившихся зданий едва слышались крики и стоны раненых и умирающих. Горевшие в уцелевших храмах свечи попадали на пол, в жилых домах были разрушены очаги, от искр вспыхнула мебель, ткани, ковры. Огонь охватил многочисленные строения города, и в разных кварталах

заполыхали пожары. Все, что уцелело после землетрясения и наводнения, гибло теперь в пламени.

Великий немецкий поэт И.В. Гете оставил о Лиссабонском землетрясении такие записи: «Первого ноября 1755 года произошло лиссабонское землетрясение, вселившее беспредельный ужас в мир, уже привыкший к тишине и покою. Земля колеблется и дрожит, море вскипает, сталкиваются корабли, падают дома, на них рушатся башни и церкви, часть королевского дворца поглощена морем… Кажется, что треснувшая земля извергает пламя, ибо огонь и дым рвутся из развалин. Шестьдесят тысяч человек, за минуту перед тем спокойные и безмятежные, гибнут в мгновение ока».



Землетрясение в Лиссабоне. 1 ноября 1755 г.

Из 20 тыс. домов, которые были тогда в Лиссабоне, более или менее сохранилось только 3 тыс. Как ни странно, в центре города уцелели часть королевского дворца и здание оперы, но они почернели от огня и копоти… Все церкви и храмы, служебные и жилые помещения, которые не разрушили подземные толчки, оказались объяты пламенем. Многие жители, которые надеялись переждать землетрясение в домах, сгорели заживо. Примерно 70 тыс. человек нашли свою смерть под обвалившимися зданиями, в воде и огне.

Многие видели в этом бедствии кару Божью, один верующий человек так потом вспоминал об этом: «Большой чудесный город, богатейший в Европе, теперь обратился в груду камней. Господи, пощади несчастную страну, избавь от бедствия, которое мы заслужили по грехам своим и которым ты нас караешь! Большие чудесные церкви, великолепнее которых нет и в самом Риме, разрушены. Погибли все монастыри, а из 20 тыс. духовных особ осталась в жизни лишь половина».

По мнению некоторых сейсмологов, это было самое сильное историческое землетрясение до того времени. От тех трех мощных подземных ударных волн пострадал не только Лиссабон. В целом треть Европы ощутила подземные толчки. За полторы тысячи километров от Лиссабона в городах качались шпили церквей, под ногами ходил пол, уровень воды (например, в Швейцарском озере) неожиданно поднялся на один метр, потом снова опустился. Толчки вызвали сейши (стоячие волны) на некоторых озерах Норвегии и Швеции. Сила волн в некоторых портах Голландии достигала такой силы, что они легко отрывали от пирсов причаленные корабли. В Люксембурге рухнула воинская казарма, под обломками которой погибли 500 солдат. Даже в далекой Африке не обошлось без жертв: по позднейшим оценкам, около 10 тыс. человек остались под развалинами.

Современные геологи оценивают Лиссабонское землетрясение в 9,5 балла по шкале Рихтера.

После случившейся катастрофы над Лиссабоном долго еще вились черные дымы от пожарищ. Всюду плавали вырванные с корнем деревья, остатки мебели, домашний скарб и тела людей и животных.

Благодаря большой удаче королевская семья полностью уцелела в катастрофе. Король Жозе I вместе со всем двором в тот трагический день покинул город, отправившись к утренней мессе в Жеронимуш. Инициатива принадлежала одной из принцесс, которая хотела провести святой праздник вне города. Король очень любил своих четырех дочерей и решил исполнить ее желание.

После катастрофы у Жозе I развилась боязнь стен и закрытых помещений, и весь двор проживал в громадном комплексе павильонов и палаток на холмах Ажуда, в то время пригороде Лиссабона.

Как и король, премьер-министр Себаштиан ди Мелу (впоследствии маркиз Помбал) выжил в землетрясении. С прагматизмом, характеризовавшим все его правление, премьер-министр немедленно начал организацию восстановительных работ. Он, по утверждениям очевидцев, немедленно заявил: «Что делать сейчас? Мы похороним мертвых и позаботимся о живых». Власти направили в город отряды пожарных и санитарные команды по удалению тысяч мертвых тел. Благодаря этому за землетрясением не последовало значительных эпидемий, совершенно обычных для той эпохи.

Что касается самого города, премьер-министр и король пригласили архитекторов и инженеров, и менее чем через год Лиссабон уже был полностью освобожден от руин и реконструировался. Король был настроен на создание нового, прекрасно обустроенного города. Большие площади и широкие прямолинейные улицы явились символами нового Лиссабона. Кто-то спросил маркиза Помбала, для чего ему нужны такие широкие улицы. Маркиз отвечал: «Однажды они будут слишком маленькими…» – и был совершенно прав. Движение в этой части города сегодня исключительно одностороннее.

Новый центр города, известный сейчас как Помбалиновский центр, – или Байша, – одна из привлекательнейших частей Лиссабона. Эти здания также известны как первые сейсмозащищенные конструкции в мире. Вначале они были построены в виде маленьких деревянных макетов и подвергались испытаниям: землетрясение симулировалось марширующими вокруг войсками.

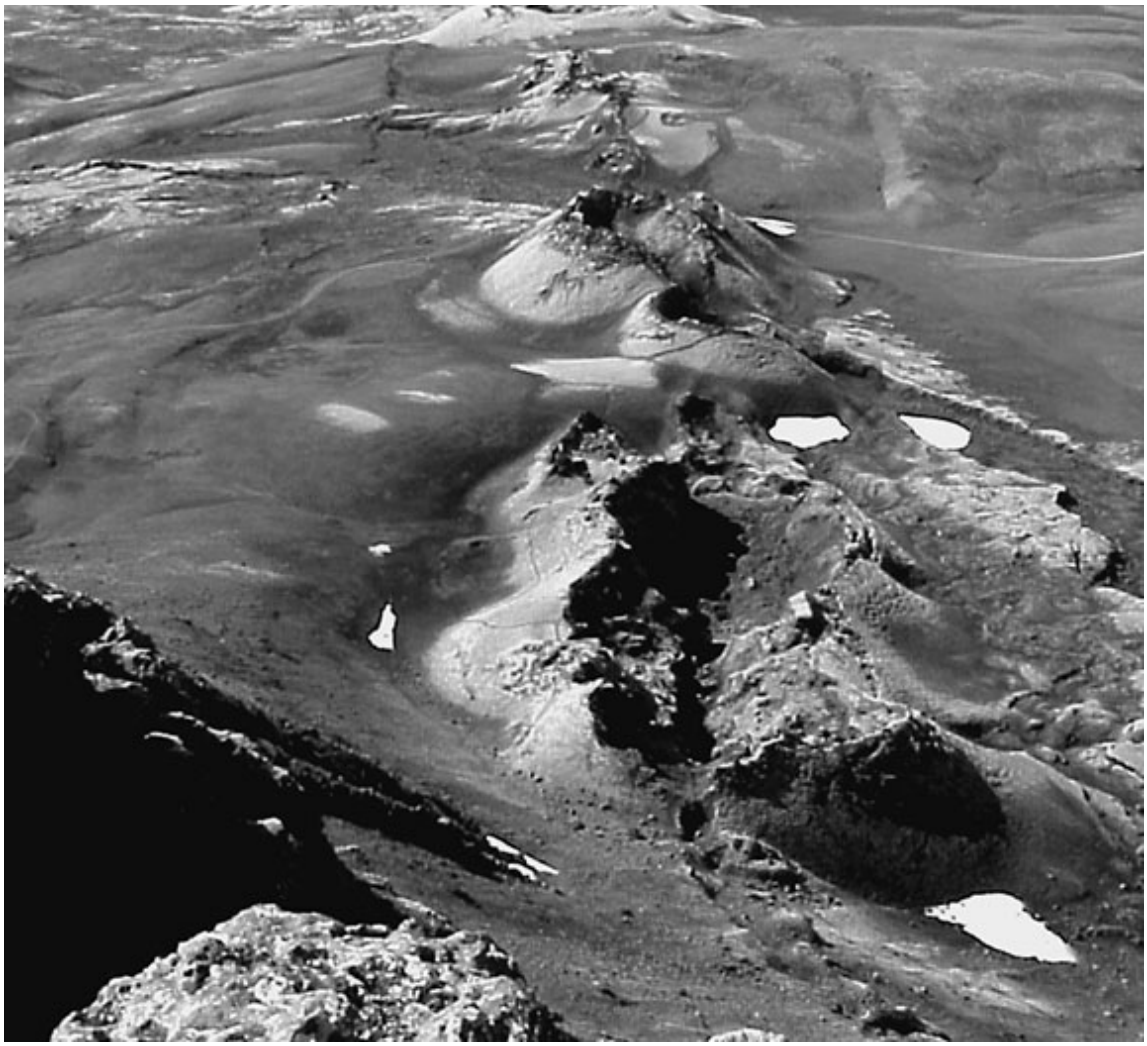
Лава гуляла по острову

1783 г.

Извержение вулкана Лаки на острове Исландия произошло в июне 1783 г. По количеству выброшенной лавы эта катастрофа считается самой страшной в истории острова. Извержение продолжалось до ноября. Площадь в 565 кв. км была покрыта слоем окаменевшей лавы. А в остальных районах Исландии перестала расти трава. Облака пепла заслонили все небо, и стало настолько темно, что рыбаки были вынуждены вернуться на берег.

Раскаленная лава растопила ледники, и потоки талой воды устремились в долины. Начался массовый голод, унесший 10 тыс. человеческих жизней, что составляло тогда пятую часть населения острова. Погибла также треть всех лошадей, диких зверей, овец и 250 тыс. голов крупного скота.

Чтобы заглушить мучавший их голод, люди жевали невыдубленную кожу и канатную нить. Был даже выработан план по эвакуации оставшихся людей и размещению их в Западной Ютландии (Дания). Но исландцы отказались покидать родной остров.



Вулканическая гряда вблизи кратера Лаки, Исландия

К счастью, сама лава не унесла ничьей жизни, но последствия заставили страдать еще не одно поколение. Из-за пепельного дождя исчезла вся рыба в прибрежных водах. Голубой туман, который затмил даже солнце над Италией, вызвал болезни людей и животных. Из-за отсутствия солнечного света на острове с 1783 г. перестала расти даже трава, в результате чего от голода погибли половина имеющегося крупного скота и треть всех овец.

Гнев подземного бога

1798 г.

Одна из загадочных катастроф произошла поздней осенью 1798 г. на территории Колывано-Воскресенских горных рудников, что на юге Западной Сибири, основанных известным российским заводчиком А. Демидовым. Тогда в одночасье взлетел на воздух поселок серебродобытчиков вместе с окружавшими его несколькими десятками шахт. Как было доложено в горно-заводскую канцелярию Санкт-Петербурга, от взрыва погибло не менее полутысячи рабочих, крепостных, каторжан и солдат Воскресенского полка. Высокая комиссия, работавшая на месте катастрофы несколько месяцев, сделала вывод, что взрыв произошел в результате скопления в подземных штольнях большого количества горючего газа. Однако на столь малой глубине, на какой располагались колыванские шахты, выделение газа невозможно. Более того, по свидетельствам очевидцев, сохранившимся в архивах, за несколько дней до катастрофы в тех местах случилось необычайное для этого времени года потепление. В некоторых местах почва настолько разогрелась, что по ней невозможно было ступать босыми ногами.

Акинфий Демидов, основатель Колывано-Воскресенских горных рудников

Жившие в тех местах алтайцы уверяли, что таким образом показывает свой гнев подземный бог, на месте святилища которого в склоне горы Бурая незадолго до этого была открыта еще одна шахта.

Когда земля стала буквально гореть под ногами, местное население близлежащего алтайского поселка, словно чувствуя надвигавшуюся беду, в одну из ночей ушло на юг в горы.

В живых не остался никто

1804 г.

В XIX в. песчаные бури унесли жизни многих тысяч людей. Нигде не встретишь описания такой бури, потому что в живых не оставался никто. Например, караван из 2 тыс. человек и 3 тыс. верблюдов, который начал свой путь в оазисе Цагора, должен был достичь города Тимбукту через 52 дня. Однако этого не произошло. Поскольку весной 1804 г. в пустыне бушевали бури, то предполагают, что караван сбился с пути и целиком погиб.

Предательство подземных вод

1806 г.

Один из древних гигантских обвалов случился в Альпах. К счастью, произошел он до ледниковой эпохи и до того, как здесь появились первые люди.

Этот обвал, его называют Флимским, произошел на территории нынешнего швейцарского кантона Граубюнден. С отрогов Гларнских Альп некогда сошла огромная масса рыхлой земли и множество обломков известняковых скал. Дно долины реки переднего Рейна было завалено на высоту примерно 600 м. С тех пор прошло много тысяч лет. Поверхность завала до сих пор имеет неровную форму, на ней появились озера, часть площади покрылась лесом. Ученые до сих пор еще не разгадали причин этого грандиозного явления – слишком давно оно было. Предполагают, что здесь роковую роль сыграла вода, просочившаяся в земные недра и нарушившая силы сцепления между напластованиями пород.

Но вот что случилось на самом деле 2 сентября 1806 г. в Швейцарии. Со склонов гор в долину между Цугским и Ловерцким озерами обрушилось 15 млн кубометров земли и каменных обломков.

Слово очевидцу: «Вдруг посередине отлогой покатой горы появилась огромная трещина, которая стала заметно распространяться во все стороны. Трава на лугу свернулась, как бы вывороченная захватившей ее сохою. Какое-то странное, зловещее движение началось в то же время в соседнем лесу. Высокие стволы елей, словно потрясаемые невидимою рукою, колебались, как колосья на ниве. Колебания становились все сильнее и сильнее. Верхушки деревьев ударялись друг о друга. Вороны, галки, ястребы и другие птицы, испуская жалобные крики, поднялись целыми тучами и полетели прочь… Через минуту вся почва была приподнята. В то же время верхняя часть горы начала скользить, сперва медленно, а потом все с более и более возраставшей быстротой.

Оползень в Швейцарских Альпах. 2 сентября 1806 г.

Люди, видя, что земля, на которой они родились и выросли, ускользает из-под ног, были охвачены ужасом и бросились бежать из своих жилищ. Вдруг раздался страшный гром и треск, словно обрушились самые устои земли. Все пространство кругом наполнилось ужасающим гулом, грохотом. Обломки скал и камни, куски дерна, кусты и деревья – все это с бешеной силой и в диком беспорядке летело с гор по направлению к селу Гольдау. Хаотический беспорядок низвергавшихся масс, всеобщее смятение возрастали с мгновения на мгновение. Обломки скал, величиною с дом, пролетели высоко в воздухе… Камни меньших размеров, как грозные ядра, прыгали по земле, то приостанавливая свой яростный бег, то снова высокими дугами взлетая кверху. Иные из них сталкивались в своем падении,

разбивались вдребезги и разлетались, словно искры раскаленного железа под мощными ударами молота…»

Все дома, располагавшиеся на склоне горы Росберг, были засыпаны.

Огромные глыбы свалились в озеро Ловерц, после чего возникла волна высотой с пятиэтажный дом, она хлынула на берег, разрушила и смыла здесь десятки домов.

Заваленная землей и камнями долина между озерами на протяжении нескольких десятилетий представляла собой дикую картину разрушения.

Исследователи установили, что в месте обвала склон горы был сложен наклонными пластами горных пород. Вода от дождей просочилась сквозь трещины внутрь земли и размягчила глинистые пласты. Поэтому верхний пласт, потеряв сцепление с нижним, начал скользить и затем обрушился в долину, завалив село Гольдау.

Миссисипи течет вспять

1812 г.

Землетрясение в Новом Мадриде (1811) и другое землетрясение (1812), которое произошло в маленьком городе Миссури, было, по сообщениям, одним из самых сильных в Северной Америке и заставило реку Миссисипи временно изменить свое направление и надолго поменять свое течение в регионе.

Землетрясение в Новом Мадриде, наибольшее из когда-либо зарегистрированных в континентальных Соединенных Штатах, произошло 7 февраля 1812 г. (Наибольшим зарегистрированным землетрясением во всех Соединенных Штатах было землетрясение Великой пятницы на Аляске 27 марта 1964 г.)

Оно получило название по месту своего первого проявления в сейсмической зоне Нового Мадрида, на территории Луизианы (теперь штат Миссури). Этому землетрясению предшествовали три других больших землетрясения: два от 16 декабря 1811 г. и одно от 23 января 1812 г. Эти землетрясения разрушили приблизительно половину города Новый Мадрид. Были также многочисленные последующие толчки в этом же районе той же зимой. Есть предположения, что землетрясения сильно ощущались на территории более 50 тыс. кв. миль (130 тыс. кв. км) и умеренно – на территории почти в миллион квадратных миль. (Историческое землетрясение в Сан-Франциско в 1906 г. в сравнении с ним умеренно ощущалось на территории 16 тыс. кв. км.)

Исходя из последствий этих землетрясений, ученые выяснили, что они были силой 8,0 балла по шкале Рихтера. В результате большие области погрузились в землю, были сформированы новые озера (особенно Рилфут-Лейк, Теннесси) и река Миссисипи изменила свой курс, создав так называемый изгиб Кентукки. На близлежащих участках река Миссисипи в течение короткого времени фактически текла в обратном направлении. По всей территории ветер разносил песок, и последствия этого до сих пор могут быть заметны с воздуха на возделываемых полях.

Разлом Рилфут, эпицентр землетрясения, сегодня все еще является активным. С 1974 г. сообщается о 4 тыс. землетрясений в этом районе. В последние десятилетия происходили слабые толчки. По новым

прогнозам, есть шанс на 7—10 %, что в следующие 50 лет здесь будет сильное землетрясение, подобное событиям 1811–1812 гг., 25 % – что оно будет 6 баллов. Несколько штатов объединили силы и основали специальную организацию для зоны землетрясения, чтобы как можно лучше подготовиться к возможному большому катаклизму. Ситуация сегодня более сложная, чем 200 лет назад. Эта область более плотно населена, многие здания построены без учета возможного землетрясения. Меняющееся русло Миссисипи, вероятно, представит одну из главных проблем.

Новый Мадрид во время землетрясения. Рисунок Дэвида Антона

Пепловая бомба Тамборы

1815 г.

В 1815 г. на острове Сумбава в Индонезии произошло грандиозное извержение вулкана Тамбора. О его пробуждении в 1812 г. возвестили первые струи газа близ вершины вулкана. Впоследствии они становились плотнее и темнее, а 5 апреля 1815 г. произошел сильный взрыв. Гул разнесся на 1400 км; все небо покрылось зловещей черной пеленой. Лавины пепла обрушились не только на остров Сумбаву, но и на Ломбок, Бали, Мадуру и Яву.

Новые извержения были отмечены 10, 11 и 12 апреля, когда взрывы ощущались на расстоянии 1750 км от Тамборы. В воздух были выброшены колоссальные массы пепла, песка и вулканической пыли. В течение трех дней территория, равная Франции, на которой проживали миллионы людей, была во власти кромешной тьмы. Из кратера на расстояние более 40 км выбрасывались камни весом до 5 кг.

На острове Ломбок слой пепла достигал 60 см. Цветущие сады и поля были превращены в безжизненную пустыню. Высота горы первоначально была 4 тыс. м. После извержения она уменьшилась до 2850 м. Около 100 куб. км горных пород было обращено в пыль и выброшено в атмосферу. На месте исчезнувшей вершины возник огромный кратер размером 6 × 6,5 км и глубиной 700 м. Гигантская кальдера вулкана Тамбора при своем зарождении погубила 92 тыс. человек.

Вулкан Тамбора, Индонезия. Вид из самолета

Шуга – коварный лед

1816 г.

Было чему удивляться, когда 19 февраля 1806 г. утопленные в Балтийском море тяжелые железные цепи вдруг поднялись со дна бухты и, словно деревянные, плавали на поверхности воды!

Нечто подобное наблюдалось и раньше. Как-то раз, это было в начале XVII в., испуганные рыбаки прибежали к священнику и рассказали ему, что какая-то неведомая сила подняла со дна бухты якоря и железные цепи и те каким-то чудом держатся на воде.

Решив самолично убедиться в достоверности того, что рассказали прихожане, священник поспешил к заливу. Каково же было его удивление, когда он увидел наяву, как на воде вместе со льдом плавают многопудовые якоря и ржавые толстые железные цепи. Что за наваждение?

Однако явление это объяснимо. Богатырем, поднимающим тяжелые якоря и цепи с морского дна, бывает… лед. Но лед этот – особенный. Недаром на протяжении более 300 лет он представлял собой загадку для ученых всего мира.

Внимательный человек всегда заметит, что в начале зимы на реках можно увидеть разный лед. Иногда по реке плывут самые обыкновенные льдины, из плотного кристаллического льда, а в другое время поток несет рыхлые, губчатые массы льда, состоящие из большого количества граненых кристаллов в виде игл. Эта разновидность льда называется шуга, которая обладает иными качествами.

При определенных условиях на порогах, на камнях и других предметах, лежащих на дне, появляются кристаллики льда. К ним прилипают новые льдинки, и так происходит до тех пор, пока часть заледеневшей массы не оторвется и не всплывет вверх. Нередко вместе со льдом поднимаются и те предметы, на которых он образовался. Поток подхватывает всплывшие массы льда и несет их вниз по течению.

Жители Санкт-Петербурга имеют возможность наблюдать, как при морозах до 10 °С на Ивановских порогах на Неве возникает шуга. С высокого левого берега хорошо видно: в разных местах реки на

поверхность выныривают комья ледяной каши. Эти пороги – гигантская «фабрика» шуги. Шуга в больших количествах идет осенью по Неве, Амударье, Амуру, Ангаре. Наблюдается она на Темзе, Эльбе, Маккензи и на многих других реках мира.

Долго никто не знал, почему и как образуется донный лед. Выдвигались различные гипотезы, ученые долго спорили. И вот они подметили, что донный лед образуется на участках, где еще нет ледостава, то есть где лед не сковал воду. Еще было установлено, что процесс зарождения шуги идет быстрее на каменистых быстротечных участках рек, главным образом на быстринах и порогах. А самое основное условие – это то, что вода и речное ложе должны быть сильно охлаждены.

Шуга не такое уж безобидное ледяное образование, как может показаться с первого взгляда. Очень часто донный лед нарушает работу гидроэлектростанций, намерзая на металлических решетках, на отводах, ведущих к машинному зданию ГЭС, или вызывает перебои в работе водопровода. Например, в 1894 г. жители Петербурга на двое суток остались без воды: оказалось, что лед закупорил отверстия водозаборного устройства, и пока его не скололи, водопровод не работал.

Когда по реке идет много шуги, это не сулит ничего доброго. Часто бывает так, что почти вся река покроется льдом, а на быстротечных участках вода все еще бурлит и носит шугу. Попадая под ледяной покров, шуга, словно кашей, забивает русло, стесняет течение воды. А дальше происходит самое неприятное: вода выходит из берегов и затопляет долину.

Разливы, да еще зимою – бедствие для населения. Зажоры (так называются подтеки воды из-за шуги) могут длиться в течение продолжительного времени – месяц и два.

Разлившаяся вода замерзнет, и лед будет держаться до весны. Поэтому нет ничего хуже зимних наводнений. С ними очень трудно бороться. Тут не помогают ни взрывчатка, ни бомбы. Шуга забивает русло потока на протяжении многих километров, причем все это происходит под ледяным покровом. Прочистить его – совершенно безнадежное дело.

Правда, есть один верный способ борьбы с зажорами – «утопить» фабрики шуги с помощью водохранилищ. Тогда на затопленных

порогах донный лед не станет образовываться или его будет очень мало. К сожалению, такой способ не всегда применим, так как не везде можно устроить водохранилище и не так просто это сделать.

«Апреля с 25 на 26 1790 г. пошел Енисей по утру. Ниже Коркино деревни лед сперло, и вода прибывала с 6 до 9 часу на Яру. Тут стоял амбар дедушки, его потопило и своротило льдом… Жира помочено 3000 пудов, а остров против Ладеек весь в воде и кустов одни вершины были видны. А 27 лед пошел по лугу, а материк стал. Под горой огороды все сломало». Такая запись была сделана в церковной книге священником Рычковским, свидетелем грандиозного затора льда на Енисее.

А вот что, но уже в наше время писала газета «Правда» 19 мая 1961 г.: «Пришли известия о невиданном заторе на Северной Двине около поселка Ордены, в 150 км от Архангельска. Там глыбы смешанного с лесом льда образовали огромный вал высотой до 15 м».

Одна из суровых зим на берегах Невы. Рисунок, середина XIX в.

В этих двух документах, разделенных по времени почти двумя веками, речь идет об одном и том же природном явлении – о заторах льда во время весеннего ледохода.

Каждый год с наступлением холодов наши реки погружаются в зимнюю спячку. Укрывшись под толстой ледяной шубой, дремлют они в течение нескольких зимних месяцев. Многие из них за это время не проявляют никакой активности.

Весной, когда солнце прогревает землю своими лучами, начинают таять снега, талые воды бурными, стремительными ручьями вливаются

в русла рек. Реки вздуваются и превращаются в могучие потоки. Наступает самый активный период их жизни – половодье.

Сбрасывая с себя ледяную шубу, реки взламывают, дробят, крошат лед, превращают его в месиво, в бесформенную массу глыб и осколков. Спеша скорее очиститься от льда, они уносят его в море или в другие реки, притоками которых являются. Люди это называют «ледоход». Ледоход на реке – одно из величественных явлений природы. Можно часами стоять на берегу, а еще лучше – на мосту и смотреть, как мимо, шурша и потрескивая, проплывает бесчисленное количество льдин, больших и малых, чистых и загрязненных, ровных, как стол, или торосистых, словно ледяные ежи.

Ледоход обладает большой разрушительной силой. Встречая на пути какие-либо препятствия, плывущие льдины действуют как тараны, и не раз под их ударами ломались мосты и нарушалась работа гидротехнических сооружений.

И вдруг лед останавливается. А между тем льдины сверху все прибывают.

Такое нагромождение льда в руслах рек во время ледохода называется затором. Причина этому простая: двигавшийся лед наткнулся на какую-то преграду – на крутую излучину русла, на торчащие на дне коряги и топляки (утонувшие бревна), на мель, на острова. Льдины уплотняются, громоздятся друг на друга, ломаются. Ледяной барьер растет, выпирает на берега, образуя хаотические завалы. Наконец наступает такой момент, когда под натиском льда и воды масса льда срывается – и вся лавина устремляется вниз по реке.

Бывает, что ледяная пробка застревает прочно. Стесненное русло не в состоянии пропустить всю воду, она выступает из берегов, затопляет долину, угрожая бедами местному населению.

На помощь призывают авиацию. На затор с самолета начинают бросать бомбы – одну, вторую, третью… Иногда и авиация бессильна что-либо сделать. Тогда пытаются взорвать затор изнутри. Саперы закладывают в ледяную громаду взрывчатку. Гремит взрыв, в воздух летят куски льда, масса оседает, медленно трогается. Нередко заторы сокрушают при помощи ледоколов. Если затор не угрожает жителям или не опасен для сооружений, применяют другие способы борьбы: посыпают лед порошком темного цвета (пыль, уголь, сажа) или

химикатами (например, хлористый кальций, соль), чтобы он быстрее таял.

На наших великих реках Сибири – Оби, Енисее, Лене, Амуре – ледоходы и заторы часто принимают грандиозные размеры. Нагромождения льда достигают высоты 3—4-этажного дома. Льды, вытесненные на берега, могут сокрушить постройки, покорежить железнодорожные рельсы, сломать деревья и телеграфные столбы.

В 1909 г. во время ледохода на Енисее у впадения реки Ангары образовался затор. Вода поднялась на 12 м. Когда барьер был сломлен, льды уволокли, сокрушили и раздавили несколько пароходов, зимовавших в расположенном ниже затоне.

Миражи-убийцы озера Чад

1823 г.

Первыми европейцами, вышедшими из Триполи, пересекшими раскаленный ад Центральной Сахары и обследовавшими берега озера Чад, были британцы Уолтер Аудни, Хью Клаппертон и Диксон Дэкхем. 4 февраля 1823 г. последний сделал следующую дневниковую запись: «Перед нами, приблизительно на расстоянии мили, сверкая в золотых лучах полуденного солнца, расстилалось великолепное озеро. Сильно забилось мое сердце. Я понял, что теплая водная стихия – ключ к великой загадке, которую предстояло разгадать, к тому, о чем образно повествовали древнегреческий царь-мудрец Птолемей и нумидийский правитель Юба II. Если докажем, что они были далеки от фантазирования, сможем познать истину. Чего бы это ни стоило!»

Цена любознательности оказалась слишком большой. Сделав ряд «географических и психологических открытий» на западных и южных берегах, установив, что река Сокото течет в страну Нигер, нанеся на карту устье реки Шари, Клаппертон и Дэкхем без Аудни, который тяжело заболел и умер, не вынеся неимоверных лишений, вернулись в Англию. Диксон Дэкхем подвел итог: «Я позволю себе высказаться в том смысле, что наш отряд существенно раздвинул рамки познаний по географии и природным условиям Африки, вынеся за скобки то, что понять нам не по силам. Сахара страшна и коварна. В песках ее погибло немало цивилизованных смельчаков, ослепленных, сбитых с толку призраками и миражами, схожими по силе воздействия с медленно убивающей пустынной жаждой. И это все по злой воле творится рядом с водой, пригодной для питья, но зачастую враждебной для пребывания рядом».

Дэкхем в дневнике экспедиции подробнейшим образом описывает впечатления от «нашествий ужасных водных миражей-призраков, поначалу безобидно радующих яркостью красок и четкостью очертаний, разнообразием проекций несуществующих в действительности предметов, людей, зверей». Путешественник высказывает предположение, что «понять мираж, проникнуть в него, стать его частью никак нельзя, не поняв рельефные, почвенные, климатические особенности Чада, не став частью озера и его племен –

тиббу, хауса, муба, канебу, канури и рыжих арабов». Читаем далее: «Наше общение с аборигенами было осложнено незнанием их языков. Сами эти разноплеменные народы каким-то непостижимым образом общались между собой. Хороший сюрприз ждал нас в племени сяо. Вождь этих рослых смуглых людей – Толок – сносно изъяснялся по-английски. Он, обрадованный встречей с нами, рассказывал, что далекие предки народа сяо были великанами, легко переносящими на плечах туши убитых огненными стрелами слонов, глыбами, перегораживающими реки, переговаривающимися друг с другом через сотни километров. Мы в этом усомнились. Толок велел соорудить для нас ночлег вблизи высоченных песчаных холмов, по его словам, захоронений предков-великанов. Провели мы там три ночи, убедившись, что вождь не сказочник.

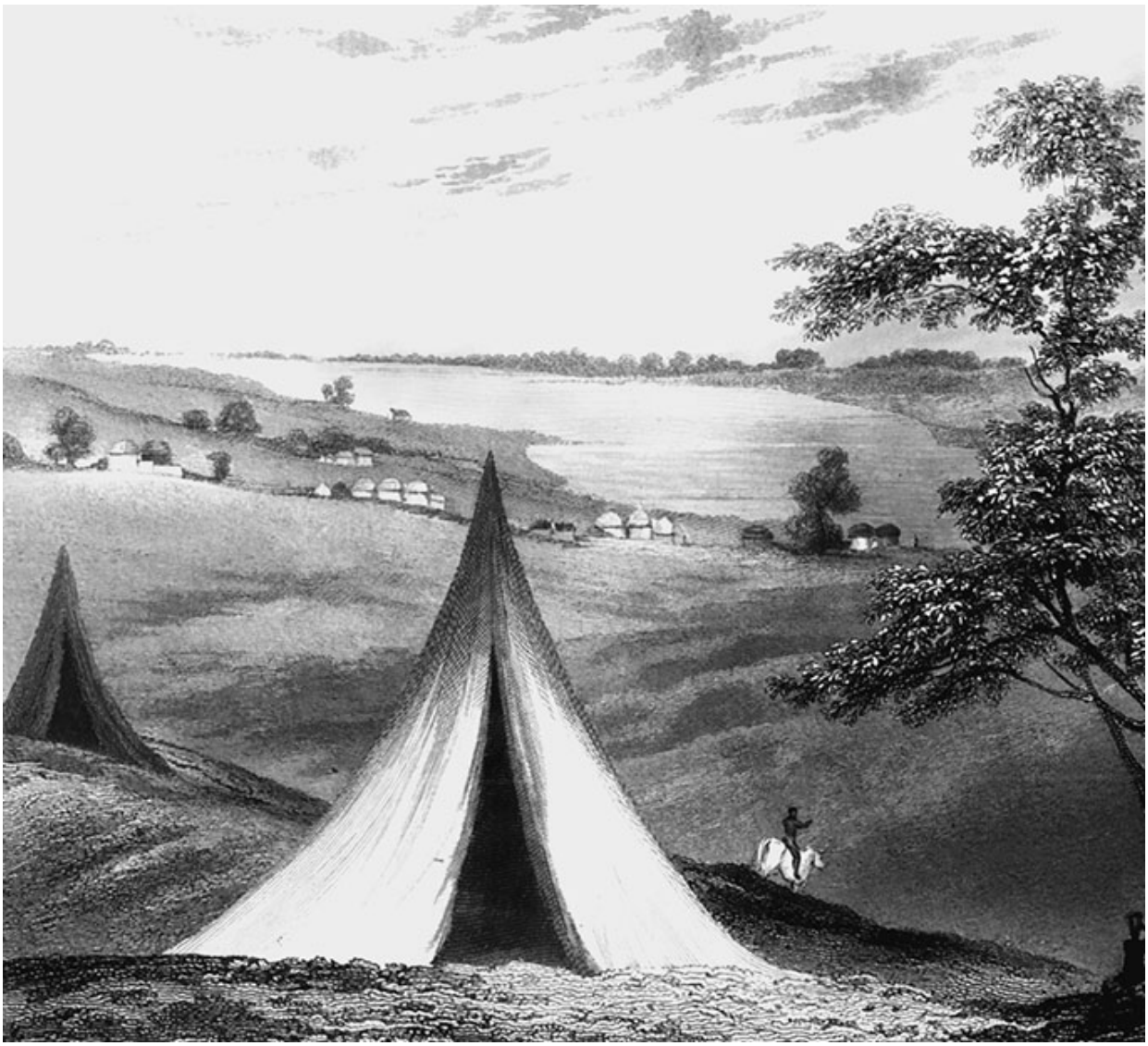
В первую ночь нас разбудило потрескивание над холмами. Пески клубились под луной. Длилось это с полчаса. Мы обомлели, когда увидели над холмами человеческие фигуры гигантских размеров – обнаженные, прекрасного сложения, черно-бронзового цвета. Фигуры стояли неподвижно, словно чего-то ожидая. Мы вскоре увидели парусник с оборванными снастями, плывущий со стороны берега. Мачты его искрили. Парусник остановился над холмами. Утром его охватил огонь. Когда лучи восходящего солнца, причудливо разбитые на три световых потока – красный, синий и зеленый, – дали ход дневному свету, парусник просыпался на наши головы белым мелким песком. А великаны, несмотря на дневное освещение, оставались на месте ровно два часа. Мы смело направились в их сторону, но они при нашем приближении исчезли среди песчаных холмов. Клаппертон решился идти дальше. Это стоило ему обморока. Очнувшись, он удивился, что рядом нет гигантов, предупредивших его, что мы вторглись в чужие владения.

Толок сказал, что единственный выход для нас – пожертвовать пару сандалий и, стоя на одном из холмов, попросить у великанов прощения. Мы тотчас же отправились в компании вождя на холм. Толок закопал в песок сандалии из кожи буйвола. Мы попросили прощения. В следующую ночь пролился ливень – явление для аборигенов долгожданное. Толок сказал, что мы прощены, так как колодцы племени полны до краев.

На прощание вождь подарил нам древний керамический горшок, на внутренних и внешних поверхностях которого весьма искусно были изображены великаны – мужчины и женщины. Художники пускали для окаски охру, зеленую краску, серебристый лак. Предмет искусства великих людей обернулся бедами, потому что отныне по ночам нас преследовали призрачные твари, возникающие на фоне озерной волны. Мы прежде никогда не видели, как горит вода. А тут она горела, выбрасывая клубы пара. Что-то отвратительное, отравляющее, ядовитое залегает на дне Чада. Уж не преисподняя ли? Надобно искать рациональное объяснение кажущимся иррациональными вещам».

Можно предположить, что со дна озера Чад в сезоны дождей прорываются на поверхность ядовитые галлюциногенные газы. Они образуются из останков растений и животных, которые веками скапливаются на дне. Немудрено, что люди, попавшие в зону их действия, начинают грезить наяву. Косвенные свидетельства о проявлениях этого феномена есть в путевых записках Диксона Дэкхема.

«Часто мы сталкивались с таинственным явлением, – пишет Дэкхем. – Как только укладывались на отдых, пустыня вокруг, да и озерная вода, начинали выбрасывать высокие песчаные струи. Фонтаны били недолго. Оттого окружающая среда делалась тусклою, имеющей запах прогорклого масла. Головы наши кружило, подкатывала тошнота, и мир приобретал неприятные краски, из которых выползали люди-звери, стремящиеся к диалогам с нами. Диалоги шли и шли, несомненно, как игра наших собственных мыслей. Обозначался опасный предел всему этому, близкий к гибели. Чаще всего мы наблюдали кораблекрушения на Чаде, вполне натуральные. И все при том, что озеро это никогда не было судоходным, и плавали по нему утлые долбленки аборигенов. Пусть наши видения вынашивают в себе песчаные яды. Не могут же эти яды уносить и возвращать разные предметы, даже отдавая те, что нам не принадлежат».



Вид на озеро Чад, каким оно предстало первым побывавшим здесь европейцам

Далее путешественник рассказывает о телепортации, об общениях с призрачными сущностями, ее осуществляющими: «На день-два из наших мешков бесследно исчезали ножи, булавки, фляги со спиртом, хина, брикеты пороха и запасы дроби. Дважды пропадал мой дневник. Поиски, сопровождаемые взаимными подозрениями в розыгрышах, не приводили ни к чему. Предметы, необходимые нам, сами собой возвращались. Я видел обнаженные по локоть руки, подсовывающие их. К вору обратился, без гнева осведомившись, кто он и как делает неприятности. Наблюдалось это при костре ночью. Вор предстал призраком покойного нашего товарища Уолтера Аудни. Он ответил, что

проделывает шутки, чтобы мы не забывали о нем. Проделывает это, оборачивая твердые предметы в свой разряженный дух, что возможно только у воды в Сахаре и поблизости от некоторых других водоемов Земли. Аудни сказал, что теперь он помогает нам во всем.

Общение с призраком конкретного Аудни, бесспорно, проистекает из моего болезненного состояния в условиях Сахары, как мы поняли, отличающейся преследующими нагромождениями миражей. Исчезновение предметов, очевидно, принадлежит к дополнительной составляющей окружающего мира, еще не познанной человеком».

Озеро Чад, или Нги-Буль, отмечается уникальными парадоксами. Поэтому последние пять десятилетий ученые пытаются разобраться в его аномалиях. Как не вспомнить слова гениального физика Льва Ландау: «Отличие современной науки в том, что человек может понять вещи, которые он не в силах вообразить».

(По материалам А. Кобеца)

Нева вздувалась и ревела…

1824 г.

День 6 ноября 1824 г. с самого утра был очень неприятным. Шел дождь, и дул пронзительно холодный ветер… К вечеру он еще больше усилился, предвещая Петербургу грозное бедствие. Только когда вода поднялась на три с половиной фута, на Адмиралтействе были зажжены сигнальные фонари и всю ночь (на 7 ноября) неоднократно раздавались пушечные выстрелы.

А ведь многие народные приметы, над которыми ученые люди того времени посмеивались, предвещали катастрофу еще месяца за четыре до того рокового дня. Летом камень, лежащий близ берега на Каменном острове, был весь покрыт водой. По приметам старожилов, это предвещало осенью необыкновенное повышение воды.

Необычайно высоко устроили свои «склады» зимних запасов муравьи – на верхней перекладине ворот. И опять-таки старые люди увидели в этом предупреждение: когда быть большой воде, муравьи делают свои гнезда как можно выше.

За несколько дней до 7 ноября известный физик и механик Роспини увидел, что его барометры показывают такое низкое давление, какого он никогда еще не видывал. Это обстоятельство сильно его встревожило.

За день до наводнения кошка в одном доме перетащила своих котят на ту ступеньку лестницы, до которой вода потом не поднялась. Во многих домах крысы и мыши из подвала перебрались на чердак. Но большая часть жителей отнеслась к чудовищным порывам ветра с какой-то беспечной легкомысленностью, хотя ветер вздымал воду в реках и каналах Петербурга до самых берегов.

Известный писатель того времени Фаддей Булгарин отмечал в своих записках, что «к 10 час. толпы любопытных все равно устремились на берега Невы, которая высоко вздымалась пенистыми волнами и с ужасным грохотом разбивала их о гранитные берега.

Необозримое пространство Финского залива казалось кипящей пучиной, над которой высоко стоял туман от брызг! Белая пена клубилась над водяными громадами, которые беспрестанно увеличивались, а потом с яростью устремлялись на берег. Много

любопытных погибло от беспрестанно прибывающей воды. Ветер усиливался, и потому возвышение воды в Финское заливе простерло бедствие на целый город. Нева, встретив препятствие в своем естественном течении, не могла излиться в море. Она возросла в своих берегах, переполнила каналы, через подземные трубы фонтанами хлынула на улицы».

К 12 ч. дня уже две трети города оказались затопленными. Но между тем даже это обстоятельство немногих насторожило.

А стихия уже разбушевалась вовсю. Вдруг разом на все улицы, со все сторон хлынула невская вода. Она затопляла нижние этажи домов, экипажи, ломала заборы, разрушала мосты через каналы, фонарные столбы и несущимися обломками выбивала не только стекла, но и сами рамы в окнах, двери, перила, ограды… Только тогда смятение и ужас объяли петербуржцев. В полдень улицы уже представляли собой быстрые реки, по которым носились барки, полицейские будки, крыши с домов, дрова. Среди порывов ужасной бури со всех сторон раздавались отчаянные людские крики, ржание коней, мычание коров и истошный лай собак. Исаакиевский мост бурей был разорван на части, которые понеслись в разные стороны.

По затопленным улицам сновали на лодках, шлюпках и просто на спасательных плотах. Со всех сторон погибающие молили о помощи. Но ветер был так силен и неистов, что и собственная жизнь спасателей часто подвергалась опасности, и они сами вынуждены были искать спасения на возвышенных местах. Многие при спасении вещей и товаров сами погибали в погребах.

Разъяренная Нева представляла собой страшную силу. По ней (с Васильевского острова к Охте) неслись барки с сеном, дровами, углем, плоты, бревна, различные суда и обломки строений.

А.П. Бушуцкий, адъютант графа М.А. Милорадовича, писал впоследствии: «Вода кипела в Неве, как в котле. Дома на набережной казались парусами кораблей, нырявших среди волн. На площади против дворца картина представала такая. Под небом, почти черным, темная зеленоватая вода вертелась, как в огромном водовороте; по воздуху, высоко и быстро крутясь, носились широкие листы железа, сорванные с крыши нового строения Главного штаба. Буря играла ими, как пухом.

Зрелища уничтожения и гибели особенно ужасны были на Чугунном заводе. С самого начала наводнения рабочим было позволено

вернуться в свои жилища, расположенные отдельно от завода. Но вода прибывала так быстро, что вскоре стала неодолимым препятствием.

Александр I смотрел на ужасы наводнения с балкона Зимнего дворца. Едва вода настолько сошла, что можно было проехать по улицам, он поехал в Галерную гавань.

Страшная картина разрушений предстала перед ним. Пораженный, он вышел из экипажа и несколько минут стоял безмолвно. Слезы медленно текли по его лицу. Народ обступил императора с воплями и рыданиями. “За наши грехи Бог же карает!” – сказал кто-то из толпы. “Нет, за мои!” – ответил скорбно государь.

Целую неделю посещал он места разорения, принося пострадавшим помощь вещественную и утешение.

Одна женщина лишилась приюта, бежит по воде с малолетней дочерью, выбирая высокие места. О своей жизни она уже не думает. Вдруг видит позади себя солдата, который плавает на бревне. Она бросает к нему через голову свое дитя. Солдат подхватывает девочку, а бедная мать на его глазах погружается в воду и тонет».

К утру 8 ноября ударил мороз. Стужа особенно чувствительной сделалась для тех, кто спасался не в жилых помещениях, не в домах, а на крышах, чердаках и на деревьях и у кого не было под рукой ни еды, ни теплой одежды.

В Адмиралтейской части и везде, где строения были каменные, наводнение оказало не столь пагубное воздействие. Но отопление всех нижних этажей, магазинов, складов, лавок, лабазов и погребов нанесло несметные потери. За короткое время невозможно было спасти все товары и запасы, и на одной только Бирже пропало 300 тыс. пудов сахару. Не меньше исчезло и соли. Совершенно негодными сделались крупа и овес, а также все колониальные товары.

Быков, лошадей, коров и прочей домашней живности в одном только Петербурге погибло 3609 голов. Их невозможно было свозить за город и закапывать, поэтому сжигали прямо в городе.

В городе погибло более 3 тыс. человек, большей частью люди из низшего сословия.

Очевидцем наводнения был и А.С. Грибоедов, который впоследствии писал: «Ветер сильнейший, и в панораме пространное зрелище бедствий… Хаос, океан, смутное смешение хлябей, которые отовсюду обтекали видимую часть города, а в соседних домах,

примечал я, как вода приступала к дровяным запасам, разбирала по частям, по кускам и их, и бочки, ушаты, повозки и уносила в общую пучину… Сошедши несколько ступеней, увидел, что пятнадцать детей, цепляясь, перелезли по кровлям и еще не опрокинутым загородам, спаслись в людскую, к хозяину дома, в форточку… Все это осиротело. Где отцы их, матери?»

Образную картину петербургского наводнения 7 ноября 1824 г. дал в своей поэме «Медный всадник» А.С. Пушкин, хотя замысел и идея произведения, конечно же, намного глубже.

Как напоминание об этом страшном бедствии, долгое время на стенах петербургских домов сохранялись пометки в виде жестяных, а кое-где и мраморных дощечек с надписью: «7 ноября 1824 г.», отмечавших уровень воды.

Наводнения, большие и малые, угрожали Петербургу постоянно. В 1890 г. случилось новое наводнение, которое от всех предшествующих отличалось необычайной стремительностью. И еще тем, что для всех явилось совершенной неожиданностью.

Наибольшие размеры наводнение приняло в районе Васильевского острова, в особенности на его окраине – в Галерной гавани и на острове Голодай. Здесь вода из берегов Невской губы выступила еще 15 августа, но до домов пока не дошла, 16-го же числа ветер усилился до степени шторма, поднял воду в гавани и к 10 ч. вечера залил улицы, дома и огороды.

Собаки, свиньи, коровы подняли неимоверный рев и вой, к которым вскоре присоединились истошные вопли людей.

Вода не убывала, и к 3 ч. ночи дошла до небывалого уровня – выше 10 футов. При неярком свете наступившего утра петербургские обыватели увидели, насколько велико было бедствие.

Те из петербуржцев, кто смог, уходили на более высокие места. Кому это не удалось, проводили ночь на крышах.

Жуткую картину представляло собой Смоленское кладбище. Поступавшая сюда с Галерной гавани вода разломала забор и нанесла целые груды капусты, которая потом так и осталась лежать среди могил. Было размыто сорок могил, а некоторые, недавно вырытые, еще не успели осесть и были очень сильно повреждены. После спада воды картина представлялась мистическая. Кресты на многих могилах,

которые были посолиднее, покосились. А деревянные почти все были смыты, да так и плавали по кладбищу.

Наводнение в Санкт-Петербурге 7 ноября 1824 г.

Более всех пострадал Васильевский остров, как самый низменный.

Страшный переполох наделала нагнанная бурей вода среди гуляющей публики в Крестовском саду. Своей кульминации грозная стихия достигла на Елагином острове. В ночь 17 августа здесь все одним разом очутилось под водой: дворец со всеми своими службами, дача министра финансов, Императорское садоводство, дачи

придворного духовенства. Сообщение с ними поддерживалось на лодках.

В то время, когда вода затопляла аллеи Александровского сада, в Зоологическом саду еще даже и не подозревали, что вскоре будут врасплох застигнуты наводнением.

Только когда вода показалась из-за эстрады, где играют музыканты, – все как один повскакали со своих мест. Некоторые бросились к воротам, но оказались отрезанными бушующей уже водой. Так многим и пришлось опять вернуться на веранды.

Спасенных зверей размещали на сцене, в буфете, на террасах – словом, везде, куда вода не могла добраться. Когда слона вывели из стойла, он, почувствовав себя на свободе, стал метаться по саду, разыскивая сушу.

Остроумнее всех поступил тюлень. Благодаря царившей кругом суматохе он выбрался из своей небольшой клетки и, несмотря на погоню, улизнул через открытые ворота, получив столь желанную свободу.

«Оползла гора сверху над слободой…»

1839 г.

Оползни в Российской империи чаще всего происходили в Поволжье, по правобережью Нижнего Днепра, на Черноморском побережье в районе Одессы, в некоторых пунктах Южного Крыма, Кавказа, в прибрежной зоне Байкала.

Об оползнях в районе Нижнего Новгорода и вреде, который они причиняют, известно с давних пор. Об этом написано даже в старинных летописях. В XV в. с Гремячей горы сошел оползень, разрушивший большую слободу. Летопись сообщает: «И божьим изволением грех ради наших оползла гора сверху над слободой, и засыпало в слободе сто пятьдесят дворов с людьми и со всякою скотиною».

О бедствии, случившемся в конце XVI в., сообщалось: «…в Нижнем Новгороде… потрясеся земля под монастырем, монаси же бежаша и сташа на горах; монастырь же и церкви совсем погибаша…»

Даже скупые строчки записей позволяют судить, что эти оползни были гигантских размеров.

В более поздний период одним из самых больших был оползень, случившийся в ночь на 17 июня 1839 г. в районе села Федоровки на левом берегу Волги между Саратовом и Ульяновском.

Ходила под ногами земля, трещали дома, в воздухе стоял шум и грохот. Никто не понимал – что же случилось. Люди не знали, куда бежать. Женщины и дети громко кричали, плакали. Наступил рассвет, но ничто не изменилось.

Вдруг земля стала колебаться сильнее. Местами ее вспучивало, и вместо низин вырастали возвышенности, а на месте холмов зияли провалы и трещины.

Все прекратилось неожиданно. 70 домов было разрушено или повреждено. К счастью, жертв не было. Позже выяснилось, что селение съехало поближе к Волге на несколько десятков метров!

Иногда отдельные участки местности в прибрежной полосе «съезжают» очень медленно и постепенно. Беда тогда приходит незаметно. Писатель В. Челинцев так описал последствия медленно сползающего участка у города Вольска в 1902 г.: «…Стоит перед вами дом; вы смотрите: дом как дом; но вот вы выходите во двор; задняя

половина рассматриваемого дома как будто не его, а только неумело и причудливо приставлена к нему, как будто совсем от другого дома, ближайший к нам угол зарыт в землю, доски в нем расползлись, и крыша как-то перекосилась: дом словно состарился и, как старик на свою клюку, оперся на этот угол… Чтобы не дать погибнуть домам и надворным постройкам, жителям этой низины постоянно приходится бороться с оползнем и отвоевывать у него себе место так же настойчиво, как голландцы отвоевывают себе место у моря…»

Убийственный марафон

1879 г.

…Его нарекли Ирвингом по названию небольшого местечка на севере штата Арканзас, США. В окрестностях этого местечка 30 мая 1879 г. в четыре часа пополудни и появились два необыкновенных облака. Черные и плотные, они, вопреки обыкновению, не следовали чередой, а устремились навстречу друг другу. Когда облака слились воедино, в огромной туче все «завертелось, закружилось и помчалось колесом», как в известной сказке Корнея Чуковского.

Из тучи полил дождь, посыпался град, а минут через пятнадцать, по свидетельству очевидцев, на нижней части тучи образовался вырост. Приняв форму огромного хобота, он потянулся к земле.

Вслед за первым «хоботом» вскоре образовался второй, поменьше, и вместе со старшим братом принялся хозяйничать в округе. За три часа братья-разбойники одолели путь около 150 км. И повсюду сеяли хаос и разрушение. Один дом, к примеру, они приподняли над землей и развернули, с двух других были сорваны крыши, а у третьего исчезла пристройка, причем с такой скоростью, что никто и заметить не успел, когда это случилось и что потом с нею сталось.

Похозяйничав на окрестных фермах, через несколько минут братья-разбойники оказались в городке Рандолфе, расположенном в 13 км к востоку от Ирвинга. Жители сначала услышали страшный рев, напоминавший «шум тысячи товарных поездов», как выразился один из уцелевших горожан. Кто не успел спрятаться, стал невольным свидетелем «конца света». Столетние дубы со стволами в два обхвата стихия вырывала с корнем и ломала, как спички. Столь же огромные вязы закрутила штопором, а каменную церковь, возле которой росли деревья, разметала по камешку. Причем некоторые «камешки» весом до центнера были потом обнаружены за несколько десятков метров от бывшей постройки.

И городку еще повезло – братья-разбойники зацепили его, так сказать, мимоходом. Новому железнодорожному мосту длиной 75 м, оказавшемуся как раз на пути старшего брата, пришлось куда хуже. Могучий хобот подхватил стальные конструкции и закрутил их так, что металлические балки и канаты оказались упакованными в плотный

сверток диаметром не более полтора метра. Сделав свое черное дело, смерч зашвырнул ношу в реку и помчался дальше. Он так торопился, что каменные быки, на которых ранее покоился мост, оказались совершенно нетронутыми.

Потренировавшись как следует, «хоботы» подступили к самому Ирвингу. Сначала смерч обрушился на 18 домов, стоявших поблизости от железной дороги, – все они были разрушены до основания. Затем смерч налетел на большое двухэтажное здание школы, снес с него крышу и оторвал южный угол дома. Учитель, находившийся в тот момент в одном из классов, так описал случившееся: «Первое впечатление – как будто все здание было мгновенно поднято в воздух, потрясено и вновь поставлено на место». Однако впечатление оказалось обманчивым. В следующее мгновение стихия нанесла очередной удар. «Все двери и окна были сорваны, мебель закружилась по комнатам, разваливаясь на куски, меня тоже подхватило порывом, перевернуло в воздухе несколько раз и опустило на пол в соседней комнате. Вся одежда на мне была разорвана в клочья, но на теле не оказалось даже синяка», – удивлялся преподаватель.

А вихрь тем временем отправился дальше, круша и разметая все на своем пути. Школе еще, можно сказать, повезло. Когда же на пути смерча оказался еще один большой дом, его целиком – два этажа и мансарду – подняло вверх, перевернуло вниз крышей, с силой пришлепнуло. А чтобы сооружение стояло устойчивей в таком положении, из-под него в самый последний момент выдернуло большую часть крыши и отнесло ее в сторону на 800 м.

Затем смерч устремился к элеватору и тут уж повеселился на славу. Само здание было разрушено полностью, а стоявшие на подъездных путях груженые вагоны вихрь аккуратно поснимал с рельсов и расставил там, где ему заблагорассудилось. Из многих вагонов не просыпалось при этом ни зернышка.

Уходя из городка, один из вихрей подхватил на восточной окраине корову, превратив ее в летающее животное. Первый, потому что на этом приключения коровы не закончились. Когда же измазанное грязью и илом парнокопытное благополучно выбралось на берег, второй вихрь снова подхватил его, перенес через небольшой лесок и опустил корову на землю уже в 700 м от родной фермы.

Все это, может быть, выглядело бы комично, если бы забавы смерча, или торнадо, как его называют на Западе, подчас не заканчивались трагически. Обычно встреча с торнадо заканчивается для людей и других живых существ смертью – стихия прихлопывает их так же легко, как мы расправляемся с надоедающим нам комаром. Десятки убитых остались в одном лишь Ирвинге, а вихри ведь посетили и окрестные городки.

После урагана «Ирвинг». Арканзас, 1879 г.

Причем Ирвинг оказался не единственным в своем роде. За два дня, 29 и 30 мая, как потом выяснилось, в той местности наблюдалось около полудюжины смерчей разной силы, два из которых – ирвингский

и дельфосский – оказались наиболее разрушительными и смертоносными.

Кошмар в Бомбее

1882 г.

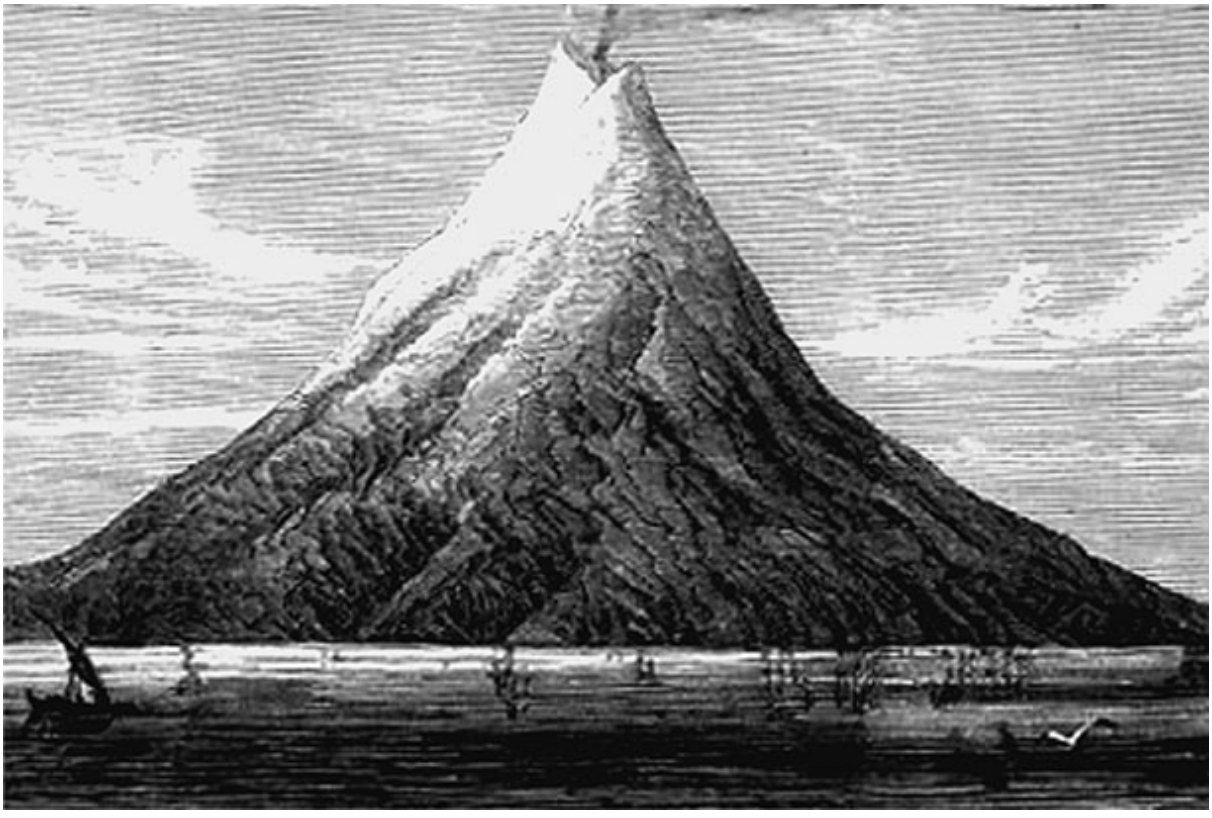
5 июня 1882 г. циклон, зародившийся над Индийским океаном, пронесся на север, на Аравийское море, а затем бросился на восток и нацелился главным образом на густонаселенные районы Мумбая (Бомбей). Когда ветер умерил свою ярость, а волны отступили, оказалось, что погибло 100 тыс. человек. Но к тому времени жители Индии стали воспринимать такие штормы как нечто неизбежное, поскольку всего лишь 6 лет назад, 31 октября 1876 г., в два раза более разрушительный тайфун унес жизни 200 тыс. жителей побережья Бенгальского залива. 12 годами ранее другой циклон, возникший в Бенгальском заливе, принес смерть 70 тыс. обитателей Калькутты. Таким образом, за 18 лет только в одной Индии во время тайфунов погибло 370 тыс. человек. В Индокитае за этот же период погибло почти столько же человек.

Логично предположить, что гибель такого огромного числа людей в двух этих странах можно почти целиком отнести на счет плотности населения в приморских городах. Если бы штормы такой же силы начали опустошать Восточное побережье Соединенных Штатов, то лишь в одном Нью-Йорке, где плотность населения равна плотности населения в Бомбее или Калькутте, каждый восьмой человек был бы поглощен волнами или растерзан свирепым вихрем.

Гигантский взрыв Кракатау

1883 г.

Колоссальная природная катастрофа произошла в Зондском архипелаге в 1883 г.: взорвался вулкан Кракатау. До извержения это был небольшой архипелаг островов, самым крупным из которых был Кракатау размером 9 × 5 км. Он состоял из трех сросшихся кратеров: Раката (800 м) – на юге, Данан (450 м) – в центре, Пербуатан (120 м) – в северной части острова. Северо-западнее находился еще один, меньший по размеру остров, известный под названием Ферлейтен (Пустынный), а к востоку остров Ланг (Длинный), а также несколько совсем небольших островов. Весь архипелаг представлял собой остатки вулкана высотой около 2 тыс. м, разрушенного еще в доисторические времена.



Воронка Кракатау. Рисунок конца XIX в.

О начале бурной деятельности вулкана нам ничего не известно – острова Кракатау были пустынны, лишь иногда туда заезжали рыбаки с острова Суматра. Первые наблюдения были сделаны с кораблей, плывших по Зондскому проливу, которые, правда, относятся уже к тому времени, когда происходили сильные извержения. 20 мая экипаж германского военного судна «Елизавета» заметил грибообразное облако, выходившее из кратера; оно достигало 11 тыс. м высоты. Несмотря на то что до Кракатау было еще далеко, пепел сыпался на палубу судна.

27 мая Кракатау осмотрели некоторые жители Батавии. Оказалось, что в середине древнего кольцевого кратера Пербуатана каждые 5—10 мин. повторялись взрывы, столбы пара и пепла поднимались на высоту 2–3 тыс. м. Деревья были обсыпаны пемзой, словно снегом.

В середине июня процесс возобновился со страшной силой. 24 июня скалы Пербуатана скрылись вследствие расширения кратера.

Утро 26 августа было ясное. Около часа дня стал слышен гул, который распространился до Батавии (ныне Джакарта). Ночью он настолько усилился, что в городе невозможно было уснуть. Около 2 ч. пополудни с корабля «Медея», плывшего по Зондскому проливу, заметили столбы пепла 27–33 км высотой. В 17 ч. произошло первое цунами, вероятно, вызванное обрушением кратера. К вечеру в селении Ламионге на острове Суматра пошел слабый пепельный дождь. Небольшие суда заливались волнами или выбрасывались на сушу. Вода несколько раз устремлялась на берега и уничтожила много деревень.

К 2 ч. ночи пепел на палубе судна «Бербис» образовал слой метровой толщины. Землю охватил непроницаемый мрак. На горе Кракатау раздавался грохот и ежеминутно показывались яркие молнии. В атмосфере ощущалось электричество. На снастях и на мачтах были видны огоньки святого Эльма, извивавшиеся подобно «огненным змеям». Рулевой на «Бербисе» едва мог устоять на своем месте – дотронувшись до металлических частей руля, он почувствовал сильный удар тока.

Утром 27 августа небо стало яснее, но скоро вновь все кругом покрылось густым мраком, продолжавшимся 18 ч. Громадные массы пепла, пемзы, шлаков и тягучей, подобной тесту, грязи направились в Зондский пролив, к островам Яве и Суматре. В 6 ч. утра волны устремились на низменные берега.

Около 10 ч. утра было самое ужасное время: раздался колоссальный взрыв. Газы, пары, пепел и обломки пород были подняты на высоту 70–80 км и рассеялись по площади около 1 млн кв. км.

Вызванные взрывом чудовищные волны вздымались наподобие гор, доходя до 30 м в высоту; одна за другой низвергались они на острова. Города, деревни, леса, железнодорожная насыпь, проходящая на Яве вдоль берега, – все было стерто с лица земли страшным потопом. Города Анжер, Вентам, Мерак и другие были разрушены. Все население островов Себеси и Серами было погребено. Только немногим удалось каким-то чудом избегнуть этой печальной участи: первая волна, хлынувшая на землю, увлекла с собой людей, но некоторых потом выбросила на сушу невредимыми.

Что происходило дальше с оставшимися в живых, трудно описать. В ужасе жители напрягали все свои силы, ища спасения. В 10:54 произошел второй взрыв, примерно такой же гигантский, как и за час до этого, но не сопровождавшийся цунами.

Берега Суматры и Явы изменились до неузнаваемости. Богатая тропическая растительность исчезла бесследно везде, где только появлялись морские волны. Земля была совершенно голой; серая грязь и продукты извержений, вырванные с корнями деревья, остатки зданий, трупы людей и животных усеяли ее.

По официальным данным, число погибших равнялось приблизительно 40 тыс. человек. На месте острова Кракатау разлилось море, и из воды выходил на поверхность лишь старый конус вулкана, который треснул пополам, одна его половина упала в море, а другая открыла поразительную картину страшной лаборатории подземных сил.

Волна в море (цунами), вызванная взрывом Кракатау, была настолько мощной, что обошла всю планету. На всем побережье Индийского океана наблюдались волны, более или менее сильные в зависимости от расстояния до Кракатау. Волнение распространилось также по всему Тихому океану и достигло западных берегов Америки. В Атлантическом океане цунами, вызванное взрывом в Зондском архипелаге, наблюдалось у берегов Франции и на Панамском перешейке.

В атмосфере также происходили бурные изменения. Вблизи Кракатау свирепствовали сильные ураганы. В Европе, в Северной

Америке и в других частях света движение воздуха было отмечено метеорологическими приборами, и всюду замечалось сильное колебание барометра. Воздушная волна, вызванная извержением Кракатау, обошла земной шар три раза, что было доказано барометрическими наблюдениями в разных местах.

С извержением вулкана Кракатау связано еще одно интересное явление. Вскоре после катастрофы, еще в конце августа, солнце приняло своеобразную зеленую окраску. Сначала это явление было заметно только вблизи Кракатау, а затем и на значительном удалении от него. Своеобразную окраску солнца объясняли скоплением мельчайших частиц вулканического пепла, которые носились в верхних слоях атмосферы.

В конце ноября 1883 г. в Европе было отмечено странное явление. При закате лучи солнца давали на небосклоне пурпурный отблеск, который не исчезал очень долго, после чего наступал полный мрак. Скоро отовсюду стали получать подобные известия. В некоторых местах это явление видели раньше, чем в Европе, но до извержения Кракатау оно не наблюдалось нигде.

Продукты извержения Кракатау состояли преимущественно из пемзы и мелкого пепла. Предполагают, что объем их доходил до 18 куб. км. На 6 км в радиусе вулкана изверженные породы нагромоздили пласты толщиной 20–40 м. К северу от Кракатау, у острова Себеси, глубина моря до извержения составляла 36 м. После катастрофы здесь обнажились мели и все это пространство сделалось несудоходным для больших кораблей. В результате взрывов сохранилась только южная половина конуса Ракаты, а на месте остальной его части образовалась на дне моря депрессия, состоящая из двух впадин: одна, глубиной до 120 м, находилась между островами Ланг и Ферлейтен; другая, глубиной до 300 м, с ровным дном – южнее.

Не только произошло изменение рельефа морского дна, но и возникли новые острова, а прежние увеличились в размере. На месте развалин Кракатау продукты извержений образовали площадь 5 кв. км. Остров Ланг увеличился на 0,3 кв. км, Ферлейтен – более чем на 8 кв. км, один островок скрылся – вероятно, был размыт волнами. Здесь же появились острова: Стреера площадью 3 кв. км и Кальмейера – 4 кв. км. Оба они выступали над поверхностью моря лишь на несколько метров, но вскоре опять исчезли под водой.

Изучение геологического строения вулкана Кракатау, проведенное в последнее столетие, позволяет достаточно полно восстановить историю его развития. Общий вид современной кальдеры – кольцеобразной полосы пород, сохранившихся после взрыва. В истории формирования кальдеры Кракатау различают четыре периода. Первоначально на месте современной кальдеры возник вулканический конус, возвышавшийся над уровнем океана приблизительно на 2 тыс. м.

В течение второго периода на юго-востоке кальдеры возник новый конус Раката высотой до 800 м, сложенный преимущественно базальтами.

В третий период сформировались еще два небольших андезитовых конуса – Данан и Пербуатан. Все три конуса образовали сравнительно крупный остров. В 1670 г. из жерла Пербуатана излился поток лавы андезитового состава, после чего в течение 200 лет Кракатау молчал.

Четвертый период в жизни Кракатау – катастрофа в 1883 г.

Последняя стадия развития кальдеры Кракатау (после 1883 г.) связана с ростом нового вулканического конуса Анак-Кракатау, начавшимся в конце 1927 г. Извержения его происходили в начале 1950-х гг. и позднее. Так, в 1960 г. Анак-Кракатау выбрасывал тонкий пепловый материал и обломки до 2 м в поперечнике с интервалом от 5 до 10 мин. Три года спустя было замечено исчезновение кратерного озера и рост внутреннего конуса.

Хотя и в более слабом виде, вулкан Кракатау продолжает жить в настоящее время. Над кратером на несколько сотен метров поднимается столб дыма, а по ночам видны выбросы раскаленных газов.

Образование кальдеры Кракатау объяснялось по-разному. Некоторые ученые предполагали, что кальдера возникла в результате гигантского взрыва и представляет не что иное, как взрывную воронку, напоминающую до некоторой степени воронку от взрыва фугасной бомбы. Однако сейчас большинство исследователей склоняются к выводу, что кальдера Кракатау возникла вследствие обрушения кровли вулканической камеры, вызванного удалением из этой камеры огромных объемов вулканического материала. В этом отношении образование кальдеры несколько напоминает обрушение земной поверхности под горными выработками, из которых удалена порода.

Причиной таких перемещений считают уменьшение объема подземной камеры вследствие кристаллизации оставшейся магмы или

ее перемещение к новому жерлу вулкана Анак-Кракатау, начавшего извергаться в 1927 г. Возможно также, что это результат «приспособления» приповерхностных блоков к новому подземному рельефу опорожненной вулканической камеры.

«Чарльстонский танец»

1886 г.

Чарльстонское землетрясение 1886 г. было самым сильным землетрясением из всех, которые происходили на юго-востоке Соединенных Штатов. Погибло 100 человек. Оно произошло 31 августа 1886 г. в 21:50 и продолжалось менее одной минуты. Землетрясение произвело серьезные разрушения в городе Чарльстон штата Южная Каролина, где разрушению подверглись 2 тыс. зданий, а сумма материального ущерба составила 6 млн долларов, тогда как стоимость всех зданий города в то время оценивается примерно в 24 млн. Часть разрушений можно заметить и в наши дни.

Зона наиболее сильного разрушения находилась в районе острова Тайби в штате Джорджия (на расстоянии более 60 миль от Чарльстона), а структурные разрушения проявились более чем в 100 милях от Чарльстона (охватив центр штатов Алабама и Огайо, восток штата Кентукки, юг штата Вирджиния и запад штата Западная Вирджиния). Колебания были отмечены в Бостоне на севере, в Чикаго и Милвейке на северо-западе, на юге – на Кубе и на востоке – на Бермудах.

Землетрясение оценивается от 6,6 до 7,3 балла по шкале Рихтера. В течение последующих тридцати пяти лет произошло более 300 повторных толчков землетрясения 1886 г. Менее значительная сейсмическая активность, до сих пор наблюдаемая в регионе землетрясения, может быть продолжением повторных толчков.

Землетрясение 1886 г. является примером тщательно изученного тектонического землетрясения. Считается, что это землетрясение произошло на разломах, которые сформировались в юрском периоде во время разрушения материка Пангея. Подобные разломы были обнаружены вдоль Восточного побережья Северной Америки.

На одном из перекрестков Чарльстона после землетрясения 1886 г.

Чиликское землетрясение

1889 г.

12 июля 1889 г. в 3:14 (часы телеграфной станции остановились в 3:15) жители Верного (сегодня Алма-Ата) испытали сильное землетрясение. Его сила в городе не превышала 7–8 баллов, хотя в эпицентре (в 150 км от Верного) она достигла 10 баллов. Это было третье из группы сильнейших Северо-Тянь-шаньских землетрясений конца XIX – начала XX вв., вошедшее в историю под названием «Чиликское».

Все очевидцы – жители г. Верного едины во мнении, что землетрясение началось с довольно сильных сотрясений волнообразного характера. Оно не имело резкого характера, было плавное колебательное движение, «качало, как на волнах».

В газете «Туркестанские ведомости» № 30 от 1889 г. была опубликована заметка И. Аристова и П. Зенкова об этом землетрясении, где приводились ощущения торговцев, ночевавших в этот день в урочище Каркара (в 60 км от эпицентра): «Землетрясение там было весьма сильное, что при подземных ударах животные и люди не могли устоять на ногах и отбрасывались по земле на несколько аршин».

В другой заметке, опубликованной в книге «Материалы для изучения землетрясений в России» (1891) П. Зенков пишет: «В долине Каркара, где была в то время киргизская ярмарка и большой съезд торговцев, сила землетрясения была так велика, что по свидетельству очевидцев – людей, лежавших на земле, подбрасывало кверху на 1 аршин».

Эпицентр землетрясения охватывает восточные части хребтов Заилийский и Кунгей-Алатау и простирается от реки Или до северо-восточного побережья озера Иссык-Куль. По свидетельству очевидцев, здесь всюду образовались трещины, много громадных осыпей и обвалов в горах и ущельях. Это область выражена в виде эллипса, центр которого совпадает с участком наиболее тесного сближения рек Чарын и Чилик, что принято в качестве эпицентра.

По современным представлениям, основные параметры землетрясения следующие: дата землетрясения: 12 июля (1 июля)

1889 г. Время начала землетрясения: 3:14. Максимальная сила в эпицентре: 10 баллов.

В Верном перед землетрясением отмечены случаи беспокойства домашних животных.

Последствия Чиликского землетрясения специально не исследовались. Сейсмическая комиссия Императорского Русского географического общества решила собрать полные сведения об этом землетрясений путем рассылки листов с вопросами, выработанными ранее И.В. Мушкетовым. Из 100 посланных опросных листов И.В. Мушкетову удалось собрать ответы на 60. Кроме того, в газете «Туркестанские ведомости» было опубликовано несколько заметок об этом землетрясении. По этим материалам удалось воссоздать картину распространения сотрясений на поверхности Земли.

ИСКРЫ

№ 3. Иллюстрированный художественно-литературный и юмористический журналъ съ карикатурами. №3.

Жертвы семирѣченскаго землетрясенія.

На развалинахъ Вѣрнаго.

На развалинах г. Верный. Выпуск газеты «Искры», 1911 г.

Землетрясение ощущалось на огромной территории. Площадь его составляла около 160 тыс. кв. км. Оно ощущалось в Каркаралинске, Омске, Павлодаре.

К моменту землетрясения границы города практически не изменились и сохранились прежними, как в 1887 г. В результате землетрясения было разрушено и повреждено около 3 тыс. построек в эпицентральной зоне. Особенно сильно пострадали поселения на северном и северо-восточном побережьях Иссык-Куля (Уйтал,

Сазоновка и др.), а также в Джаркенте и Пржевальске, где наблюдалось много разрушенных и сильно поврежденных построек. В Верном, в котором все кирпичные дома были разрушены два года назад в результате Верненского землетрясения 1887 г., а строительство новых домов велось с учетом опыта двухлетней давности, землетрясение не принесло большого ущерба (сила землетрясений в Верном составила 7–8 баллов).

Число жертв, по данным И. Аристова и П. Зенкова, не превышает нескольких десятков, считая и людей, погибших в горах.

Повторные толчки продолжались до конца 1891 г. Всего до мая 1891 г. жители Верного ощутили около 150 подземных толчков, большинство из которых были последствиями Чиликского землетрясения.

Цунами с 11-этажный дом

1896 г.

15 июня 1896 г. в городе Санрикю на японском острове Хонсю было очень пасмурно. Но, несмотря ни на что, у жителей города и гостей было хорошее настроение, так как шла подготовка к японскому религиозному празднику.

Вечером перестал идти дождь. И вдруг произошло нечто ужасное: море отступило от берега, и где только что была вода, теперь лежали тысячи рыб. Затем со стороны берега послышался грохот, похожий на пушечные залпы. Прежде чем люди успели понять, что происходит, 30-метровая волна, мчавшаяся со скоростью 700 км/ч, обрушилась на берег. Многие пытались спастись на возвышенных участках местности, но было уже поздно. В живых осталось несколько старичков, которые покинули праздник, чтобы на одном из холмов сыграть в традиционную японскую игру го.

Цунами унесло жизни более 27 тыс. человек, более 9 тыс. пострадали. 10,6 тыс. домов волной смыло в море, 2,5 тыс. домов сильно пострадали.

Японская миниатюра, запечатлевшая цунами в Санрикю в 1896 г.

Трагедия Галвестона

1900 г.

В начале XX столетия в Соединенных Штатах метеорологии не уделяли слишком большого внимания. Между тем из года в год ураганы обрушивались на побережье Северной Америки, нанося подчас серьезный ущерб.

В течение первых восьми месяцев нового столетия происходили обычные сезонные изменения погоды. Вплоть до сентября не было ни одного урагана. Но сентябрю суждено было стать трагическим месяцем.

Уже в первый день этого месяца в восточной части Карибского моря обнаружился ураган незначительной силы. Известие о нем пришло с метеорологической станции в Гаване.

Единственным человеком в Галвестоне, понявшим значение штормового предупреждения, был двадцатидевятилетний Айзек Монро Клайн. Он был старшим синоптиком бюро погоды этого техасского городка. Клайн получил первую официальную депешу из Вашингтонского бюро погоды в 4 ч. дня во вторник 4 сентября. В ней просто указывалось, что в северном направлении со стороны Кубы движется тропический циклон.

Второй официальный метеорологический бюллетень поступил в контору Клайна в 11:20 в среду 5 сентября. В нем указывалось, что шторм приближается к Ки-Уэст (штат Флорида) и что суда должны укрыться в гавани.

В пятницу Клайн заметил, что давление стало заметно падать. Когда ветер посвежел, он поднялся на Леви-Билдинг, где располагалось бюро погоды, и поднял штормовые сигналы. Ранним утром в субботу Айзек Клайн убедился, что город находится на пути урагана.

Выйдя утром из дома, он заметил на улице около здания слой воды. Зная, что высота этой части города 1,5 м над уровнем моря, он понял: на город хлынула штормовая приливная волна высотой более 1,5 м. Клайн был уверен, что самая большая опасность грозит тем, кто живет в непосредственной близости от моря. Он сел в двуколку и направился на набережную, чтобы оповестить о приближающейся беде всех, кто еще не успел перебраться на более высокое место.

Погоняя лошадь, Клайн мчался вдоль берега; он останавливался возле групп зрителей и предупреждал их о близкой опасности. Он говорил им, что они должны уходить в возвышенные районы города.

Во время своей скачки в то субботнее утро Клайну пришлось испытать и удовлетворение и досаду. Некоторые, поняв, что опасность близка, в колясках и фургонах мчались к центру города. Другие же поднимали доброжелателя на смех и даже обвиняли его в том, что он хочет накликать на них беду.

Вернувшись в бюро погоды, он заметил, что столбик ртути в барометре опустился до 747 мм, а вода, судя по донесениям, поступавшим в бюро, поднималась со скоростью почти 40 см/ч.

В последний раз сняв показания с приборов и сделав нужные выводы, Клайн в самых решительных выражениях составил депешу своему вашингтонскому начальству и отправил ее на телеграф.

В депеше он сообщал, что на Галвестон надвигается жестокий ураган и что все федеральные ведомства и агентства штата должны быть готовы оказать максимальную помощь как можно раньше.

В наши дни такая депеша стала бы известной всей нации уже через несколько минут. Однако в 1900 г. средства связи были не столь эффективными. Сунув в карман жилета депешу, составленную братом, Джозеф Клайн, также работавший в бюро погоды, направился в контору компании «Вестерн Юнион». Он застал телеграфиста на месте, но депешу оператор передать не мог. Телеграфная линия, связывающая Галвестон с внешним миром, была где-то оборвана: не то вырвало столб, не то дерево упало на провода.

Джозеф думал о депеше, которую ему было поручено передать на телеграф. Мир должен узнать, что происходит здесь. Он посмотрел на клочок бумаги, который держал в руках, а потом на здание телефонной конторы, находившейся в другом конце улицы. Если телеграфные провода порваны, подумал он, то почти наверняка нет и телефонной связи. Но попытка – не пытка. Отворив дверь телефонной конторы, Джозеф вошел внутрь.

Джозеф Клайн снял трубку аппарата, висевшего на стене, прижал ее к уху и несколько раз повернул ручку. К его удивлению, оператор спросил, какой номер ему нужен, а бюро погоды в Хьюстоне ответило на звонок. Приложив ладонь ко рту, Джозеф Клайн стал внятно и отчетливо говорить. В нескольких словах он объяснил, что в Галвестоне

наводнение, и попросил как можно быстрее направить помощь в терпящий бедствие город. Времени на то, чтобы рассказывать о подробностях, не было, да он и не пытался это сделать. Лаконичный разговор Джозефа Клайна с его невидимым собеседником в Хьюстоне, по всей вероятности, был последним контактом прежнего Галвестона с внешним миром: минуту спустя телефонные провода оборвало.

Братья Клайн большую часть времени находились в бюро погоды. Около 5 ч., когда давление воздуха стало ниже 736 мм, а усилившийся ветер сорвал с крыши анемометр, показывающий скорость 160 км/ч, они покинули бюро и, стараясь устоять на ногах, двинулись к дому Айзека.

К тому времени весь город, казалось, пришел в движение. Люди, прижимаясь друг к другу, словно овцы в стаде, сбившиеся в кучу перед бурей, толпами устремлялись к центру города.

В сгущавшейся темноте волны и ветер казались особенно страшными.

Те, кто спасся от ветра, внезапно столкнулись с новой опасностью. Невидимые во мраке, окутавшем все вокруг, в воздухе летали смертоносные куски шифера, которые швырял с пронзительной силой ветер. И люди нередко падали наземь с перебитым позвоночником или раненные в спину.

К 8 ч. нижняя часть города оказалась под слоем воды от 3 до 5 м. Якорные цепи, швартовы судов, стоявших в гавани, лопнули, и суда оказались во власти ветра и волн. Когда порой вспыхивала молния, она освещала жуткую картину: огромные океанские пароходы раскачивались среди зданий, через которые перекатывались гигантские валы.

Айзек Клайн обнаружил на веранде своего дома десятки людей. Он, по пояс в воде, побрел к крыльцу, чтобы впустить соседей в дом.

Приблизительно в 7:30 утра Клайн стоял у дверей и вглядывался в кромешную тьму ночи, наполненную воем. Вода заливала пол и доходила уже до щиколоток. Внезапно появился со стороны моря гигантский вал. И не успел он отвернуться, как волна поднялась чуть не до самых его плеч. Клайн понял, что Галвестон подвергся наводнению: уровень воды повысился на 6 м.

В следующую минуту от сильного удара затрясся весь дом. Затем последовал толчок и раздался треск: сорванные с фундаментов дома,

огромные груды обломков били по дому с восточной и юго-восточной сторон. Огромные бревна, словно тараны, колотили в стены здания.

Сначала удары были редкими, потом они участились, и вскоре здание стало разваливаться и рухнуло в бушующие волны.

Джозеф, брат Клайна, взял на себя заботу о двух старших дочерях Айзека, между тем как Айзек пытался спасти жену и младшую дочь. Оставалось лишь одно: схватиться за какой-нибудь плавающий предмет и не выпускать его из рук. Клайн и его жена забрались на стену собственного дома, которую волны уносили куда-то в темноту. Ребенок жался к родителям.

В свете сверкнувшей молнии они увидели людей, вскарабкавшихся на импровизированные плоты. Такие же сцены можно было наблюдать во всех частях города. Тут уцелевшие одиночки цеплялись за бревна и балки, там на стене разбитого дома или куске полового настила гроздьями висели люди, видя в этом единственную надежду на спасение. Спустя немного времени с крыши рушащегося здания полетели плитки, скашивая людей, словно залп из мортир. Порой огромное дерево, вырванное с корнем, ударяло в такой плот, и люди с воплями падали в бурлящую воду.

Среди этого рева и безумия Клайн крепко прижимал к себе жену и ребенка и изо всех сил старался удержаться на скользком плоту.

Неожиданно жену его сбило в воду плавающей поблизости балкой. Клайн и сам потерял сознание, но когда очнулся, обнаружил, что по-прежнему стискивает ребенка в объятиях.

Всю долгую страшную ночь Клайн прижимал к себе ребенка. Его ужасала мысль, что ветер уносит их плот в Мексиканский залив.

По какому-то капризу судьбы Клайна выбросило на возвышенный участок близ центральной части города, куда несколько часов назад он уговаривал отойти своих земляков. Еще более невероятным было то, что плот с Джозефом и двумя старшими дочерьми Айзека пристал в нескольких метрах от них. Позднее выяснилось, что тело жены Клайна двигалось вслед за ними.

Незадолго до полуночи люди, которым удалось достичь наиболее высокой части города, обратили внимание на то, что вода стала убывать. Приливная волна покинула город еще стремительнее, чем набросилась на него. В отдельных местах она мчалась по улицам со

скоростью горного потока, производила еще больше разрушений, чем во время наступления.

Позднее в официальном докладе Айзек Клайн писал: «То, что увидели жители города в воскресенье 9 сентября 1900 г., представляло собой ужасное зрелище, какого до сих пор не видел цивилизованный мир».

Повсюду были следы страшной трагедии. Повсюду была смерть. Мертвые люди, лошади, коровы, собаки лежали рядами или поодиночке. Развалины некогда стоявшего здесь города, покрытые толстым слоем грязи и слизи, издавали невыносимое зловоние.

Те, кто уцелел, имели жалкий вид. Женщина, прижимающая к груди мертвого ребенка, переходила с места на место, тщетно надеясь найти своего мужа. Старики и дети, заливаясь слезами, бродили по грязи среди трупов, искали своих близких и в то же время боялись увидеть их.

Как ни ужасны были мучения людей в ту субботнюю ночь, но впереди их ждали еще большие испытания. Половина города была уничтожена, а то, что уцелело, носило следы разрушений. Связь с внешним миром – миром живых – была утрачена. Невозможно было ни развести огня, ни приготовить пищу, ни раздобыть воды, чтобы утолить жажду. В довершение всего появились шайки мародеров, шаривших по городу. Они грабили кого попало – мертвых и живых, отнимали деньги, продовольствие, драгоценности.

Спустя несколько дней пришли вести из внешнего мира, из разных частей страны стала прибывать всевозможная помощь. Был учрежден военно-полевой суд. Честные люди взяли в руки оружие, и сотни мародеров были расстреляны на месте, взяты под стражу или в ожидании суда, как скот, помещены в загоны.

Прежде всего необходимо было очистить город от валявшихся повсюду трупов.

В пострадавший город прибыла некая Кларисса Харлоу Бартон, семидесятидевятилетняя женщина; она объявила, что собирается разбить палатку, где будет раздавать пострадавшим кофе и суп. Позднее весь мир узнает имя Клары Бартон, ставшей основательницей американского Красного Креста. Пока национальные гвардейцы расстреливали мародеров и помогали бездомным обрести хоть какой-то

кров, в город вошел отряд рабочих. Первым делом они принялись очищать Галвестон от тлена.

В гавани появились буксиры и баржи, которые использовались для уборки трупов. Рабочие грузили страшный груз в повозки, а возницы, нахлестывая лошадей, переправляли его к воде, где переваливали на баржи. Буксиры отталкивали их подальше в открытое море, где содержимое барж сбрасывали в воды Мексиканского залива.

Материальный ущерб был чудовищным. Некоторые, наглядевшись на разрушенный город, решили, что с них ураганов хватит, и, захватив с собой пожитки, если они еще оставались, навсегда покидали город и побережье.

Те, кто остался, взялись за дело, казавшееся неосуществимым, – начали отстраивать Галвестон. Бригады рабочих трудились круглые сутки, чтобы люди могли где-то жить, чтобы хоть как-то ожили торговля и деловая жизнь. Но каждого, кто предпочел остаться в городе, мучила мысль: «Когда грянет новый ураган?»

И ответ мог быть только один: «Рано или поздно».

Необходимо было что-то предпринять, чтобы защитить Галвестон от ураганов. Чиновники городского управления прислушались к голосу людей, интересы которых они блюли. Чтобы Галвестон вовсе не исчез с лица земли, сказал кто-то из них, необходима надежная мера защиты города от вод Мексиканского залива. Бароны-феодалы в Средние века возводили крепкие стены вокруг своих владений, чтобы защитить их от нашествий врагов, а Голландия отгородилась от моря плотинами и дамбами. Почему бы не построить дамбу и вокруг Галвестона?

Когда представлено было с полдюжины заслуживающих внимания планов, власти Галвестона объявили, что начнут строить надежную и прочную дамбу и что уже никакой ураган не разрушит город. Однако город, который стоит на берегу залива, не может просто пригнуться за стеной и тем самым спрятаться от волн. Ведь если стена будет построена, она должна быть достаточно высокой. Поэтому, решили чиновники, город должен приподнять себя, чтобы оказаться на одном уровне с верхним краем стены.

Галвестонская защитная стена была самым грандиозным инженерным сооружением, когда-либо возводившимся в те времена. Немногим более года спустя после роковой сентябрьской субботы был заложен фундамент этой стены. Разумеется, Великая Китайская стена

была длиннее и гораздо внушительнее, но ее постройка продолжалась несколько веков. Между тем жители Галвестона построили большую часть стены к 1904 г.

Ширина ее у основания достигала 5 м, кроме того, со стороны залива ее защищал 8-метровый слой каменной наброски. Постройка стены была лишь частичным решением проблемы, поскольку надо было еще поднять все здания вровень с ее 5,5-метровой высотой. Правда, здания, расположенные ближе к центру, следовало приподнять лишь на 3 м.

Люди и лошади трудились что есть сил. Оси подвод подчас, не выдержав нагрузки, ломались. Бесчисленные тонны песку перевезены были в город и подложены под здания. И когда наконец дамба была сооружена, на волны Мексиканского залива глядел совсем иной город. Федеральные власти, на которых произвело впечатление столь внушительное сооружение, ассигновали несколько миллионов долларов на то, чтобы продолжить стену и построить по ее верху шоссейную дорогу. Галвестон до сих пор испытывает на себе силу ураганов. Некоторые из них причинили ему значительные повреждения, однако благодаря мощной дамбе повреждения эти ничтожны по сравнению с разрушениями, нанесенными городу ураганом 1900 г.

Вулкан, уничтоживший город Сент-Пьер

1902 г.

8 мая 1902 г. взорвался, разлетевшись на части, вулкан Мон-Пеле, который при этом уничтожил один из главных портов острова Мартиника – Сент-Пьер вместе с его населением. В мгновение ока погибло 36 тыс. человек, сотни людей погибли от побочных явлений, включая укусы змей.

Как и большинство «вулканических повествований», данная история начинается с доисторических времен, когда формировались Малые Антиллы. Это группа островов, которые тянутся через вход в Карибское море в виде 700-километровой дуги, выгнутой к Атлантическому океану. Они простираются от пролива Анегада к востоку от Виргинских островов почти до самого побережья Южной Америки. Это вулканические острова. Наибольшей активностью отличались два вулкана: Мон-Пеле на острове Мартиника и Суфриер на острове Сент-Винсент.

Мон-Пеле расположен в северной части острова Мартиника. Он возвышается на 1350 м над городом Сент-Пьер, самым большим поселением на острове.

То, что эта каменная архитектура будет за считаные минуты превращена в мелкие камешки, находилось, вероятно, за пределами самого живого воображения строителей Сент-Пьера. Ни одно извержение Мон-Пеле до 1902 г. не давало никаких намеков на то, что это опасный вулкан. Во время извержения 1767 г. погибло 16 тыс. человек, но большинство погибло на склонах вулкана. С тех пор его извержения становились все слабее и слабее.

Хотя предыдущее извержение предупреждало о себе, вряд ли кто-либо в местном правительстве обратил внимание на это. Так, 2 апреля через некоторые отверстия (фумаролы) на склоне горы стали пробиваться довольно сильные струи пара. 23 апреля на улицы Сент-Пьера посыпался пепел с явным запахом серы, а от подземных толчков попадала посуда с полок.

Начиная с 25 апреля стали появляться более заметные, хотя и не очень тревожные сигналы приближающегося бедствия. Например, раздавались взрывы в кратере. А те, кто осмеливался приблизиться к

кратеру на Пеле-Этанг-Секе, слышали звуки кипения. Затем кратер наполнился кипящим озером шириной до 200 м. Рядом с ним возник 10-метровый фонтан перегретой воды.

27 апреля усилилось выпадение пепла. Он завалил некоторые дороги и придал ландшафту зимний вид. Кроме того, поступили сообщения о том, что животные и птицы задыхаются от ядовитого газа, который исходил от вулкана.

Тем временем в одном из кварталов Сент-Пьера выгнанные потоком горячего пепла из своих гнезд змеи заполонили улицы и дворы. Они убивали оказавшихся на их пути цыплят, свиней, лошадей, собак и людей. В тот день от укусов змей погибло 50 человек и 200 животных.

5 мая хлынувшие на гору сильные дожди вызвали потоки коричневой воды во всех долинах юго-восточного склона Мон-Пеле. В тот же день, вскоре после полудня, сахарный завод был погребен под огромной грязевой лавиной с множеством громадных валунов и деревьев. Скатившись с гор, лавина поглотила завод за считаные минуты, залив кипящей грязью 150 человек и оставив на поверхности только трубы. Расправившись с заводом, лавина двинулась к морю. Там она создала огромную волну, которая перевернула два стоявших на якоре судна и затопила нижнюю часть города Сент-Пьер.

Весь день 7 мая Мон-Пеле непрерывно извергался. Но жители Сент-Пьера немного приободрились от новости, что вулкан Суфриер, находящийся в 145 км к югу, на острове Сент-Винсент, взорвался. Ложась спать в последнюю ночь своей жизни, жители Сент-Пьера думали, что взрыв Суфриера уменьшит давление на Мон-Пеле и авось пронесет.

Рассвет 8 мая занимался ясным, день обещал быть солнечным. Столб пара из кратера Мон-Пеле поднялся выше обычного, но, кроме этого, не было ничего странного в поведении вулкана. Около 6:30 корабль «Рорайма» с покрытыми пеплом палубами вошел в порт Сент-Пьера и стал на якорь рядом с 17 другими судами.

А в 7:50 Мон-Пеле разорвался на части. Точнее, прозвучали 4 взрыва, оглушающие, похожие на пушечные выстрелы. Они выбросили из главного кратера черную тучу, которую пронизывали вспышки молний. Но это был не самый опасный выброс. Именно боковые выбросы – те, что с того времени будут называться «пелейскими», – послали с ураганной скоростью огонь и серу по склону горы прямо к

Сент-Пьеру. За две минуты все было превращено в пепел. Люди или мгновенно сгорели, или же мгновенно задохнулись.

Все дома, все постройки Сент-Пьера взорвались или частично разрушились. С деревьев сорвало все листья и ветки, остались лишь голые стволы. Каменные и бетонные стены толщиной до метра разорвало на части, будто они были из картона. Шестидюймовые пушки на Норн д'Оранж сорвало с креплений, а статую Девы Марии, весившую не менее 3 т, поток отнес на 15 м от ее основания. На причалах и складах порта взорвались тысячи бочек рома, огненная жидкость растеклась по улицам и ручьями лилась в воду около пристани.

Неудивительно, что не было оставшихся в живых. Перегретый вулканический газ, из-за своей высокой плотности и большой скорости движения стлавшийся над самой землей, проникал во все щели и уголки, никому не оставляя шансов на спасение. Даже спустя 3,5 ч. после выброса – в 11:30 – горящий город настолько горячо «дышал», что корабль из Форт-де-Франса не мог подойти к берегу.

Руины г. Сент-Пьер и единственный спасшийся – заключенный Август Сибарус. Фотоколлаж 1902 г.

Огромная вулканическая туча накрыла район полного уничтожения. Вторая зона разрушений протянулась еще на 60 кв. км. Эта туча, образованная из сверхгорячего пара и газов, отяжеленная миллиардами частиц раскаленного пепла, двигавшаяся со скоростью достаточной, чтобы нести обломки горных пород и вулканических выбросов, имела температуру 700–980 °С и была в состоянии расплавить стекло.

Для того чтобы город ожил и в него могли войти спасатели, потребовалось 4 дня. В городе спасатели увидели картины ужаснейших разрушений. На перегонном заводе выгорели резервуары, представлявшие собой массивные баки из 6-миллиметрового железа, спаянные вместе. Один из наблюдателей отметил: «Как будто по ним вели артиллерийскую стрельбу – они покрылись отверстиями самых разных размеров: от небольших трещин до огромных разрывов в 60, 75 и 90 см по бокам».

Спустя две недели спасатели, прибывшие на американском судне «Дикки», увидели, по словам Анджело Хейлирина из Филадельфийского географического общества, «перекрученные железные балки, огромные массы кровельного покрытия, намотанные, как тряпки, на столбы, на которые их бросил ветер; брусья, завязанные петлей и развешанные гирляндами, как будто они были сделаны из веревок».

Они обнаружили обуглившиеся трупы людей, завтракавших за столами, которые, вследствие избирательной природы капризной тучи, убивавшей людей, были сервированы неповрежденными тарелками, приборами, стаканами.

Многие тела лежали обнаженными – сильный порыв ветра сорвал с них одежду. В ювелирном магазине температура оказалась настолько высокой, что сплавила сотни часовых механизмов в один комок, а неподалеку, на кухне, стояли, целые и невредимые, закрытые пробками бутылки с водой. Прошли месяцы, прежде чем смогли похоронить всех жителей Сент-Пьера. За это время Мон-Пеле извергался еще раз – 20 мая – почти с такой же силой, как и 8 мая. Были разрушены оставшиеся

в Сент-Пьере стены и погибло еще 2 тыс. человек. Почти все погибшие были спасатели, инженеры и моряки, доставившие помощь на остров.

Стремительный бег «Черепахи»

1903 г.

Индейцы всегда избегали разбивать свои лагеря вблизи Черепашьей горы, расположенной в канадской провинции Альберта. Белые же люди построили у ее подножия город Франк и вырыли в ней угольные шахты. Свое название гора получила благодаря двойной вершине, которая походила на панцирь черепахи, и известняковой глыбе, которая выступала на 900 м и напоминала голову черепахи, обращенную к реке в долине. Рано утром 29 апреля 1903 г. многие горожане услышали пронзительный свист. Одновременно с восточной стороны горы откололась «голова» черепахи (800 кв. м) и «покатилась» вниз к подножию.

Черепашья гора в Альберте, Канада. По фигуре человека можно определить размер каменной лавины

Катастрофа произошла всего за 100 с. Глыба разрушила все, что встретила на своем пути. Каменная лавина засыпала вход в шахту, где находились 17 рабочих, снесла дома горняков и завалила реку. Железнодорожные пути оказались под 30-метровым слоем горных обломков. Та же участь постигла и южную окраину города.

По официальным данным, общее число жертв в результате горного обвала составило 70 жителей Франка. Однако точная цифра до сих пор неизвестна, так как удалось найти далеко не всех погибших в то страшное утро.

Московское светопреставление

1904 г.

Если вы думаете, что чудеса природы были возможны лишь за океаном, то глубоко ошибаетесь. 29 июня 1904 г. «светопреставление» состоялось и в России. И не где-нибудь, а прямо в первопрестольной нашей столице – Москве.

Причем по стечению обстоятельств путь данного смерча пролегал неподалеку от трех обсерваторий: Университетской в западной части города, Межевого института – в восточной, Сельхозакадемии – в северо-западной. Поэтому обработка записей самописцев, работавших в этот момент в обсерваториях, дала чрезвычайно ценный научный материал, к которому мы и обратимся.

Согласно данным карты погоды, в 7 ч. утра на востоке и западе Европы в тот день располагались области повышенного давления – более 765 мм ртутного столба. Между ними, преимущественно на юге европейской части России, находился циклон, центр которого размещался между Новозыбковом и Киевом. Давление в его центре составляло 751 мм ртутного столба.

К часу дня давление в центре циклона понизилось, сам он сместился ближе к Новозыбкову, а позднее – к 21 ч. того же дня – даже к Смоленску. В последующие дни циклон этот ушел к Финскому заливу и вызвал шторм в Балтийском море.

В тот день сильные грозы отмечались в четырех районах Московской области – Серпуховском, Подольском, Мытищинском и Дмитровском. Грозы с бурей и градом наблюдались также в Калужской, Тульской и Ярославской губерниях.

Ураган, судя по всему, активизировался в Подольском уезде, где пострадало 48 селений, имелись жертвы. Наиболее страшные разрушения и опустошения причинил смерч, возникший к юго-востоку от Москвы, возле деревни Беседы. Ширину грозового фронта метеорологи определили в 15 км.

Его налет практически полностью уничтожил постройки в деревнях Рязанцево, Капотня, Чагино. Далее ураган налетел на Люблинскую рощу, где вырвал с корнем и поломал деревья на площади в несколько гектаров. Не успокоившись на том, разбойник налетел на

деревни Грайвороново, Карачарово и Хохловку, вступил в восточную часть тогдашней городской застройки, повредил многие здания, уничтожил попавшуюся на пути Анненгофскую рощу, сорвал крыши домов в Лефортове, повалил вековой лес в Сокольниках, в районе Лосиного острова и закончил свое существование в районе Мытищ. Далее уж наблюдатели смерча не видели, отмечали лишь сильную бурю. Однако и сотворенного вряд ли кому покажется мало.

По сообщениям очевидцев, вихрь представлял собой ствол шириной от 100 до 700 м внизу, постепенно сужавшийся кверху и вновь расширявшийся уже на входе в облако. Впрочем, в иных местах он принимал вид просто крутящегося столба, из-за чего многие принимали его за поднявшийся черный дым от пожара. Интересно, что в тех местах, где смерч проходил через Москву-реку, он забирал столько воды, что на несколько мгновений обнажалось дно.

Сила вихря была такова, что сорванные крыши летали в воздухе, словно клочки бумаги. Его разрушительная работа сопровождалась страшным ревом и опять-таки многими «художествами». Во время налета в Лефортове на кадетский корпус, к примеру, многие были ранены и убиты, а один из воспитанников был поднят в воздух, пролетел около 80 м и, упав в сад, отделался синяками и царапинами. И это еще не самый большой перелет.

Один из московских домов, разрушенный ураганом 1904 г.

Когда смерч был уже в районе Мытищ, он налетел на крестьянку, шедшую с тремя детьми. Маму, старшего и младшего сыновей отбросило в канаву, где они и остались. А вот среднего сына отыскали лишь на следующий день в Сокольниках за несколько километров от места происшествия. Он тоже отделался только ушибами, а о своем воздушном путешествии помнил лишь то, что ему очень хотелось пить.

Налеты ураганов на столицу повторялись и в более поздние времена – в 1945, 1953 и 1984, 1998 гг. Интересно сообщение пилота Логинова, встретившегося со смерчем в воздухе 2 сентября 1945 г. и избежавшего гибели лишь благодаря своевременному маневру с уходом за облака. «В центре самой тучи на высоте около 350 м свился огромный клуб черных облаков, который вращался по направлению движения тучи (как бы катился впереди), – отмечал летчик. – Его

видимый диаметр достигал 100–150 м. Когда мы, огибая облако, прошли линию на уровне центра вращения клуба, наш самолет подбросило вверх с огромной силой и через 2–3 с с 300 м мы набрали высоту 450 м. Я дал машине большой угол планирования, однако нас продолжало нести вверх, и даже когда мы были уже в тылу грозы, нас еще 3–4 мин. бросало с огромной силой».

Обычная трясучка в Сан-Франциско

1906 г.

С описания землетрясения в Сан-Франциско (штат Калифорния, США) начинаются все учебники по сейсмологии. Когда в 1846 г. Соединенные Штаты отняли его у Мексики, это было небольшое селение, в котором проживало всего около 600 жителей. Но в 1848 г. в его окрестностях было найдено золото, и это обстоятельство привело к быстрому росту поселка. К 1906 г. здесь находилось уже более 400 тыс. человек, да и окрестности его были довольно густо заселены. Город, расположенный у пролива Золотые Ворота, к этому времени был самым крупным торговым портом на всем тихоокеанском побережье Америки. В нем было много фабрик и заводов, его порт ежедневно покидало до тысячи торговых судов.

В архитектурном отношении Сан-Франциско представлял собой смесь старых и новых зданий. Многие из них строились без какого-либо учета возможных стихийных бедствий, а ведь рядом с ним проходит разлом Сан-Андреас – гигантский шрам, протянувшийся через разнородные природные области. Собственно, Сан-Франциско и расположен прямо на нем. Разлом живет уже 150 млн лет, и за это время движения различных его участков происходили рывками и сопровождались малыми землетрясениями. Накапливающаяся подземная энергия высвобождалась, и опасаться приходится тех участков разлома, где долго сохраняется спокойствие.

Со времени своего основания Сан-Франциско пережил немало землетрясений, во время некоторых из них были и небольшие разрушения. Но о серьезной опасности никто из жителей города не задумывался. Так и ранним утром 18 апреля 1906 г. ничто не предвещало беду. Накануне землетрясения погода в Сан-Франциско была прекрасная. Теплый вечер привлек массы народа в театры и парки. Рестораны и кафе еще и за полночь были полны посетителями. Взошедшее солнце скрывалось за легкой дымкой на море, которая закрывала горизонт. Метеорологи предсказывали ясную, спокойную погоду, и день обещал быть нежарким.

Но вдруг неожиданно смолкло только что начавшееся пение птиц, все в природе на несколько мгновений словно оцепенело. Застыло в напряженном ожидании? Но чего? Никаких предсказаний на этот счет не было. Правда, накануне на побережье Тихого океана ощущались слабые колебания почвы, но до города лишь едва доносился невнятный гул, напоминавший отдаленную канонаду. Подобное явление давно уже стало привычным, и на него мало кто обратил внимание. Жители Сан-Франциско давно перестали опасаться таких колебаний, не испугались они и на этот раз. Собственно, они ведь давно знали, что живут в сейсмоопасной зоне, что толчки неизбежны, следует только вовремя укрыться (если толчки застанут тебя на улице) или в крайнем случае оставаться в домах и встать в дверях – наиболее безопасном месте, если начнет рушиться потолок. «Обычная трясучка, – сказал один из горожан. – Она и вполовину не так страшна, как смерч или ураган».

В 5:11 по местному времени раздался первый удар, который разбудил многих жителей города, за ним последовал второй – самый сильный и разрушительный, после этого последовал еще ряд более слабых сотрясений. Вызванные этими ударами в толще земли волны были настолько сильными, что их отметили сейсмографы в обсерваториях Вашингтона, Токио, Бирмингема, Берлина, Вены, Турина, Страсбурга, Рима, Москвы и других городов.

Страшный гул и треск падающих зданий, как сокрушительный смерч, прокатился по улицам. От подземного удара, продолжавшегося всего 40 с, зашатались многоэтажные здания, вздыбились улицы, обрывались линии электропередачи, лопались водопроводные и газопроводные трубы… Корежился асфальт, булыжники вылетали из мостовой, разрывались трамвайные рельсы, опрокидывались вагоны и автомобили. Гигантское облако пыли взметнулось в небо и затмило солнце. Внезапно наступившая темнота окутала весь город, и только тревожно вспыхивали яркие зарева пожарищ. Красавец город, расположенный в уютной зеленой бухте, город-курорт Сан-Франциско в считаные секунды превратился в пылающие развалины.

Землетрясение имело силу 8,3 балла. Оно продолжалось всего 40 с, но и этого времени хватило, чтобы превратить цветущий город в груду развалин. Позднее ученые установили, что подземная ударная волна распространялась от эпицентра со скоростью 30 тыс. км/ч. Спастись от

такой ударной волны, если бы она целиком прокатилась под Сан-Франциско, едва ли бы кто сумел.

От этого землетрясения чудом удалось спастись известному певцу, тенору Энрико Карузо, который за день до него исполнял арию Хосе в опере Бизе «Кармен». Ему рукоплескали, знаменитого певца не хотели отпускать, просили остаться. Он согласился заночевать в отеле и остался в Сан-Франциско. К счастью, отель, в котором он остановился, был несильно поврежден и Карузо остался в живых, хотя и пережил сильнейший нервный шок. Правда, с того момента он поклялся, что никогда больше не будет выступать в этом чертовом трясущемся городе.

Спустя четыре часа после толчков, когда как-то улеглась паника и спасательные команды приступили к разборке завалов, пытаясь извлечь из-под них погибших и еще живых горожан, в центре Сан-Франциско запылал первый пожар.

Собственно, тушить пожар при отсутствии воды – занятие самое безнадежное. Где ее брать, если лопнули водопроводное линии? Как пробираться к завалам, если улицы стали непроезжими? В 1906 г. особой противопожарной техники не было, отсутствовали необходимые высотные лестницы, пожарных машин не хватало. Оставались только пожарные лестницы, по которым, как предполагалось, люди могли бы покинуть объятые пламенем помещения. Увы, эти лестницы оказались выведенными из строя землетрясением.

Три дня и три ночи бушевал огонь в разрушенном, поверженном городе. Буйству огня трудно было противостоять, так как водопроводные магистрали и насосные станции в результате подземных толчков были повреждены. Пожарные, чтобы отсечь охваченные бушующим пламенем части города от уцелевших, рыли траншеи и растаскивали завалы. Использовали взрывчатку, а это нередко вело к новым возгораниям. Вечером первого дня после катастрофы применили слишком большой заряд динамита, и в результате горящие обломки, разлетевшиеся в разные стороны, обрушились на квартал Чайна-таун, который выгорел полностью.

По позднейшим подсчетам, землетрясение унесло жизни почти тысячи человек. Огнем оказались уничтожены 13 кв. км центральной части города, а вообще в огне пожарищ погибло 500 кварталов города. Больше трети жителей, 250 тыс. человек, остались без крова, многие из

них потеряли не только дом, но и рабочие места. Однако удивительным оказалось то, что разрушению не подверглись деревянные дома викторианской постройки, устояли также и некоторые дома новой кирпичной кладки.

Сан-Франциско в огне. После землетрясения 1906 г.

Землетрясение ощущалось на протяжении 1170 км: на севере вплоть до Орегона, на юге – до Лос-Анджелеса. А в целом ощутимые колебания охватили площадь около 1 млн кв. км.

Сегодня Сан-Франциско – это город с населением более 3 млн человек. В нем в 1937 г. через пролив Золотые Ворота инженеры и

архитекторы отважились построить самый длинный висячий мост в мире – 2737 м, с двумя стальными четырехступенчатыми рамочными пилонами, каждый высотой 227 м. Позднее в городе появился устойчивый к землетрясениям 48-этажный небоскреб «Трансамерика», способный, по утверждениям инженеров-проектировщиков, выдержать землетрясения любой силы.

Сан-Франциско по-прежнему ощущает легкие подземные толчки (в год примерно 23 удара), но ничего трагического с этими крупнейшими высотными сооружениями не произошло. К настоящему времени мелкие подвижки разлома Сан-Андреас сколько-нибудь ощутимого вреда Сан-Франциско и его жителям не нанесли. Видимо, это объясняется тем опытом строительства, который вынесли инженеры и архитекторы из катастрофы 1906 г. После этого опустошительного землетрясения все строящиеся новые здания имеют каркас особой прочности (в отдельных случаях он делается даже гибким), фундамент под высотными сооружениями рассчитывают так, чтобы он смог выдержать подземный толчок силой до нескольких баллов. Когда во время землетрясения 1979 г. сила подземных толчков в районе Сан-Франциско достигала 5,9 балла, никаких катастрофических разрушений городу они не нанесли.

Однако разлом Сан-Андреас, который продолжает пугать ученых, радует лжепророков. Разлом сыграл главную «роль» в одном из американских супербоевиков. Главный герой этого фильма – этакий гениальный ум нашего столетия – скупает за бесценок все пустынные земли вокруг разлома, и никто не понимает, для чего он это делает. Между тем предполагается, что с помощью готовящегося ядерного взрыва разлом придет в движение и вызовет раскол всего американского материка. Дьявольские козни этого гениального монстра срывает другой супергерой, который своей суперсилой нейтрализует атомный заряд и предотвращает катастрофу.

Сюжет этого кинобоевика довольно стандартен, но он показывает, в какой степени в зашоренных умах американцев живет мысль об опасности, связанной с разломом Сан-Андреас. Этому также немало способствовала демонстрация по американскому телевидению документального фильма о Сан-Франциско под названием «О городе, который должен погибнуть». Ученые весьма серьезно оценивают то, что могло бы случиться, если бы землетрясение столь же сильное, как в

1906 г., обрушилось сегодня на многомиллионный город. Некоторые из них считают, что рано или поздно катастрофа все равно произойдет и разлом Сан-Андреас полностью разрушит Сан-Франциско.

Красавец, несущий смерть

1906 г.

В Индонезии более 400 вулканов, около 100 из них считаются действующими. Один из самых красивых вулканов Индонезии – Мерапи. Миллионы индонезийцев каждый день видят в утреннем тумане его величавую вершину, возвышающуюся почти на 3 км.

Однако прекраснейший Мерапи – одна из весьма грозных огнедышащих гор. Он является, наверное, самым активным из вулканов Индонезии, потому что чаще других сеет вокруг себя смерть. Старый фермер, хозяин одного из участков, разбросанных на склоне огнедышащей горы, рассказывал: «Мы знаем его слишком хорошо. Как знали его до нас наши деды и деды наших дедов… Мы можем выращивать здесь все, что угодно. Снимать столько урожаев, сколько хотим… И этим мы обязаны Мерапи. Но сколько горя принес он нам. Здесь не найдется семьи, которая не пострадала бы от его бесконечных извержений.

Действительно, Мерапи в среднем взрывается каждые семь лет, обрушивая на окрестности потоки лавы и тучи пепла. А малые извержения вообще трудно сосчитать. Извержения уносят сотни жизней, но опускающийся на поля вулканический пепел превращает земли вокруг Мерапи в плодороднейшие на всей Яве – хлебной житнице региона.

Вулкан Мерапи расположен в 30 км от древнего города Джокьярта на юге Центральной Явы. Во время сухого сезона – с конца апреля до середины ноября – вулкан виден на расстоянии 50 км. В дождливый сезон, который приходится на конец года, Мерапи окутывают клубы пара и дыма. Окрестные жители следят за дыханием Мерапи с опаской. Семнадцать веков он подтверждает свою репутацию опаснейшего вулкана на планете.

Перед крупным извержением Мерапи выбрасывает тучи горячего пепла и золы, заслоняющие раскаленный круг тропического солнца. Земля начинает рваться из-под ног, но люди знают: худшее еще впереди… При полном извержении Мерапи расшвыривает камни величиной с небольшой дом. Реки красной лавы устремляются через юго-западный край бурлящего кратера, пробивая себе новое русло на

теле древней земли. Языки лавы заглатывают все, что встречают на своем пути: поля и посевы, фермы и деревушки, дороги и мосты, плотины и леса, а также окружающую живность.

В пылающей ярости вулкана исчезает все созданное человеком и природой. Так повторялось уже много раз в тысячелетней истории Явы.

Одно из самых страшных извержений Мерапи произошло в 1906 г. В горе возникла расщелина, и часть его конуса сползла в долину. Затем последовал чудовищный взрыв, завершивший разрушение.

В результате такого же стихийного извержения в свое время погибло индийско-яванское государство Матарам, достигшее высокого расцвета. На его территории находилось несколько городов с многочисленными храмами и великолепными дворцами. В XIV в. он засыпал пеплом знаменитейший храм Бороbодур высотой 25 м, расположенный в 20 км к западу от кратера. Бороbодур, который называют восьмым чудом света, был построен в VI в. и при загадочных обстоятельствах заброшен примерно 600 лет спустя. Некоторые историки полагают, что именно Мерапи был тому причиной.

Кратер Мерапи отличается от большинства остальных. Он представляет собой выемку, подобие громадного карьера, вырытого мощными взрывами. Эти взрывы порождали страшные палящие тучи, которых на счету у Мерапи, может быть, больше, чем у любого другого вулкана. Кратер состоит из твердых, массивных пород. По этой причине стенки его обрывистые, местами строго вертикальные. Ночью видно, что они испещрены десятками небольших отверстий, откуда вырываются багрово-красные языки пламени. Днем курящиеся в синем небе дымки и зеленые поля на 3 тыс. м ниже представляют собой мирную картину. Но как только наступает темнота, Мерапи являет свой огнедыщащий грозный лик.

Клубы пепла над вулканом Мерапи, Индонезия. 2010 г.

Самое разрушительное извержение Мерапи произошло в 1672 г. Тогда вулкан изменил русла девяти рек, протекающих близ его подножия, стер с лица земли десятки городов и деревень, полностью перекроил ландшафт на огромной территории. Тогда Индонезией владели голландцы, они и подсчитали, что в той катастрофе погибло около 3 тыс. человек.

В XIX в. голландские колонисты зафиксировали девять крупных извержений Мерапи, в первой половине XX в. вулкан взрывался 13 раз. В 1930 г. он уничтожил своей палящей тучей несколько селений, число жертв при этом достигло нескольких сотен человек. Вулкан продолжал бесчинствовать и потом. В 1969 г. огненный смерч Мерапи унес 20 человеческих жизней.

После этого извержения появился правительственный проект изучения вулканических пород и контроля над их состоянием. Проект выполнялся с большим трудом, а в 1974 г. Мерапи взорвался вновь, убив 9 человек и засыпав окрестности новыми миллионами кубометров обломков и залив их лавой. Участники реализации проекта едва успели возобновить свою утомительную работу по очистке склонов вулкана, как Мерапи напомнил о себе вновь – в том же 1974 г. Правда, на этот раз он был настроен почти миролюбиво. Уничтожил лишь два поселка с 114 домами. Как ни странно, жертв не было.

А в следующем году вулкан проснулся вновь, и на этот раз он был уже не столь кроток. Его словно привела в ярость армия человечков, ползающих по его склонам на полях. На этот раз Мерапи уничтожил крупный поселок, снес пять мостов и сровнял с землей 387 домов. Погибли 29 человек.

Мессина во власти хаоса

1908 г.

По разным источникам, во время грандиозного землетрясения, превратившего в руины город Мессину и 25 населенных пунктов по соседству, погибли от 160 тыс. до 250 тыс. человек.

Мессинский пролив, между Сицилией и носком «итальянского сапожка», всегда обладал дурной репутацией. Древние греки верили, что именно там обитают ужасные чудовища Сцилла и Харибда – одна со стороны Италии, а другая – Сицилии. К тому же на протяжении веков в районе пролива и прилегающих областей периодически происходили землетрясения. Так, например, в 1169 г. землетрясение на южном побережье Сицилии, в Катании, унесло около 15 тыс. жизней; в 1519 г. уже с итальянской стороны было разрушено поселение Реджио-ди-Калабрия. В Никастро, расположенном севернее Реджио, в 1638 г. погибло около 10 тыс. человек и почти 93 тыс. человек погибло при землетрясении, имевшем место в 1693 г. на северо-востоке Сицилии. Мессина, расположенная на сицилийской стороне пролива, была полностью опустошена серией подземных толчков, последовавших между 1783 и 1786 гг.

Но ни одно из этих событий не сопоставимо по масштабам с трагедией 28 декабря 1908 г. Землетрясение началось рано утром, когда большинство жителей еще спали. Был только один подземный толчок, зафиксированный в обсерватории Мессины в 5:10. В 5:20 послышался глухой гул, становившийся все громче, и под поверхностью воды пролива начали происходить подвижки, быстро распространявшиеся к востоку и к западу. Некоторое время спустя Реджио-ди-Калабрия, Мессина и другие прибрежные города и деревушки с обеих сторон пролива лежали в руинах. Затем море внезапно отступило на 50 м вдоль побережья Сицилии, от Мессины до Катании, а затем на берег обрушилась волна высотой 4–6 м, затопив прибрежные низины. Со стороны Калабрии волна была выше и повреждения соответственно больше. В районе Реджио землетрясение было сильнее, чем во всех остальных местах Сицилии. Но больше всего людей погибло в Мессине, самом крупном из пострадавших городов, к тому же являющемся и центром туризма, с большим количеством великолепных

отелей. Поэтому именно события в Мессине наиболее подробно освещались в прессе.

По контрасту с землетрясением в Лиссабоне, которое ощутила вся Европа, толчки в Мессине сказались на относительно небольшой территории. Например, в Таормине, несколько километров южнее пролива, было разрушено только одно большое здание, а в Палермо, расположенном в 200 км, толчок был почти неощутим. В Мессине ситуация осложнялась тем, что из городской тюрьмы в суматохе бежали 100 заключенных. Почти все гражданские власти и военные гарнизона, которые должны были обеспечить порядок, погибли при землетрясении. Поэтому заключенные начали безнаказанно грабить магазины и забирать ценные вещи у умирающих и раненых. Несколько полицейских, которые попытались остановить мародерство, были забиты до смерти и брошены в море.

Немногие выжившие помогают в разборах завалов. Мессина, 1908 г.

Помощь задержалась из-за полного отсутствия связи с остальными частями Италии. На следующее утро первыми в Мессине высадились русские военные моряки. У русских были врачи, которые смогли оказать первую медицинскую помощь жертвам землетрясения. 600 вооруженных русских матросов начали восстанавливать порядок. В тот же день подоспели британские военно-морские силы.

Шведский писатель Алекс Мант, находившийся в Мессине во время катастрофы, так описывает лишения и ужасное поведение людей, оказавшихся без крова и еды: «Самая большая акула, которую я видел когда-либо в своей жизни, лежала на песке, еще живая. Я смотрел

голодными глазами, как ее разделывают, надеясь урвать кусочек… в ее желудке оказалась целая женская нога, в красном чулке и туфле, как будто ампутированная скальпелем хирурга. Очень может быть, что тогда человеческая плоть привлекала не только акул, но чем меньше говорить об этом, тем лучше. Конечно же, по ночам среди руин бродили стаи бездомных брошенных кошек и собак, пока какому-нибудь счастливцу не удавалось поймать и съесть кого-нибудь из них. Я и сам поджаривал кошку на спиртовке».

А вот еще один эпизод, рассказанный Мантом: «Однажды вечером я бродил среди развалин палаццо и вдруг заметил хорошо одетого человека, он бросал кусочки хлеба, моркови и что-то еще двум лошадям и ослу, которые были отрезаны от мира обрушившимися стенами и находились как бы в неприступном загоне. Он сказал, что приходит сюда два раза в день, потому что мысль о медленной голодной смерти животных доставляет ему страдания».

Бездомные поселились во временном лагере и пережили суровую зиму. Весной с помощью субсидий правительств США, Германии и Швейцарии город был снова отстроен неподалеку от того места, где раньше находилась Мессина. Через несколько лет был реконструирован и старый город на прочном фундаменте поверх рыхлого песка, что как бы создавало «плавающий пол». Такие превентивные меры, вероятно, смогут уберечь город от возможных землетрясений в дальнейшем.

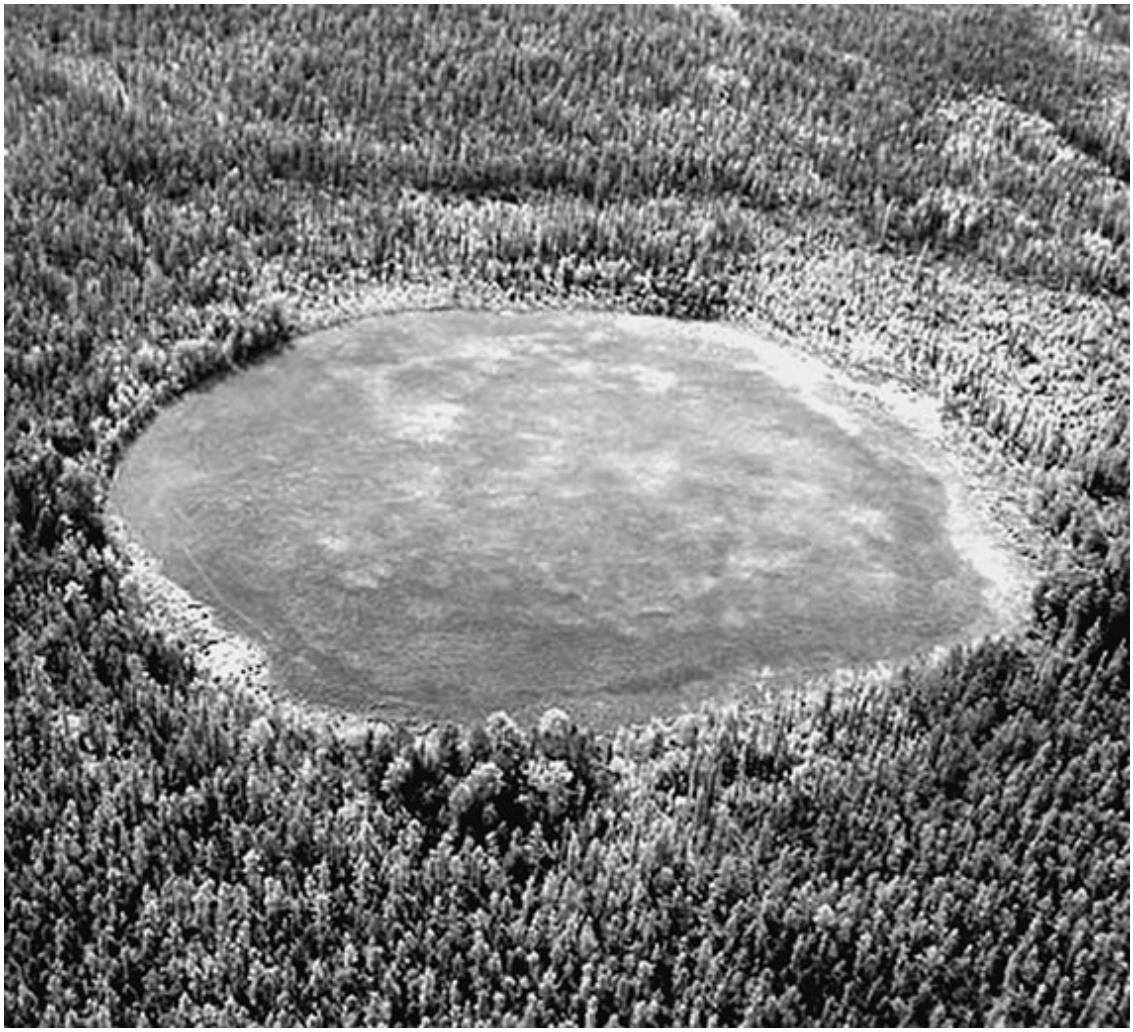
Тунгусское чудо

1908 г.

30 июня 1908 г. в районе Подкаменной Тунгуски, правого притока Енисея, произошла катастрофа. Но какая! Взрыв, по силе подобный взрыву водородной бомбы; он мог случиться и при аварии ядерного двигателя. Однако очевидцев события не было. И ученые намного опоздали к месту происшествия.

Они прибыли в район катастрофы века спустя много лет. Это была научная экспедиция Л.А. Кулика. Ей предстояло пробиться через сибирские болота и тайгу к Подкаменной Тунгуске. Дорога долгая и трудная. Она как бы окупала удачный для людей случай, что космический пришелец низвергнулся не в густонаселенную местность, а в дикое безлюдье Сибири. Трудности не пугали. Исследователи собирались впервые в истории науки сфотографировать гигантскую железную или каменную глыбу, упавшую с неба, привезти ценные образцы. Но экспедиция возвратилась налегке. Ученые не нашли ни одного кусочка небесного камня.

В течение многих десятилетий катастрофа в тайге оставалась предметом споров и предположений. Что же в действительности произошло? Может быть, здесь, не долетев до своей цели, действительно погиб космический корабль с посланцами далекой планеты? А если это была частица Вселенной, похожая на астероид Икар? Неизвестно где, но на поверхность земного шара недавно должно было рухнуть метеоритное тело массой 4,5 млрд т. Исследователи определили и дату падения – 14 июля 1968 г. Установили скорость полета – 155 тыс. км/ч, рассчитали ширину будущей воронки в теле Земли – более 100 км. Взрыв небесного чудовища опустошил бы сразу огромную территорию. К счастью, Икар пронесся мимо, устремившись в далекий космос. О нем в те годы сообщали многие газеты. Может быть, в подобном явлении скрыта и тайна Тунгусского чуда?



Тайга в месте падения Тунгусского метеорита

Во второй половине XX в. в бревенчатой избе, когда-то срубленной людьми Л.А. Кулика, создали современную лабораторию. Задачу поставили четко: только находка вещества метеорита может быть ключом к разгадке тайны. Почти 10 лет продолжались исследования. Наконец таинственное вещество нашли. Но увидеть его можно только под микроскопом. Да и то в виде мельчайших разноцветных стеклянных шариков: прозрачных, черных, зеленоватых. В них заметны газовые включения. По составу эти шарики не похожи на известные железные и каменные метеориты. Много натрия, кремния, есть серебро и редкие земли. Ни в недрах нашей планеты, ни в лунных образцах такого пока не встречали.

Следов падения метеорита, а может быть, и кометы почти не сохранилось. На бывших пустошах и буреломах сейчас буйно растет

лес. Растет очень быстро. Во много раз быстрее, чем в привычных таежных условиях. Район, над которым произошла катастрофа века, теперь покрыт болотистым торфяником. Ученые внимательно изучают и торф. Накопленные в нем радиоактивные вещества, космическую пыль – следы, позволяющие определить возраст пришельца из космоса, который перемагнитил здесь почвы и горные породы. Однако окончательной разгадки – кто (или что) был виновником взрыва в районе Подкаменной Тунгуски, пока что так никто не дал.

Геологи раскрыли секрет Долины смерти

1911 г.

Из всех обвалов, случившихся в историческое время, самым большим был Усойский; он произошел на Центральном Памире в районе бывшего кишлака Усой. Здесь в ночь с 17 на 18 февраля 1911 г. со склонов Музкольского хребта, с высоты около 5 тыс. м над уровнем моря, обрушилось в долину реки Мургаб фантастическое количество земли и скальных обломков.

В том же районе одновременно с обвалом наблюдалось сильное землетрясение, одно из самых значительных.

Когда ученые произвели тщательное обследование местности, где все случилось, и сделали необходимые расчеты, то оказалось, что, во-первых, эпицентр землетрясения совпал с местом обвала и, во-вторых, энергия землетрясения и обвала равны между собой. Значит, обвал был причиной землетрясения.

Хребет у реки Мургаб

Но загадкой Усойского обвала долго оставался вопрос о феноменально больших его размерах. До сих пор никто не знает, был ли на земном шаре когда-нибудь в исторические времена подобный обвал. До сих пор еще не обнаружены следы более гигантских обвалов. Лишь после многолетних исследований геологи раскрыли секреты Усойского обвала. Оказалось, что пласты, слагающие склоны гор, наклонены в сторону долины реки Мургаб. Масса завала состояла из более крепких пород, чем те, которые их подстилали. Река Мургаб на протяжении тысячелетий подмыла крутые правые склоны долины, и тем самым связь их с основанием была ослаблена.

Сила удара земли и камней, обрушившихся с большой высоты, была так велика, что породила мощную сейсмическую волну, несколько раз обежавшую вокруг земного шара. Ее зарегистрировали все сейсмические станции мира. Грохот рушившихся скал слышали жители таджикских селений, расположенных в радиусе 20 км. Последствия обвала были роковыми: кишлак Усой, стоявший на берегу реки Мургаб, со всеми обитателями был погребен под обломками скал.

«Долиной смерти» называли таджики участок, где произошла трагедия. Люди долго обходили это место. Вскоре выше завала возникло большое горное озеро. Ему дали название Сарезского, по имени селения, которое оно поглотило, а обвал стал называться Усойским в память об исчезнувшем кишлаке.

Жертвы снежных лавин

1915–1918 гг.

По приблизительным данным, от 40 до 80 тыс. человек погибли во время Первой мировой войны в Тирольских Альпах, но не от огня противника, а от снежных лавин, обрушившихся от гула канонады. Сражения велись на нескольких фронтах. Один из наиболее драматических и тяжелых проходил через Тироль, где австрийские и итальянские войска сражались в течение четырех лет в труднодоступной местности.

За это время обе стороны понесли значительные потери от оружия противника, но самыми страшными врагами для них оказались горы и снег. Приведенные в движение взрывами и гулом техники по склонам Альп одна за другой сходили лавины. Под ними оказались похоронены деревушки, такие как Мармелад, где в один день погибли 235 человек, погребенных в домах. Альпийские горы давно известны людям как одно из самых опасных мест, связанных с лавинами. Именно там произошла первая отмеченная историками крупная лавинная катастрофа, и жертвами ее стали воины армии Ганнибала.

12—13 декабря 1916 г. австрийская армия в Альпах после сильных снегопадов потеряла в лавинах около 6 тыс. солдат. Как полагают, потери итальянцев на том же участке были вдвое больше.

«Лавина выплюнула меня!»

1916 г.

Именно тогда и произошел этот поразительный случай спасения. Напомним предысторию.

Лавина, сошедшая с альпийских склонов. Фото начала XX в.

Как мы уже говорили, одно из самых больших несчастий в Альпах случилось во время Первой мировой войны, когда в один день 16 декабря 1916 г. под лавинами погибло около 6 тыс. австрийских солдат.

Этот траурный день вошел в историю австрийского государства под названием «Черный четверг».

Известный лавиновед Пульке писал, что в течение всей войны при лавинных катастрофах погибли десятки тысяч солдат. Столь огромное число жертв объясняется тем, что солдаты, прибывшие в Альпы из равнинных территорий Европы, не имели опыта ведения войны в горных условиях и не были подготовлены к борьбе с лавинной опасностью. Множество лавин тогда было вызвано артиллерийской канонадой, не прекращавшейся ни днем ни ночью.

Матиас Здарский – участник войны, очевидец тех страшных событий и жертва одной из лавин, рассказывал: «28 февраля 1916 г. мне было приказано отправиться с отрядом на поиски солдат, попавших накануне под лавину. После двухчасового марша мы подошли к лавине, которая засыпала 25 человек… Я сам пошел к месту случившегося несчастья, чтобы ознакомиться с условиями спасательных работ. В этот момент среди артиллерийской канонады близко расположенного фронта послышался грохот сходящей лавины. Громко крикнув своим спутникам, укрывшимся под скалистой стеной: “Лавина! Оставайтесь там!”, я побежал к краю лавинного лога, но не успел сделать и трех прыжков, как что-то закрыло солнце… на меня опускалось с западной стороны страшное черно-белое пятнистое чудовище. Меня потащило в бездну, и казалось, что я лишился и рук, и ног… Снег давил на меня все сильнее, рот был забит льдом, глаза, казалось, вылезли из орбит… Только одно желание испытывал я тогда – скорее отправиться в лучший мир… Лавина замедлила свой бег, но давление продолжало увеличиваться, мои ребра трещали, шею свернуло набок, и я подумал: “Все кончено!” Но вдруг на мою лавину упала другая и разбила ее на части… Лавина выплюнула меня!»

Австрийские солдаты, попавшие под лавину. Рисунок из газеты 1916 г.

Человек словно чудом избежал, казалось бы, неминуемой гибели. У него обнаружили около 80 переломов костей. Много времени пролежал он в больнице и выжил лишь благодаря своей огромной силе воли. «Невинный на вид белый снег – это не волк в овечьей шкуре, а тигр в шкуре ягненка», – писал Матиас Здарский в одной из работ, посвященных лавинам.

Выше ординара

1924 г.

Катастрофическое наводнение, когда вода достигла отметки 369 см над ординаром, стало вторым по высоте воды после потопа 19 (7) ноября 1824 г. (410 см) и третьим по хронологии из трех катастрофических наводнений в Петербурге – Ленинграде. Первое по времени и третье по высоте произошло 21 (10) сентября 1777 г. – 310 см.

Жизнь города была серьезно нарушена. В «Официальном сообщении губернского исполнительного комитета», опубликованном в «Ленинградской правде» 24 сентября 1924 г., говорилось: «Днем 23 сентября, при сильном ветре с моря, после 3 часов началось быстрое прибытие воды, уровень которой к 8 часам вечера достиг 4 м выше ординара. Благодаря этому Василеостровский район, Петроградская сторона и часть Центрального, Выборгского и Володарского районов оказались затопленными. Население было предупреждено об угрожающем наводнении и в большинстве мест успело своевременно очистить улицы и перейти в верхние этажи. Количество единичных жертв, захваченных наводнением, выясняется. Сильно пострадали порт, ряд фабрик и заводов, а также склады. Были частичные пожары. Снесено несколько мостов: Сампсониевский, Гренадерский и другие.

У Мариинского театра во время высокой воды в Петербурге

Ввиду чрезвычайно широких размеров наводнения, а также в целях строжайшего поддержания революционного порядка и своевременной помощи населению губернский исполнительный комитет постановил объявить в Ленинграде военное положение, поручив проведение его чрезвычайной тройке в составе коменданта города тов. Федорова, заместителя начальника ГПУ тов. Леонова и заместителя заведующего административным отделом губисполкома тов. Ильина».

Еще примерно недели две в местных и центральных газетах под крупными заголовками приводились описания наводнения и его последствий. Преобладал тон пафоса революционной борьбы со стихией и мужественного сопротивления красного питерского пролетариата природному бедствию. Печатались стихи: «…иль

страшна мне Нева озверелая, испугается ль страна моя краснотелая?..» Но было достаточно много и серьезных сообщений о многомиллионных убытках, мародерстве, спекуляциях, панике, бесхозяйственности. В город вошла кавалерийская дивизия для помощи милиции и рабочим отрядам. Число «единичных» жертв так и осталось неопределенным: по официальным сообщениям, их было семь, но эта цифра противоречила сведениям из различных районов города и пригородов, где обнаруживались погибшие.

Сгоревший поселок

1934 г.

Таинственная катастрофа, имевшая, скорее всего, природное происхождение и не оставившая после себя ни одного очевидца, произошла летом 1934 г. на восточном берегу озера Байкал на территории современной Бурятии. Тогда там полностью был уничтожен поселок Удэнка, в котором, по переписи 1930 г., проживало две с половиной сотни человек.

Свидетелей гибели поселка отыскать так и не удалось, однако жители окрестных деревень незадолго до этого отмечали небывалую по силе грозу, длившуюся несколько часов. Когда же через несколько дней после грозы один из охотников пришел в Удэнку, то обнаружил обгоревшие остовы домов и обугленные трупы жителей. У охотника создалось впечатление, что смерть настигла всех жителей поселка одновременно и внезапно. Часть тел лежала в кроватях, часть находилась за столами, кто-то сгорел во дворе собственного жилища. Никаких признаков возникшей паники и бегства жителей не было. Что же стало причиной гибели целого населенного пункта – так и осталось загадкой…

Как это ни грустно, но большинство катастроф являются рукотворными: по неведению либо по злому умыслу. Но и сама Земля, являющаяся, по утверждению некоторых ученых, огромным живым объектом, все чаще преподносит человечеству в качестве урока неприятные сюрпризы, которые призваны заставить нас задуматься о том, верным ли путем мы идем в своем развитии.

Эрзинджан, город-кладбище

1939 г.

Погибло более 50 тыс. жителей провинций Эрзинджан, Сивас и Самсун во время самого сильного для страны землетрясения, разразившегося в 2 ч. 27 декабря 1939 г. в Турции. Сотни тысяч людей получили ранения и столько же остались без крова. Но и после того, как землетрясение прекратилось, люди продолжали гибнуть, потому что на страну обрушились жестокие снежные бури.

Наиболее сильно от землетрясения пострадал город Эрзинджан, который практически весь лежал в руинах. Суровая зимняя погода сыграла свою роль и увеличила число жертв. Чтобы защититься от морозов, достигавших 30 градусов, жители насыпали на крыши своих домов камни и глину. Когда прошла первая волна землетрясения, под тяжестью наваленных на них камней крыши рухнули прямо на спящих людей.

Город перенес 7 толчков, превративших его в кладбище. Кроме тюрьмы, не уцелело ни одно здание.

Необычный акт героизма проявили десятки заключенных, среди которых были и осужденные за убийство. Они помогли откопать более 1000 человек, засыпанных развалинами. Затем они приступили к сооружению убежищ, делились с обездоленными людьми своей теплой одеждой, жгли костры, спасая людей от снежных буранов. Кроме того, они боролись с одичавшими собаками, которые наводнили город, поедая мертвых и кидаясь на раненых.

Хотя ученые-сейсмологи убеждали в отсутствии какой-либо связи, в течение последующих трех недель по всему земному шару прокатилась серия землетрясений. Эрзинджан и еще одна часть Турции продолжали сотрясаться от повторяющихся толчков. Незначительные землетрясения произошли в Лос-Анджелесе, Больсне (окрестности Рима), Никарагуа, Сальвадоре и Гондурасе. За этот период в Южно-Африканском Союзе было зарегистрировано не менее 25 толчков.

Эрзинджан после стихийного бедствия 1939 г.

В лапах морского дракона

1944 г.

Где-то в начале XX столетия два писателя, которым суждено было впоследствии прославиться, описали свирепые штормы Тихого океана. Джозеф Конрад в романе «Тайфун» поведал историю гибнущего судна, а Джек Лондон в рассказе «Дом Мапуи» с яркими подробностями описал гибель целого острова в архипелаге Туамоту. Несколько лет спустя свирепую ярость тихоокеанских штормов описали Чарлз Нордхофф и Джеймс Нордман Холл, а в Голливуде были поставлены фильмы, где изображались кораблекрушения и человеческие страдания во время этих чудовищных бурь.

Тайфун – это тихоокеанская разновидность урагана. Оба вида штормов возникают почти одинаково, и последствия их весьма сходны. Никто не знает, откуда появилось название тихоокеанских штормов. На Японских островах они называются тайфунами, в северной части Индийского океана – циклонами. Согласно Аристотелю, у древних греков существовало слово «тифон», которое имело два значения: «чудовище» и «наполненное ветром облако». В Австралии штормы ураганной силы называются вилли-вилли, а в Кантоне – т’ай-фун, что значит «великий ветер».

Штормы, возникающие южнее экватора, как, например, австралийские вилли-вилли, очень сходны с атлантическими ураганами и тайфунами северной части Тихого океана. Разница между ними состоит в том, что в первых ветры вращаются по часовой стрелке, а не против часовой.

Вполне естественно, что природа и поведение ураганов изучены лучше, чем природа тайфунов, потому что район Атлантического океана более населен и у него более древняя история.

Атмосферные условия, обусловливающие возникновение тайфунов, в принципе те же, что и условия возникновения ураганов. Сходны и особенности их поведения. Тайфуны обычно возникают на обширном водном пространстве, заключенном между островом Уэйк и Новой Гвинеей. Подобно урагану, тайфун перемещается на запад, постепенно поворачивая на север, а затем на северо-восток. Более того, сезон тайфунов почти совпадает с сезоном атлантических ураганов,

причем в июне количество тайфунов увеличивается и к концу лета достигает максимума, они могут встречаться даже в декабре.

Официальное начало сезона ураганов приходится на 1 июня; заканчивается он 15 ноября. Два самых значительных островных района, более всего страдающие от тайфунов, – это Филиппины, которые лежат на пути штормов, движущихся на восток почти по прямой линии, и острова Японии. Последним постоянно угрожают штормы, которые, уже набрав силу, начинают поворачивать к северу.

Во время жестокого шторма приборы обычно приходят в негодность раньше, чем удается измерить максимальную скорость ветра, однако в тайфуне, как предполагают, скорость ветра значительно больше, чем в свирепых ураганах. Атлантический ураган, в котором скорость ветра достигает 240 км/ч, всегда считается чрезвычайно опасным. Между тем такой же силы шторм, возникший в Тихом океане, сопровождается ветром, скорость которого достигает 400 км/ч. Это объясняется тем, что пространство, на котором развиваются тайфуны, прежде чем натолкнуться на какой-то значительный участок суши, задерживающий скорость их продвижения, гораздо больше, чем в области действия ураганов.

Самым жестоким оказался тайфун 18 декабря 1944 г., нанесший огромный ущерб. Во время этого тайфуна затонули три американских эскадренных миноносца, шесть других военных кораблей получили серьезные повреждения. Погибло 800 матросов и офицеров.

Все началось ранним воскресным утром 17 декабря. На 14°50′ северной широты и 129°57′ восточной долготы, т. е. в восточной части Филиппинского моря, должно было состояться рандеву американских кораблей. Целью рандеву была заправка топливом, поскольку после недавнего налета на остров Лусон на многих кораблях, особенно на таких небольших, как эскадренные миноносцы, оставалось очень незначительное количество горючего.

В то воскресное утро ветер дул со скоростью 50–60 км/ч. Усиливающееся волнение тревожило командиров кораблей, поскольку это осложняло прием топлива. Однако никому и в голову не приходило, что приближается тайфун. Прошло несколько часов. Бункеровка становилась все более затруднительной; крупные волны, идущие с севера, рвали шланги, по которым перекачивали топливо. Ситуация ухудшилась настолько, что с палубы раскачивающегося авианосца

пришлось поднять два истребителя. Летчики получили по радио приказ выброситься на парашютах в море, где их подобрали эсминцы. После этого случая и нескольких опасных сближений между кораблями, едва не закончившихся столкновением, адмирал Хэлси, которого за глаза звали Бык, приказал всем кораблям идти в новый пункт, где, как он надеялся, бункеровку можно продолжить утром.

За два часа до полуночи давление по барометру на флагманском корабле упало до 755 мм, от норд-оста дул ветер скоростью 45 км/ч. Если бы метеорологи Третьего флота следовали правилу, которого испокон веку придерживаются жители Флориды, то, встав лицом к ветру, они определили бы, что центр шторма находится по правую руку от них. Но из-за того, что они этого не сделали, а также из-за того, что Бык последовал совету своих синоптиков, был совершен серьезный промах, за который адмиралу пришлось впоследствии поплатиться. Он приказал командирам кораблей изменить курс с веста на зюйд и тем самым направил значительную часть флота навстречу тайфуну.

На рассвете в понедельник эскадренные миноносцы испытывали острую нужду в топливе, однако из-за очень сильного волнения подойти к танкерам не могли. На некоторых эсминцах пытались принять топливо с кормы по топливным шлангам, поданным с носа танкеров. Поскольку швартовые тросы можно было в любую минуту разрубить, опасность столкновения при этом была незначительной.

Утром 18 декабря флот приближался к самой пасти чудовища, но сводки погоды, сообщаемые по радио, значительно отличались друг от друга. Эскадренный миноносец, находившийся на краю района возникновения все еще неопознанного тайфуна, сообщал лишь о кратковременных ливнях и порывах ветра. А в это время огромные волны, гонимые свирепым ветром, уже обрушивались на эскортный авианосец «Кводжалейн». На глазах моряков, находившихся на мостике, яростным шквалом разорвало в клочья флаг.

Тайфун обрушил всю свою мощь на основные силы флота около полудня; центр его прошел так близко от авианосца «Уосп», что с помощью радара – нового в ту пору прибора – удалось получить, вероятно, первую в истории метеорологии фотографию глаза тайфуна.

38-е оперативное соединение, входившее в состав Третьего флота, а также корабли, особенно нуждавшиеся в топливе, растянулись километров на 80—100. Во второй половине дня строй кораблей был

окончательно нарушен. Многие командиры, пытаясь спасти свои корабли, были вынуждены действовать в этой постоянно меняющейся обстановке на свой страх и риск.

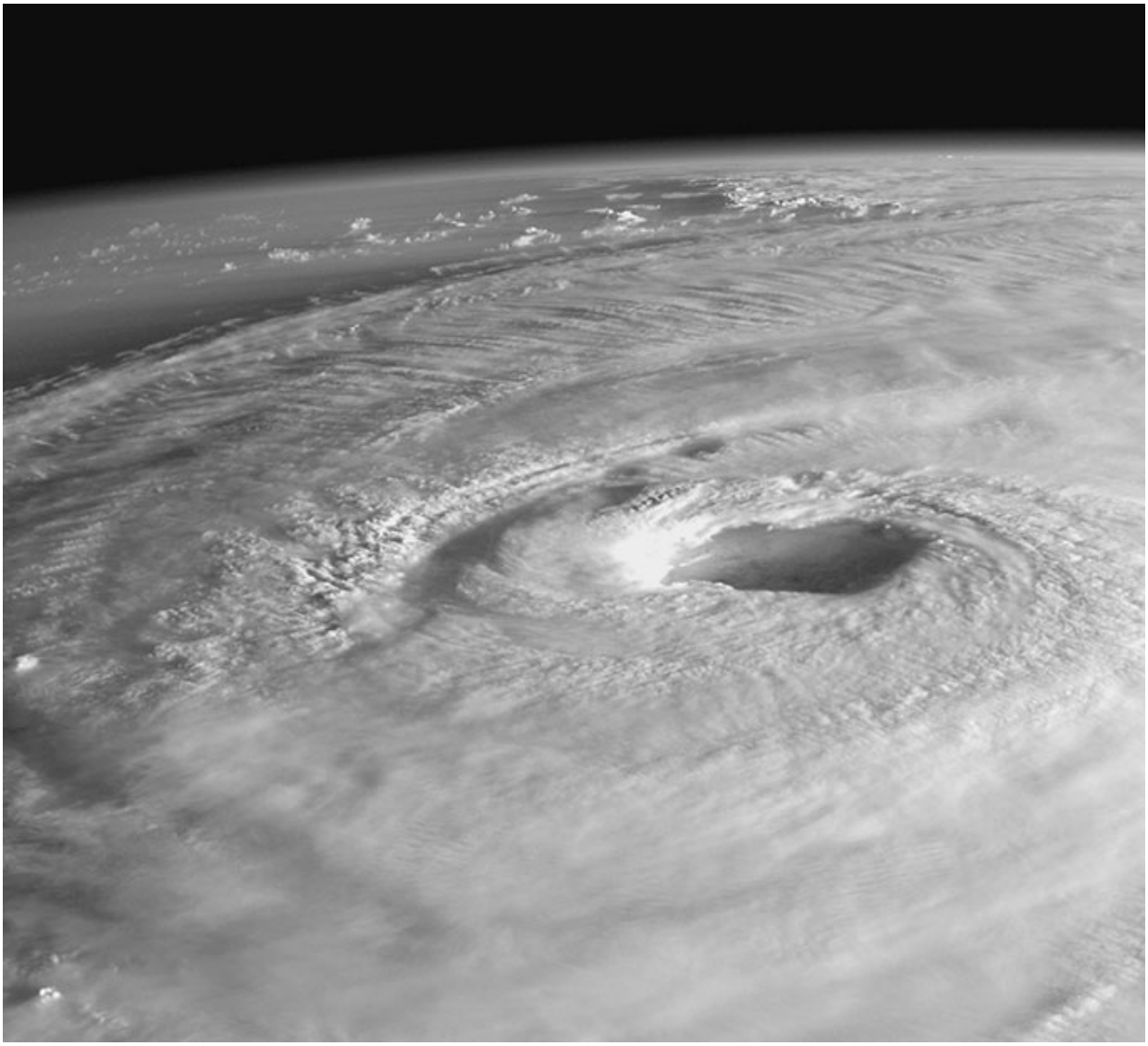
Самолеты, находившиеся на авианосцах, линкорах и крейсерах, сорванные с площадок, грудами изуродованного металла лежали на палубе или были смыты за борт. На некоторых кораблях порвались топливные шланги, поэтому в довершение беды появилась опасность возникновения пожара. И крупные, и малые корабли качало так, что даже самые бывалые моряки не верили своим глазам, глядя на креномер. Бедные люди, очутившиеся в самом чреве гигантского чудовища, уже не могли различить, где вода, где небо. Казалось, что воздух и море слились воедино: вода была повсюду – внизу и наверху.

На кораблях Третьего флота и 38-го оперативного соединения находились тысячи моряков, начиная от зеленых юнцов, лишь недавно закончивших обучение во флотских экипажах, до просоленных морских волков, всю жизнь проведших на море и повидавших на своем веку немало бурь и штормов. Теперь все они были в одном положении, но по-разному реагировали на обстановку. Командир одного из кораблей, прослуживший на море три десятка лет, махнул на все рукой, забился в наиболее защищенный угол мостика и смотрел на кипящее море. Поняв, что борьба бесплодна, он отдал корабль во власть стихии и не позволял подчиненным даже пытаться дать кораблю ход или удержать его на курсе.

18 декабря около полудня адмирал Хэлси впервые сообщил, что 38-е оперативное соединение находится в центре тайфуна. Примерно в то же время он отдал приказ кораблям изменить курс. Это был разумный маневр для кораблей, находившихся к югу от тайфуна, но 130 кораблей были разбросаны на огромном, в несколько тысяч квадратных километров, участке океана. Поэтому приказ выйти в тыл шторма был хорош для одних, но другим сулил беду. Очутившиеся в самом центре шторма эсминцы «Халл», «Монеган» и «Спенс», и без того хлебнувшие горя через край, терпели бедствие. В то время как линкоры двигались, соблюдая еще какое-то подобие строя, эсминцы, получив смертельные удары, шли ко дну. Кругом царил невообразимый хаос.

На авианосце, который находился в 3 милях, происходило что-то немыслимое. Один за другим срывались с палубы самолеты, расплескивая горючее, и в языках пламени падали в воду. Случалось,

что с авианосца или эсминца, хоть как-то еще слушающегося руля, замечали серую громаду корабля, качавшегося из стороны в сторону, который двигался опасным курсом. Времени хватало лишь на то, чтобы дать задний ход да поднять всех по аварийной тревоге на случай столкновения.



Так воронка тайфуна выглядит из космоса

К концу кошмарного дня корабли один за другим вырывались из жутких объятий тайфуна. Заработали корабельные радиостанции. Эсминцы и авианосцы, взывая о помощи или же предлагая ее другим кораблям, которые оказались менее везучими, сообщали свои

координаты. Еще не стихло волнение, как большое количество самолетов и кораблей начали интенсивные поиски потерпевших. Спасали по одному, по двое и по трое, иногда обнаруживали группы человек по десять или более, которые держались на плаву вместе. Когда же подсчитали потери, итог был таков: 18 декабря 1944 г. погибло 800 моряков флота США.

Как и должно быть в таких случаях, вскоре состоялось расследование. Вина за происшедшее была возложена на адмирала Хэлси. Суд, однако, обвинил его не в том, что он пренебрег своими обязанностями, а в том, что принял «ложные решения».

Декабрьская катастрофа наглядно доказала необходимость долгосрочных штормовых предупреждений как средства защиты против тайфунов. Вскоре была начата разработка такой программы. Система оповещения расширялась, совершенствовалась. В настоящее время флот США с помощью авиации, базирующейся на острове Гуам, ведет регулярные наблюдения за штормами, возникающими в западной части Тихого океана. ВВС Соединенных Штатов имеют на острове Гуам военную базу Андерсен и еще одну базу в Иокоте (Япония), откуда взлетают самолеты – разведчики тайфунов.

5 августа 1949 г. в Эквадоре произошло землетрясение силой 6,8 балла по шкале Рихтера. Погибли около 6 тыс. человек, травмы получили до 20 тыс. человек, остались без крова почти 100 тыс. человек, полностью разрушен город Пелилео, в большей или меньшей степени пострадали также не менее 53 населенных пунктов.

Равное по силе ковровой бомбардировке

1948 г.

В ночь с 5 на 6 октября землетрясение стерло с лица земли столицу Туркмении Ашхабад и множество окрестных селений. По последствиям – это крупнейшее на территории СССР стихийное бедствие, намного превзошедшее Спитакскую катастрофу 1988 года. Знаменитый боевой генерал И.Е. Петров, командующий Туркестанским военным округом, который в 1948 г. руководил ликвидацией последствий катастрофы, говорил: «Такие разрушения городу могли бы причинить пятьсот бомбардировщиков, круглосуточно бомбящих Ашхабад в течение полугода».

Правда о землетрясении и его последствиях скрывалась десятилетиями. Был засекречен и фильм, снятый кинодокументалистом Романом Карменом. Его до сих пор показывают только узкому кругу специалистов. По сей день точно не определено количество жертв. Одни называют 100 тыс. человек, другие говорят о 60–70 тыс. погибших.

От ударов подземной стихии силой 9—10 баллов пострадали города Ашхабад, Батир и Безмеин. Анализируя последствия бедствия, специалисты сделали вывод, что разрушения – результат прежде всего плохого качества строительных работ, особенно кладки стен, и низкая прочность бетона.

6 октября, в день землетрясения, в Ашхабаде оказался крупный советский геолог академик Д. Наливкин. Заседание проходило в здании ЦК Компартии Туркменистана. В 2 ч. ночи стали расходиться, но первый секретарь ЦК Шаджа Батыров задержал академика.

«Стали прощаться, – пишет в воспоминаниях Д. Наливкин, – вдруг страшный удар потряс все здание, устоять на ногах было трудно, и я бросился к окну…» Качание так же быстро кончилось, как и началось. Первый толчок длился несколько секунд, но этих секунд хватило, чтобы уничтожить большой город.

«Через несколько дней после первого толчка мне пришлось летать на военном самолете над городом и изучать аэрофотоснимки. Смотреть было жутко и тяжко. Число человеческих жертв осталось точно не подсчитанным, но цифра была ужасающей».

В Ашхабадском землетрясении, по официальным данным, погибло более 10 тыс. человек. Но и эта цифра долгое время была засекреченной, как, впрочем, и вся информация о стихийных бедствиях и катастрофах на территории СССР.

Еще живы очевидцы землетрясения, родственники погибших и пострадавших жителей Ашхабада.

Рассказывает Владимир Останин:

– Когда произошла Ашхабадская катастрофа, мне было пятнадцать лет. Землетрясение грянуло в ночь на 6 октября около двух часов, когда все, кто не работал в ночную смену, спали. Большинство жилых домов Ашхабада были одноэтажными, саманными – построенными из необожженного сырцового кирпича. Дома были полностью разрушены и погребли под обломками три четверти населения города.

В ту роковую ночь во время первого толчка я спал и проснулся, когда дом уже фактически разрушился. В моей комнате разрушилась внутренняя стена, и опиравшиеся на нее балки, поддерживавшие потолок, приняли наклонное положение. Лежавшие на них доски и толстый слой глины ссыпались к середине дома, а у южной стены частично остались у меня над головой, что и спасло мне жизнь.

Рядом я услышал стоны и крики соседей. Они были завалены досками, балками и глиной обрушившейся крыши. Я стал руками разгребать обломки, пытаясь освободить их. Я бросился за помощью и привел других соседей. Один из мужчин зажег спичку и поднес ее к тому месту, где под досками были головы заваленных соседей. Открылась жуткая картина: пламя осветило ореол коричневой пыли, которой был насыщен воздух, и в нем – пораненные, окровавленные, косматые головы двух женщин и подростка шестнадцати лет. У молодой женщины была сломана нога. Она потом весь остаток ночи и день кричала от боли, бредила, пела, пока соседи не договорились о грузовике, чтобы отвезти ее в центр на площадь Карла Маркса, где собирали всех раненых.

Моя мать и два младших брата остались целы в соседней с моей комнате. Упавшие с обрушившейся внутренней стены дома концы балок их не задели, и они выбрались через окно в северной стене дома.

Отец во время землетрясения был на работе. Домой он шел пять километров пешком через разрушенный, темный город, по которому метались полуголые люди, и не знал, жива ли его семья.

На следующий день мы с отцом пошли к нему на работу в Туркменский филиал Академии наук. По дороге видели, каким стал Ашхабад после землетрясения. Разрушения были огромными: позже стало известно, что город потерял 98 % (!) жилого фонда. Особенно пострадали жилые саманные дома. Жильцы многих этих домов погибли полностью. Нам по дороге встречались люди, выносившие трупы, завернутые в простыни, и складывавшие их рядами на тротуарах. Оттуда их забирали машины, чтобы увезти и предать земле.

Уборкой трупов в дальнейшем занимались военные отряды, облаченные в противоипритные прорезиненные костюмы и противогазы.

После землетрясения жизнь в городе не остановилась. Люди приспосабливались. Устраивались жить под открытым небом рядом с развалинами своих домов. Пищу готовили на мангалах – маленьких печках, топившихся чурочками. Жители пытались спасти из развалин нужные для жизни вещи: одежду, постели, утварь, мебель. Это иногда приводило к трагедиям. Основное землетрясение сопровождалось повторными толчками, и часто при этих толчках заваливало роющихся в руинах людей.

После землетрясения люди были молчаливы, сосредоточены, внешне спокойны. Они понимали: обрушившееся на них несчастье – следствие злой неотвратимой стихии.

Рассказывает журналист Виктор Чумаков:

– Мне посчастливилось быть близко знакомым с легендарным спортсменом довоенного времени Сергеем Тихоновичем Ляховым. Он и рассказал мне, что ему пришлось пережить в ночь с 5 на 6 октября 1948 г.

Поздно вечером 5 октября поездом Ашхабад – Москва Сергей Тихонович отправился на соревнования в Ташкент. Доехали до первого разъезда Анау и надолго остановились, дожидаясь запаздывавшего встречного товарняка.

Земля ушла из-под ног совершенно внезапно. Толчок был и по направлению вверх-вниз, но гораздо сильнее был удар из стороны в сторону. Кто стоял к направлению этого удара спиной, рухнули и поотбивали копчики, а кое-кто из стоявших лицом бухнулся на колени. Одновременно с этим загрохотал своим железом поезд, а немного позже донесся слабый гул разрушающегося города, и на его месте у

горизонта воцарилась тьма. Все на несколько секунд оцепенели, но сразу поняли – там, в городе, что у горизонта, погибли или гибнут их родные. Бросились к локомотиву и стали умолять машиниста двинуться к городу задним ходом. Он категорически отказался. Сергей Тихонович забежал в свое купе, взял документы, деньги и пошел по шпалам в кромешной темноте к городу, увлекая за собой почти всех пассажиров поезда.

После землетрясения в Ашхабаде в 1948 г. Снимок с самолета

Пришли к рассвету. Кругом сплошные руины. Без повреждений только одно здание – тюрьма. Редкие полуобезумевшие люди. Крики о помощи. Местность изменилась до полной неузнаваемости. Поседевший за один день отец нашел в родном городе свою улицу и обрушившийся дом только к вечеру. Первый, с кем он столкнулся, был

чудом уцелевший, заплаканный и полуобезумевший дедушка-сосед. Он сказал, что все дети Ляхова и бабушка живы, но жена лежит во дворе в тяжелом состоянии.

Семью Ляховых спас средний сын, одиннадцатилетний Володя. Когда обвалились стены и на всех упал потолок, он, бабушка и старший брат Александр спали, а мама, Мария Тимофеевна кормила грудью восьмимесячного Алика. Это его и спасло. Мать приняла удар на себя. Ей сломало в трех местах позвоночник и повредило глаз при ударе головой об коленку. Старший проснулся от первого толчка, выскользнул из кровати, но рухнувшим потолком ему завалило ногу. От худших последствий его спасла швейная машинка «Зингер» на высоких решетчатых чугунных ножках. Они не сломались, и Саша оказался около нее в пазухе, но лишенный возможности двигаться.

Володю полузавалило саманными кирпичами. Но он, будучи богатырем с самого детства, освободился от них, подполз к пазухе около полуобвалившейся стены, нашел дырку, расширил ее, выбрался во двор и стал звать на помощь. Но сразу понял – действовать нужно самому. Из-под развалин доносились голоса брата и бабушки, тяжко стонала мама. Вначале он подлез под кровлю и в кромешной темноте сумел освободить ногу брата. Уже действуя вдвоем, они добрались до бабушки и вытащили ее. Нашли спички, стали делать факелы из книжных страниц. Уже втроем пытались добраться до мамы и младшенького, но это было выше их сил.

Подъехала машина с солдатами. Завал на улице мешал им проехать, и солдаты стали его разбирать. Их командир внял отчаянным мольбам мальчика и послал четверых помочь поднять кровлю. Мама была уже без сознания, а вот малютка Алик никаких признаков жизни не подавал. Кто-то сказал, что он мертвый. Володя, который души в нем не чаял, в полном отчаянии схватил его, выковырял изо рта землю, стал дуть ему в нос, повернул лицом вниз, тряс его и бил по заднице и… Алик ка-а-к заорет. Заплакал и Володя.

Мать вскоре очнулась, но была в тяжелом состоянии. Братья развили бурную деятельность, нашли врача, и по его совету ее положили на доски, накрытые фанерой. Врач сказал, что без больницы она скоро умрет. Здешняя же больница лежала в руинах.

Авторитет Ляхова в Ашхабаде был очень высок, и поэтому Мария не умерла. Ее отправили в Ташкент на военном «дугласе». Остальные

члены семьи остались в городе заниматься спасательными работами. Дети, как могли, помогали взрослым.

Спасательные и восстановительные работы по приказу Сталина возглавил командующий Туркестанским военным округом, генерал армии, Герой Советского Союза Иван Ефимович Петров. Через двое суток после землетрясения генерал пережил личную трагедию. 7 октября от пули мерзавца-мародера погиб его сын – боевой подполковник-фронтовик Юрий Петров. Борьба с мародерами, бандитами и вдруг ожившими басмачами, убивавшими офицеров, отнимала много сил у командования.

Работали день и ночь, как на войне, в условиях нехватки одежды, палаток, медикаментов, продовольствия. К новому году худо-бедно жизнь удалось нормализовать, но город почти обезлюдел. Уехали в Ташкент и все Ляховы.

Заново отстраивать Ашхабад, что в переводе с персидского означает «город любви», начали по спешно составленному плану уже в 1949 г.

Секретное землетрясение

1949 г.

Рассказывает журналист Виктор Чумаков:

– Таджикистан. Памир. Конец сентября 1960 г. Мы с водителем Искандером на уазике едем из Гарма в Джиргиталь. Справа за шумной и мутной рекой Сурхоб бело-голубые пики хребта Петра Великого, слева предгорье Зеравшанского хребта. Миновав мост через Сурхоб, Искандер останавливает машину, глушит мотор, выходит из автомобиля и, подложив под заднее колесо камень, молча, по малозаметной тропинке идет на север к темному зеву ущелья, из которого вытекает бурная речка Ясман.

Искандер останавливается, опускает голову и поднимает обе руки на уровень висков ладонями к лицу. Это начало молитвы.

– Почему ты там останавливался? – спрашиваю я чуть позже.

– Я жил там.

– А что там сейчас?

– Нет ничего. Все умерли давно.

– Что случилось-то?

– Горы сошлись. Был город Хаит, были кишлаки. Сейчас все люди далеко под землей. Мои папа, мама, братья, сестры, дедушка, бабушка, все родные там под землей. Никого у меня нет.

– А ты как жив остался?

– Я в армии был.

До самого Джиргиталя я расспрашивал водителя о подробностях странной катастрофы, случившейся в июле 1949 г.

Вернувшись в Сталинабад (с 1961 г. Душанбе), я сравнил карту республики 40-х годов с новейшей и обнаружил: на новой карте отсутствует город Хаит с населением 5 тыс. человек.

В центральной республиканской газете «Коммунист Таджикистана» за 15 июля 1949 г. было напечатано сообщение Таджикского телеграфного агентства: «В течение 8 и 10 июля в Таджикистане произошло два сильных землетрясения с эпицентром в горах на расстоянии 190 км на северо-восток от города Сталинабада. В Сталинабаде наблюдалось несколько толчков. Наиболее сильный – 6,5 балла ощущался 10 июля в 9:43:11 местного времени. Разрушений в

городе не было. Повторные, более слабые толчки, как это обычно бывает после землетрясений, продолжались несколько дней. 12 июля толчки были намного слабее, чем 11 июля. 13 и 14 июля отмечались дальнейшие затухания толчков».

О погребенном горами городе Хаите не было ни слова!

В 1961 г. я познакомился с начальником строительства головной электростанции на реке Вахш Денисом Ерофеевичем Никитиным. Он рассказал, что 15 июля 1949 г. его, а также начальника строительства Каримова и директора ГЭС Гриднева вызвали к первому секретарю ЦК Компартии Таджикистана Б.Г. Гафурову.

Гафуров рассказывал о тысячах людей, заживо погребенных в Хаите и ряде кишлаков; об урагане, который поднимал в воздух людей и, пронеся их сотни метров, разбивал о скалы; о полностью уничтоженной растительности, о до неузнаваемости изменившемся рельефе в эпицентре землетрясения, о запруженных и прорывающих запруды горных реках.

Гафуров поставил перед собравшимися задачу: помочь местным властям восстановить мосты и переправы, вернуть реки Хаитского урочища в стабильные берега, определить, на какой глубине лежат руины Хаита, и… достать сейф с деньгами из хаитской сберкассы. Эти деньги летчики доставили в город и сдали в банк буквально за два часа до катастрофы.

От Хаитской катастрофы чудом уцелели лишь несколько очевидцев, в том числе двое летчиков. Оба они были участниками войны, награждены орденами и медалями, оба носили крылатые фамилии – Воробьев и Петухов. С 1946 г. они служили в гражданской авиации.

Летчики оформили документы и сдали деньги в городскую сберкассу. Уполномоченный сказал им, что будет работать с руководителями города и населением не менее 5–6 ч., а они могут отдохнуть.

Летчики оставили документы в самолете и пошли в гору по коровьей тропе охотиться на кабанов.

Когда наши летчики были уже почти на седловине перевала, что-то заставило их остановиться, повернуться и посмотреть вниз на город.

Внезапно как бы издалека пришел и покатился, нарастая и заглушая абсолютно все, тяжелый гул. Земля дрогнула и затряслась,

испустив громкий в низком регистре звук. Звук этот без замирания перешел в мощный гул, напоминающий стрельбу нескольких сотен дальнобойных орудий. В одно мгновение все здания в Хаите разрушились, и над ним поднялся столб пыли. Всю местность заволокла мгла, и сразу потемнело.

В нескольких метрах под авиаторами образовалась и стала вначале медленно, а затем с жуткой стремительностью расширяться трещина, превращаясь в зловещее ущелье. И склон поехал вниз, набирая скорость. А чуть позже они осознали, что с другой стороны долины навстречу ему сдвинулся и понесся другой склон.

Но самый мощный и страшный обвал случился справа и выше летчиков. С высоты 800 м над уровнем долины обвалился и поехал вниз по круто падающей «дороге» с уклоном 120 м на километр кусок горы Чохрак (Чогурак) объемом в половину кубического километра! За считаные секунды этот каменный поток набрал скорость более 110 км/ч.

Перед Хаитом ущелье несколько суживается, образуя горловину, в которой и произошел на короткое время затор движущейся по ущелью массы. На остановившуюся лавину в горловине надвигались все новые и новые массы, и все это быстро росло в высоту, пока напиравшие сзади миллионы тонн увлажненного грунта не прорвали затора. Все это, поднявшись в горловине на 150 м, рвануло с неимоверной быстротой в сторону Хаита.

На фоне продолжающегося колебания почвы и беспрерывного гула появился дополнительный, быстро усиливающийся скрежет камней друг о друга, похожий на рев работающей гигантской циклопической камнедробилки. Этот нарастающий рев шел со стороны горы Чохрак и из чрева ущелья Оби-Дара-Хауз. И летчикам довелось увидеть таинство массовой мгновенной гибели 5 тыс. человек. Через пыль и «мираж» бывшего города перед их глазами появилась смахивающая на сверхъестественное чудовище темно-серая громада высотой 150 м и устремилась на Хаит. Люди, находившиеся на южной окраине городка, в паническом страхе побежали от этого девятого, но земляного вала. Но он догнал их и погреб под собой. Движение грунтовых масс этой лавины было остановлено отвесной стенкой ущелья, совершавшего здесь поворот. В результате резкой остановки на дне потока импульс давления составил несколько сотен атмосфер. Город Хаит и все живое в

ущелье и долине Ясмана, в том числе и реки, оказались под слоем грунта толщиной от 100 до 50 м.

Шум, грохот и скрежет был дополнен ураганным ветром, местами достигавшим 350 км/ч, от которого деревья наклонялись кронами к земле, ломались, а большинство из них было вырвано с корнем и отброшено на километры.

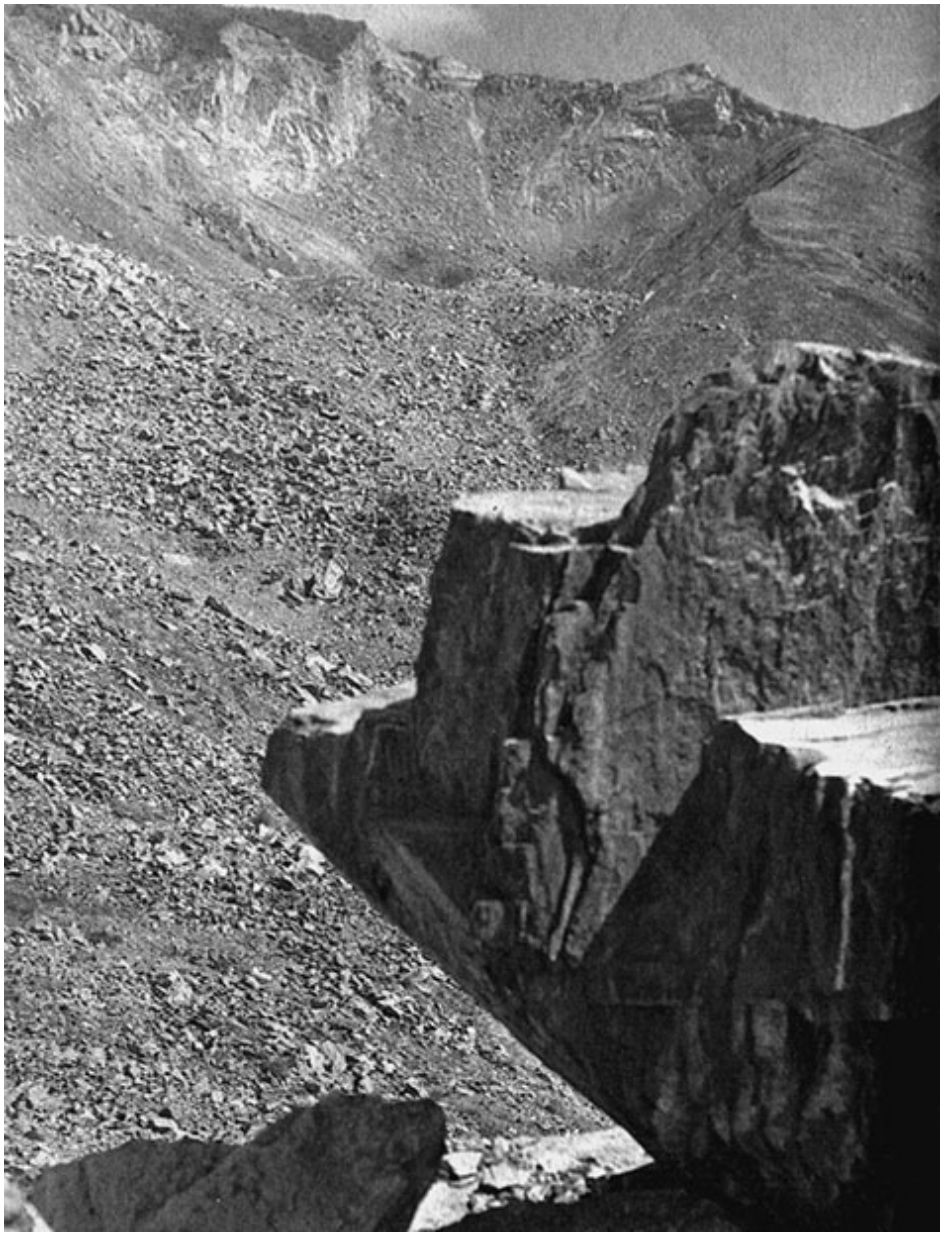
И когда наконец грохот, толчки и свист ветра прекратились, летчики уже не могли узнать окружающего их пейзажа.

География местности в огромном районе вокруг эпицентра вмиг изменилась. Из-за гигантских обвалов реки оказались запруженными. В Ясманской долине на протяжении 15–17 км от Хаита произошли массовые обвалы и оползни правого берега реки Ясман.

Только 11 июля Ясман пробил себе русло в завале и стал выносить все то, что было разрушено и завалено.

В 8 км от Джиргиталя по ущелью Мадат у подножия северного склона хребта в результате подземного удара образовалась воронка глубиной 30 м и диаметром до 50 м. Удар был настолько сильным, что захватил и склон горы. Вся земля была поднята и выброшена на противоположный берег ущелья на расстояние 500 м на север. Эта земля была обильно насыщена водой и представляла собой вязкую массу, которая скатывалась со склона, увлекая за собой грунт. Приблизительно здесь было выброшено 100 тыс. кубометров грунта.

Таково было одно из сильнейших в мире землетрясений XX в. и, очевидно, сильнейшее когда-либо зарегистрированное на территории Российской империи и СССР. Его интенсивность оценивается более чем в 11 баллов, а магнитуда 7,6. Размер зоны 9-балльных сотрясений – 60 × 70 км. Выход энергии соответствует энергии взрыва водородной бомбы в 40 мегатонн.



Эпицентр Хаитского землетрясения, извержение каменных масс из расколовшейся горы. Вблизи это все еще свежая, не затянутая временем рана

…После того как все стихло и толчки прекратились, потрясенные летчики сообразили, что идти можно только в сторону реки Сурхоб. Они спустились на полузасыпанную дорогу Гарм – Джиргиталь, пересекли пересохшее русло реки Ясман (мост был сильно поврежден) и глубокой ночью пришли в Гарм.

Наутро летчики уже давали показания и объяснения, почему они остались живы, а самолет погиб, куда делся уполномоченный, почему у

них нет документов о сдаче денег в сберкассу и почему они с ружьем. Допросы продолжились и на их базе в Сталинабаде. Дознаватели столкнули пилотов лбами, они поругались и наговорили друг на друга много лишнего. На них было заведено уголовное дело, их исключили из партии за утерю важных документов и перевели на работу в нелетный состав. Но им сказали, что вопрос об их восстановлении в партии может быть рассмотрен после извлечения сейфа из-под земли в Хаите.

Поиск и подъем этих проклятых денег возглавил Денис Ерофеевич Никитин.

Только в конце 1950 г. проходчикам удалось извлечь злополучный сейф, превратившийся в полутонную лепешку размером полтора метра на метр, толщиной 25 см. Казалось, сейф прошел через валки прокатного стана. Никто не понимал, как он стал таким. Горное давление на глубине 70 м – 16–18 атм. Этого явно недостаточно, чтобы так сплющить сейф. Судя по всему, сработала физика движущегося и внезапно остановившегося потока – несущаяся лавина грунтовых масс во время катастрофы была остановлена стенкой ущелья. Произошло нечто подобное гидравлическому удару с броском давления в несколько сотен атмосфер. Этот удар и превратил сейф в лепешку.

Его под охраной доставили в Сталинабад. На базе строймеханизации опытный автогенщик под бдительным оком комиссии Госбанка целый день резал это чудо. А когда лепешку вскрыли, выяснилось, что деньги исчезли. Они как бы были, но превратились то ли в древесину, то ли в какой-то материал наподобие текстолита. Особенно диковинными выглядели денежные пачки, спрессованные с торцов бумажных листов. И все-таки через два часа исследований и подсчетов комиссия торжественно заявила, что все деньги в наличии.

Шахту, ведущую к сберкассе, бульдозеры завалили грунтом. Обычно на местах таких работ надолго остаются горы металлолома, но здесь весь скарб строительного участка на редкость быстро был вывезен или свален в шахту. Со временем грунт просел, и о шахте ныне напоминает только появляющееся весной блюдечко озера, пересыхающего к середине мая.

В 1951 г. летчикам Воробьеву и Петухову вернули добрые имена вместе с партбилетами и допустили к самостоятельным полетам. Вот только к этому времени один из них спился и вскоре был комиссован,

зато другой стал летать на первом реактивном пассажирском самолете Ту-104.

Хаитское землетрясение 10 июля 1949 г. было зафиксировано фактически всеми сейсмическими станциями мира. Время, место и мощность землетрясения с достаточной точностью определили даже в Южной Америке. Любому ученому ясно: если район землетрясения подобной мощности обитаем, то жертвы неизбежны.

Заживо погребенный

1951 г.

Однажды произошел поразительный случай. Лавина, обрушившаяся 21 января 1951 г. на станцию канатной дороги Заттельальм, засыпала двоих служащих – Лендера и Фрайзеггера.

Случилось это в 2:30 ночи. Незадолго до этого они пришли с дежурства и собирались спать. На улице разбушевался сильный ветер. «Ну и буря! Как бы не было беды!» – сказал Лендер. Его товарищ уже лег в постель и только было собирался ответить, как вдруг раздался оглушительный треск, погас свет, и он почувствовал, как какая-то сверхъестественная сила выбросила его из постели и поволокла вниз.

«Лавина!» – только и успел подумать Фрайзеггер. Его крутило, бросало из стороны в сторону, а затем начало сдавливать, словно железными тисками. С трудом высвободив правую руку, он прижал ее к лицу, чтобы не задохнуться от снега, забивавшегося в рот, уши и нос. Он слышал, как где-то ниже раздавались крики Лендера, звавшего на помощь. Постепенно затихая, они наконец совсем прекратились. Через несколько часов Фрайзеггер вдруг явственно услышал сверху шаги. Их ищут! Спасение близко! Несчастный громко кричит, поет песни, пытаясь привлечь внимание спасателей. Но тщетно… Шаги вскоре заглохли вдали.

Беда заживо погребенных в том, что они прекрасно слышат все происходящее наверху. А наверх из снежной могилы не проникает ни звука!

Фрайзеггер неподвижно лежал в течение нескольких дней, порой теряя сознание. Ценой невероятных усилий ему удалось частично высвободить правую руку, и это его спасло. Проковыряв щепкой крошечное отверстие в снегу, он стал звать да помощь.

Его откопали через… 13 дней после катастрофы! Обе ноги были отморожены, их пришлось ампутировать. Но он остался жив и поведал эту удивительную историю.

Гибель деревни Вальс

1951 г.

Ужасающая серия снежных лавин с грохотом прокатилась по Швейцарским, Австрийским и Итальянским Альпам 20 января 1951 г. Это была самая ужасная природная катастрофа после 1915 г., когда снежные обвалы поглотили сотни итальянских и австрийских солдат. Теперь же погибли 245 человек, многие деревни были разрушены, а 45 тыс. человек оказались на несколько недель отрезанными от внешнего мира.

Трагедии не удалось избежать даже таким роскошным курортам, как Давос, Церматт, Ароса и Сен-Мориц. Но, пожалуй, самый тяжелый удар пришелся по швейцарской деревушке Вальс, расположенной на высоте 1200 м над уровнем моря, в наиболее живописном уголке Швейцарских Альп. Деревня исчезла почти полностью, 19 жителей погибли.

Условия возникновения лавины были классическими. Вначале в декабре 1950 г. выпало очень мало снега, что сильно разочаровало сотни прибывших из многих стран лыжников. Потом, с наступлением нового года, начались метели со снежной крупой. Затем дождь, за которым последовал мокрый снег, и снова дождь.20 января склоны Сустенхорна и Даммастока не выдержали, и тысячи тонн мокрого снега, под которым находился подвижный и неустойчивый слой рыхлого снега, оторвались в верхней части и пришли в движение. Ураганной силы ветер несся впереди стены из снега и камней, вырывая деревья, посаженные специально для сдерживания лавин.

Железнодорожная линия Сен-Готард, связывающая Швейцарию с Центральной Европой, на неделю вышла из строя, поскольку оказалась заблокированной невероятными глыбами снега, камней и льда. Линии связи были оборваны, нарушились контакты с внешним миром.

Лавина в Альпах. Художник Ф.Я. Лютербург

Известны десятки душещипательных рассказов о спасении оказавшихся в снежном плену и тех, кто по воле случая или провидения остался жив. Типичной в этом отношении является история Йоханна Лутца, который сам случайно остался в живых, но похоронил семью в общей могиле Вальса. Когда прошла первая лавина, Лутц залез на крышу дома, чтобы сбросить снег, грозивший обвалить кровлю.

Пока он был наверху, одна за другой пронеслись несколько лавин. Единственное, что он мог сделать, – это крепко вцепиться в крышу, чтобы вместе с мелькавшими вокруг обломками не быть унесенным в долину. Когда же Йоханн, наконец, спустился с крыши, то обнаружил, что жена и двухлетний сын насмерть раздавлены снегом, ворвавшимся в окна и двери дома.

Цунами в Северо-Курильске

1952 г.

Цунами в Северо-Курильске произошло около 5 ч. утра 5 ноября 1952 г. и повлекло за собой разрушение нескольких населенных пунктов Сахалинской и Камчатской областей.

Цунами было вызвано мощным землетрясением (по разным источникам, колеблется от 8,3 до 9 магнитуд), которое произошло в Тихом океане на час раньше, в 130 км от побережья Камчатки. Три волны высотой до 15–18 м (по разным источникам) уничтожили город Северо-Курильск и нанесли ущерб ряду прочих населенных пунктов. По официальным данным, погибло 2336 человек. Население Северо-Курильска до трагедии было примерно 6 тыс. человек.

Северо-Курильск был пробужден землетрясением, некоторые здания были повреждены. Через час после землетрясения пришла первая волна. Большинство жителей спаслись на близлежащих холмах и вернулись в поселок, не ожидая последующих волн. Вторая – самая высокая – волна застигла людей врасплох и уничтожила остававшиеся здания. Третья (последняя) волна была самой слабой.

Сильные колебания уровня океана были отмечены в течение всего дня 5 ноября в 700-километровой зоне побережья. Самые высокие волны после цунами были отмечены в бухтах Пираткова (10–15 м) и Ольга (10–13 м) на Камчатке.

В Северо-Курильске была проведена спасательная операция при помощи самолетов и судов. Затем значительная часть населения была эвакуирована на Сахалин, а поселок был отстроен заново.

Ниже приводятся свидетельства очевидцев и выдержки из документов, которые достаточно полно описывают драматические события 1952 г.

ИЗ СПЕЦИАЛЬНОГО ДОНЕСЕНИЯ НАЧАЛЬНИКА СЕВЕРО-КУРИЛЬСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ МИЛИЦИИ О СТИХИЙНОМ БЕДСТВИИ ЦУНАМИ, ПРОИЗОШЕДШЕМ В СЕВЕРО-КУРИЛЬСКОМ РАЙОНЕ 5 НОЯБРЯ 1952 г.

В 4 ч. утра 5 ноября 1952 г. в г. Северо-Курильске и районе началось сильное землетрясение, продолжавшееся примерно 30 мин., которым были повреждены здания.

По пути в райотдел я наблюдал трещины в земле величиной от 5 до 20 см шириной, образовавшиеся в результате землетрясения.

Северо-Курильск в тот ужасный день

Не успели мы дойти до райотдела, как услышали большой силы шум, затем треск со стороны моря. Оглянувшись, мы увидели большой высоты водяной вал, наступавший с моря на остров. Так как райотдел находился на расстоянии 150 м от моря, а КПЗ примерно в 50 м от моря, то сразу же первой жертвой воды стала КПЗ… Я отдал распоряжение открыть стрельбу и кричать: «Идет вода!», одновременно отступая к сопкам. Услышав шум и крики, люди начали выбегать из квартир в чем были одеты и бежать в сопки.

Примерно через 10–15 мин. первый вал воды начал сходить, и часть людей пошла к своим домам собирать уцелевшие вещи.

Я с группой работников направился к райотделу для выяснения обстановки и спасения уцелевшего. Подойдя к месту, мы ничего не нашли, осталось чистое место…

В это время, то есть примерно через 15–20 мин. после отхода первой волны, вновь хлынул вал воды еще большей силы и величины, чем первый. Люди, думая, что все уже кончилось (многие, убитые горем потери своих близких, детей и имущества), спустились с сопок и начали расселяться в уцелевших домах, чтобы согреться и одеть себя. Вода, не встречая на своем пути сопротивления (первый вал смел значительную часть зданий), с исключительной быстротой и силой хлынула на сушу, совершенно уничтожая оставшиеся дома и постройки. Этой волной был разрушен весь город и погибла большая часть населения.

Не успела сойти вода второй волны, как в третий раз хлынула вода и вынесла в море почти все, что находилось из построек в городе.

На протяжении 20–30 мин. (время двух почти одновременных волн огромной силы) в городе стоял ужасный шум бурлящей воды и ломающихся зданий. Дома и крыши домов кидало, как спичечные коробки, и уносило в море. Пролив, разделяющий острова Парамушир и Шумшу, сплошь был заполнен плавающими домами, крышами и другими обломками.

Спасшиеся люди, напуганные происходящим, в панике бросая взятые вещи и теряя детей, кинулись бежать выше в горы.

Это было около 6 ч. утра 5 ноября 1952 г.

После этого вода стала сходить и очистила остров. Но вновь начались незначительные подземные толчки, и большинство уцелевших людей остались в сопках, боясь спускаться. Воспользовавшись этим, отдельные группы из гражданского населения и военнослужащих начали грабить оставшиеся на склонах сопок дома, разбивать разбросанные на территории города сейфы и другое личное и государственное имущество…

Охрану Госбанка по распоряжению командира гарнизона генерал-майора Дука принял капитан Калиненков с группой солдат…

6 ноября на партийно-хозяйственном активе была организована комиссия по эвакуации населения, снабжения его продовольствием и одеждой… Было дано приказание командиру отделения Матвеенко о немедленном сборе рядового состава… Однако большая часть личного

состава самовольно оставила место сбора и к вечеру 6 ноября села на пароход «Уэлен»…

Стихийным бедствием полностью уничтожены здание райотдела милиции, КПЗ, конюшня… Общий убыток составляет 222,4 тыс. руб.

Вся документация райотдела, печати, штампы… смыты в море… Воспользовавшись стихийным бедствием, военнослужащие гарнизона, напившись разбросанного по городу спирта, коньяку и шампанского, начали заниматься мародерством…

В рыбокомбинате «Океанский» 5 ноября 1952 г. после разрушения был найден сейф, в котором находилось 280 тыс. руб., принадлежащих комбинату… Работники плавсостава Океанского комбината… взломали сейф и похитили 274 тыс. руб.

В рыбокомбинатах Бабушкино и Козыревское в момент стихийного бедствия военнослужащими было растащено большое количество товарно-материальных ценностей, принадлежащих рыбкоопам.

По изложенным фактам со стороны военнослужащих информировалось командование для принятия мер.

Старший лейтенант П.М. Дерябин

Смертельный смог

1952 г.

Туманы Лондона памятны для всех, кто испытал на себе их воздействие. Образованные соединением конденсированных теплых воздушных масс с дымом, выброшенным в воздух тысячами домашних печей с угольным отоплением, а также фабричными трубами, они целые столетия буквально душили большую часть города, приводили к остановке деловой жизни, к госпитализации и даже смерти жителей.

Внутренние помещения театров, ресторанов и других общественных заведений не избежали воздействия печально известных туманов. Густой, едкий, темный воздух просачивался в помещения, делая их непригодными для нахождения людей.

Но самый смертоносный туман опустился на Лондон в декабре 1952 г., когда 4 тыс. человек погибли от вдыхания паров и еще 8 тыс. постепенно умерли от отравления.

Именно этот туман повлек за собой четырехлетнее исследование, итогом которого стало «Постановление о чистоте воздуха в Англии».

Лондон во время смертельного смога. 1952 г.

Нидерландский прорыв

1953 г.

Страшную жатву в 1835 человеческих жизней собрала смерть в предрассветные часы 1 февраля 1953 г., когда были размыты основные дамбы. Это было одно из самых катастрофических наводнений за всю современную историю Голландии. Во время трагедии были эвакуированы 72 тыс. человек, полностью разрушено 3 тыс. домов и 40 тыс. домов получили значительные повреждения.

До этого момента трехметровые дамбы Голландии выдерживали невероятные штормы на протяжении 400 лет. Так что, когда ураганные ветры, скорость которых превышала 150 км/ч, пригнали миллиарды кубометров воды из Атлантики в Северное море и с 29 по 31 января продолжали обрушивать на дамбы высокие волны, голландцы не испытали чувства опасности. Но следующим утром, 1 февраля, всего за несколько минут до рассвета, совместные усилия возросшего объема воды и шквального ветра сделали свое дело: одновременно не выдержали 50 дамб. Несколько минут хватило для того, чтобы бушующие воды поглотили 133 населенных пункта. В мгновение ока вода поднялась до крыш городских башен.

Населению, застигнутому врасплох, пришлось спасаться кто как мог. Жители Бургхлуиса, Штеллендама, Оутдорпа и Кортхене выбирались из окон верхних этажей и карабкались на крыши или добирались до них вплавь. Многие из тех, кто замешкался, чтобы забрать ценные вещи, утонули. Один человек предпочел расположиться на обеденном столе в столовой. Вода затопила дом, а стол превратился в плот. Когда на следующий день в дом вошли спасатели, они обнаружили его живым, все еще плавающим под потолочными балками столовой.

В одной из деревушек пара, собиравшаяся на следующий день вступить в брак, в течение 36 самых страшных часов атаки дождя, воды и ветра удерживала дамбу тяжестью своих тел. Набережная выдержала. Когда к ним подоспела подмога, невеста была мертва, а жених сошел с ума. В Кортхене был совершен акт, почти в точности повторенный через год в Китае китайскими солдатами и крестьянами. Рыбаки, взявшись за руки, прижались спинами к давшей трещину дамбе.

Городской констебль, проходивший мимо, с любопытством посмотрел на них, но проигнорировал просьбу забить тревогу. Он считал, что вода, хлюпавшая у него под ногами, была принесена случайными волнами, перехлестнувшими через край, а с плотиной все в порядке. Но в следующие минуты он понял, что был не прав, потому что плотина не выдержала, а солдатам и констеблю едва удалось унести ноги.

Вода приносила с собой трупы погибших людей и домашних животных. Когда через несколько дней вода спала, в воздухе стояло ужасное, ничем не перебиваемое зловоние. Соленая вода залила свыше полумиллиона акров земли. Площадь сельскохозяйственных земель в 1500 кв. км была признана временно непригодной. К концу первого дня 12 тыс. солдат королевской армии Нидерландов и вертолеты Королевских ВВС вместе с военными судами приняли участие в работе по спасению людей, искавших укрытие от стихии на городских башнях и колокольнях.

В течение недели 25 стран мира оказали помощь бедствующей Голландии. В страну поступили продовольствие, медикаменты, прибыли специалисты, включая инженерные отряды, вездеходы, вертолеты и самолеты из США. Даже Англия и Бельгия, сами пострадавшие от этого шторма, оказали помощь спасателями и денежными средствами. Порядок был восстановлен. Ущерб, нанесенный стихийным бедствием, оценивался в сотни миллионов долларов.

В снежном плену

1954 г.

Самые массовые в истории (в процентном отношении к местному населению) похороны состоялись после того, как в небольшую австрийскую деревушку Блонс возле перевала Альберга в течение одного дня 11 декабря 1954 г. с грохотом ворвались две снежные лавины. При этом погибло 111 человек из 376 жителей деревни, 29 из 90 домов были разрушены, 300 из 600 шахтеров, находившихся в шахте Лидук, заживо погребены.

Столь катастрофические потери произошли, несмотря на постоянную готовность деревенских жителей к встрече с лавинами. Действительно, каждый декабрь деревенское собрание принимало решение о переносе распятья, стоявшего близко к ущелью. Переносили распятье для того, чтобы его не унесло в ущелье во время непогоды или снежной лавиной. Еще одна деталь. Когда жители переходили мост через ущелье, они непроизвольно вытягивались в длинную и редкую цепочку и переставали разговаривать. Они считали, что в случае, если их голоса или какие-либо другие колебания вызовут сход лавины, расстояние между пешеходами может спасти им жизни.

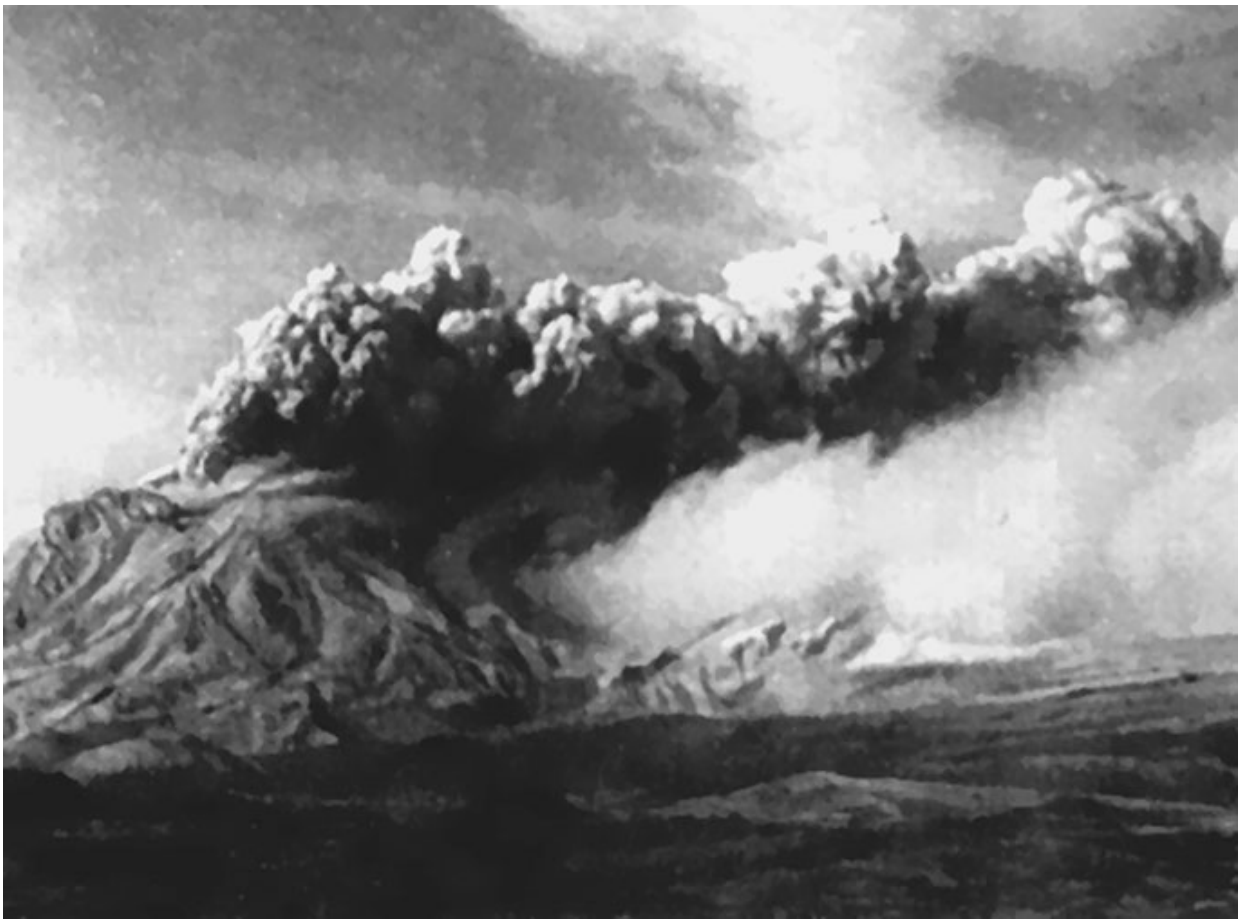
Но спасения не было, когда на деревню обрушились самые большие за ее историю лавины. Из оказавшихся под снегом 33 человека выбрались сами, 31 откопали спасатели живым и 47 извлекли мертвыми. Восемь выживших во время катастрофы умерли позже. Человек, пробывший под снегом 17 ч., был извлечен спасателями, но умер от шока, когда узнал о столь длительном пребывании под лавиной. Одна женщина, находясь под снегом, получила тяжелые ожоги. Она пекла хлеб, когда на дом обрушилась лавина. Снежный поток понес женщину, и выпавшие из печи угли обожгли тело. Двое жителей так и не были обнаружены. Среди выживших были люди, проведшие в снежном плену до 62 ч.

Взрыв на Безымянной

1955 г.

На полуострове Камчатка, в центре Ключевской группы вулканов-гигантов, расположилась относительно небольшая по высоте сопка (3085 м), которая из-за своей невыразительности так и не получила имени и в каталогах вулканов фигурировала под названием Безымянной. Сопка эта считалась потухшим вулканом. О ее пробуждении возвестили подземные толчки, зарегистрированные на вулканологической станции Ключи, расположенной в 45 км от Безымянной. Извержение началось на заре 22 октября 1955 г. Из Ключей были замечены клубы белого дыма, появившиеся за восточным склоном Ключевского вулкана.

Затем стал падать пепел. За несколько дней поднимавшийся над кратером темный султан из вулканических выбросов достиг высоты 8 км. В чудовищной туче ночью были видны огромные молнии. Взрывы, один сильнее другого, не прекращались в течение всего ноября. В отдельные дни пелена пепла, нависшая над вулканом, была настолько густой, что не пропускала солнечных лучей: в Ключах зажигали в домах лампы, а машины шли с включенными фарами. За месяц кратер вулкана расширился с 250 до 800 м. В конце ноября активность вулкана понизилась, извержения происходили все реже и слабее, но в кратере начал расти купол из вязкой лавы, закрывший выход вулканическим газам.



Извержение вулкана Безымянный. 1955 г.

Давление в вулкане достигло такой силы, что давно затвердевший древний купол, примыкавший к вулкану, постепенно поднялся почти на 100 м и сместился к юго-востоку. Наконец, 30 марта 1956 г. произошел гигантский взрыв. Над вулканом взметнулся косой огненный столб, клонившийся к востоку под углом 30°. Над ним тоже наклонно клубился черный дым, который спустя 1–2 мин. закрыл вершины гор. Туча пепла, словно гигантский веер, устремилась вверх и в стороны, достигнув высоты около 40 км. В Усть-Камчатске, т. е. в 120 км от вулкана, эта туча заслонила весь горизонт. Она казалась непроницаемо черной, только светлые края ее в лучах заходящего солнца были ярко-золотистыми.

Спустя четверть часа после взрыва заметили струю газа, взметнувшуюся над черным покрывалом. Она достигла высоты 45 км. Вскоре пепловая туча накрыла вулканологическую станцию Ключи. Начался пеплопад. Сначала падали отдельные крупные песчинки

размером до 3 мм. Казалось, что это сильный град бьет по оконному стеклу. Постепенно пеплопад усилился, и скоро наступила такая непроницаемая тьма, что невозможно было разглядеть предмет, поднесенный к глазам. Площадь, покрытая пеплом, имела в длину 400 км, а в ширину – 100–150 км. Общий его объем составил не менее 0,5 млрд куб. м.

Но полное представление о происшедшей катастрофе было получено лишь после того, как удалось побывать около вулкана. Безымянный неузнаваемо изменился. Из правильного, слегка усеченного конуса он превратился в полукольцевую кальдеру. Древний купол, приподнятый еще на первой стадии извержения, теперь отсутствовал. На месте вершины и юго-восточного склона горы зиял огромный кратер в виде полукольца размером 1500 × 2000 м. Вершина вулкана была снесена взрывом. Высота его уменьшилась почти на 200 м.

На расстоянии свыше 10 км все было погребено под полуметровым слоем вулканических песков. Струи этого песка содрали кору с деревьев в радиусе до 30 км. Все тонкие деревья были сломаны. Дом – база вулканологов (к счастью, без людей), расположенный в 12 км от места извержения, в буквальном смысле слова был сдут с лица земли: от него не осталось ни одной доски.

Под огромной толщей упавшего с неба раскаленного песка началось бурное таяние снега. Возникшие мощные грязевые потоки, увлекая обломки скал в сотни тонн весом, устремились по долинам, уничтожая все на своем пути.

После пароксизма 30 марта наступила последняя фаза извержения. В новом громадном кратере начали расти два купола.

В ноябре извержение закончилось.

Извержение Безымянного произошло в совершенно безлюдной местности. Самая крупная вулканическая катастрофа XX в. не унесла ни одной жизни.

Пожар или «ученья идут»?

1956 г.

Утром 5 мая 1956 г. жители четырех населенных пунктов, располагавшихся на юго-востоке Красноярского края, были разбужены таинственным гулом, шедшим со стороны тайги. От все нараставшего по силе звука дребезжали стекла в окнах бревенчатых домов, в панике метался домашний скот. Затем вдали раздался хлопок, и уже в следующую секунду сотни гектаров векового кедрача мгновенно охватило зарево пожара, который с ревом пожирал все новые и новые участки тайги. От поднявшейся за считаные минуты температуры воздуха стало невозможно дышать, вспыхивала пакля в стенах домов, плавился и стекал с крыш битум. Люди, спасаясь от огненного жара, обливали друг друга ледяной водой из колодцев. Когда же через час языки пламени уже лизали стены домов на окраинах поселков, жители в панике стали покидать населенные пункты…

По свидетельству немногих из выживших очевидцев, огонь буквально по пятам следовал за беженцами и, лишь только достигнув левого притока Ангары, остановился. К вечеру того кошмарного дня в район было стянуто множество воинских подразделений, военной техники и авиации. По слухам, во время тушения пожара, продолжавшегося без малого неделю, погибли несколько десятков солдат и пожарных. Но самым удивительным для очевидцев стало то, что на обычный с первого взгляда лесной пожар съехалось такое большое количество высоких военных чинов, что обычно случается только на крупных армейских учениях.

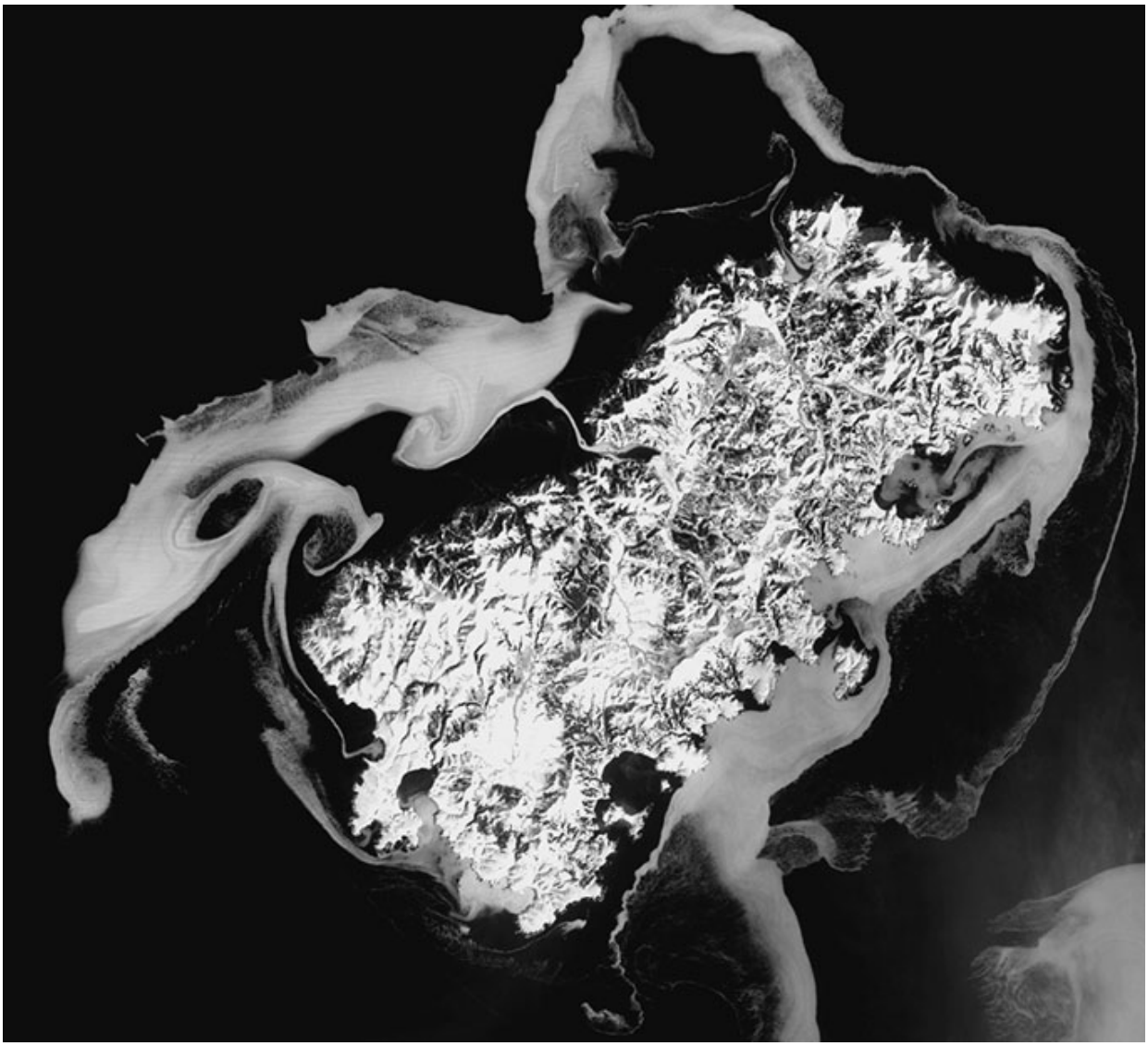
Уже в 70-х гг. житель Красноярска Антон Васильевич Покровский, у которого на этом пожаре погиб отец, сделал попытку отыскать причину столь сильного и внезапно возникшего пожара. Ему удалось поработать с архивами краевого УВД, где имелись скудные отчеты о тушении того лесного пожара, а также пообщаться с некоторыми из военных, имевшими отношение к этим событиям. В результате проведенных изысканий А.В. Покровский пришел к выводу, что майским утром 1956 г. в красноярской тайге проводились испытания нового сверхсекретного оружия, которые и имели столь

разрушительные последствия. Однако, что это было за оружие, Покровскому узнать так и не удалось.

Волна-убийца

1960 г.

Утром 19 мая небольшой транспорт, на котором Альберт Пономарев был вторым помощником капитана, вошел в бухту Малокурильскую на острове Шикотан. Палубный груз сняли быстро, и после ужина моряки в дальнем конце бухты устроили рыбалку. Рыбы поймали мало, едва на уху, зато среди водорослей наловили несколько ведер крупных морских креветок – чилимов. Уставшие после перехода, моряки вернулись на судно и легли спать, не дождавшись, пока кок сварит креветок.



Шикотан и его суровые прибрежные воды. Снимок из космоса

О том, что случилось дальше, рассказывает А. Пономарев: «Было около 6 часов утра, когда нас разбудили тревожные звонки “аврала”. Быстро одевшись, я выскочил на палубу. Нашим глазам предстала невероятная картина: бухта на добрые две трети была… без воды! Корабли, ранее стоявшие на якорях, теперь сидели днищами в иле. Наш транспорт повис на своих швартовых и навалился на пирс. Никакого оповещения о возможном цунами мы не получали, специальная служба, созданная для этой цели на Курилах после трагедии 1952 г., не сработала. Но теперь всем стало ясно – надо ждать волну-убийцу!

Цунами ворвалась в бухту через довольно узкий вход. Позже нам сказали, что высота волны была 8 метров. Первый свой удар она нанесла, к счастью, по низкому и пустому западному берегу бухты. Затем настала очередь южного берега, где стояли цеха рыбокомбината. Волна уже несколько обессилела, поэтому постройки выстояли, хотя их основательно “промыло”. Далее волна пошла вдоль восточного и северного берегов бухты, где было два причала. У одного стояли плавбаза “Дзержинский” и военный тральщик. Сразу от причала оторвало и плавбазу, и тральщик, причем их так швыряло из стороны в сторону, что тральщик пробил борт плавбазы и застрял там. Сцепленных таким образом и сорванных с якорей, их прокрутило несколько раз в середине бухты и с отливной волной вынесло в море…

Дно на полчаса оголилось, мы спустились вниз и увидели, что всем корпусом наш транспорт сидит на маленькой каменной косе, а кормой – на обломке скалы, пробившей нам днище.

Стихия основательно повредила цеха рыбокомбината и склады готовой продукции, разрушила три причала, нанесла урон кораблям и катерам. Человеческих жертв, к счастью, не было. Жилой поселок практически не пострадал, поскольку все дома стояли достаточно высоко».

Рукотворное цунами?

1960 г.

Таинственная катастрофа, также, возможно, связанная с испытаниями некоего секретного и сверхмощного оружия, случилась на северо-западном побережье Камчатского полуострова, омываемом водами залива Шелихова. В сентябре 1960 г. внезапно возникшей огромной приливной волной был разрушен поселок корякских рыбаков Красовка. По рассказам очевидцев, ранним утром вдруг дрогнула земля, следом за этим ровная водная гладь на горизонте вспучилась, на несколько секунд над поверхностью залива образовалась пенная водяная шапка, после чего вода стремительно отхлынула от берега на несколько десятков метров, а уже через несколько минут многометровой бурлящей стеной обрушилась на полуостров…

Подобные таинственные катастрофы – окутанные легендами и домыслами – случались на огромной и слабо заселенной территории Сибири не единожды. Достаточно вспомнить, к примеру, тунгусский феномен.

Цунами над Агадиром

1960 г.

Землетрясение и цунами опустошили 27 февраля марокканский порт Агадир, разрушив 70 % строений и погубив 12 тыс. жителей. В 11:45 на третий день мусульманского праздника Рамадан международный курорт Агадир в Марокко подвергся одному из самых жестоких и разрушительных землетрясений нашего времени.

Некоторые землетрясения происходят без предупреждения, некоторые извещают о своем приближении. Этому землетрясению предшествовали легкие колебания, пробежавшие по городу накануне, за 24 ч. до главного толчка. Это было предупреждение, на которое большинство жителей не обратили внимания. Две главные ударные волны прокатились по городу следующей ночью. Первая – в 22 ч 50 мин. – была достаточно сильной, чтобы вызвать у человека страх. Но третий толчок решил судьбу тысяч людей. Он обрушился с силой космического кулака, который внезапно прошелся по лицу Земли, располосовав его на части. А потом, через 6 с, повторил все снова. Роскошные отели, наполненные американскими и европейскими туристами, жилые и общественные здания, рынки, касба, которая многие века стояла в нищете на склоне холма, возвышаясь над всеми и вся, – все исчезло.

Одновременно прорвало городской водопровод, и вода, так нужная для тушения возникающих повсюду пожаров, фонтанами хлынула наружу. Но тушить пожары было некому, потому что городская пожарная станция была разрушена и большинство пожарных мертвы. Прорвались канализационные трубы, выпустив на волю полчища крыс.

Дно Средиземного моря вспучилось и породило гигантскую волну цунами. Она с сокрушительной силой обрушилась на берег и прокатилась вглубь на 300 м, смывая все на своем пути.

В гавани лодки бросало, как скорлупки, и они с треском бились друг о друга. Над поверхностью моря поднимались облачка пара – это в морском дне открывались и закрывались провалы. Вот как описал эту картину летчик, который позже пролетал над городом: «Все выглядело так, словно по городу прошелся великан и растоптал его».

Проводить спасательные работы и оказывать страдавшим помощь в городе было некому. На рассвете в город вошли военнослужащие французской армии и сошли на берег моряки Шестого американского флота, стоявшего неподалеку на якоре. Они расстреливали крыс, которые уже начинали разносить чуму среди уцелевших людей. Военные откапывали оставшихся в живых людей, чьи голоса раздавались из-под руин.

Один из кварталов Агадира после землетрясения 1960 г.

Рассказы о спасении походили порой на чудесную сказку. Миссис Маргарет Сью Мартин, жена лейтенанта ВМФ США, пролежала 40 ч.

распростертой среди обломков отеля «Саада». Ее откапывал французский лейтенант. Чтобы поднять ее дух, он похвалил ее красоту. «Но откуда вы знаете, ведь вы видите только мои ноги?» – удивилась миссис Мартин, с классической французской галантностью тот ответил: «Такая отважная женщина должна быть красавицей».

Чтобы освободить ее, требовалось еще много часов тяжелого труда. Но обследовавший ее состояние (по ее ногам) доктор сказал, что в течение часа она умрет.

Однако она выжила и объяснила газетчикам причину этого чуда так: «Через то отверстие на меня светило солнце. Вокруг столпились люди. Все они подбадривали меня и как будто плакали. Думаю, что я тоже плакала, но плакала от счастья…»

Наводнение в Гамбурге

1962 г.

Во время гамбургского наводнения 1962 г.

16 февраля в Германии бушевал шторм, достигая в некоторых районах силы урагана. В середине дня штормовой ветер над Северным морем изменил свое направление и стал дуть с северо-запада. Он гнал огромные массы воды в Немецкую бухту и дальше в устья рек. Поначалу жители Гамбурга не беспокоились, ведь до моря было 113 км.

Но сразу после новостей в 19 ч. передали последние сводки метеорологической службы. Ученые испугались: «Вода поднимется на 3 м выше обычного уровня прилива. Может быть, даже больше». Последний раз такой подъем воды был зарегистрирован в 1855 г. Было решено по северогерманскому радио объявить штормовое предупреждение: «Существует опасность наводнения. Вода поднимется на 3–3,5 м выше нормы, в отдельных местах еще выше». Штормовой поток разрушил на пути к Гамбургу линии телефонных передач. Через 4 ч. он достиг города. Вода в Эльбе заметно прибывала. На улицах патрулировали полицейские машины, предупреждая по громкоговорителям об опасности. Но из-за сильного ветра практически ничего не было слышно. Через 2 ч. размыло дамбу, которая закрывала Вильхельмсбург от порта на реке Шпрее. За несколько часов густонаселенный район был полностью затоплен. Эрвин Папенфус, один из пострадавших, писал: «Моя жена подумала сначала, что прорвало водопровод. Я выглянул в окно и увидел, что автомобили уже скрылись под водой. Я схватил кирку и пробил отверстие в потолке. Бежать на улицу уже не было никакой возможности. Под конец между потолком и водой оставалось всего всего 20 сантиметров. До сих пор не понимаю, как я оттуда выбрался…» Спасатели нашли его на следующий день без сознания и окаменевшим от холода. Вся его семья утонула. В результате наводнения в Гамбурге ночью погибли 315 человек, 75 тыс. остались без крова.

Слепая сила селя

1963 г.

В горах существуют совсем необычные реки, в руслах которых течет не вода, а камни. Причем текут не какие-то маленькие камни, а вместе с ними глыбы-громадины, до 2–3 м и более в поперечнике.

Находясь в горах, обратите внимание на склоны, на распадки, мелкие боковые овраги. Вы увидите в них хаотические нагромождения из обломков камней. На самом же деле перед вами не что иное, как каменные или глыбовые реки. Да, именно реки, ибо они тоже текут и даже имеют свое название – «курумы». Это слово тюркское и обозначает – каменный поток.

Начавшись где-нибудь в верхней части склона небольшим ручьем-осыпью, каменный поток постепенно увеличивается, расширяется, принимая курумы из соседних ущелий. Эти реки из камней нередко приобретают вид больших осыпей, заполняющих долины и распадки.

Конечно, нельзя увидеть течение такой реки. Оно очень медленное и для человеческого глаза совершенно незаметно. Если же разметить отдельные камни цветными красками и зафиксировать их положение среди неподвижных створов или на плане, то спустя некоторое время можно обнаружить, что камни сместились по склону вниз, а их место заняли другие камни, продвинувшиеся сюда сверху.

Откуда же берутся такие камни и почему их запас все время обновляется?

Под влиянием текущих вод, ветра, колебаний температуры воздуха происходит никогда не прекращающийся процесс эрозии – разрушения горных пород. Эти могучие природные силы действуют очень активно. Словно каменотесы, крушат они горные породы, откалывая от них глыбы, дробят их, окатывают, перетирают, шлифуют отдельные комья. В результате отдельные скатываются со склонов гор под влиянием силы тяжести, уносятся ветром, увлекаются водой. Постепенно накапливаясь в понижениях горного рельефа, они образуют запасы разрушенного материала, которые и питают курумы.

Первоначально ученые полагали, что течение камней в курумах происходит только под влиянием силы тяжести. Эта сила, конечно,

имеет значение – и большое. Но, оказывается, дело не только в ней.

Если заглянуть на дно каменной реки, можно увидеть, что ложе ее покрыто слоем глины или суглинка. Этот слой образовался не сразу, а постепенно. Просачиваясь между камнями, вода откладывала под ними наносы.

Как только образовался наносный слой, камням стало легче передвигаться по склону потому, что увлажненная глина между шероховатым скальным дном и глыбами играет роль смазки: она уменьшает трение, и обломочный материал легче скользит по наклонной плоскости.

Курумы текут с разной скоростью. Одни из них – тихоходы, перемещают камни очень медленно, по нескольку сантиметров и дециметров за год, а другие, самые «быстрые», в тот же срок преодолевают расстояние до 20–25 м!

Бывают случаи, когда тихие и безобидные на вид курумы превращаются в эдакие водо-грязекаменные потоки, так называемые сели – грозное явление природы, причиняющее нередко бедствия местному населению.

В горах нередко бывают сильные дожди. Они наполняют водой русла рек, растопляют высокогорные снега, заставляют интенсивно таять ледники. И тогда, кроме обильных дождевых вод, реки получают большое количества талой снеговой и ледниковой воды. От этого они раздуваются, становятся многоводными, готовыми перенести с места на место огромное количество твердого материала.

Тут-то им и подбрасывают этот материал ожившие курумы. Ливневые воды проникают сквозь нагромождение камней к глинистому слою и делают его скользким. Каменные осыпи по нему скользят, съезжают вниз по склону, нередко развивая скорость в несколько метров в секунду.

И вот сель, зародившийся высоко в горах, начинает стремительное шествие по дну круто падающего горного ущелья. Захватывая все новые массы каменных обломков, он становится настолько сильным и мощным, что легко передвигает по пути большие глыбы и катит валуны величиной с дом.

Сель обычно идет валом. Наткнувшись на препятствие, он останавливается, но ненадолго. Новые массы воды, и грязи напирают, вал наращивается, затор прорывается, и еще более тяжелая и мощная

грязекаменная лавина срывается с места, устремляется вниз, сокрушая все, что встречается ей на пути. Бывает так, что сель наполовину состоит из воды, а остальное в нем – грязь и камни. Но легче он от этого не становится. Сели проходят десятки километров пути и выносят из гор сотни тысяч и даже миллионы кубических метров твердого материала.

Сели возникают в горах Кавказа, Азии, Сибири, Дальнего Востока, в Альпах, Карпатах, Кордильерах и во многих других районах земного шара.

Швейцарцы называют их «руфф», французы – «вант», немцы – «мур».

В последнее время учеными изобретены и ныне успешно применяются особые установки, называемые РОС, что означает радиооповеститель селя. Они своевременно, автоматически, без участия человека, сигнализируют о зарождении селя. Это дает возможность заранее принять необходимые меры по защите населения.

На пути движения селей возводят плотины и запруды, обсаживают берега рек и склоны гор деревьями, кустарником и травой для того, чтобы закрепить почву, отводят воду из русел рек в сторону от населенных пунктов, строят специальные гидротехнические сооружения. Но случается, что человек по-прежнему беспомощен перед слепой стихией.

Сход селя в США

В воскресенье 7 июля 1963 г. в горах Заилийского Алатау произошла катастрофа.

Утром того дня ничто не предвещало грядущей беды – небо было безоблачным. Многие алмаатинцы направились на отдых в горы, в район озера Иссык. Оно словно драгоценный изумруд сверкало в оправе из скалистых берегов и тянь-шаньских елей, густым зеленым ковром покрывающих склоны гор. Небольшое по размерам, оно притягивало к себе тысячи отдыхающих.

Озеро возникло около 8 тыс. лет назад, когда в результате грандиозного обвала была завалена долина реки Иссык. Огромная

масса земли и камней так прочно закупорила тогда русло, что река не могла преодолеть завал и наполнила своими водами горную котловину.

Сюда и направилась группа алмаатинцев в то роковое воскресенье.

После полудня небо над озером потемнело, а выше в горах закрылось пологом свинцовых туч. Оттуда доносились еле слышные раскаты грома. В высокогорном ущелье Жарсай разразилась гроза. Она спускалась все ниже, придвигалась ближе к озеру.

Река Иссык быстро вздулась, воды ее помутнели. Вскоре она превратилась в огромный бешеный поток, несший в озеро валуны, обломки скал, искалеченные стволы больших деревьев, вырванных с корнем.

Когда первый вал дошел до озера, вода в нем стала резко прибывать. Изумрудная озерная гладь на глазах стала буреть. По ранее спокойной поверхности перекатывались высокие волны. Тревога охватила всех, кто в это время был на озере или поблизости.

«Мы подошли к самой дельте реки, – рассказывал директор турбазы Иван Аушев, отправившийся на катере “Быстрый” на спасательные работы. – Когда впереди показалась Западная бухта, моторист Николай Завьялов заметил в воде двух человек. Они держались за опрокинутую лодку, которую прибило к отвесной скале. Мы тотчас же бросили им веревку и помогли подняться на палубу. И тут все мы услышали стремительно нарастающий грохот. Я обернулся и в ста метрах от устья реки увидел черный грязекаменный вал, внезапно появившийся из-за крутого поворота ущелья. Это был страшный селевой вал высотой в 12 м; он несся по ущелью всесокрушающей широкой лавиной. Все, кто был на палубе, бросились в рубку. Черный селевой вал с грохотом обрушился в озеро, и взметнувшаяся волна резко ударила о борт катера. В разбитые иллюминаторы хлынула ледяная вода. Всех нас отбросило на заднюю переборку рубки…»

Это было начало. Вслед за первым шел второй, не менее мощный вал, а спустя 15–20 мин. последовал третий, который поистине был «девятым». Он вздыбил озерные воды – огромными волнами, разнес в щепы лодочные причалы, натворил множество других бед.

Маленькое озеро напоминало бушующий океан, сотрясаемый цунами. Расходившимся волнам было тесно в озерной котловине. В течение нескольких часов они свирепо штурмовали плотину.

В десятом часу плотина была прорвана. Восемь тысяч лет преданно служила она озеру, сохраняя его воды, а тут не устояла.

Бешеный поток проделал в плотине щель глубиной около 60 м и далее помчался по долине, сокрушая все на своем пути.

Через несколько часов на месте озера осталась яма, дно которой было покрыто черной грязью, галькой и глиной.

Жемчужина Заилийского Алатау перестала существовать.

Вот что удалось выяснить специальной экспедиции Гидрометслужбы.

Из-за теплой погоды и грозы, предшествовавших катастрофе, начали быстро таять высокогорные снега и ледник Жарсай. Обильные талые воды стали скатываться в горную котловину, где скопилось много обломков. Наполнив ее, они устремились по круто спускающемуся ущелью Жарсая, увлекая за собой массу камней. Эта лавина застопорилась у крутого поворота ущелья, где осыпи и камнепады загромоздили узкий проход. Но вскоре, набрав сил, лавина сокрушила преграду и ринулась дальше.

Когда произвели измерения, оказалось, что после прорыва высота селя достигала 35–40 м! Еще несколько раз останавливался он по пути, преодолевая препятствия; став еще грознее и неистовее, наконец прорвался к озеру.

Скопье, город на разломе

1963 г.

2 тыс. человек погибли, 3 тыс. получили ранения и 170 тыс. остались без крова. Таков результат землетрясения силой 9 баллов, сровнявшего с землей македонский город Скопье 16 июля 1963 г.

Город стоит на одной линии разлома с Итальянской и Французской Ривьерой, где тоже ощущали толчки за несколько дней до опустошающего землетрясения в Югославии. «Я решил, что это была водородная бомба, – признался один из жителей Скопье. – Раздался ужасный грохот. Я проснулся, выглянул в окно и увидел, что гостиница “Македония” качалась из стороны в сторону».

В популярной гостинице «Македония» все 180 мест были заняты туристами. Она рухнула и превратилась в 6-метровую груду осколков кирпича, обломков дерева и стали, похоронив под собой постояльцев и персонал. Лишь нескольким удалось остаться в живых.

Стоявший рядом отель «Скопье» развалился на части. Рухнуло здание центрального почтамта, осталась стоять только одна стена. Центральный железнодорожный вокзал обрушился на головы многочисленных пассажиров, ожидавших ранний поезд на Белград.

Скопье после землетрясения 1963 г.

Как только колебания земной поверхности прекратились, над городом повисла дымка кирпичной и известковой пыли, окутавшая его, словно занавес. От города ничего не осталось. Два кинотеатра, библиотека, музеи, Югославский национальный инвестиционный банк, многие школы, городской муниципалитет, радиостанция и 85 % жилых строений больше не существовали. При этом совершенно нетронутым оказался мост императора Дуахана, построенный еще в 520 г. (царство Юстиниана), он оставался единственной артерией, связывающей старый город Скопье на левом берегу реки Вардар с более новой частью города, возведенной на правом берегу.

На железнодорожном вокзале случайно уцелело 13 человек. Они оказались запертыми в туннеле под обломками вокзала и были обнаружены с помощью французского сверхчувствительного прибора, позволяющего улавливать присутствие живого человека на 8-метровой глубине. Под грудой стали и камня люди провели 72 ч.

Ни одна из эпидемий, обычно посещающих места подобных катастроф, не коснулась Скопье.

Не коснулись города и обычные в таких случаях эпидемии другого рода. В развалинах с разбитыми витринами лежали сотни магазинов. Товары остались нетронутыми. Не было ни грабежей, ни мародерства. И это несмотря на отчаянное положение оставшихся без жилья жителей города.

Непредсказуемая катастрофа

1963 г.

Летом и осенью невдалеке от Тирольских Альп, в долине реки Пьявы, окруженной скалистыми берегами и ставшей известной благодаря роману Эрнеста Хемингуэя «Прощай, оружие!», разыгралась настоящая трагедия. В верховьях этой бурной реки, к северу от Венеции, в 1960 г. была построена мощнейшая плотина Вайонт высотой 265 м. Ширина плотины достигала 20 м. В те годы она считалась одной из самых высоких в мире. Посмотреть ее приезжали многочисленные толпы любопытных туристов. Места там красивейшие, а от высоты дух захватывает. Плотину возводили с таким расчетом, чтобы она выдержала не только напор воды, но и землетрясение, если такое случится. Перед строительством были проведены подробные геологические исследования, в результате которых было признано, что большой опасности оползней не существует. Сместиться могут только рыхлые отложения, а их объем невелик. Он не превысит 0,5 млн куб. м, а это для плотины никакой опасности не представляет.

В июле, когда водохранилище было заполнено водой, начавшееся ранее на склоне горы Монте-Тоц медленное смещение рыхлого материала ускорилось. 1 октября люди заметили, что животные убегают со склона горы. Через неделю скорость смещения рыхлого материала возросла еще более, а 9 октября весь склон горы ополз на 30 см. Жители селения, расположенного около плотины, очень встревожились, а так как пошел еще и дождь, их опасения стали гораздо серьезнее. Однако никакого специального распоряжения об эвакуации не последовало.

Группа туристов у плотины Вайонт. Наше время

Поздним вечером 9 октября со стороны горы Монте-Тоц послышалась серия резких ударов, и весь склон ее обрушился. Не полмиллиона кубических метров камней, а целых 100 млн куб. м рухнуло в водохранилище со скоростью 100 км/ч. Каменный поток перехлестнул через плотину и взметнулся на противоположный склон до высоты 130 м.

Поднявшаяся волна перелилась через плотину и упала с высоты 400 м. Сначала она залила и опустошила селение Сан-Мартино. Селение Кассо под горой Монте-Бурго было уничтожено полностью. Дома, построенные выше того уровня, куда достигала волна, были

буквально «сдуты». Перелившаяся через плотину волна достигала высоты 165 м, однако саму плотину она не повредила.

40 млн куб. м воды хлынуло в долину реки Пьявы. Первым на ее пути оказался городок Лонгароне. Все дома в нем были уничтожены, и все его жители, до единого человека, погибли во время этой страшной трагедии.

В безнадежном положении оказались жители и других населенных пунктов. Вода уничтожила один за другим селения Ривальту, Пираго и Вилланову. Разлившись в ширину, она оставила за собой развалины и трупы более 2 тыс. погибших. Никого, кто видел эту катастрофу своими глазами, не осталось в живых, никто ее не пережил. Тела погибших находили потом за 80 км от плотины.

Водохранилище после этого бедствия оказалось наполовину заполненным рыхлым материалом, и плотина Вайонт оказалась непригодной для использования. Потом, конечно, некоторые специалисты по инженерной геологии сошлись на том, что место для плотины было выбрано неудачно. Однако большинство продолжает утверждать, что данная катастрофа относится к числу непредсказуемых.

Люди победили стихию

1964 г.

Высоко в горах, где словно в тугом узле связаны начала Туркестанского, Зеравшанского и Алайского хребтов, зарождается горная река Зеравшан. Запертая громадами горных цепей в скалистом ущелье она стремительно и бурно несет свои воды по дну глубоких каменных коридоров. Лишь кое-где, где река достаточно широка, располагаются немногочисленные населенные пункты. В районе города Пенджикента Зеравшан покидает горы и далее течет по равнине.

В теплый период года, когда реку усиленно питают талые снеговые и ледниковые воды, она полноводна и каждую секунду перемещает по 600–700 куб. м кристально чистой ледяной воды. По величине ее можно сравнивать со стоком двух таких рек, как Урал. Зимой, когда таяние почти прекращается, Зеравшан переходит на голодный паек, воды становится раз в 20 меньше, чем летом.

Зеравшан, колыбель Согдийской культуры, с давних пор была кормилицей миллионов людей. В ее бассейне земледелие процветает с незапамятных времен.

Но случались в истории этого края и несчастья. Настал однажды момент, когда эта же вода сказалась вероломным врагом цветущего края.

У места, где в Зеравшан впадают слева прозрачные воды Фандарьи, высится гора Сухта. Она вполне оправдывает свое название, ибо в переводе с таджикского «сухта» означает «выжженная солнцем». Голая, неприветливая, она резко контрастирует с изумрудной зеленью садов кишлака Айни, протянувшегося по правую сторону Зеравшана.

Много дней в горах шли дожди. От избытка воды вздулись Фандарья и Зеравшан.

Жители кишлака Айни время от времени слышали, как содрогалась земля от глухих подземных ударов и толчков. Кое-где сошли обвалы. И вот 24 апреля скала Дориварз на склоне Сухты не устояла. Она словно ожила: дрогнула, шевельнулась, затем стала перемещаться по склону, сначала медленно, а потом все быстрее, пока

движение не превратилось в хаотический обвал, сопровождаемый страшным грохотом и гулом.

Типичный таджикский пейзаж

Зеравшан был плотно перекрыт гигантской плотиной 800 м длиной и до 650 м шириной. Ее высота местами достигала 200 м. Течение реки остановилось. Вода стала накапливаться выше завала. Образовалось новое озеро.

Местные жители подняли тревогу. После завала Зеравшан приносил в котловину озера по 6–7 млн куб. м воды в сутки. Уровень воды в новом озере быстро поднимался. В любой момент озерные воды

могли размыть плотину и ринуться вниз. Последствия прорыва были бы ужасными. Огромный вал из воды, грязи и камней, катящийся по плодородной долине, стал бы последним, что увидели в своей жизни тысячи людей.

А с другой стороны, завал угрожал безводьем: течение Зеравшана ниже новой плотины прекратилось. Допустить такое положение означало отнять жизнь у цветущей долины на всем ее протяжении. Зеравшан перестала питать каналы и оросительные системы.

Нужно было во что бы то ни стало осторожно спустить озеро и восстановить естественное течение реки. Комиссия решила спускать воду из озера по искусственному каналу. Такой канал нужно было прорезать в завале за очень короткий срок, буквально в течение нескольких дней. Самый лучший помощник в таком срочном деле – взрыв.

Это было единственным правильным решением, ибо количество воды в озере катастрофически увеличивалось. Только за первые 50 ч., прошедших после обвала, его уровень поднялся на 35 м.

К месту завала сплошным потоком шли грузы – взрывчатка, техника, прибывали инженеры, взрывники, саперы, рабочие. Первый взрыв прогремел 1 мая. А потом произвели еще несколько. После каждого взрыва в выемку входило до 30 бульдозеров. Они врезались стальными ножами и зубьями в грунт и метр за метром углубляли гигантскую траншею. Ни днем, ни ночью не прерывалась работа. Канал имел вид ущелья, в котором могла бы разместиться улица с десятиэтажными домами. Лишь за последние трое суток работы было вынуто и перемещено около 200 тыс. куб. м грунта.

История не знает такой героической борьбы человека с силами гор. В 7:15 утра 6 мая взорвали перемычку и воды озера (их накопилось более 70 млн куб. м), хлынули по новому пути, указанному человеком.

Все обошлось благополучно. Самый большой сток по каналу был в воскресенье 31 мая – около 1200 куб. м в секунду. Вода с грохотом падала, образуя водопад, играла всеми цветами радуги. Паводок никаких бед не причинил. Уровень воды спал на несколько десятков метров. С 6 мая по 24 июня из завала и русла Зеравшана были смыто и вынесено ниже озера более 4 млн куб. м грунта. Он отложился ниже, в ущелье, образовав слой наносов высотой в 28 м. Люди победили стихию.

Землетрясение в Ташкенте

1966 г.

26 апреля в Узбекистане произошло землетрясение силой 8 баллов по шкале Рихтера. О погибших имеются весьма противоречивые данные, а вот без крова остались около 78 тыс. человек, полностью разрушен город Ташкент, оказавшийся в эпицентре землетрясения.

Ташкентское землетрясение произошло в 5:23 утра. При относительно небольшой магнитуде (5,2 по шкале Рихтера), но из-за небольшой глубины (от 8 до 3 км) залегания очага, оно вызвало 8—9-балльные (по 12-балльной шкале) сотрясения земной поверхности и существенные повреждения строительных объектов в центре города. Зона максимальных разрушений составляла около 10 кв. км. На окраинах же столицы сейсмический эффект едва достигал 6 баллов. Сильные колебания почвы с частотой 2–3 Гц продолжались 10–12 с. Относительно небольшое число пострадавших (8 погибших и несколько сот травмированных) в городе с миллионным населением обязано преобладанию вертикальных (а не горизонтальных) сейсмических колебаний, что предотвратило полный обвал даже ветхих глинобитных домов.

Анализ причин травм показал, что в 10 % случаев они были получены от обрушений стен и крыш, 35 % – от падающих конструктивных частей зданий и сооружений (штукатурка, гипсовая лепка, кирпичи и т. п.) и предметов домашнего обихода. В 55 % причинами травм было неосознанное поведение самих пострадавших, обусловленное паническим состоянием и страхом (выпрыгивание из верхних этажей, ушибы о различные предметы и т. п.). Однако впоследствии количество смертельных случаев умножилось в результате сердечных приступов.

Разрушенное силой стихии здание. Ташкент, 1966 г.

В результате землетрясения плностью или частично было разрушено более 36 тыс. жилых домов и общественных зданий. По решению правительства вместо восстановления разрушенных старых одноэтажных глинобитных домов на их месте были построены новые современные многоэтажные дома. Город был полностью восстановлен за 3,5 года.

Такая масштабная реконструкция центра крупного города стала возможна в результате помощи всей страны в восстановлении Ташкента. Благодаря усилиям союзных республик была осуществлена реконструкция и построены несколько новых микрорайонов как в центре города, так и на свободных площадях в юго-западной части города – на Чиланзаре. Многие дома, кварталы и улицы долгое время

носили названия городов, помогавших Ташкенту в то трудное время. В честь этого события воздвигнут мемориальный комплекс «Мужество».

Чудовищный оползень в Аберфане

1966 г.

Профессия шахтера является одной из самых опасных. Те, кто спускается в забой, никогда не могут с уверенностью сказать, что по окончании смены благополучно выберутся на поверхность, так как в любой момент земля может поглотить этих отважных людей. Но случаются события еще страшнее. Это когда смерть грозит не самим шахтерам, а их близким…

Кембрийские горы, на которых раскинулось графство Уэльс, уже много лет снабжают Британию углем. И столько же времени на склонах этих гор стоит множество деревушек шахтеров, покрытых угольной пылью.

В ночь на 20 октября 1966 г. в небольшом домике, стоящем в одной из таких поселков под названием Аберфан, как водится, все спали. Спала и маленькая девочка Эрил Мэй Джонс. Ей было всего девять лет, и сон ее был по-детски крепок. Но под самое утро девочка вдруг проснулась и страшно закричала…

Оказалось, что Эрил приснился кошмар: будто бы на месте школы было только огромное страшное черное пятно.

Пока родители успокаивали девочку, наступил рассвет. Отец засобирался на работу в шахту, а мать стала готовить детей в школу, которая была хорошо видна из окон и, как можно было убедиться, стояла на своем месте, всего в паре кварталов от дома.

Земля, извлеченная из шахт в процессе добывания угля, далеко не отвозится, а сваливается тут же, на склоне горы. В результате подобной многолетней практики рядом с разработками образуются рукотворные «горы на горах», прилепившиеся к склону терриконы, гигантские кучи никчемной породы. Одна из таких «гор», ежегодно пополняемая, весившая уже сотни тысяч тонн, возвышалась над поселком Аберфан и в национальном угольном совете была отмечена как свалка № 7.

За неделю до того, как маленькой дочке шахтера приснился страшный сон, зарядил проливной дождь и не прекращался ни на минуту. Вода стекала по склонам Кембрийских гор, неся с собой грязь и мелкие камешки, заполняла канавы и медленно подмывала снизу свалку № 7.

В 7:30 утра рукотворная гора вдруг начала двигаться. Сотни тысяч тонн камней и грязи поползли в сторону Аберфана, постепенно набирая скорость. Препятствий на пути свалки № 7 не было. Только в самом низу под склоном стояла дощатая двухэтажная сельская школа…

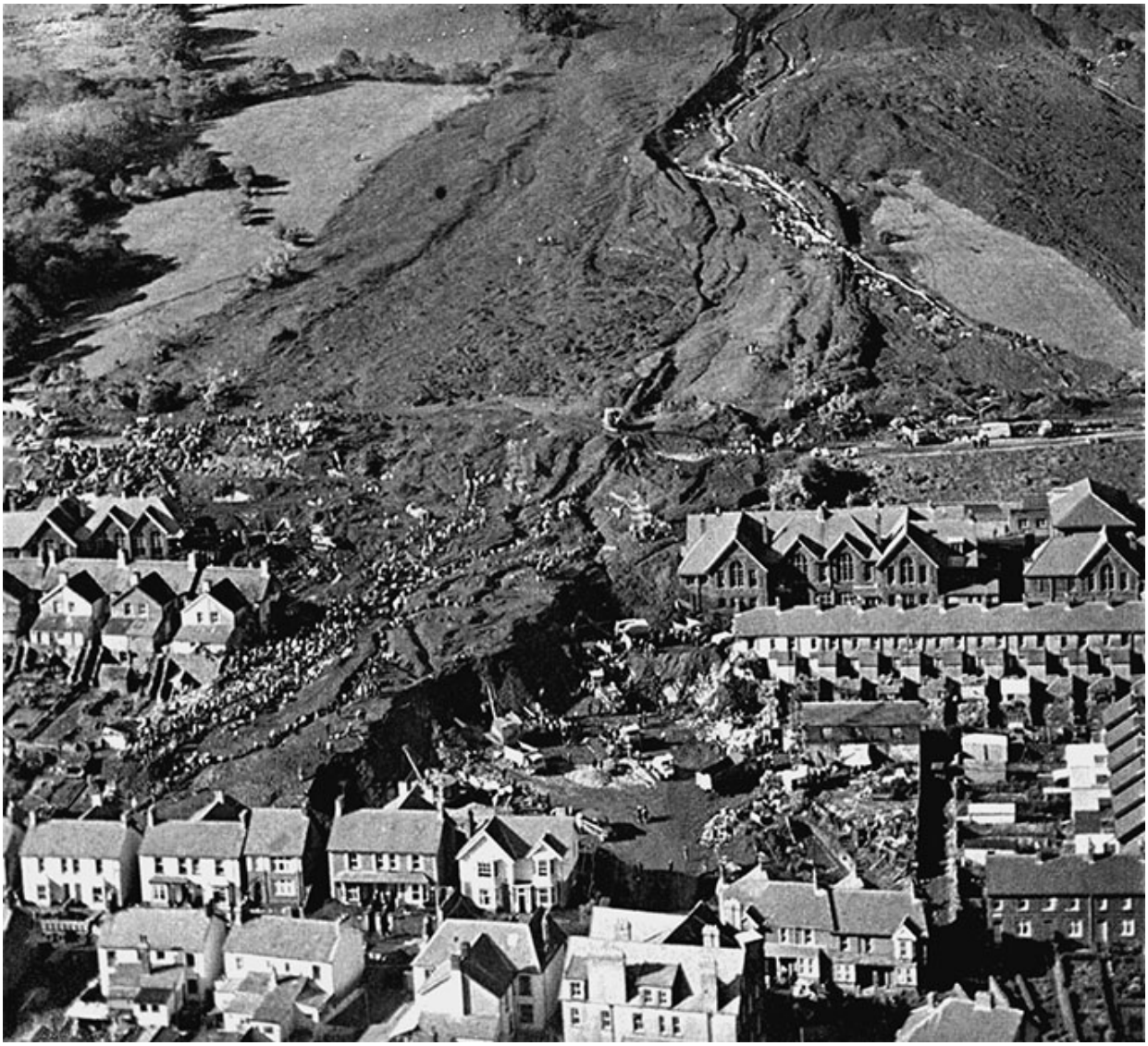
В 9:35, в самый разгар уроков, огромная масса грязи достигла школьных стен. Удар был таким страшным, что несущие балки здания выгнулись и тут же со страшным треском лопнули; сами стены прогнулись внутрь и, подобно хлипкому картону, буквально разорвались на мелкие части. Не прошло и минуты, как на месте небольшой сельской школы возвышалась только груда камней и земли, из которой торчали поломанные доски, остатки парт, а снизу раздавались глухие стоны похороненных заживо детей. Священник Кеннет Хейс вспоминает короткие секунды катастрофы с ужасающей отчетливостью. В половине десятого священник вышел на улицу и вдруг увидел, как вал грязи поднимается по тыльной стене школы, подталкиваемый сзади огромной массой оползня. Его девятилетний сын Дайфиг в это время находился там, среди обреченных. «Грязь у меня на глазах накрыла школу, – рассказывал Хейс. – Я видел последних живых, вынесенных наружу, и первых мертвых. Я знал, что потерял своего мальчика, хотя его тело нашли только назавтра. Смертельная тяжесть оползня раздавила всех нас. Были уничтожены целые семьи. В четверг я, исполняя свой долг, похоронил пять человек только из одного дома».

Ученику Филиппу Томасу, можно сказать, повезло: в тот момент, когда оползень накрыл школу, Филипп со своим другом Робертом вышел на крыльцо. Позже он вспоминал: «Меня сразу же накрыла грязь, и я закричал. Затем пришел в себя уже тогда, когда люди выкапывали меня».

Его друг Роберт был найден мертвым только через два дня. Камни раздробили Филиппу правую руку, повредили ногу, оторвали три пальца, ухо и раздавили селезенку. Он истекал кровью и умер бы от ее потери, но грязь покрыла его тело коркой и остановила кровотечение. Врачам удалось спасти этого мальчика.

Класс, где училась восьмилетняя Сьюзен Мэйбанк, усиленно занимался, когда учитель, выглянув случайно в окно, велел всем быстро спрятаться под парты. Через несколько секунд учителя уже не было в живых, а Сьюзен оказалась в холодном липком мраке. Она помнила, как

ковыряла землю пальцами, пытаясь добраться до воздуха, но вскоре потеряла сознание и очнулась только в больнице. Большинство ее подружек погибли.



Оползень, спустившийся на Аберфан

Преподавательница Элизабет Джоунс выжила только потому, что за минуту до трагедии отпустила детей, вышла из класса и пошла завтракать. Грязевой поток накрыл ее уже в коридоре, и она несколько часов пролежала во тьме и ужасе. «Я помню только, как меня завалило грязью, – вспоминает Элизабет. – Меня поглотила грязь в школьном коридоре вместе с маленьким мальчиком, который оказался подо мной.

Когда меня освободили, я держала в руке шиллинг. Я уверена, что это он спас меня, и теперь храню его как талисман».

Поиски заваленных грязью детей продолжались сутки напролет. Однако большей частью спасатели находили только трупы… Пат Льюис оказалась одной из немногих, которой удалось буквально убежать от оползня. Позже ее мать вспоминала: «Мы с Пат побежали к уцелевшей части школы. Через выбитое окно залезли в класс. Внутри я увидела около двадцати школьников. Все они нуждались в помощи. Правда, один мальчик самостоятельно выбрался из руин. Казалось, что с ним все в порядке, но он вдруг упал и умер. Выживших я укладывала на одеяла в школьном дворе, а класс для самых маленьких превратила в пункт первой помощи. Я работала целый день, но после 11 ч. утра из школы уже никто не вышел живым. Это был самый страшный день в моей жизни». Труп старшей сестры Пат, которую звали Шерон, нашли только через несколько дней.

Свалка № 7 унесла жизнь 144 человек. Большинству из 116 погибших школьников еще не исполнилось и 10 лет. Разумеется, образовалась правительственная комиссия для проведения расследования, которое длилось пять месяцев, но так ни к чему и не привело. Вскоре правительство выплатило семьям, потерявшим ребенка, по 500 фунтов стерлингов компенсации. Еще по 5000 фунтов получила каждая семья дополнительно из специального фонда, находящегося под патронатом королевы, принца Филиппа и принца Чарльза. На этом дело закрыли.

Никто из местных жителей не может забыть трагедию в Аберфане. Тем более что горьким напоминанием об этой страшной катастрофе служит расположенное на ближайшем холме кладбище детей, чьи жизни унес чудовищный оползень.

(По материалам И. Савельева)

Под лавиной

1970 г.

Эти события считаются, по данным Швейцарского института снега и лавин, самой ужасной катастрофой в Альпах.

В 5:5 24 февраля громадные массы снега обрушились на деревню Рекинген и на участок вблизи дорожного моста, сметая все на своем пути. Оттуда вскоре раздались крики о помощи. Пострадавшие, разбуженные дрожанием своих домов, выйдя на совершенно неузнаваемую местность, пытались сориентироваться, но соседние дома, еще вчера видневшиеся среди снежных сугробов, теперь исчезли. Громадный лавинный конус покрывал местность.

Лавины в Швейцарии – обычное явление

В развалинах домов остались засыпанными снегом 48 человек. Спасатели в течение первых полутора часов после катастрофы обнаружили живыми 19 пострадавших, среди них – годовалый ребенок в колыбели. На протяжении еще нескольких дней 950 спасателей, используя собак, нашли всех заваленных снегом, но было уже поздно. Еще один из спасенных умер в больнице.

30 погибших, 13 млн швейцарских франков ущерба – таков итог альпийской трагедии.

Стена огня на Монероне

1971 г.

Близ юго-западного побережья Сахалина, примерно в 50 км западнее его, расположен совсем небольшой островок – Монерон. Приблизительные его размеры – 3,5 × 7 км. От Сахалина он отделен сравнительно мелководной частью Татарского пролива. Высшая точка острова – гора Старицкого (493,3 м). К северу и югу ее плоская часть полого опускается к берегу.

Очаг землетрясения, происшедшего в 5:35:27 по местному времени, возник на сравнительно небольшой глубине – 15–20 км от поверхности Земли, под дном Татарского пролива, чуть северо-восточнее островка.

В ряде жилых помещений в результате подземного толчка были частично повреждены печи и трубы, со стен и потолков осыпалась штукатурка. Сотрясение, вызванное главным толчком, «почувствовало» и такое прочное сооружение, как маяк. Здесь, на верхней площадке, лопнул бетонный постамент толщиной 40 см, возможно в результате раскачки массивного отражателя. Повреждения построек и деформации в грунте позволяют оценить сотрясение на острове в 7–8 баллов.

Небезынтересно привести рассказы очевидцев, случайно оказавшихся в это время в непосредственной близости от эпицентра землетрясения. Вот что писал в газете «Коммунист» начальник подводно-изыскательской партии Сахалинской экспедиции ДальморНИИпроекта инженер И.Б. Пригорев.

«…Спать разошлись поздно – шел уже второй час ночи. Юрий и два Валерия поставили палатку прямо на причале, а остальные спустились в кубрик на катере и разместились на койках.

Пробуждение было необычным. Я проснулся от невероятной тряски и сильнейшего гула; койку дергало из стороны в сторону так, что пришлось ухватиться за какой-то выступ. Впечатление было таким, что кто-то завел двигатель катера, а винт колотит по камням. Быстро глянул на циферблат часов: было 5:35. Так ничего и не поняв, глянул на соседние койки: никто не спит, но и не встает. В этот момент послышался снаружи крик Валерия Глинчикова:

– Подъем! Подъем! Сильное землетрясение!

Тут уж мешкать было нечего: что ни говори – ощутимые землетрясения случаются не каждый день. Через несколько секунд все были на причале…

Огромная бетонная масса причала ходила ходуном из стороны в сторону. Откуда-то дул сильный ветер. На западе над сопками висел диск луны, заливающий все вокруг ровным светом. Казалось, что не только причал, но и сами сопки скачут в каком-то диком танце, хотя, вероятнее всего, это было результатом тряски под нашими ногами. Все это сопровождалось сильным гулом из-под земли и страшным грохотом, вызванным мощнейшими камнепадами со склонов сопок и скал. Тысячи тонн камня, сталкиваясь и высекая друг из друга искры, превратили эти склоны в сплошные стены огня. Даже скала, загораживающая порт-ковш от действия штормовых волн с востока, стала огненным барьером высотой с четырехэтажный дом. Впечатление было такое, что мы попали в гигантский огненный мешок.

Вид на берег острова Монерон. Современное фото

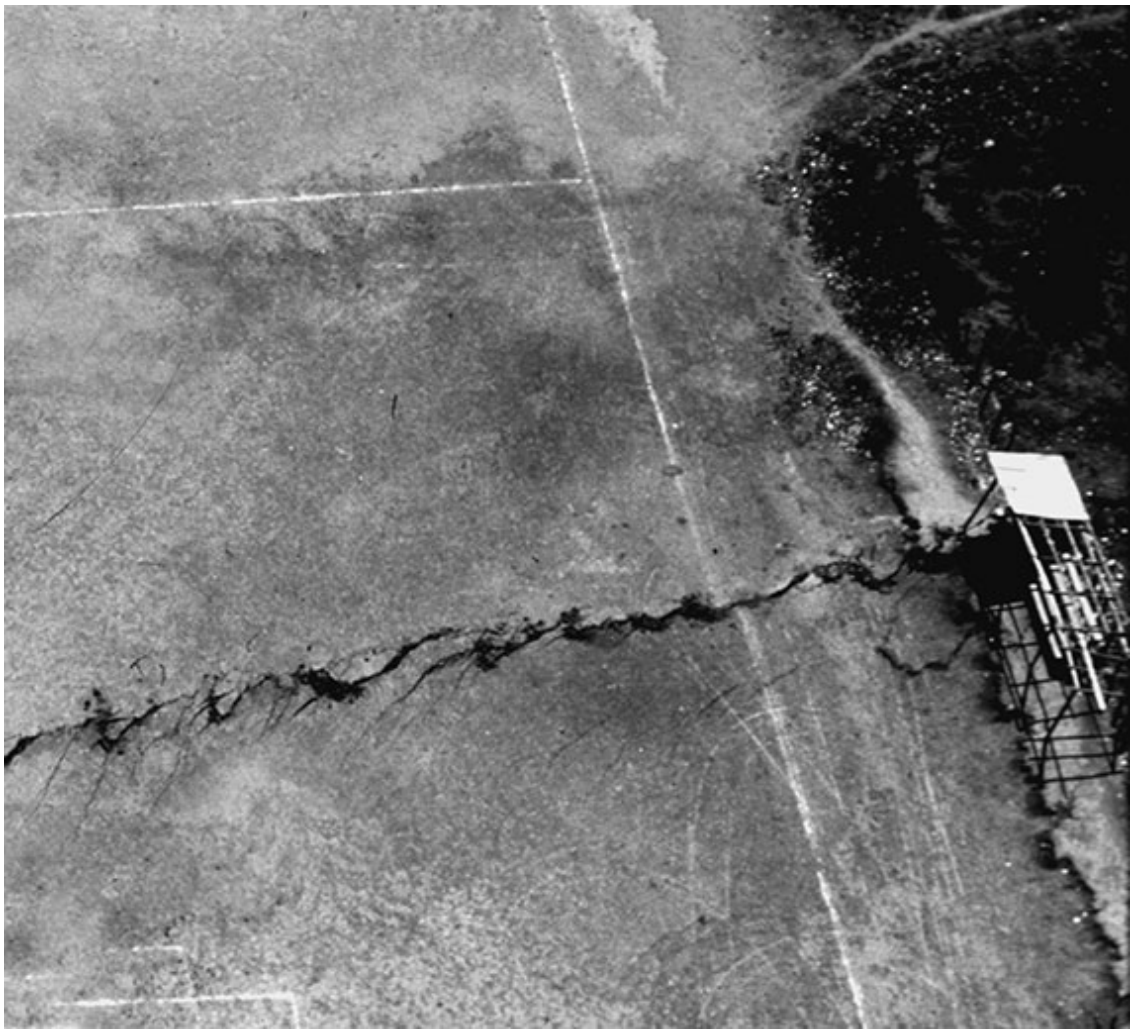
Кончилась тряска минуты через три после первого сильного толчка. Еще какое-то время грохотали камнепады. Затем все стихло. Сначала мы молчали, потрясенные грандиозным явлением природы, потом заговорили почти все разом, делясь впечатлениями от увиденного. Стало понятным и отсутствие птиц на острове, и странное поведение рыб, “не желающих” клевать, и поведение актиний, возможно связанное с землетрясением». Землетрясение в той или иной степени ощущалось и во многих других населенных пунктах южной части Сахалина. Сила сотрясения, естественно, уменьшалась с увеличением расстояния от эпицентра.

Разлом Мотагуа заявляет о себе

1976 г.

Во время обрушившегося на Гватемалу сильнейшего землетрясения погибло 22 тыс. человек, 70 тыс. человек получили ранения и свыше миллиона жителей страны остались без крова.

В 3:2 4 февраля 1976 г. вдоль разлома Мотагуа, который является границей между Карибской и Северо-Американской плитами, произошло мощнейшее землетрясение. Подвижки в районе разлома были весьма впечатляющими. Параллельно ему появились провалы и расселины к востоку от города Гватемала до Гондурасского пролива, а к югу – до Пуэрто-Барриос.



Полоса разлома на одном из футбольных полей страны. Снимок с самолета. Гватемала, 1976 г.

Колоссальные человеческие жертвы и большое количество раненых были, несомненно, обусловлены ранним часом подземного толчка. В это время люди мирно спали в домах, где и были завалены обрушившимися стенами и кровлями. В городках долины реки Мотагуа и к западу от города Гватемала стены большинства жилых домов сделаны из глиняных кирпичей, которые совершенно неспособны выдержать поперечное движение. Когда началось землетрясение, в течение долей секунды глинобитные стены дали трещины и рухнули. Черепичные кровли накрыли тех, кто под ними находился.

В городе Гватемала дома строились без учета особенностей района, подверженного землетрясениям. И это несмотря на то, что в 1917 г. землетрясение разрушило 40 % строений города. Кроме того, город Антигуа, стоявший прежде на этом месте, неоднократно подвергался разрушительным землетрясениям – в 1586, 1717, 1773, 1874 гг. превращался в руины.

Подземный толчок, ставший причиной страшных оползней и образовавший в земной поверхности глубокие расселины, вызвал серьезные разрушения. Но самый большой собор города и его крупнейшая гостиница остались неповрежденными. (Оба здания – из железобетонных конструкций.)

В сельской местности начались наводнения, вызванные тем, что берега некоторых рек сомкнулись и вода выплеснулась на поля. Оползни затопили деревни, скот, людей и перекрыли течение рек.

На страшное опустошение, вызванное стихийным бедствием, в течение нескольких дней откликнулись многие страны, они оказали немедленную помощь поставкой медикаментов и продуктов.

Таньшан: полмиллиона погибших

1976 г.

28 июля 1976 г. сильнейшее землетрясение превратило миллионный город Таньшан в груду развалин.

Таньшан расположен в Северо-Восточном Китае. Этот один из самых густонаселенных районов страны, центр угольной промышленности, тяжелого машиностроения и производства электропоездов, был полностью разрушен.

Хотя китайское правительство и не обнародовало данные о точном количестве жертв, их подсчитали впоследствии: 700 тыс. человек, что сопоставимо только с китайским же землетрясением в 1556 г. Как и всегда, такая чудовищная цифра связана со временем дня, когда случились землетрясения, и с высокой плотностью населения в Китае.

Одна из улиц Таньшана в тот злосчастный день

Первый, более сильный толчок произошел 28 июля в 3:40, когда почти все жители спали. Второй, несколькими часами позднее, в тот же день. Даже через несколько месяцев вместо города оставалось пространство, полностью состоящее из руин. Эту картину сравнивали с видом Хиросимы после ядерной бомбардировки в 1945 г.

Самые любопытные свидетельства о землетрясении в Таньшане были опубликованы в 1977 г. Синной и Ларисой Ломниц, работавших в Национальном университете Мехико. Они пишут, что непосредственно перед первым подземным толчком на многие километры вокруг небеса осветились сиянием. Деревья и растения вокруг города выглядели так, будто по ним прошлись паровым катком, а оставшиеся кое-где торчащие кусты обгорели лишь с одной стороны.

Бухарест в руинах

1977 г.

В результате самого большого в истории Румынии землетрясения, эпицентр которого пришелся на Бухарест, погибло 15 тыс. человек, 10 500 человек получили ранения и десятки тысяч остались без крыши над головой.

Землетрясения в Румынии известны уже со времен Древнего Рима, когда легионеры Траяна захватили эти плодородные равнины, раскинувшиеся от Карпатских гор до Дуная. Когда же стало возможно получать записи сейсмических станций, было установлено, что наиболее частые и сильные землетрясения возникают здесь в районе Вранча, у изгиба Карпат.

4 марта 1977 г. Бухарест

Вечером 4 марта качество строительства в Румынии подверглось самому серьезному испытанию. В глубокой очаговой зоне под районом Вранча разразилось землетрясение с магнитудой 7,2 балла, которое возбудило сейсмические колебания на огромной территории в восточной части Европы. Наивысшая интенсивность была отмечена в Румынии, к югу от Карпат, но землетрясение ощущалось даже в России и Италии. Сообщалось о разрушениях по Дунаю в Югославии и Болгарии.

Большая часть ущерба пришлась на долю Бухареста, где обрушилось около 35 старых каменных или кирпичных зданий, в том числе и жилые дома (высотой порядка 10 этажей) с железобетонным каркасом. Многие из обрушившихся построек располагались по углам

кварталов, тогда как здания внутри кварталов остались сравнительно целыми.

Разрушения современных зданий были небольшими. Только три таких здания не выдержали сейсмического толчка. Значительных пожаров не возникло, но электроэнергии в нескольких крупных районах города не было примерно сутки. Из 35 бухарестских больниц 9 пришлось эвакуировать. В течение недели город был на осадном положении, и армейским подразделениям пришлось заниматься тяжелой работой по разборке развалин обрушившихся зданий и тщательным поискам оставшихся под ними людей.

Гибель под глинобитными стенами

1978 г.

16 сентября во время землетрясения, центром которого стал иранский город Тебес, что на востоке страны, погибло 25 тыс. человек. В самом Тебесе из 17 тыс. жителей погибло 15 тыс.

В одном из кварталов Тебеса. Иран, 1978 г.

Можно было бы сказать, что только благодаря относительной малочисленности той части страны, где произошло бедствие, человеческие жертвы были не столь велики. Но для населения городка, стоящего на краю Центральной Иранской пустыни, почти на самой границе с Афганистаном, потери были просто трагическими.

Как и в случае с более слабым, но все же довольно значительным землетрясением, разразившимся здесь 10 лет назад, никаких признаков его приближения не было. Тысячи людей погибли под обломками собственных домов, когда им на голову внезапно обрушились глинобитные стены. Других поглотила разверзшаяся под ногами земля.

Хотя наиболее тяжелые и трагические последствия катастрофы выпали на долю городка Тебеса и его окрестностей, землетрясение оказалось достаточно сильным, и его почувствовали жители двух третей территории Ирана. Более 40 деревень в радиусе около 100 км от эпицентра были почти полностью разрушены. Даже в Тегеране, расположенном более чем в 600 км от Тебеса, здания качались.

Трагедия в штате Вашингтон

1980 г.

В Сент-Хеленсе, штат Вашингтон, США, 18 мая 62 человека погибли – многие из них ученые, изучающие извержения, – в результате грандиозного взрыва вулкана Сент-Хеленс в штате Вашингтон.

Известная своей нетронутой красотой гора Сент-Хеленс – самая молодая и одна из самых небольших среди Каскадных гор, которые тянутся на 1125 км к югу от Канады до Калифорнии и входят в Тихоокеанский Огненный пояс. Ее высота всего лишь 2950 м. Гора была названа в 1792 г. британским мореплавателем и исследователем капитаном Джорджем Ванкувером в честь британского посла в Испании барона Сент-Хеленса. Увидев вершину первый раз в 1805 г. с того места, где сейчас находится Портленд (Орегон), исследователь Уильям Кларк отметил в вахтенном журнале экспедиции «Девис и Кларк»: «Гора Сент-Хеленс, наверное, самая прекрасная вершина в Америке».

К тому времени, когда она взорвалась, гора уменьшилась наподобие отломанного зуба. Когда-то симметричный и хорошо сложенный пик исчез. А вместо него, на 400 метров ниже, появился амфитеатр с отвесными 600-метровьми стенами, с бесплодной местностью под ними. Ни одно другое крупное извержение не было так тщательно описано, как это.

Энергия, освободившаяся при катастрофическом взрыве вулкана, соответствовала энергии 500 атомных бомб типа сброшенной на Хиросиму, или 10 млн т тротила. Площадь в 600 кв. м выгорела до состояния лунного ландшафта. Но одна жертва особая, 84-летний владелец охотничьего домика на Спирит-Лейк Гарри Трумен встретил свою смерть потому, что отказался покинуть местность даже после получения приказа полиции штата.

Когда землетрясение в 5 баллов разбросало некоторые вещи в его доме, Трумен, по словам очевидцев, сделал изрядный глоток виски, собрал вокруг себя некоторых из своих 16 котов и отказался выходить. «Я – часть этой горы, – объяснил он. – А гора – часть меня». Законные власти, сдавшись, сделали его лицом, облеченным правами шерифа,

таким образом узаконив самоубийство. Домик был похоронен под раскаленным пеплом. Тело Гарри так и не нашли.

Геологическая история горы Сент-Хеленс, по мировым стандартам, коротка. Исследователи слышали рассказы индейцев о ранних извержениях, но обычно отбрасывали их, считая легендами. Но между 1800 и 1857 гг. произошла серия извержений, которые были детально описаны. С 1857 по 1980 г. гора Сент-Хеленс оставалась во всех отношениях очень тихим вулканом. 10 марта 1980 г. четыре мощных подземных толчка потрясли местность. Это была первая серия всевозрастающих сейсмических ударов. 27 марта территорию всколыхнули 47 подземных толчков силой до 3 баллов. А в полдень того же дня раздался оглушительный взрыв около самой вершины. Команда «Колумбиан» послала вертолеты исследовать вершину. После чего репортер Билл Стюард сообщил: «На северной стороне вершины была дыра в снегу. Ее покрывал черный пепел. И вершина, особенно ее северная сторона, сотрясалась. Под снегом располагались длинные зазубренные трещины». На следующий день группа ученых еще на одном вертолете слетала и подтвердила, что произошло паровое извержение, вызванное подземными водами, которые, просочившись вниз, попали на раскаленные камни и испарились. Под поверхностью Сент-Хеленс явно располагался перегретый очаг.

К середине апреля на дорогах установили заслоны. Из опасных зон около горы и под выпуклостью эвакуировали жителей. Исключение составили немногочисленные упрямцы вроде Гарри Трумена и нескольких лесорубов. Остались также ученые и их семьи. А 18 мая в 8:32 по горам прокатилось еще одно 5-балльное землетрясение. Оно привело в движение чрезвычайно опасное извержение. Два геолога – Дороти и Кейт Штоффел – сели рано утром в легкий самолет и вылетели взглянуть на вулкан. Во время землетрясения они находились прямо над вершиной и наблюдали за сердцевиной кратера с высоты примерно 300 м. «Вся северная часть вершинного кратера начала двигаться как одна гигантская масса, – рассказывали они позже, – и эта масса сжималась и пенилась, не двигалась. Затем вся северная сторона вершины стала скользить к северу вдоль наклонной плоскости».

В действительности происходил третий направленный взрыв, выпуклость резко отделилась, приведя в движение обширные грязевые потоки, нашпигованные губительными обломками. В то же самое время

из склона горы вырвался поток горячих, наполненных пеплом газов. А из конуса вертикально вверх взметнулась туча пепла. Самолет геологов едва не попал в нее, хорошо, что они успели свернуть к югу. Тем временем громадная лавина – самая большая из всех зарегистрированных, – состоящая из 3 кв. км обломков и льда, от соприкосновения с паровым выбросом превратилась в пар и кипяток. Под воздействием сжатого воздуха она понеслась вниз со скоростью 250 км/ч. Она прокатилась по Спирит-Лейк, ударилась о нижний хребет и, сменив направление, ушла в северный рукав реки Таутл. Долину и озеро (Спирит-Лейк) сразу же покрыли обломки слоем до 150 м.

Следы извержения в Сент-Хеленсе. Вашингтон, 18 мая 1980 г.

Слияние воды с оставшимся снегом плюс вулканические обломки привело к образованию грязевого потока, который продолжил спуск по северному рукаву Таутл в реку Каулиц, а из нее – в реку Колумбия. Грязевой поток, похожий на известковый раствор, нес кучи бревен,

обломки мостов и домов. Один свидетель утверждал, что видел полностью загруженный бревнами грузовик, несущийся по поверхности потока. К тому времени, как грязевой поток достиг реки Колумбия, его скорость снизилась до 7 км/ч. Он оставил в реке Каулиц более 28 млн куб. м наносов. А грязь, переносимая рекой Каулиц, полностью забила судоходное русло реки Колумбия. В то же время фонтаны горячего газа забили из трещин вокруг выпуклости вулкана со скоростью до 400 км/ч и догнали лавину. Пока лавина катилась по склону, газ нагрел ее до 300 °С. Объединение сильных порывов пара и обломков вулканических горных пород сровняло с землей и испепелило мосты и сооружения на площади 550 кв. км. Целые деревья с диаметром до 2 м были вырваны с корнем и смыты в эпицентре взрыва. Чуть дальше с деревьев сорвало ветви и кору, поломало стволы, как спички. В некоторых местах деревья лежали ровными рядами, их стволы были направлены в сторону, противоположную взрыву.

В других местах похожие на торнадо вихри оставили груды искалеченных деревьев. Все живое на северном склоне горы было почти полностью уничтожено. Согласно заявлению отдела охоты штата Вашингтон, в бедствии погибли 5 тыс. чернохвостых оленей, 200 медведей, 1500 лосей, все птицы и мелкие млекопитающие. Жуткая тишина на долгое время установилась над пострадавшей частью района. Когда лавина достигла полной силы, громадная туча пепла и обломков с ревом вырвалась из кратера. За 10 мин. туча (это она едва не поглотила самолет с наблюдателями) поднялась на высоту 19 200 м. День превратился в ночь. В городе Спокан (Вашингтон), в 400 км от вулкана, видимость упала до 3 м средь бела дня, как только эта туча достигла города. В Якиме, в 145 км от вулкана, выпал слой пепла толщиной до 12 см. В меньшем количестве пепел выпал в штате Айдахо, в центральной части штата Монтана и частично в штате Колорадо. Туча пепла обогнула земной шар за 11 дней. В течение нескольких недель пояс пепла окрашивал закаты, влиял на атмосферу. Как и в большинстве извержений, образовался лавовый купол с высотой 183 м и диаметром 610 м. Из него начала изливаться лава.

В 1982 г. вулкан Сент-Хеленс еще раз извергнулся, но с меньшей силой. Есть многочисленные научные свидетельства, что его жизнь как действующего вулкана далеко не закончилась.

Необузданный нрав подземной стихии

1980 г.

Землетрясение, прокатившееся по Италии ранним утром 23 ноября 1980 г., считается самым сильным в этой сейсмоопасной части страны за последние 65 лет. Оно унесло 3 тыс. жизней, столько же получили ранения, 200 тыс. остались без крова. Эпицентр землетрясения находился возле городка Эболи, что около залива Салермо и в 55 км на юго-запад от Неаполя.

Первый из 7 толчков начался в 19:34, в то время, когда одни жители городов принялись за воскресную трапезу, а другие готовились к обедне. Приходской священник в Бальвано его преподобие Сальваторе Паиука в разорванных и покрытых пылью одеждах (он пытался освободить заваленных в церкви людей) сказал репортеру: «Сегодня к обедне пришло около 300 человек, среди них было много детей. Когда люди хотели выбраться из церкви, передняя стена обрушилась».

Тысячи людей в Неаполе в испуге выскочили из домов, когда в тарелки с вечерней едой с потолка стали сыпаться штукатурка и пыль. Многие боялись вернуться в дома и бродили по улицам, распространяя еще большую панику.

Но работе спасателей мешали не столько продолжавшиеся подземные толчки, сколько царившая здесь нищета. Область Апеннин, идущая вдоль хребта Итальянского полуострова, является беднейшим районом Европы. Здесь практически не было современной тяжелой техники: бульдозеров, тракторов, кранов.

Все же по любым меркам оказываемая помощь была огромной. В поисковых работах принимали участие 9 тыс. человек, не считая добровольцев. В миссии милосердия было задействовано 30 вертолетов. Они доставляли в пострадавшие районы провизию, вывозили раненых. В зону бедствия были доставлены 600 армейских палаток, развернуто 5 полевых госпиталей, 28 полевых кухонь.

То там, то здесь вспыхивали пожары, вызванные оставленными без присмотра включенными электроплитами. Водопроводы были повреждены, что очень затрудняло борьбу пожарных с огнем. Кроме того, пожарные помогали в проведении спасательных работ, которые

начались сразу же после того, как врачи решили отложить забастовку, назначенную накануне.

Даже далекий римский аэропорт Леонардо да Винчи был закрыт на 40 мин. из-за того, что диспетчерам пришлось покинуть свою качающуюся 60-метровую башню диспетчерского пункта.

В неапольской тюрьме Поджиореале заключенные взбунтовались, когда на стенах их камер появились трещины, а в тюремном дворе образовались расселины. Охранники, испугавшись возможного массового побега заключенных, забросали их гранатами с газом и стали стрелять в воздух из автоматов. На Неаполь опустился густой туман, сильно затруднивший передвижение бульдозеров, транспорта с палатками и спасательными средствами. Южнее Неаполя остановились поезда, автомобильное движение на магистралях было заблокировано.

Похороны жертв землетрясения при Эболи в 1980 г.

Глазам прибывших в отдаленные районы спасателей предстала гнетущая картина опустошения. Крошечный Пескаопагано, стоявший ближе всех к эпицентру землетрясения, был полностью разрушен. Новые толчки, потрясшие район, свалили на землю последние полуразрушенные дома. Перед разрушенными жилищами выстроились аккуратные ряды гробов.

Пережившие катастрофу люди были временно размещены в бараках, которые когда-то использовались строительными рабочими, возводившими поблизости плотину. Некоторые жили в палатках.

Маленьких детей поместили в гостиницу в соседней деревушке в надежде и ожидании, что за ними придут родители.

Трагедия деревушки Нжидун

1984 г.

Ранним августовским утром к камерунской деревушке Нжидун двигался автофургон. За рулем его сидел молодой священник Фубу Жан, рядом – случайный попутчик. Вдруг Жан увидел на обочине дороги мотоциклиста. В его позе было что-то странное. Священник остановил фургон и попросил своего спутника вместе с ним осмотреть мотоциклиста. Буквально через минуту они убедились, что тот мертв.

Возвращаясь к машине, Фубу Жан внезапно почувствовал тошноту, головокружение и потерял сознание. Его спутник тоже едва держался на ногах, но помог пришедшему в себя священнику добраться до фургона. Вскоре они поспешно покинул это место.

Через несколько дней спутник Фубу Жана скончался, а сам он, едва поправившись, рассказал, что там, где все это произошло, стоял странный запах, «напоминавший жидкость, содержащуюся в автомобильных аккумуляторах».

Представители властей решили осмотреть окрестности и обнаружили еще около 40 трупов. Все они находились на 200-метровом отрезке дороги или рядом с ней. Главным образом это были местные жители, которые, очевидно, шли на рынок в ближайший поселок.

Местный врач Ньок Бата, осматривавший погибших, пришел к выводу, что у всех наступило «удушье в результате отравления». Но совершенно непонятным для врача оказалось происхождение обнаруженных на телах у погибших странных ожогов первой степени на коже, хотя одежда совершенно не пострадала! Однако врач Ньок Бата и бывший с ним на месте происшествия местный полицейский вспомнили, что видели двигавшееся со стороны близлежащего озера клубящееся облако, а в воздухе в это время стоял горький запах, от которого они ощутили тошноту и головокружение. Удалившись на четыре часа, врач и полицейский вернулись, когда воздух очистился. И тут увидели, что между дорогой и берегом озера валяются тела животных, а вся растительность на берегу полегла.

Опросив жителей деревни Нжидун, ученые выяснили, что в предыдущий вечер те слышали со стороны озера громкий взрыв. Осмотр водоема, проведенный уже после трагических событий,

показал, что его обычно чистые, спокойные и прозрачные воды на этот раз приобрели коричневато-бурую окраску и были замутнены. Специалисты провели научное расследование. Сначала решили проверить: а не произошло ли вулканическое извержение? Озеро Монуи – одно из многих небольших водоемов, расположенных в кратерах давно потухших вулканов. Очевидно, вулканические газы, долго скапливавшиеся под дном озера, могли в конце концов взрывообразно прорваться наружу и образовать облако из двуокиси углерода и других удушающих газов.

Через некоторое время исследователям действительно удалось обнаружить на дне озера вулканический кратер диаметром 350 м. Геохимики установили, что в глубинных слоях озерной воды содержится необычно высокое количество ионов двууглекислой соли.

Озеро Монуи, Камерун

Кроме того, геохимики и вулканологи обнаружили в этих водах чрезвычайно много ионов двухвалентного железа, а в донных осадках – очень большое количество сидеритов, минералов, содержащих карбонаты железа. Исследователи считают виновником обилия этого металла в озере красноватую пыль, которую ветры приносят сюда из Сахары и полупустынной области Сахеля. Когда насыщенный железом песок оседает на воду, ионы трехвалентного железа превращаются в двухвалентные. А это возможно только при разложении двуокиси углерода в двууглекислоту, повышается кислотность воды в озере, а следом происходит и образование сидеритов.

Ознакомившись с результатами, ученые высказали предположение, что стойкое химическое равновесие в озере, высокая концентрация в его глубине двууглекислых солей привели к тому, что его воды четко разделились на отдельные слои. Но что-то неожиданно нарушило это равновесие и перемешало их, выбросив насыщенную углекислотой воду на поверхность. Здесь уровень давления, естественно, значительно меньше, чем на глубине, и двууглекислый газ бурно высвободился, заставив озеро «вскипеть», как это бывает, когда открывают бутылку с газированной водой. Именно такой «взрыв» и вызвал, очевидно, волну, которая заставила полечь растительность на берегу. А облако, насыщенное двуокисью углерода, западный ветер вынес на дорогу, где оно и осело в низинке. Но до полного рассвета жители деревни видеть его не могли.

Не исключено, что в облаке содержалась азотная кислота – виновница кожных ожогов, обнаруженных у погибших.

И все же, что заставило воды озера «перевернуться»? Специалистам потребовалось полтора года, чтобы выяснить: в 1984 г. воды озера Монуи взбудоражил подводный оползень.

И вдруг новое известие: 21 августа 1986 г. облако бесцветного газа из недр озера Ниос, расположенного у северо-западной границы Камеруна, стало причиной смерти более полутора тысяч жителей окрестных деревень, гибели домашнего скота, диких животных.

Случаи эти привлекли внимание ученых еще и потому, что в Африке – в области Восточно-Африканского рифта – есть и другие озера, где также возможны подобные выбросы. Предполагают, что причина этого – в повышении сейсмической активности региона.

Смерчи гуляют по России

1984 г.

Семейство смерчей прошло с юго-запада на северо-восток на территории ряда областей и Чувашской АССР. Везде они несли страшные разрушения жилых домов, производственных помещений, линий электропередачи. В информационно-методическом письме Гидрометцентра СССР «Смерчи 9 июня 1984 г.» сказано, что возникновениям смерчей предшествовали сильные южные и юго-западные ветры в нижней и средней частях тропосферы, которые способствовали перемещению далеко к северу теплого влажного воздуха в нижней части тропосферы и сухого холодного воздуха в ее верхней части (выше 2–3 км). Закручивание этих потоков в вихри и породило смерчи.

Несмотря на густую сеть метеостанций в центре России, где свирепствовали смерчи, ни одна из них инструментально не зафиксировала прохождение смерчей. Данные метеостанций соответствовали грозовой обстановке со шквалами и градом. Поэтому перемещение смерчей, как и 100 лет назад, пришлось воссоздавать по показаниям очевидцев, следам разрушений, другим косвенным признакам.

Невероятной силой обладал смерч, который путь длиной 300 км прошел от Москвы почти до Вологды.

Судя по разрозненным сообщениям, этот смерч зародился и прошел на юго-западе и западе Москвы, где ветер усиливался до 27 м/с. В центре парка Тимирязевской академии в березовой роще образовалась площадка неправильной формы размером 35 × 45 м, на которой были хаотически навалены друг на друга 40 свежевырванных с корнем вековых берез диаметром 30–40 см и высотой 10–15 м. По всем признакам это был след от смерча диаметром 40–50 м, который здесь опустился на парк, а затем совершил прыжок. Однако далее следов смерча не было, а ближайшим местом, откуда пришло сообщение о смерче, оказалось Шереметьево.

Село Беляницы, Ивановская область. Часовня после смерча 1984 г.

Было установлено, что в 13 ч. смерч прошел через аэропорт: здесь отмечены полосы лесоповала.

Далее смерч проявил себя на юго-востоке Калининской области и затем оказался в Ярославской области. Он прошел путь от Ростова до Данилова, ширина полосы разрушений здесь была 300–500 м. Смерч сопровождался выпадением града, диаметр градин составлял 3—15 см, масса отдельных градин достигала 1 кг.

Ужасающими оказались последствия от другого смерча из этого же семейства – Ивановского. Он возник в 15 км южнее Иванова и прошел около 100 км, неся смерть и разрушения. Только в Ивановской области пострадало свыше 200 промышленных и жилых зданий, в том числе школы и детсады. Без крова оказалось 416 семей, было много погибших.

Первый удар смерч нанес по дачному кооперативу «Южный». Более 20 человек скончались на месте от полученных ран, многие получили ранения и ушибы. Из 200 дач уцелело лишь 70. Многие автомобили были превращены в комки мятого металла. Вот как вспоминал подробности этого стихийного бедствия один из его очевидцев.

Вскоре после обеда он заметил вдалеке, километрах в десяти, высокий темный столб, подпиравший грозовую тучу. Затем еще один – чуть левей и подальше. Через несколько минут меньший столб исчез, зато больший стал стремительно приближаться к дачному поселку.

Ветер все свирепел, рамы в окнах загудели, нарастало ощущение опасности, от которой не спрятаться. Реактивный рев ветра, надвинувшиеся средь бела дня сумерки, свистопляска деревьев и кустов, оказавшихся в начале лета без листьев, завораживали. Капитально сработанная теплица качнулась, сильно накренилась, но в следующую секунду стала на место. И наступила тишина – непонятная, какая-то фантастическая. «Так бывало на войне, когда после мощнейшей артподготовки вдруг смолкали орудия и можно было оглохнуть от тишины», – вспоминал очевидец. «Кажется, пронесло», – только подумал он, как теплица вдруг подпрыгнула и, вспорхнув, улетела. А сверху обрушилось небо…

Сколько времени он пролежал без сознания, тот человек не знает и по сей день. Когда он очнулся, потолка над головой не было, высоко сияло чистое голубое небо, а левая рука была в крови и не действовала. С трудом поднявшись на ноги, человек не поверил своим глазам: его красивого сиреневого домика больше не существовало. Стоявший рядом с домом жигуленок был смят так, словно на его крыше потоптался огромный слон. Но больше всего поразила дачника судьба двух его пионов – гордости садовода. Они росли рядом, словно два брата. Так вот, на белом смерч не тронул и лепестка, а красный таинственно исчез. Столь же бесследно испарился стол с инструментом, а стоявший подле него ящик с гвоздями остался там же, где и был поставлен хозяином. Сложенные утром на тумбочке брюки и рубашка лежали теперь столь же аккуратной стопочкой на земле, а самой тумбочки и след простыл. Именные же часы, положенные сверху на одежду, вернули через несколько дней соседи – обнаружили на своем участке и по дарственной надписи определили, чьи они.

Много еще подробностей – страшных и курьезных – вспоминали люди. У кого-то документы вытащило из кармана, и их потом нашли аж в соседней Костромской области. У кого-то унесло полдома вместе с крышей.

Мехико, потрясенный до основания

1985 г.

18—19 сентября город Мехико подвергся двум следовавшим одно за другим землетрясениям. Сила первого определялась в 8,1 балла по шкале Рихтера, второго – в 7,5 балла. При этом погибли 5526 человек, 40 тыс. человек получили ранения и 31 тыс. человек остались без крова.

Эпицентры обоих чудовищных землетрясений, обрушившихся на Мехико, находились в прибрежной полосе, вдоль которой ложе Тихого океана уходит под Мексиканское побережье. Заходя в этом месте под материк, ложе океана уходит вниз и образует Средне-Американский разлом, идущий параллельно береговой черте. Как утверждают специалисты, занимавшиеся позже этой проблемой, постоянное давление, создаваемое вдоль этих трущихся друг о друга плит, «является причиной многочисленных землетрясений… возникновение которых похоже на высечение искры из огнива». Один из сейсмологов признался: «Это должно было непременно случиться в самое ближайшее время».

Это ближайшее время выпало на утро, когда большинство горожан бодрствовали. Взрослые были на работе, дети в школе. Сотни зданий города рухнули сразу. Другие продолжали разрушаться в течение дня, по мере того как их расшатанные каркасы постепенно разваливались.

Многим жителям показалось, что здания начали раскачиваться взад и вперед, а потом приседать и снова подниматься. Мебель срывалась с места, холодильники переворачивались, оконные рамы распахивались, книги и картины летали по воздуху, двери и жалюзи хлопали.

Другие рассказывали, что слышали, как со звуком, подобным ружейному выстрелу, лопались стены домов.

Обрушился 12-этажный отель «Принципиало» и накрыл собой 140 постояльцев, из которых лишь 39 остались в живых. Очевидцы рассказывали о плачущих по родителям детях, в то время как земля тудела под ногами. Обычный для Мехико смог медленно превратился в тучи пыли и дыма, которые поднимались от развалин. На Авенида-

Хуарес спасатели, войска и добровольцы, используя подручные средства, откапывали заваленных людей.

В окрестностях города происходили такие же трагедии. В Гузмане, штат Халиско, во время утренней мессы обрушился собор, под обломками которого погибли по крайней мере 26 человек.

В 19:35 следующего дня, когда спасательные работы вступили в организованную стадию, произошел второй толчок, который обрушил здания прямо на головы спасателей.

Под завалами гостиничного комплекса. Мехико,1985 г.

Отель «Дель-Карло» был похож на разбитый аккордеон, когда он затрещал и упал после толчка.

С завершением спасательных работ стало видно, что землетрясение затронуло только небольшую часть города. Но по трагическому стечению обстоятельств эта часть оказалась самым густонаселенным районом. 10 кв. км полного опустошения приходились на Авениду-Хуарес, площадь Республики и окрестности южной части Авениды-Инсурхентес. В гигантском жилом массиве Нуева-Леон когда-то проживало 200 семей. Теперь он просто перестал существовать. Стоявшая по соседству главная больница тоже рухнула, унеся жизни всех сотрудников и 600 пациентов.

Прибывшие в Мехико специалисты по оказании помощи из Франции, Швейцарии, Западной Германии и США со специально обученными собаками немедленно приступили к спасательным работам, отыскивая признаки жизни под тоннами обломков. Когда поисковые собаки начинали лаять, это означало, что они обнаружили тело. Спасатели тотчас мчались на это место и начинали раскопки.

Чудесное происшествие случилось с младенцем, родившимся незадолго до землетрясения. Недоношенную девочку поместили в инкубатор. Как только дверь инкубатора захлопнулась, на него упали все верхние этажи больницы, накрыв и ребенка, и инкубатор тоннами стали и бетона. Спустя 55 ч. спасатели добрались до этого места. Поверх инкубатора легла тяжелая стальная балка, которая и защитила его. Ребенок в слегка погнутом инкубаторе был жив и здоров!

Бойся потухших вулканов!

1985 г.

Пожалуй, самый страшный урок человеческой доверчивости к потухшим горам преподнес вулкан Руис. Его высота 5398 м, находится он в Колумбии, в 150 км к северо-западу от ее столицы – города Боготы. Последний раз Руис извергался в 1595 г. С тех пор почти в течение 500 лет он не подавал никаких признаков жизни, и его давным-давно считали если и не потухшим, то дремавшим. Однако 12 ноября 1985 г. вулкан внезапно проснулся, и во второй половине кратера Аренас начался выброс пепла.

На следующий день, в 21 ч. по местному времени, один за другим раздалось несколько взрывов. Мощность самого сильного взрыва, по оценкам специалистов, составила около 10 мегатонн. В небо на высоту 8 км поднялся столб пепла и обломков горной породы. Начавшееся извержение вызвало мгновенное таяние обширных ледников и вечных снегов, лежащих на вершине вулкана. По склонам Руиса вниз, в долину реки Лагунилья, устремились образовавшиеся селевые потоки из камней, воды и льда. К ночи гигантские лавы из кипящей грязи, скальных обломков и пепла докатились до города Армеро, который находился примерно в 40 км от долины.

В Армеро и окрестных деревнях проживало около 50 тыс. человек. Поздно вечером (в 23 ч.) грязекаменный поток толщиной в 5 м и более накрыл город. 20 тыс. человек почти мгновенно нашли свою смерть в бушующем месиве грязи. По словам чудом уцелевших жителей, это была страшная ночь. Сумел спастись только тот, кто, услышав приближающийся грохот, сразу выбежал из дома и успел добежать до ближайших холмов. С них люди и наблюдали, как ревущая грязь пожирала их дома, школы, церкви, театр. Положение усугублялось темнотой и невыносимым жаром от горячего падающего пепла.

Вот как рассказывает о той страшной трагедии пережившая катастрофу одна из уцелевших женщин: «…люди в панике метались по улицам города. Погас свет, и все освещало лишь кошмарное красное зарево вулкана. Земля разверзалась и проглатывала людей. А потом все захлестнула грязь. Я видела, как в ней захлебнулись мои сестры, но ничего не могла поделать. Мне чудом удалось забраться на дерево,

несмотря на то что у меня были сломаны обе ноги. С неба продолжал падать горячий пепел, и потому стоял невыносимый жар».

Грандиозный поток смертоносной жижи практически стер с лица земли город Армеро. От некогда чистого, зеленого городка с населением 21 тыс. человек уцелело лишь несколько полуразрушенных домов. Более двух третей его жителей остались лежать под толстым слоем селя и обломками зданий.

Погиб не только Армеро, но и целый ряд деревень. Многочисленные жертвы и разрушения были также в поселке Чинчина, расположенном в 27 км от вулкана. Сильно пострадали от извержения такие населенные пункты, как Либано, Мурильо, Касабьянка и другие. Селевые потоки повредили нефтепроводы, прекратилась подача топлива в южные и западные части страны. В результате резкого таяния лежавшего в горах Неваде-Руис снега вышли из берегов близлежащие реки. Мощные потоки воды размыли автомобильные дороги, снесли опоры линий электропередачи и телефонной связи, разрушили мосты.

Разбушевавшийся Руис после пятивековой спячки практически уничтожил все вокруг себя в радиусе 150 км. Колоссальный ущерб извержение причинило кофейным плантациям, большинство которых как раз было расположено в плодородных долинах в окрестностях вулкана, а ведь кофе – главная сельскохозяйственная и экспортная продукция Колумбии. Многие плантации были не просто повреждены, а начисто уничтожены, так же как и десятки грузовиков с мешками уже собранного урожая.

По официальному сообщению колумбийского правительства, в результате извержения вулкана Руис погибли и пропали без вести 23 тыс. человек, около 5 тыс. получили серьезные ранения и увечья. Было полностью разрушено около 4500 жилых домов и административных зданий. Десятки тысяч людей остались без крыши над головой и без всяких средств к существованию.

Поблизости от вулкана Руис. 2011 г.

По мнению специалистов, причиной такого грозного извержения вулкана Руис стало резкое повышение давления на глубине от 50 до 100 км. Оно явилось следствием того, что гигантская Тихоокеанская плита толщиной 100 км пододвигается под континентальный шельф западного побережья Южной Америки. В результате трения, возникающего в недрах земли, выделяется избыточное тепло, образуются и устремляются вверх газы. Некоторые ученые выдвигают совершенно иные предположения, но какова бы ни была истинная причина извержения колумбийского вулкана Руис, случившаяся

катастрофа стала самой ужасной, происшедшей в Латинской Америке в XX в.

Многим тогда казалось, что после столь трагических событий Руис опять успокоится на несколько столетий. Однако повышенную активность этот вулкан стал вновь проявлять уже через несколько месяцев – в середине 1986 г. С тех пор он не желает засыпать…

Здания раскачивались из стороны в сторону

1986 г.

Наиболее значительным для Поволжского региона считается землетрясение, которое произошло около райцентра Нефтегорск Самарской области. О тех событиях и поныне хорошо помнят старожилы. Примерно в 8:40 утра 9 августа 1986 г. местные жители почувствовали самый настоящий подземный удар. Высокие здания заметно раскачивались из стороны в сторону, с потолков сыпалась побелка, на стенах кое-где появились мелкие трещины. В еще не открывшихся торговых заведениях, отделениях Сбербанка и ряде учреждений от толчков включилась сигнализация, с крыш и деревьев в воздух взлетели птицы. Очевидцы также рассказывают, что незадолго до начала землетрясения беспокойно вели себя собаки и кошки. В районе эпицентра сила подземного толчка достигала 5–6 баллов по 12-балльной шкале. Напомним, что знаменитое Ташкентское землетрясение 1966 г., вызвавшее катастрофические разрушения, по силе оказалось примерно таким же.

Ученым удалось установить, что Нефтегорское землетрясение 9 августа 1986 г. в Самарской области имело отнюдь не карстовую, а самую настоящую тектоническую природу, так как оно было вызвано глубинными подвижками земных слоев. Оказывается, сейсмическая активность на этом участке Русской равнины обусловлена наличием здесь так называемого Татарского геологического разлома – особой структуры земной коры, образовавшейся миллионы лет назад на месте гигантской трещины на юго-востоке равнины. Геологи считают, что на юге этот разлом соприкасается с Жигулевской дислокацией – коленообразной складкой земной коры, при образовании которой примерно 18 млн лет назад, в середине неогенового периода, и возникли Жигулевские горы. О существовании Татарского геологического разлома ученым стало известно не слишком давно – чуть более полувека назад. При этом многие специалисты склоняются к мысли, что причиной резко возросшей сейсмической активности в Среднем Поволжье в районе этого разлома является хозяйственная деятельность человека. В самом деле, разве можно без каких-либо последствий для геологической стабильности региона выкачать за

десятки лет миллионы тонн нефти и газа из месторождений «второго Баку»?

Центральная площадь Нефтегорска сегодня

С конца 1950-х гг., когда в Среднем Поволжье началась крупномасштабная добыча нефти и газа, на опустевшие подземные горизонты плюс ко всему сильно увеличилось давление сверху. Это было связано с возникновением огромных по размерам Куйбышевского и Саратовского водохранилищ с их миллионами тонн воды. И здесь даже неспециалисту становится понятно, что при таких условиях в образовавшихся подземных пустотах рано или поздно должна была начаться подвижка слоев.

Но если дремлющая в этом районе до поры до времени подземная стихия вдруг неожиданно проявит себя со всей непредсказуемой

мощью, то в результате вполне может рухнуть расположенная около Тольятти и уже порядком обветшавшая плотина Жигулевской ГЭС, возраст которой перевалил за полвека. По оценкам специалистов, образовавшаяся при этой аварии волна смоет не менее половины Самары. Достанется также и городам, лежащим ниже по течению Волги: Сызрани, Балакову, Саратову, Волгограду и многим другим. И если при недавней аварии на Саяно-Шушенской ГЭС число жертв исчислялось десятками, то здесь речь может пойти о сотнях тысяч жизней.

Не менее опасные последствия могут быть и в результате разрушения хотя бы некоторых из пяти насыщенных радиоактивными материалами объектов, находящихся ныне на территории Димитровградского научно-исследовательского института атомных реакторов (НИИАР) в Ульяновской области, да плюс к ним еще четырех – тех самых, что ныне работают на Балаковской АЭС под Саратовом. А по сравнению с описанными выше инцидентами нынешние аварии на многочисленных нефте-, газо– и аммиакопроводах, которыми перенасыщено Среднее Поволжье, и вовсе будут выглядеть детскими шалостями. Именно поэтому необходимо уже сейчас всесторонне изучать подземные процессы, происходящие в этом обширном регионе.

(По материалам В. Ерофеева)

Гора, которая опрокинулась

1987 г.

Вот какими горькими словами прокомментировал глава правительства масштабы разрушений после произошедшего 28 июля вблизи итальянского города Бормиль сильнейшего горного обвала: «Географическая карта изменилась. Вельтлин больше не существует».

Семеро рабочих, которые ремонтировали дорогу у подножия горы, наверняка слышали грохот и видели пыльное облако, напоминавшее по форме гриб. Но спастись им было не суждено. По словам очевидцев, гора словно «опрокинулась». Около 10 млн куб. м горной породы обрушилось с 3066-метровой вершины Пиццо-Каппетто. Скорость падения была настолько велика, что часть каменной массы волной поднялась на противоположном краю долины, полностью разрушив деревню Аквалоне.

Ничто не предвещало снежной бури

1988 г.

Суббота 10 марта 1988 г. для работников метеорологической станции была обычным днем. Ничто не указывало на плохую погоду, и накануне вечером все спокойно отправились домой. Никто и не догадывался о том, что в это время у побережья штата Делавэр разыгралась атмосферная драма: холодный полярный фронт, мчавшийся от Канады со скоростью 130 км/ч, столкнулся с теплыми влажными воздушными массами, двигавшимися со стороны Мексики. Столкновение двух фронтов вызвало сильный ураган, который направился на северо-восток. Он прошел по Чесапикскому заливу, потопив корабли, которые не вернулись в порт. Мощные якорные цепи разрывались, словно тонкие нити. Многие люди погибли. Температура опускалась все ниже, и на север обрушилась снежная буря.

В Нью-Йорке предупреждение о надвигающейся опасности не получили, так как телеграфные линии были разрушены. Обильные снегопады не являлись для жителей Нью-Йорка чем-то необычным, поэтому похолодание американцы встретили спокойно. Одевшись по-зимнему, они отправились на работу.

Заснеженный Нью-Йорк

Тот, кто встал очень рано, еще успел воспользоваться надземной железной дорогой. Но с каждым часом ситуация менялась к худшему. У станции на Третьей авеню столкнулись два поезда. Были погибшие и раненые. 15 тыс. человек оказались в ловушке между небом и землей в переполненных и неотапливаемых вагонах. Некоторые хитрецы хорошо на этом заработали: отыскали лестницы и с каждого спустившегося брали 2 доллара за услугу. Все чаще поступали сообщения о сошедших с рельсов поездах.

В результате движение на железной дороге было полностью прекращено. В фабричных цехах и бюро никого не было, так как рабочих и служащих задержал в пути снег. Крупный торговый дом «Масис» с утра начал работу, но к обеду закрылся. Дирекция магазина распорядилась выдать походные кровати работникам, которые не

решались в снегопад идти домой. Из 1100 брокеров биржи на Уолл-стрит в этот день пришли на работу лишь 30 человек. Торги не состоялись впервые за всю историю биржи.

До самого вечера остановилась жизнь во всем Нью-Йорке и его пригороде в радиусе 160 км. Отели были переполнены, люди спали даже в коридорах. Удачно прошел день, пожалуй, только для владельцев баров. Туда заходили погреться те, кто не мог добраться до дома. Снежный буран унес жизни 400 человек, половина из них были жителями Нью-Йорка. Замерзшие тела находили еще в течение нескольких недель после того, как в городе растаял снег.

Наводнение в Хартуме

1988 г.

Город Хартум был затоплен во время наводнения, вызванного разливом Нила. Хартум, расположенный в месте слияния Голубого и Белого Нила, где образуется река под общим названием Нил, является столицей Судана. Это самая большая африканская страна. Обычно население Хартума не превышает 3 млн 334 тыс. человек, но в августе 1988 г. эта цифра возросла за счет 1,5 млн беженцев, спасавшихся от гражданской войны в Южном Судане. Большинство беженцев проживали в хижинах, сооруженных из тростника, обмазанного глиной, а также в картонных ящиках на окраине столицы. Именно этот городок перемещенных лиц и пострадал в первую очередь во время катастрофического наводнения.

Проливные дожди 4–5 августа в буквальном смысле затопили Хартум и его окрестности. В течение 48 ч. на город вылилось 200 мм осадков, в то время как за весь предыдущий год их выпало менее 50 мм.

Вода в Ниле кипела, ее уровень непрерывно поднимался. По сообщениям суданского министерства ирригации, высота воды в реке достигла рекордной для XX в. отметки. В течение очень короткого времени все ведущие в столицу и из нее дороги были размыты, включая асфальтированную дорогу между городом и портом Судан на берегу Красного моря. Все это позже очень затруднило спасательные работы, а в некоторых случаях сделало их просто невозможными.

Электроснабжение города было прекращено после того, как две тепловые электростанции получили повреждения и 5 из 6 турбин, обеспечивающих подачу электроэнергии, были остановлены.

Улицы Хартума превратились в стремительные потоки, дома были затоплены водой до самых верхних этажей, плавали автомобили, многие из которых были перевернуты и помяты о здания. Некоторые автомобили внесло в витрины магазинов. На удаленных фермах утонули стада домашнего скота. Электричество отсутствовало 4 дня, и жизнь в городе на это время замерла.

Но в «картонном городе» произошла настоящая трагедия. Вот как описал это суданский посол в Кении Омар эль-Шейх: «Картонный город был практически смыт с лица земли, и 1,5 млн его обитателей

остались без крова. Дождь усугубил и без того тяжелую ситуацию. Дома, слепленные из необожженной глины, просто расползались».

Водопроводная вода очень скоро стала зараженной. Как только уровень воды стал уменьшаться, начались эпидемии малярии, холеры, тифа. Доступ в город был возможен только на вертолетах, которые доставляли продукты питания, палатки, медоборудование и лекарства, автомобильные генераторы, канистры с водой и таблетки для очистки воды. Из-за отсутствия электричества лечение раненых затруднялось. Когда 4 дня спустя электроснабжение было восстановлено, то десятки людей, включая одного работника Международного Красного Креста, пострадали от электрических ударов, поскольку несколько электроопор рухнули и провода лежали на земле.

Разлив Нила возле Хартума

Подсчитать погибших оказалось делом довольно сложным. Было известно, что погибли более 100 человек, сотни получили ранения. Пройдут месяцы, прежде чем отряды помощи из Египта, Британии, США, Италии, Саудовской Аравии и Организация помощи при стихийных бедствиях при ООН сумеют восстановить подобие порядка в городе и элементарные удобства для перемещенных лиц.

Геологический геноцид армян

1988 г.

7 декабря в 11:41 по московскому времени в Армении произошло землетрясение, уничтожившее город Спитак, разрушившее Ленинакан, Степанаван, Кировакан. Обращены в руины 58 сел на северо-западе республики, частично разрушено почти 400 сел. Погибли десятки тысяч людей, полмиллиона остались без крова. Потери национального богатства составили 8,8 млрд советских рублей. За последние 80 лет это наиболее мощное землетрясение на Кавказе.

«Это было очень похоже на войну, которую нам довелось видеть только в кино, – разбомбленные дома, засыпанные обломками зданий улицы и беженцы, бредущие в пугающую неизвестность. И хочется посмотреть наверх – не летит ли “юнкерс” с новым грузом бомб, и ищешь где-то на уцелевших стенах черную надпись: “Бомбоубежище”», – писали журналисты.

Веером висящие панели на единственной, чудом сохранившейся стене девятиэтажки. Они, казалось, до сих пор раскачиваются, будто белье на ветру, приоткрывая взору обломки книжного шкафа, розовый абажур, висящий в простенке «ни на чем», но почему-то целый телевизор. А за стеной – просто груда мусора высотой этажа в три.

Справа – остов школы… Да-да, именно остов, зияющий выбитыми окнами и поваленными стенами между классами, выглядывающими из трещин и щелей партами и столами…

Всего 4–5 мин. не подождала земля, содрогнувшаяся в 11:41. Почему ей так не терпелось? В 11:45 в школах должен был прозвенеть звонок на перемену, и наверняка почти все ребятишки с шумом и гамом ринулись бы на улицу – побегать и поиграть. Но каменное сердце оказалось у земли, и она ударила по самому дорогому, что есть у людей…

Потом будет подсчитано, что в момент землетрясения из 20 тыс. жителей Спитака под ставшими вдруг предательски непрочными крышами в школах и детских садах, в больницах и на предприятиях находилось не менее 16 тыс. человек. Рухнуло все. В руины превратилась гордость города и, пожалуй, всей республики – Спитакское производственное швейное объединение, чья продукция без

проблем шла на экспорт. И здесь под обломками остались очень и очень многие.

Таких бедствий мир за свою историю видел не много.

На пятый день в РСФСР был направлен заказ на изготовление 50 тыс. гробов, еще 30 тыс. должны были сколотить на предприятиях самой Армении.

Уже на третий день стадион в центре Спитака стал и моргом, и госпиталем. На краю игрового поля развернулось операционно-реанимационнные палатки для тех, кто не выдержал бы даже получасового полета до Еревана. Первыми здесь обосновались грузинские врачи. Они прибыли на своих вертолетах, доставили свои машины «скорой помощи», привезли с собой инструменты, лекарства… За первые двое с лишним суток приняли около 600 раненых.

Представитель ЦК Компартии Армении, прибывший в Спитак в первые же часы трагедии, сказал: «За три дня извлекли из-под руин более 1700 живых, а свыше 2 тыс. человек, вынутых из развалин, уже не вернуть. В рабочей силе недостатка нет: постоянно прибывают добровольцы со всех концов республики и страны. Но еще не хватает техники, особенно мощных подъемных кранов…»

Рядом кто-то рассказывает о спасении целого класса малышей в Степанаване. В середине урока дети вдруг стали жаловаться на сильные головные боли, духоту… Учитель открыл все окна – не помогло. Тогда на свой страх и риск он решил закончить урок пораньше – пусть дети отдохнут, побегают. Ведь малыши еще не привыкли к строгому школьному режиму – первый класс.

И только дети вышли на улицу, как раздался страшный гул, треск, школа начала рушиться…

Степень разрушения была 9 баллов по шкале Меркалли.

Вот сухие цифры. Чрезвычайная ситуация, вызванная происшедшим в 10:41 (время московское) 7 декабря 1988 г. мощным Спитакским землетрясением, охватила обширную область на северо-западе Армении. Нормальные условия жизнедеятельности населения были нарушены примерно на 40 % территории республики. В зоне бедствия оказалось 965 тыс. человек, проживавших в городах Ленинакане, Спитаке, Кировакане, Степанаване и в 365 сельских населенных пунктах. Под обломками зданий и сооружений погибло около 25 тыс. человек, пострадало 550 тыс. человек. Медицинская

помощь была оказана почти 17 тыс. человек, из них были госпитализированы около 12 тыс. человек.

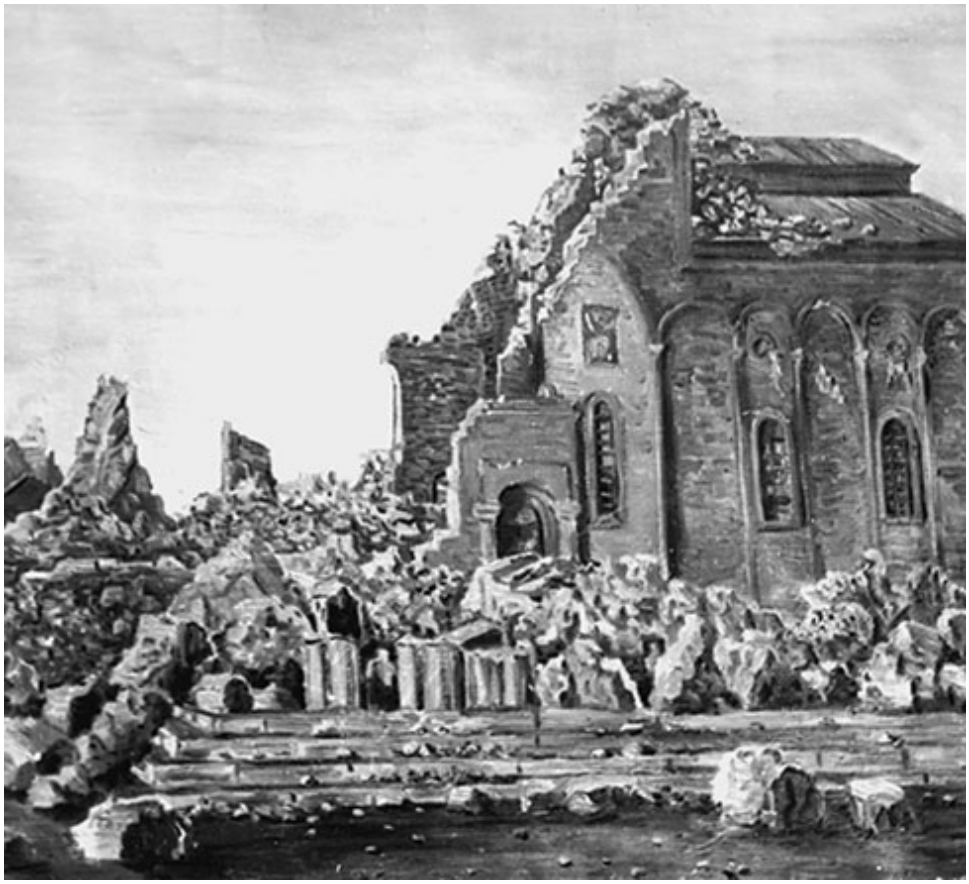
Второй по численности населения город Армении Ленинакан (232 тыс. жителей) был разрушен почти на 80 %, город Спитак (18,5 тыс. жителей) полностью стерт с лица земли. Серьезно пострадали города Кировакан и Степанаван. Всего в Армении пострадало 194 населенных пункта, 60 – полностью разрушено.

Большой ущерб был нанесен экономическому потенциалу республики. Перестали функционировать 170 промышленных предприятий. Общая сумма ущерба только на предприятиях союзно-республиканского подчинения составила около 1,9 млрд рублей (в ценах 1988 г.).

Огромный урон понесло сельское хозяйство. Из 36 сельских районов республики пострадали 17, особенно большой ущерб причинен 8 сельским районам, которые оказались в зоне 8-балльного воздействия.

Пострадала социальная сфера. Было повреждено или разрушено 61 тыс. жилых домов, более 200 школ, около 120 детских садов и ясель, 160 объектов здравоохранения, 28 % объектов торговли, общественного питания и сферы обслуживания. Остались без крова 514 тыс. человек.

В зоне бедствия оказались многие учреждения культуры республики. Из 22 музеев пострадало 12, в том числе 2 разрушено полностью. Из 413 клубов было разрушено 324, из них 81 полностью. Из 488 библиотек полностью разрушено 101.



Разрушенный после землетрясения храм в Спитаке. Картина художника Генза

Степень разрушения городов, оказавшихся в зоне землетрясения, во многом была обусловлена тем, что их градостроительные системы оказались не способными противостоять разрушительным ударам стихии. Ошибки в проектировании, просчеты в формировании градостроительных структур, низкое качество строительства, недостаточная защищенность и эксплуатационная надежность систем жизнеобеспечения городов привели к тому, что живучесть жилой и производственной застройки городов в условиях воздействия сильных землетрясений оказалась существенно сниженной. Мероприятия по инженерной подготовке и инженерной защите территорий городов, направленные на снижение возможного ущерба и обеспечение устойчивого функционирования населенных пунктов в экстремальных условиях, в том числе и по линии гражданской обороны, в полном объеме не проводились, а их эффективность в реальных условиях оказалась низкой. Это не могло не привести к трагическим последствиям.

В результате землетрясения пострадали 11 пассажирских железнодорожных станций, 3 из них получили значительные повреждения, было разрушено 40 км верхнего строения пути, повреждено 80 км контактной сети, выведено из строя 6 тяговых электрических подстанций. Вследствие этого железнодорожное сообщение зоны бедствия с другими районами республики было парализовано.

Не исключалась угроза возникновения эпидемий. Положение дел усугубили два обстоятельства. Во-первых, были нарушены нормальные санитарно-гигиенические условия жизни населения, в особенности условия питания, водоснабжения и банно-прачечного обслуживания жителей и личного состава аварийно-восстановительных сил. Во-вторых, санитарно-эпидемическую обстановку обостряло также то, что в зоне бедствия оказались природные очаги туляремии и чумы, что также потребовало постоянного контроля за их состоянием и проведения мероприятий по борьбе с грызунами.

Начавшееся, несмотря на холодное время года, разложение трупов людей и животных, потребовало постоянного контроля и проведения соответствующих профилактических мероприятий силами дезинфекционных бригад на всех объектах ведения аварийно-спасательных работ.

Тысячи людей лишились крова и средств к существованию, их эвакуация из пострадавших районов была неизбежна. Переброска спасательных сил в районы бедствия, снабжение пострадавших городов и населенных пунктов всем необходимым для ликвидации последствий землетрясения, массовая эвакуация населения, а также повседневные нужды экономики республики ставили задачу восстановления и организации бесперебойной работы транспорта в качестве первоочередной.

Этот этап завершился к 30 декабря 1988 г., хотя собственно аварийно-спасательные работы были фактически окончены к 18 декабря. Таким образом, к этому сроку чрезвычайный характер ситуации был преодолен. Была ликвидирована угроза жизни и здоровью людей и созданы минимально необходимые условия для жизнедеятельности всего оставшегося в зоне бедствия населения. Силы аварийно-спасательных подразделений либо покинули зону бедствия,

либо вели подготовительные работы для перехода к восстановлению экономики республики.

Этап восстановления социальных и экономических структур пострадавшего региона Армении практически совпал с началом 1989 г. и продолжался еще долго.

На момент землетрясения в СССР не был отработан механизм преодоления последствий стихийных бедствий крупного масштаба. Опыт ликвидации последствий Ашхабадского землетрясения (1948 г.) был забыт. По этой причине руководство всем процессом ликвидации последствий Спитакского землетрясения взяло на себя Политбюро ЦК КПСС. И надо сказать, неплохо справилось с тяжелой задачей.

Трагедия на плато Уртабоз

1989 г.

Гиссарская долина в Таджикистане – это, по сути, непрерывный кишлак, в котором стоят адыры – холмы, сложенные лессовыми суглинками. Застроить их многоэтажными домами – и была бы решена проблема жилищного строительства. Тем более в такой живописной местности – глаз не оторвать!

Но в январе 1989 г. здесь произошла природная катастрофа, которая унесла сотни человеческих жизней. Сначала землетрясением около 6 баллов была охвачена территория более 2100 кв. км. Однако не это было страшным для людей и построек. Подземные толчки вызвали гигантские оползни, один из которых шириной около километра сорвался с холма и накрыл южную часть кишлака Шарора. Другой, в виде жидкой глинистой лавы, сошел с противоположного склона и добрался до кишлаков Окули-Боло и Окули-Поен. Спасательные работы были осложнены тем, что на поверхности земли отмечался обильный выброс грунтовых вод.

Геолог Н. Новгородцев, который одним из первых прибыл на место катастрофы, признавался потом, что сначала его очень удивляли газетные сообщения. Судя по ним, трудно было понять, почему с холма, едва достигающего стометровой высоты, сошел настолько мощный оползень, что им было завалено «огромное хлопковое поле».

Плато Уртабоз, где разыгралось это стихийное бедствие, представляет собой плоскую овальную возвышенность, плоскость которой более 30 кв. км. На плато около 30 лет назад нефтяники пробурили восемь глубоких, до 2 тыс. м, скважин, однако в дальнейшем их разрабатывать не стали.

Местные специалисты утверждали, что причина катастрофы кроется в непродуманном вмешательстве человека в ход природных процессов на безводных землях плато Уртабоз. Кстати, это название и переводится как «безводная пустыня». Но зато у подножия плато бьет множество самых разнообразных источников, некоторые из них даже называют «кайнарами» («горячими»). Однако Н. Новгородцев признается, что он не нашел никаких свидетельств о гидротермальной деятельности в этом районе. Так что вполне вероятно, что оползни

были вызваны какой-то другой причиной, хотя совершенно исключить данную версию нельзя: температура воды в «кайнарах» была на три градуса выше обычной.

В кишлаке Окули-Поен грязевый поток залил дома до самых чердаков. На поверхности местами остались торчать только горбатые суглинки, на которых вскоре выросли кусты и деревья, зазеленел дерн. Рядом копошатся люди, стараясь раскопать свои дома и достать необходимые вещи. По словам бывшего воина-афганца М. Басидова, в ту ночь ему не спалось, и вообще было как-то тревожно. «Примерно без двадцати минут пять начала легко трястись земля – как баллон на воде. Минут пять прошло, к двери подошла собака моего братишки, который в эту ночь спал в моей комнате. Как я теперь понимаю, она хотела его предупредить, спасти: сначала лаяла, потом страшно рычала. Я встал, и тут раздался удар. Я думал, что-то взорвалось. Здесь трясет часто, но в этот раз было что-то не то. Люди думали, что упал метеорит. После удара все осветилось. Я пулей выскочил на улицу. Было еще светло, потом быстро потемнело. Я побежал к старшему брату спасать детей. Вскоре стал нарастать гул. Брат хотел выпустить скот, но сарая уже не было. После взрыва прошло семь-восемь минут…

Утром, когда стало уже совсем светло, я подошел и потрогал грязь. Она была теплая, градусов 40. Это заметили все жители, а кое-кто говорил даже, что грязь была еще горячей».

Действительно, жители кишлака потом говорили, что произошло извержение грязевого вулкана. Многие вспоминали потом, что во время подземного толчка, сопровождавшегося взрывом, все окрестности были освещены красноватым светом. После этого еще несколько минут слышался шум сильно полыхавшего огня.

Сейсмоопасный район Таджикистана

Для расследования причин катастрофы была создана миссия из специалистов-гидрогеологов, которая и установила, что в одной из скважин за ночь уровень разжиженной грязи поднялся на восемь метров.

Сегодня южная часть кишлака Шарора у подошвы крутого склона плато Уртабоз представляет собой не что иное, как огромную братскую могилу почти километровой длины и шириной метров двести. Она обнесена высоким глухим забором, но со стороны дороги в одном месте сделан проем. Непрерывным потоком идут сюда люди, присаживаются к проему и молятся…

На склоне плато возле Шароры оползень срезал оросительный канал, но на противоположной, юго-западной, стороне плато произошло уже совершенно иное. Здесь сошел не оползень, а

мощнейший четырехкилометровый грязевый поток, который и залил площадь в 2 млн кв. м. Грязь была очень жидкая и подвижная. Растекаясь по Окулинской долине, она смыла юго-восточную часть кишлака Окули-Боло и достигла центральной части кишлака Окули-Поен. К счастью, из этого кишлака люди успели вовремя уйти.

Сель: грозный, безжалостный и неумолимый

1991 г.

«8 февраля 1991 г. мы проснулись и увидели, что наш дом со всех сторон окружен грязью. Грязь поднималась до верхней ступени крыльца. Было видно, как дорожные рабочие пытаются расчистить дорогу внизу за выгоном. Я надела резиновые сапоги и вышла во двор. Забор с задней стороны дома был повален, оранжерея сломана.

Обнаружив, что электричества в доме нет, мы включили домашний генератор, чтобы узнать новости по телевидению. Вдруг послышался какой-то гул. Сначала мы подумали, что шумит включенный генератор. Я выглянула во двор и заметила, что наши лошади испуганно смотрят в направлении гор. Почувствовав вибрацию, я сказала сестре: “Что-то не так” – и подошла к окну кухни, которое выходило в сад позади дома. То, что открылось моему взору, заставило похолодеть от ужаса. Огромная стена грязи и обломков скал высотой с трехэтажный дом мчалась по откосу горы прямо на нас.

Мы выбежали во двор, и сестра отвязала лошадей, которые тут же помчались прочь в разных направлениях. На бегу через выгон к дороге я вдруг вспомнила, что Херши, наша собака, осталась в доме. “Беги, я догоню!” – крикнула я сестре, ринувшись назад. Херши, встав на задние лапы, скребся в стекло, так как дверь заклинило. Мне стало трудно дышать – приближался приступ астмы. Лекарство лежало в ванной, я бросилась туда и вдруг услышала страшный скрежет. Из окна было видно, как стена грязи накрывает наш гараж. Скрежетали камни по крыше гаража. Я кинулась к двери, но было поздно. Волны тяжелой грязи, похожей на цемент, до половины закрыли окна и дверь. Я оказалась в западне! Лопнули оконные стекла, тягучие языки грязи неумолимо подбирались к моим ногам. Я бросилась на чердак. Дверь, ведущую на крышу, заклинило.

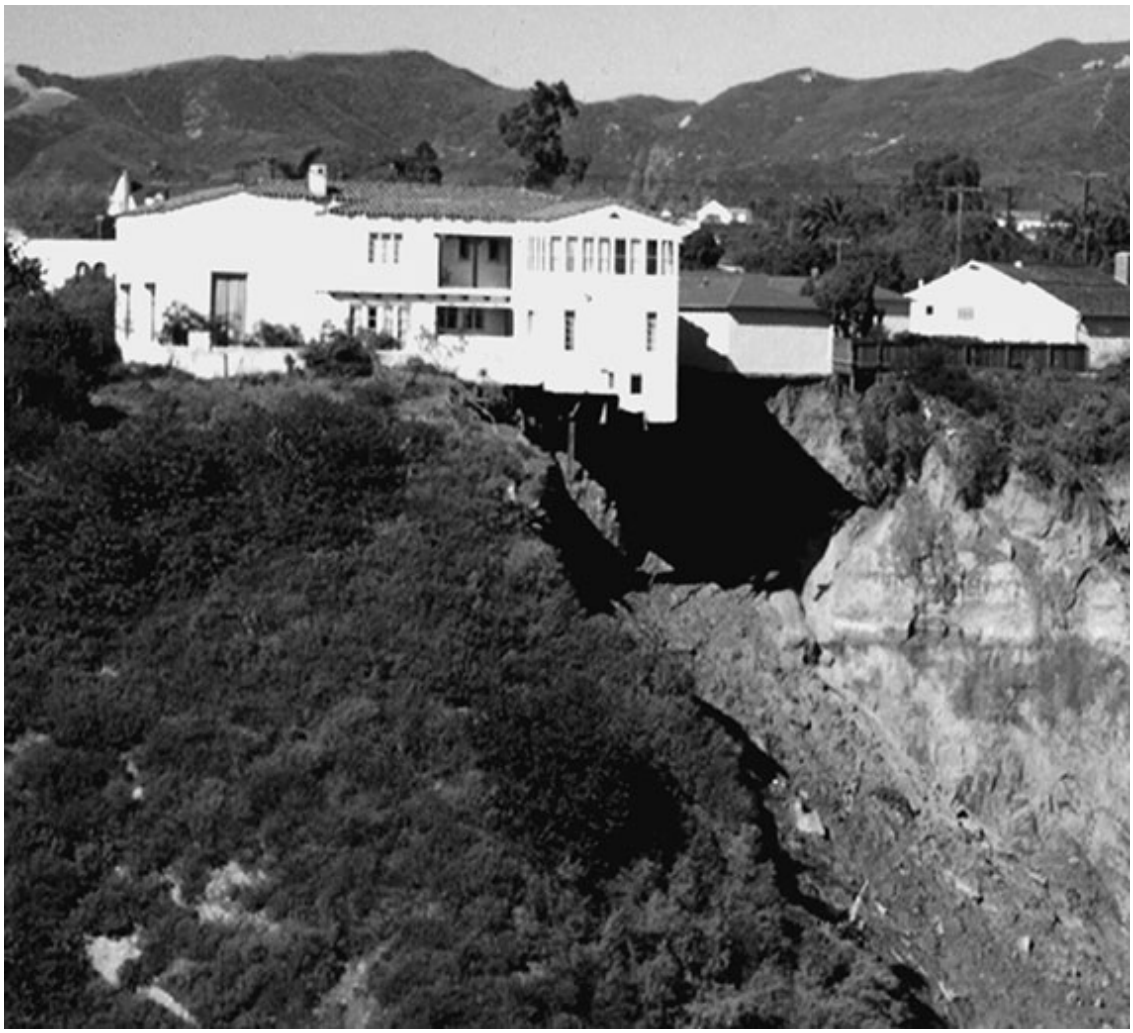
Слуховое окно – вот мое спасение! Разбив стекло и ободрав в кровь руки, я вылезла на крышу. Поток бился о стены дома, доходя до уровня второго этажа. С крыши было видно, как грязевой поток нес лошадь. Она хотела выбраться из грязи, ржала. В следующую секунду поток ударил лошадь о стену дома, и она больше не двигалась.

Грязь поднималась все выше. Я стояла рядом с трубой. Из порезанной руки хлестала кровь, но я не чувствовала боли. Моя сестра в тот день решила, что я погибла.

Сель, дойдя до дороги, стал шире и замедлил свое движение. Бежали люди, многие несли на руках плачущих детей. Брошенные машины стояли на шоссе: они не могли проехать. Обернувшись назад, люди смотрели, как языки грязи медленно заливают зеленые лужайки перед их домами. Не дойдя нескольких метров до шоссе, сель остановил свое движение.

К 3 ч. утра следующего дня поток стал спадать, спасатели смогли снять меня с крыши. Я почти теряла сознание от потери крови…»

Так описывает очевидец Мария Дакоста сход селя в Калифорнии 8 февраля 1991 г. в окрестностях города Додсона.



Чудом сохранившийся дом после схода селя

Тегеран-91

21 июня на северо-запад Ирана обрушилось мощное землетрясение. Человеческие жертвы достигли 50 тыс. человек убитыми и 200 тыс. человек ранеными. Полмиллиона жителей остались без крыши над головой.

Землетрясение произошло в печально известной подобными разгулами стихии северо-западной части страны в 0:30. Его эпицентр находился в Каспийском море, но оно широкой разрушающей волной прокатилось по провинциям Заньян и Гилан, которые граничат с Каспийским морем и расположены в 150–300 км к северо-западу от Тегерана. Толчки раскалывали горы и здания. Был нанесен большой ущерб сотне городов и деревень. Особенно пострадала столица провинции Гилан – город Решт. К югу от него прорвало плотину, и наводнение вызвало дополнительные человеческие жертвы.

Сейсмологи всего мира извлекли из недавней трагедии Армении несколько полезных уроков. Была расширена сеть высокочувствительных сейсмических станций, чтобы с большей точностью улавливать малейшие колебания земной поверхности.

После первого толчка в течение 4 дней доведенных до истерики людей продолжали мучить вторичные толчки, достигавшее 6,5 балла. Это подтверждало мнение геологов, что территория Ирана подвержена катастрофическим землетрясениям.

Если отбросить геологические рассуждения, то для 2,7 млн жителей данной зоны это была долгая ночь всевозрастающего ужаса. «Огромный валун величиной со здание раздавил мой дом», – жаловался человек из Рудбара, горной деревушки в провинции Гилан. Обломок скалы, рухнувший на главную дорогу и перекрывший доступ спасателям, убил троих из 6 его детей и похоронил под собой его жену за много часов до того, как подоспела помощь.

После землетрясения в Реште, Иран

«В этой зоне не осталось стоять ни одного дома», – добавил Али Махаммади, фермер из Рудбара, где погибли 6 тыс. человек и было разрушено 90 % зданий. В соседних городах Абн-Дар и Буин (провинция Зенд) не уцелело ни одной постройки и все жители погибли.

Такая же картина была во всех городках и деревеньках района, расположенных среди неприступных вершин, цветущих равнин, виноградников и пшеничных полей. Особенно сильно пострадал город Маньиль, расположенный в плодородной долине у подножия Эльбурса. Спасатели, сражаясь с непогодой и завалами на дорогах, спустились

туда на вертолетах и обнаружили бесконечные километры разрушенных строений. Словно злой великан прошелся по земле, круша все на пути. Через несколько дней стала поступать международная помощь, положившая начало яростным спорам в иранском парламенте. Сторонники жесткой линии не хотели вмешательства со стороны Запада, и в некоторых местах западных врачей и спасателей просто развернули назад. В других местах, подобных Решту, работали французские спасатели, которые привезли вместе с собой собак, обученных поиску людей в завалах. Собаки помогали отыскивать жертвы катастрофы, в то время как краны поднимали тяжелые бетонные плиты, а бульдозеры расчищали дорогу для подхода машин «скорой помощи», другого спасательного транспорта. Через Красный Крест в Иран из других стран поступила гуманитарная помощь.

В воскресенье 24 июня, три дня спустя после первого, раздался новый толчок силой 6,5 балла. Он погубил тех, кто был уже близок к спасению. Прибывший в Иран на спасательные работы французский пожарный Клод Сэн рассказывал репортеру из «Таймс», что он собирался освободить женщину, находившуюся всего в десятке сантиметров от поверхности. Она отчаянно замолотила в дверную раму, когда он постучал в нее. Но тут раздался второй толчок, едва не похоронивший и его самого. «После второго толчка я снова постучал, но ответа не было», – сказал он. Позже эту женщину откопали, она была мертва.

Согласно данным Тегеранского университета, сила землетрясения составила 7,3 балла по шкале Рихтера, а Геологическая служба США в Годдене (Колорадо) зарегистрировала 7,7 балла. Но в любом случае это была крупнейшая природная катастрофа за 1300 лет, одна из тех, которые регулярно сотрясают этот район мира.

Шторм в Бенгальском заливе

1991 г.

В конце апреля 1991 г. в Бенгальском заливе разыгрался давно невиданный шторм. Поднялся сильный ветер, который с каждым часом все усиливался. Потом начался дождь, перешедший в южный тропический ливень. От огромного количества воды земля на побережье превратилась в жижу.

В Бенгальского заливе мощные ураганы и штормы – явление довольно частое. Не проходит и года, чтобы не разыгралась какая-либо природная стихия. Жители о них хорошо знают и давно уже к ним привыкли. В свое время ветры достигали скорости 100–150 км/ч. Поднимаемые высокие волны смывают в море не только людей, животных, но и повозки и автомобили.

Однако на этот раз ветер задувал все сильнее и сильнее, и, по данным метеорологов, к 29 апреля отдельные его порывы достигали скорости 235 км/ч. Такого еще никогда бывало. На побережье пальмы буквально стелились горизонтально, срывало крыши с деревянных домов, с корнем вырывая многовековые деревья. Привыкшие к налетам тропических вихрей люди на этот раз укрылись далеко от побережья и думали переждать стихию. Но непогода не ослабевала.

Воздушные завихрения и многодневный шторм с дождем привели к тому, что образовалась мощное приливное цунами. Его высота, по разным подсчетам, достигала от 6 до 10 м. Хотя на побережье обрушивались волны и повыше. Но это была целая водяная лавина. Общей ее длины никто не мог подсчитать.

И вся эта масса в несколько миллионов тонн хлынула на южный берег Бангладеша, сметая все на своем пути. А потом волна остановилась. Казалось, что само море сдвинулось сторону и сместило свои границы. Под водой оказались тысячи гектаров древних тропических лесов, были затоплены жилые поселки, разрушены сельские дороги. Под воду ушли плантации риса и других посевных культур. В общей сложности в этих районах было уничтожено 85 % жилья и 90 % посевных площадей.

Особенно пострадал остров Кутубидия, на котором находились основные жилые строения. Огромная водяная лавина лишила жизни

45 тыс. человек. Многие остались без крова, пищи, одежды.

Остров Сандвип, на котором проживало 300 тыс. человек, наполовину скрылся под водой. Сколько человек на нем погибло и сколько осталось в живых – неизвестно. Затопило крупный город-порт Ситтагонг с миллионным населением. По городским улицам жителям пришлось передвигаться на лодках.

Затопленным оказался и аэропорт, большинство самолетов буквально плавали в воде. Более 4 тыс. км шоссейных дорог размыло, и они требовали срочного ремонта, 250 мостов вышло из строя. Это привело к большим проблемам в снабжении населения продовольствием, организованном по линии ООН. В некоторые местах можно было добраться только на вертолете. Естественно, помощь опаздывала, люди умирали от голода сотнями.

Затопленные земли Бангладеша. Конец апреля 1991 г.

По предварительным и неточным подсчетам, в общей сложности от затопления страны погибло 140 тыс. человек, позднее называли другую цифру – более полумиллиона.

Государство Бангладеш представляет собой низменность, по которой протекают две большие реки – Ганг и Брахмапутра, так что воды хватает. И солнца достаточно. От этого над землей часты испарения, которые приводят к возникновению болот. Практически вдоль всего побережья страны тянутся заболоченные почвы. Однообразно унылая ровная поверхность ишь к юго-востоку прерывается холмами.

В Бангладеше самый дождливый в мире климат, и поэтому страна является благоприятным местом для тропических муссонов. В 1970 г. на эту несчастную землю обрушился циклон, который долгое время считался самым страшным природным явлением XX столетия. Число погибших составило около 50 тыс. человек.

Следует учесть и то обстоятельство, что одна восьмая часть населения Бангладеша проживает на островах, которых насчитывается около тысячи. Во время приливной волны в апреле 1991 г. многие из них вместе со всеми жителями скрылись под водой. Морская стихия не только лишила жителей Бангладеша крова и пищи, но и принесла с собой повальные болезни, эпидемии. Нехватка питьевой воды мгновенно сказалась на увеличении числа заболеваний, особенно среди детей.

Жизнь на вулканах-убийцах

1991 г.

Около 500 млн человек живет вокруг 550 разбросанных по всей Земле активных вулканов, 20 из которых могут взорваться в любой момент.

…Темнота наступила посреди белого дня, когда Ноэль Гроув, корреспондент журнала «Нэшнл джиогрэфик», пробивался в такси через дорожные пробки на улицах Манилы. Гроув приехал на Филиппины посмотреть извержение вулкана Пинатубо, в 88 км к северо-западу от столицы. Вначале он подумал, что мрак – это проделки тайфуна «Юния», пересекавшего в то время злополучный остров Лусон, но позже директор филиппинского Института вулканологии и сейсмологии Раймундо Пунонгбайаном объяснил, что тайфуны приносят только тучи и дожди, а темнота была вызвана пеплом вулкана Пинатубо, разбушевавшегося в тот день с невиданной силой.

15 июня гора высотой почти в 2 км превратилась в чудовищное орудие, «залпы» которого отозвались во всем мире. Двуокись серы выбрасывало на 40 км в стратосферу, где она смешивалась с влагой, создавая плотные аэрозольные облака. Ученые, измерив толщину облаков путем наблюдений со спутников, подсчитали, что 2 % идущего к Земле солнечного света отклонится в сторону. Это, в свою очередь, вызовет небольшое снижение температуры на планете.

В тот день в Маниле пепел был не единственной проблемой. Около 7 ч. пополудни произошло землетрясение. Извержение лавы из каверн, находившихся в горе, вызвало сильные толчки. В столичных домах раскачивались люстры, а на стульях невозможно было усидеть. Пепел падал как мелкий бежевый снег. Чтобы защитить от него глаза, пешеходы надевали на головы пластиковые пакеты, оставляя снаружи только нос.

Утром следующего дня поток поддавшихся панике жителей на легковушках, грузовиках и велосипедах потянулся по покрытой пеплом автостраде.

В нескольких километрах от группы беженцев была пустынная полоса в полтора километра шириной, оставил которую лахар,

предыдущей ночью пересекший автостраду. Грязевой поток снес опоры линии электропередачи, уничтожил изгороди, растения и вынес машины на близлежащее поле. В других местах пирокластические потоки – смертоносные облака горячих газов, пепла и жидкая лава, движущиеся со скоростью 130 км/ч, – прокатились по равнине.

Извержение напоминало картину гибели Содома и Гоморры. Тьму пронзали молнии необычайной расцветки – голубые, зеленые, красные. Хотя объясняется это довольно прозаично – наличием в облаках пепла силикатов, разлагавших отблески на оттенки всех цветов спектра.

На следующий день Гроув присоединился к команде вулканологов, направлявшейся к Пинатубо.

Группа двинулась к дымящемуся чудовищу. Смог становился все плотнее. Нервы у людей были на пределе.

В результате извержения Пинатубо было разрушено 42 тыс. домов, засыпало пеплом 100 тыс. акров посевов, экономические потери составили триллионы долларов, погибло около 900 человек. Хорошо еще, что оно было предсказано учеными, и из опасной зоны эвакуировали около 200 тыс. человек, иначе потери были бы больше.

Пинатубо, устроив очередное «светопреставление», спал почти 600 лет. Первый намек на грядущую опасность был получен 2 апреля 1991 г., когда люди увидели небольшие струи пара, поднимавшиеся из трещин на склонах гор. Немедленно отреагировали ученые из филиппинского Института вулканологии и сейсмологии, к которым присоединилась команда из Службы геологических изысканий Соединенных Штатов. В районе горы были установлены сейсмометры для регистрации колебаний почвы. Приборы, размещенные на самолетах, анализировали вулканические газы на содержание двуокиси серы.

К 11 июня увеличение количества пепла и лавы дали сигнал о неминуемом извержении. Радиус подлежащей эвакуации зоны был увеличен до 25 км.

Через год после первого извержения сезонные дожди вызвали новые смертоносные лахары, прокатившиеся по окрестностям вулкана.

«Туристы всегда хотят посмотреть на раскаленную лаву», – сказала геолог Тари Мэттокс, ведя Гроува по застывшему базальту, извергнутому жерлом Килауэа. Они были на острове Гавайи, самом

большом из Гавайских островов, образовавшемся из вершин пяти вулканов.

Тари предупредила, что она может быть опасной. Часть лавы исчезает в естественных «трубах», появляющихся при остывании поверхности лавового потока. «Вы можете провалиться в такую трубу, если не заметите тонкого места!» – сказала Тари.

Застывающая лава окружает вулканы «щитами», похожими на военные укрепления. «Щит» Килауэа имеет 80 км в длину и 24 км в ширину. Его венчает кальдера – впадина овальной формы, возникшая там, где провалилась вершина вулкана.

Степень вязкости магмы и содержание в ней газов определяет и степень опасности вулкана, либо извергающегося, либо постоянно испускающего лаву, как, например, Килауэа. В вулканах-убийцах магма вязкая, и газ в ней находится под высоким давлением, поэтому при подъеме магмы наверх происходит взрыв.

Горячая лава редко губит людей. Обычно она уничтожает только дома и другие постройки, которые невозможно быстро переместить. Исключением было извержение вулкана Ньирагонго в Восточном Заире в 1977 г., когда на конусе вулкана образовались два боковых отверстия, через которые хлынула лава, в течение нескольких адских часов хлеставшая почти как вода, поглощая жителей деревень, их имущество, запасы продовольствия и диких слонов, пасшихся на склонах. Погибло по меньшей мере 70 человек.

Смертельную опасность представляют пирокластические потоки, которые возникают при извержении и содержат горячие газы, истребляющие все на своем пути. Эти потоки формируются при разрушении купола лавы; они пробивают склон горы или взлетают вверх, а потом опускаются обратно и распространяются на многие километры.

Весной 1991 г. французские вулканологи Морис и Катя Крафт приехали в японский город Симабара, чтобы сфотографировать небольшие пирокластические потоки, пробивавшиеся из лавового купола на пике Унзен. Они поднялись туда с Гарри Гликеном, молодым геологом, приехавшим в Японию для изучения вулканической активности.

Перед ним лежала изъеденная эрозией долина, частично покрытая вулканическим пеплом. Японские репортеры тоже вскарабкались по

склону.

Послышался звук, похожий на удар грома. Лава вокруг верхушки – серая на поверхности, но раскаленная внутри – высвободилась и потекла вниз. Ее движение вызвало появление облака с убийственно высокой температурой. Три вулканолога, журналисты, водители машин и фермеры мгновенно умерли, когда облако настигло их. В итоге 41 жертва.

Одна из наиболее разрушительных форм вулканической деятельности только недавно привлекла внимание ученых. Это обвал вулканического конуса – феномен, который образовал основание Гавайских островов.

Вулканы опасны не только для живущих по соседству. Например, есть спутниковые снимки пылевидных облаков, поднявшихся в стратосферу от Пинатубо. Легкая двуокись серы может циркулировать вокруг Земли в течение пяти лет. Результат – понижение температуры в нижних слоях атмосферы и повреждение озонового слоя.

Более низкие и плотные облака вулканического пепла представляют угрозу для самолетов с реактивными двигателями, потому что в них содержатся мельчайшие частицы вулканического стекла. Засасываемые в двигатели, они спекаются в комки, которые уменьшают тягу. Десятки самолетов попадали в такие облака, которые зачастую не отражаются на радаре.

В Эквадоре геолог Геофизического института Кито Патрисия Моурс показала Ноэлю Гроуву вулкан Котопакси. Величественный Котопакси как бы укутался в императорскую снежную мантию, ниспадающую по его склонам высотой около 6 км. Этот снег может стать убийцей, если извержение неожиданно нагреет вулкан. По словам Патрисии, с 1534 г. известно три случая, когда извержение растопило снег и потоки воды затопили окрестности на 300 с лишним километров.

Предсказать приближение извержения помогает наблюдение за выделяемыми вулканом газами. Водяной пар – основной газ в магме, она также включает в небольших количествах хлористый водород, двуокись серы и углекислый газ. Когда магма начинает подниматься, количество водяного пара уменьшается, а других газов увеличивается – это сигнал возможного взрыва.

Извержение вулкана Пинатубо. Манила, 15 июня 1991 г.

Иногда складывается впечатление, что человечество играет с вулканами в русскую рулетку. Зачем убегать, думают люди, если в данный момент опасности нет и появиться она может через годы и даже столетия? Почему не жить в Кампи-Флегреи, густонаселенном районе, примыкающем к Неаполю, где земля то и дело колышется.

Кампи-Флегреи расположен у Неаполитанской бухты, той самой, на противоположном берегу которой высится Везувий…

По словам профессора Франко Барбеи из Пизанского университета, с 1631 по 1944 г. извержения Везувия происходили примерно каждые семь лет. Прошло уже почти 50 лет затишья, а такие длительные периоды обычно сопровождаются мощным взрывом.

Какие беды это принесет, учитывая, что миллионы людей живут сейчас в опасной близости от Везувия? Произведенные Барбеи расчеты показывают, что, если произойдет извержение, равное по силе выбросу 79 г., пепел, пирокластические и грязевые потоки могут уничтожить 500 тыс. домов. Если не будет принято необходимых мер, количество жертв составит 200 тыс.

Не могут чувствовать себя слишком уверенно и люди, живущие в Скотт-Сити в Канзасе или в Мендиге, в Германии. Обе территории были затронуты извержениями более мощными, чем извержения Везувия или Пинатубо.

На вопрос, какой из крупных вулканов может начать извержение в недалеком будущем, известный вулканолог Крис Ньюхолл ответил: «Нам самим хотелось бы знать. Но можно предположить, что Иводзима».

Иводзима, или Ио, – самый большой из трех островов, справедливо названных «вулканическими». Сегодня на Ио живут 150 японских военных и 25 американских служащих береговой охраны, обеспечивающих работу системы дальней радионавигации.

Сам остров – всего лишь купол, поднявшийся в центре старой девятикилометровой кальдеры вулкана, носящего то же название, что и остров. Последний раз вулкан извергался больше двух с половиной тысяч лет назад. Теперь, кажется, остров снова готов взорваться. Магма, наполняющая пустоты под островом, с 1945 г. подняла его больше чем на 7,5 м. В последнее время он поднимается примерно на 30 см в год.

Чтобы убедиться в активности магмы, достаточно зайти в пещеры-бомбоубежища, оставшиеся на Ио со времен Второй мировой войны. В них довольно жарко и ощущается запах серы.

Крис Ньюхолл считает, что ученые получат предупреждение об извержении, но неизвестно, в какой форме оно будет.

Остров Ио находится в удалении и от Японии, и от Евразийского материка. Казалось бы, извержения на таком изолированном острове, даже более мощного, чем Пинатубо, можно не опасаться. Однако вулканологи говорят, что если произойдет этот катаклизм – он вызовет понижение температуры по всему миру.

Как-то рыбак, живущий на одном из вулканических островов, сказал Ноэлю Гроуву, что никогда не был бы счастлив вдали от своего

острова. На вопрос, не боится ли он возможных извержений, он на минуту задумался, а потом с улыбкой ответил: «Если бы я беспокоился об этом, то не смог бы жить здесь».

Все мы, живущие на этой вулканической планете, могли бы сказать то же самое.

Тяжелая поступь «Монстра»

1992 г.

В Майами, городе на южном побережье Флориды, превращенном в руины, даже через несколько дней после случившегося люди боялись, что монстр вернется.

«Монстр» – так окрестили местные жители ураган «Эндрю». В темные предрассветные часы 24 августа 1992 г. он пронесся по городу, отрывая от зданий тяжелые бетонные балки и, как снарядами, круша ими стены домов.

…Молодая мать-одиночка Милли Оффорд, сидя в армейской палатке, рассказывает работнику Красного Креста о своей восьмилетней дочери. «Когда начинается дождь, Кенетта впадает в панику. Она кричит: “Мама, “Эндрю” возвращается. “Эндрю” будет убивать людей!”» В спальне Кенетты вовсю порезвился монстр. Ее ценности – чучела животных и новая школьная форма – были уничтожены. Семья девочки, как и тысячи других семей, осталась без крова.

Ураган «Эндрю» зародился 13 августа как цепь шквалов над западным побережьем Африки. Он волной прошел над Атлантикой, неся с собой дожди и низкое атмосферное давление. Национальный центр исследования ураганов США каждый год с июня по ноябрь отмечает от 60 до 70 подобных волн. Но это возмущение было необычайно мощным. К 17 августа оно переросло в тропический шторм, однако еще не достигший силы урагана.

Брайан Норкросс, комментатор погоды с телевидения Майами, непрерывно, в течение 22 ч. следил за метеорологическими приборами.

В воскресенье «Эндрю» ворвался на поля Южной Флориды, и телезрители услышали предупреждение Норкросса: «Нет никаких сомнений. Это произойдет сегодня ночью».

За несколько часов до страшного события Норкросс давал советы, как найти безопасное место в рушащихся домах.

В то воскресенье «Эндрю» прошелся по северу Багамских островов, унеся четыре жизни, и, казалось, слегка утомился. Его скорость стала меньше 140 миль в час. Метеорологи могли наблюдать феномен невероятно быстрого восстановления «глаза бури».

Одно несомненно: ураган «Эндрю» – самое разрушительное стихийное бедствие, когда-либо поражавшее Соединенные Штаты. В округе Дэйд стихия образовала зону разрушений, равную по площади 12 островам Манхэттен. Почти все здания здесь – более 80 тыс. домов, в которых жило почти 355 тыс. человек, были уничтожены или повреждены так, что стали непригодны для жилья. Человеческих жертв, к счастью, было немного – сорок три, но только потому, что местные жители вовремя получили предупреждение. Однако монстр поживился частной собственностью на 30 млрд долларов.

После бури население юга округа Дэйд осталось под палящим солнцем без электричества, воды и пищи.

Неистовство «Эндрю» продолжалось и за пределами Флориды. Два дня спустя он налетел на берег Луизианы, но разрушения достигли своего пика все-таки в районе Майами.

Вся южная часть Майами, обычно залитая огнями, в ночь после визита монстра представляла собой черную дыру.

Многоэтажные офисы пострадали от урагана больше всего. Казалось, эти здания заставили Эндрю сделать небольшой вираж. Этаж за этажом ветер продувал дома. Он выносил наружу столы, компьютеры, папки с бумагами и методично уничтожал. Раскалывал потолки и стены, обнажая трубы и арматуру. Кое-что из оборудования было найдено за две мили от офисов.

Однако центром катастрофы был Хоумстед. На ведшей к нему скоростной трассе № 1 светофоры были не просто сломаны, а выворочены из земли.

В эпицентр катастрофы прибыло около 16 тыс. военнослужащих всех родов войск. Но появились они только спустя два дня, когда Кейт Хэйл, директор службы по чрезвычайным ситуациям округа Дэйд, собрала пресс-конференцию: «Нам нужна пища. Нам нужна вода. Нам нужны люди. Боже мой, где все это?»

Жалоба сработала. Военные принялись расчищать дороги, вертолеты – переносить грузы с судов, стоявших у берега. Вот картинки тех страшных дней.

…Бетти Вэйл, приехавшая в Хоумстед три недели назад, рассказывает, что она ушла к друзьям переждать ураган. «Дом был каменный, но все равно стены дрожали. Дверь распахнулась, и мы с друзьями пытались удержать ее своими телами. Звук был такой, словно

полтергейст или сам дьявол пытался ворваться. Я никогда раньше не слышала таких ужасных звуков. Это продолжалось около часа. Все, что мы смогли сделать, – это держать дверь закрытой. Я видела, как плачут мужчины».

…В разбитом трейлере сидит Эрнан Де-Лао. Он вспоминает о пережитом ночном кошмаре. «Ураган был ужасен. Иногда казалось, что он поднимает стены. Он выбил окно и сорвал крышу. Это было похоже на бомбежку. Небо освещали сполохи, как во время извержения вулкана. Я потерял все, что у меня было, кроме жизни».

После того, как «Эндрю» прошел вдоль американского побережья Атлантики

Другим повезло меньше. Шестидесятичетырехлетнюю Мери Коуин завалило обломками в ванной комнате. Двенадцатилетняя Наоми Браунинг была убита упавшей на нее в спальне балкой. Двадцатипятилетнего Эндрю Робертса завалило обломками рухнувшего дома. Восьмидесятилетняя Глэдис Портер отказалась покинуть свой «дом на колесах» и позже была найдена среди развалин.

Страдания трогают сердца нации. Добровольцы хлынули на юг округа Дэйд. «Эндрю» свел вместе людей, которые в обычной обстановке не имели между собой ничего общего.

Первой после катастрофы начала действовать баптистская церковь. «Мы приехали сюда раньше Красного Креста, – говорит Джефф Ревелз. – Если люди были голодны, мы кормили их». Передвижные кухни, организованные Союзом баптистов штата Теннесси, готовят 4 тыс. горячих блюд в день. Штату Теннесси готов прийти на помощь Союз баптистов Кентукки, который может готовить 8 тыс. блюд.

Самую большую помощь оказали военные. Непрерывно шла работа по руководству движением транспорта и расчистке местности. Патрули, особенно проходящие через районы, загроможденные развалинами, подвергаются опасности. Бандиты знают, что только у национальных гвардейцев есть оружие. Над федеральными войсками насмехаются и даже стреляют в них.

Порезы, царапины, инфекционные заболевания и вспышки столбняка заставляют людей обращаться в передвижные амбулатории. Но медики получают также вызовы на дом.

От «Эндрю» пострадали не только люди, но и животные. Погибли сотни лошадей, но намного больше было ранено летевшими обломками. Между рухнувшими стенами и сметенными заборами бродят тысячи потерянных и израненных собак. Кошки с вырванными когтями прячутся в обломках трейлеров. Животных доставляют в отделение передвижного армейского хирургического госпиталя, где они ждут в переносных клетках отправки к хозяевам или помощи ветеринаров. Встревоженные владельцы приносят фотокарточки или осматривают клетки в поисках своих любимцев.

Пропали не только домашние животные. Сотни обезьян убежали из исследовательских лабораторий в окрестностях Эверглейдс. Ходят слухи о свободно разгуливающих львах, пантерах, гориллах и множестве опасных змей…

В центральном окружном зоопарке все хищники на местах. Они находились в двориках с бетонными ограждениями, которые устояли. Но животные получили психические травмы. «Наш лев громко рычит, – говорит смотритель Рон Магилл. – Он возбужден и нервничает. У него порезана грудь, видимо, он в панике метался по камням. Он был такой игривый, а теперь только сидит, уставившись в одну точку, и раскачивается взад и вперед».

Смотрители были потрясены, увидев, что их птичник разрушен и большинство из трехсот экзотических птиц потеряны. Три коалы, жившие в помещении с кондиционированным воздухом, получили сильный стресс. Их пришлось эвакуировать на самолете.

Пострадали и растения. На территории в 83 акра на берегу Бискайской бухты, в Фэрчайлдском тропическом саду, росла самая выдающаяся в мире коллекция пальм и саговников. «Эндрю» сломал или повредил около 70 % из 13 тыс. растений. «Но есть и хорошие новости, – сказал Уильям Клейн, директор сада, подходя к маленькой пальме. – Copernicia ekmanii – эндемик Гаити – уцелела. Это единственный известный экземпляр». В саду сохранились также почти все 150 экземпляров саговников – растений, переживших динозавров. Переживших и «Эндрю».

Остатки мангровых лесов к северу от Шарк-Ривер, протекающей по юго-западному побережью Флориды, в местности, известной под названием Хайленд-Бич, отмечают путь, по которому «Эндрю» перекочевал из Флориды в Луизиану. Теперь Хайленд-Бич превратилась в кладбище мангровых деревьев, которые корнями скрепляли берег, не давая ему оползать.

Два дня спустя после разгрома мангровых лесов «Эндрю» вспахал побережье Луизианы: он завалил обломками новые каналы, до этого изобиловавшие рыбой, и сровнял с землей плантации сахарного тростника. Болотистая местность ослабила натиск урагана.

Погуляв в Луизиане, «Эндрю», родившийся в Африке, утратил свою ярость и исчез где-то ниже долины реки Огайо, напоследок пролив дожди на севере Центральной Вирджинии.

Через семь недель после катастрофы стали заметны признаки возрождения. Однако память об «Эндрю» будет жива еще долго. Округ Дэйд покинуло больше 25 тыс. жителей.

Прошло достаточно времени, чтобы ученые и представители власти извлекли из катастрофы кое-какие уроки.

Строительные организации Южной Флориды утверждают, что их дома способны выдержать ветер со скоростью 120 миль в час. Но «Эндрю» мчался быстрее… К тому же дома часто рушились из-за того, что он врывался через незащищенную дверь или окно и начинал свободно разгуливать внутри, изнутри дома срывал крышу. Соответствующие противоураганные ставни могли бы спасти множество домов. «Эндрю» также показал, что ураган способен не только унести передвижные дома, но и разрушить «шрапнелью» из обломков.

Пожалуй, только одно из последствий «Эндрю» оказалось положительным: он сплотил жителей Южной Флориды. На одной из церквей Флорида-Сити написано: «Мы отстроимся. Мы станем сильнее». И рядом с этим оптимистичным заявлением на уцелевшей стене одного из разрушенных домов – надпись: «Будь ты проклят, “Эндрю”».

Новороссийская бора

1993 г.

Город Новороссийск расположен на берегах Цемесской бухты и окружен горами Маркхотского хребта. В период с сентября по март в районе города отмечаются срывающиеся с гор холодные ветры северо-восточного направления, так называемые «бора», которые в среднем ежегодно наблюдаются 20–25 раз, причем в 10–15 % всех случаев скорость ветра превышает 24 м/с, иногда доходит до 40 м/с. Продолжительность боры колеблется от 1 до 8 дней, но чаще всего она составляет 1 день.

Вот такая бора ураганной силы, сопровождаемая выпадением снега, обрушилась на Новороссийск 10 ноября 1993 г. Скорость ветра достигала 35–41 м/с, в порывах до 40–50 м/с, при температуре воздуха до 12 градусов мороза.

Ураган сломал, повредил или вырвал с корнями 2500 деревьев в парках, садах, аллеях и на городских магистралях, обрушивая их на постройки, дороги, тротуары; оборвал 134 км линий электропередачи и повредил 268 опор, разрушил 1400 пролетов линейных проводов уличного освещения, оборвал более 20 км контактной сети электротранспорта, что нарушило троллейбусное сообщение.

Серьезные повреждения получили 23 предприятия, обеспечивающие жизнедеятельность города, 28 предприятий строительства, торговли и общественного питания. На 25 объектах здравоохранения, в 17 школах и 14 детских дошкольных учреждениях были разрушены кровля, остекление и вышло из строя отопление. Падающими деревьями, летящими обломками бетона, шифера и стекла было травмировано 57 человек. Практически вся территория города находилась в зоне поражения.

Четыре судна, стоящих в Цемесской бухте, затонули, три выброшены на мель, при этом погибли 5 человек из экипажей затонувших судов.

Суммарный ущерб Новороссийску за все время разгула стихии составил 14,4 млрд рублей.

Как же развивались события?

9 ноября в 17:40 Новороссийское гидрометеобюро передало штормовое предупреждение. В тот же день в 21 ч. решением городской комиссии по чрезвычайным ситуациям был введен режим повышенной готовности.

Основной удар стихии пришелся на 10 и 11 ноября. Несмотря на то что ветер еще не стих, утром 12 ноября состоялось заседание городской комиссии по чрезвычайным ситуациям, которая приняла постановление «О первоочередных мерах по ликвидации последствий воздействия ураганного ветра на жизнедеятельность города».

В ходе аварийно-восстановительных работ была в первую очередь восстановлена линия электропередачи ВЛ-35 кВ. (Кирилловская – Лесной порт – Новороссийская), поставлена под напряжение подстанция завода «Прибой» и подана электроэнергия на заводы «Пролетарий», «Октябрь» и «НовоРЭС».

В первоочередном порядке были проведены работы по восстановлению системы теплоснабжения города, объединяющей 117 основных котельных города, работавших с перебоями и часто выходивших из строя. Электроснабжение котельных было обеспечено уже к исходу первых суток, в том числе и за счет подключения передвижных резервных электростанций. В 320 домах муниципального жилого фонда было включено центральное отопление.

Одновременно с восстановлением системы энергоснабжения в город стала подаваться вода. Перебои с хлебом и другими продуктами к исходу вторых суток были также ликвидированы.

В течение двух суток в основном были восстановлены поврежденные контактные троллейбусные сети, отремонтированы троллейбусы и открыто троллейбусное движение.

Но стихия продолжала бушевать, она не только мешала проведению неотложных аварийно-восстановительных работ, но и продолжала наносить материальный ущерб. Сложные погодные условия (ветер 33–35 м/с и температура 5—12 градусов мороза), отсутствие на предприятиях необходимых запасов строительных материалов, специального оборудования не позволяли ликвидировать последствия урагана в полном объеме в короткие сроки. В связи с этим к работам по восстановлению городского хозяйства по решению комиссии по чрезвычайным ситуациям Краснодарского края были

привлечены силы и средства городов и районов края, военного гарнизона.

Новороссийск после урагана

Все основные работы по ликвидации последствий стихии были завершены к 30 ноября.

Трагедия Кобе

1994 г.

В конце 1980-х – начале 1990-х гг. жители Японии чувствовали себя в определенной степени защищенными от землетрясения. Зарегистрированные подземные толчки не наносили никаких значительных разрушений, поэтому уверенность японцев в своих сейсмостойких домах была вполне обоснованной. Однако 17 января 1994 г. в 5:46 люди снова вспомнили о страхе. В районе портового города Кобе погибли 6100 человек, пострадали 27 тыс.; около 100 тыс. зданий были разрушены. Но самым ужасным было то, что японцы утратили доверие к своему правительству. Как сообщили потом газеты, многих погибших можно было спасти, если бы помощь подоспела вовремя. Ответственные чиновники не знали, как нужно оповещать руководство армии в случае катастрофы. Отлично подготовленные спасательные отряды в соседнем городе Осака так и не дождались приказа действовать. Еще целые месяцы после землетрясения в Ханынин сотни тысяч оставшихся без крова провели во временных жилищах. Политик и атомный инженер Кенихи Омар, подводя итог, сказал: «Произошла трагедия. К нам вернулся страх».

Ночной кошмар Нефтегорска

1995 г.

Нефтегорское землетрясение на острове Сахалин относится к числу наиболее разрушительных в России в XX столетии. Оно повлекло за собой гибель почти 2 тыс. человек и исчезновение целого населенного пункта – поселка Нефтегорск. В результате землетрясения рухнули 17 панельных 5-этажных 80-квартирных домов, здания и сооружения социально-бытового и культурного назначения – школа, клуб, котельная, столовая, пекарня, здание управления «Востокнефть», а также многие дома частного сектора.

Землетрясением были разрушены мосты на дороге Нефтегорск – Оха и значительные участки дорог, ведущих из Нефтегорска в другие населенные пункты. В г. Охе, пос. Москальво и Ноглики была нарушена связь, выведены из строя 300 км линий связи и 200 км линий электропередачи, повреждено 45 км нефтепровода Оха – Комсомольск-на-Амуре, 11 нефтеперекачивающих станций, 3 пункта сбора и перекачки нефти и газа, 230 эксплуатационных скважин. К счастью, эти повреждения не повлекли за собой серьезных экологических последствий.

По некоторым оценкам, только в Нефтегорске экономический ущерб от разрушения зданий и объектов инфраструктуры достиг 400 млрд рублей (в ценах 1995 г.), а с учетом перечисленных повреждений вне бывшего поселка нефтяников он должен быть увеличен еще на 15–20 %.

Беда пришла к жителям поселка ночью, 27 мая по московскому времени в 17:03 (местное время – плюс 8 ч.). В оперативную службу МЧС России первичная информация поступила от Минобороны России в 17:46 (обработка показаний средств регистрации землетрясений в соответствующих учреждениях Минобороны России занимает 30–40 мин.).

Только к 19:25 из разрозненных данных, полученных оперативной службой МЧС России по всем имеющимся в ее распоряжении каналам, удалось уяснить всю серьезность сложившейся обстановки, о чем было немедленно доложено первому заместителю министра, которым сразу же были отданы распоряжения: об отправке на место чрезвычайной

ситуации оперативной группы и о приведении в готовность поисково-спасательных служб региона; о подготовке самолета и спасателей к вылету на Сахалин; о сборе оперативной группы МЧС России, готовности ее к вылету.

Возглавил группу, убывшую в 8:45 28 мая самолетом Ил-76 МЧС России на Сахалин, министр Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий С.К. Шойгу.

Сложность обстановки и тяжесть возникшей чрезвычайной ситуации требовали четкой организации аварийно-спасательных работ и образования эффективной системы управления работами на всех уровнях.

Весь ход аварийно-спасательных работ в Нефтегорске показал, что в единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС) сформировались и показали свою дееспособность коллегиальные органы управления, обладающие достаточными возможностями и властными полномочиями для решения самых сложных задач ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Вместе с тем наглядно проявились и слабые места в организации управления процессами ликвидации последствий землетрясения. Нельзя считать нормальным, что активные аварийно-спасательные работы начались в Нефтегорске практически только через 17 ч. после основного толчка, что безусловно увеличило число жертв. Основная причина этого – неточное определение координат точек с наибольшей силой ударов стихии, а следовательно, и неточные предварительные оценки специалистов о возможных воздействиях землетрясения на населенные пункты северной части Сахалина. Это объясняется, с одной стороны, практически полной ликвидацией сейсмостанций на острове, а с другой стороны, неумением местных органов власти оценивать обстановку.

В пос. Нефтегорск были разрушены все сооружения связи, вещания и средства оповещения. Мобильные же средства оповещения в районе землетрясения отсутствовали. Оставшееся в живых население поселка и спасатели постоянно нуждались в получении информации о порядке ведения аварийно-спасательных работ и действиях в складывающейся обстановке, однако отсутствие мобильных средств оповещения и информирования не позволило решить эту задачу.

Аварийно-спасательные работы в Нефтегорске начались сразу же после землетрясения. Их вели жители поселка, оставшиеся в живых, а также жители соседних поселков, прибывшие на помощь. Однако эффективность этих работ была низкой. Это было обусловлено отсутствием опыта в проведении таких работ, в их организации, недостаточным количеством технических средств.

Более того, использование даже имеющейся техники иногда приносило вред. «Сдергивая» отдельные конструкции зданий (вместо их поднятия), люди, стремящиеся оказать помощь потерпевшим, тем самым уплотняли завалы, ликвидировали те немногочисленные пустоты в развалинах, в которых могли находиться пострадавшие.

В организованном порядке аварийно-спасательные работы в Нефтегорске начались в 12 часов 28 мая.

Подключение к работам прибывших опытных спасателей резко повысили их эффективность. Вместе с тем на темпах проведения сказывалась нехватка людей и техники. Принимаемые решительные меры в этом направлении позволили за сутки 28–29 мая увеличить группировку сил более чем в 4 раза, а количество техники – в 2 раза.

Вследствие землетрясения оказались разрушенными медицинские учреждения, погибли медицинские работники, в частности 30 сотрудников участковой больницы Нефтегорска. Это существенно осложнило проведение первоочередных медико-санитарных мероприятий.

Прибывшие утром 28 мая бригады из медицинских учреждений Охи и Южно-Сахалинска начали работы по оказанию помощи тем, кто смог самостоятельно выбраться из завалов. До прибытия помощи с материка неотложная медицинская помощь была оказана более 100 пострадавшим. К концу дня численность медицинского персонала увеличилась до 40 человек. Они оказали врачебную помощь 120 пострадавшим, из них 107 – эвакуированы в Оху.

С 29 мая в районе бедствия был развернут и приступил к работе госпиталь Центра медицины катастроф «Защита», располагавший высококвалифицированными специалистами с большим опытом работы в условиях массового поступления пострадавших и оснащенный специализированным оборудованием. Была создана трехэтапная система оказания медицинской помощи и эвакуации пострадавших: на месте выполнения аварийно-спасательных работ; в центральной

районной больнице г. Охи; в медицинских учреждениях городов Южно-Сахалинск, Владивосток, Хабаровск.

В госпитале «Защита» была оказана помощь 510 пострадавшим, в том числе 180 детям, было проведено 42 операции по ампутации конечностей, в том числе у 15 детей.

Были организованы эвакуация и госпитализация пострадавших в лечебные учреждения городов: Охи (203 чел.), Хабаровска (98 чел.), Владивостока (43 чел.), Южно-Сахалинска (40 чел.). Администрацией Сахалинской области были также приняты меры по временному размещению лиц, оставшихся без крова: 72 пострадавших поселили в Охе и 51 – в Южно-Сахалинске.

Главный итог ликвидации последствий разрушительного землетрясения состоит в том, что удалось спасти свыше 400 человек.

Однако нельзя считать нормальным, что активные поисково-спасательные работы начались в районе бедствия только через 17 ч. после основного толчка, что, вне всякого сомнения, увеличило число жертв. Опыт ликвидации чрезвычайной ситуации показал, что аварийно-спасательные работы наиболее эффективны в первые трое суток.

(По материалам МЧС)

Рассказывает Валерий Гвоздиков:

– Стихия ударила с необъяснимой жестокой закономерностью в ночь с субботы на воскресенье. Так было и на этот раз. В час ночи по местному времени (в 13:00 по Москве) подавляющее большинство жителей поселка Нефтегорск, расположенного в северной части Сахалина, находилось в своих квартирах.

В пять минут второго, как рассказывают очевидцы, два коротких подземных удара силой от 7 до 9 баллов мгновенно превратили в груду руин все 18 пятиэтажных домов поселка. В каждом было по 80 квартир.

О землетрясении стало известно в Москве почти сразу же по сообщению сейсмологов. Но никто и ничего не мог сказать о том, есть ли в зоне стихии жертвы и разрушения. От Нефтегорска до ближайшего города Охи – 95 км, и все мосты по дороге сразу же были разрушены, а до Южно-Сахалинска – 800. Лишь через несколько часов после трагедии уцелевшие люди сумели добраться до соседних поселков,

связаться с Охой и запросить помощь. Только после этого сообщение о примерных масштабах катастрофы поступило в Москву.

Землетрясение разрушило целые кварталы. Нефтегорск (Сахалин), 1995 г.

Спасателям пришлось лететь на самолетах до Южно-Сахалинска, там пересаживаться на небольшие Ан-26 и еще 2 ч. лететь до Охи. Следующая пересадка на вертолеты, и еще около часа в воздухе. Плюс к этому нужно было все время перегружать технику, оборудование, медикаменты… Тем не менее буквально в течение суток к месту трагедии были стянуты около тысячи спасателей, вся возможная техника, были задействованы десятки самолетов и вертолетов. Все это в

конечном счете спасло не одну жизнь тем, кому повезло уцелеть под руинами.

Далеко за полночь среди руин, на которых в свете прожекторов копошились в пыли фигурки спасателей, Сергей Шойгу, не скрывая радости, сказал: «Наши ребята сегодня откопали 89 человек. Живыми!»

Первое впечатление от поселка – шоковое. Подобного не было даже во время страшного армянского землетрясения. Там и в самом разрушенном Спитаке некоторые дома устояли, а некоторые обрушились не до основания. Тут же не уцелела ни одна пятиэтажка. Все сложились, как карточные домики, буквально до первого этажа, и улицы поселка превратились в ряды удивительно похожих груд бетона, арматуры и кирпича. В каждой такой братской могиле оказались сразу же сотни людей. И десятки – погребенных заживо.

В первые сутки после трагедии из-под этих руин доносились стоны и крики о помощи. Одинокие фигурки полуобезумевших от собственного бессилия уцелевших людей метались по развалинам, пытаясь руками разгрести бетонные блоки и вызволить своих родных.

В 10:30 утра заглушают все компрессоры, останавливаются все автомобили и замирают все подъемные краны. По поселку в очередной раз объявляется час тишины. Спасатели медленно перебираются от одной расщелины к другой и, наклоняясь, кричат: «Эй, есть кто живой? Отзовись!» Долго прислушиваются. Затем передвигаются дальше. Но вдруг в каком-нибудь месте они как-то напрягаются, кричат еще раз и тут же начинают разгребать завал руками – до включения техники. Значит, кто-то откликнулся.

С каждым днем этих откликов все меньше, потому что выжить непросто – среди камней без движения, без воды и пищи, раздетым, притом что ночью температура опускается до нуля… И тем не менее люди умудряются выживать. В течение трех часов спасатели из Кургана по сантиметру растаскивали плиты, добираясь до вдавленной лицом в диван пожилой женщины. Она уцелела чудом, хотя от ее левой руки осталось лишь месиво, а нога перебита балкой. Женщина то стонала, то спокойно расспрашивала, выжил ли кто из соседей, то советовала, как ее лучше вытаскивать, то вдруг начинала умолять: «Сыночки, сделайте мне какой-нибудь смертельный укол, чтоб я больше не мучилась». «Сыночки» отвлекали ее разговорами и продолжали свое дело.

Часа через три ее все же достали, еще через 20 мин. в палатке полевого госпиталя медицины катастроф ей ампутировали руку и ногу. Но все же через двое с половиной суток неподвижного заточения она выжила.

В то же время в развалинах напротив иркутские спасатели раскапывали трехлетнего малыша. Потолочная плита зацепилась за что-то и просто налегла на спинку его кроватки. Двое с половиной суток малыш лежал замурованным в своей клетке и не мог шевельнуться, потому что два пальчика руки были зажаты между кроваткой и стеной.

Пока его откапывали, он ни разу не заплакал и даже сказал спасателям, что его зовут Димка и ему три года. Не плакал Димка и чуть позже, когда врачи вкалывали ему капельницу, что-то растирали, что-то смазывали. Только просил пить. И от солнечного света не мог открыть глаза. Родителей Димки так и не откопали.

В это же время со всех концов России на Сахалин спешат люди, чьи родственники жили в Нефтегорске. Им где-то помогают с билетами, кто-то собирает деньги или поддерживает словом, их стараются пропустить вперед почти всюду, понимая горе и сочувствуя.

По данным оперативного штаба ликвидации чрезвычайных ситуаций МЧС России, на девятый день после трагедии в Нефтегорске извлечены из завалов 1603 человека, в том числе 218 детей. Остались в живых 406 человек. Погибли 1197, из них опознан лишь 631 человек. Удивляться тут нечему – многие семьи погибли целиком. Их смогли опознать лишь соседи…

Москва помнит…

1998 г.

Ничто не предвещало несчастья в ту июньскую ночь 1998 г. Москва засыпала, и лишь те, кто задержался у телевизоров и за домашними делами, с интересом поглядывали за окна, где стояли, не шелохнувшись, деревья и не ощущалось ни дуновения ветерка.

Ураган налетел неожиданно для всех. Сильный, более 20 м/с, ветер срывал ветхие крыши и носил их как огромные осенние листья, переворачивал гаражи-«ракушки», валил тяжеленные рекламные щиты – от них-то и пострадало тогда больше всего народу. Но самое страшное было другое – смерч вырывал с корнем деревья, сотни тысяч разнокалиберных стволов падали на тротуары, машины, дома. На людей. Равной по силе бури в Москве не было, пожалуй, с начала XX в. Не обошлось и без жертв.

Так москвичи на собственном печальном опыте поняли, что ураганы случаются не только в США, Мексике и на Филиппинах, но и в относительно спокойных местах, таких как наша столица…

Хроника тех дней глазами корреспондентов «Комсомольской правды»: «Буквально накануне столичные метеорологи сообщили нам, что в Москве никакого урагана не было и не будет. Ураган, по их словам, – это ветер с постоянной скоростью 30 м/с. Максимум, что нас ждет, по словам синоптиков, это шквалистые усиления ветра из-за резкого перепада температуры с длительной жары на ощутимую прохладу. Кроме того, нам сообщили, что подобные казусы могут быть лишь на некоторых улицах Москвы и на очень короткое время.

И вообще метеорологи уверены, что смерчи и ураганы Москве вообще не грозят. По их мнению, высотные здания, которыми застроена столица, не оставляют им ни единого шанса. Высотки погасят сильные ветра еще на подходе к городу, сообщили нам ответственные за погоду товарищи. Может, правильно, что их уволили?

– Ливень застал меня в подворотне, – рассказала в 68-летняя Анна Васильевна Матвеева. – Мне вдруг стало очень плохо, и я пыталась здесь отдышаться. И тут началось… Таких молний я в жизни не видела! И без преувеличения стена дождя. Потом на минуту стало как-то странно тихо. А потом начался гул… Я страшно перепугалась. Ветер

был просто дикий. Меня буквально выдуло из подворотни. Но мне повезло – удалось удержаться на ногах и даже спрятаться в подъезде. Тут у нас везде железные двери с домофонами. Я нажимала на все кнопки, и какая-то добрая душа мне открыла. По неуточненным данным центра экстренной медицинской помощи, в эту ночь 6 человек погибли и 121 поступил в больницы города с травмами разной степени тяжести. Впрочем, мэрия, как всегда, оптимистично утверждает, что жертв, непосредственно связанных со стихийным бедствием, в Москве не зафиксировано.

Практически по всей Москве на дорогах и улицах валяются вывернутые с корнем рекламные плакаты и подвесные знаки дорожного движения. В низинах огромнейшие лужи и практически непроходимые автомобильные пробки. В воскресенье утром машины по городу еле двигались. У станции метро «Царицыно» рухнуло сразу несколько деревьев, которыми придавило двух человек. Сотрудники милиции перенесли их в гостиницу «Царицыно» и вызвали бригаду скорой помощи.

На улице Вавилова под напором ветра рухнул башенный подъемный кран, полностью перекрыв в обе стороны проезжую часть. По оценкам специалистов, кран восстановлению не подлежит. В это же время упал еще один подъемный кран на Речном вокзале и потопил теплоход… У Большого Кремлевского дворца и Большого театра сорвало их большие крыши.

Первыми надвигающуюся бурю почуяли старушки, которые очень рано ушли со скамеек перед подъездом, так как им стало плохо. А ближе к полуночи завыли собаки. По сообщениям очевидцев, испуганные псы поджали хвосты и забились в укромные места. Затем резко подул сильнейший ветер. Его скорость достигала 30 м/с. Сплошной стеной полил дождь. Да такой, что не было видно даже огней в окнах дома напротив. Уличные фонари погасли практически сразу же. Освещали окрестности только частые вспышки молнии. Раскаты грома были оглушительными. Вслед за собаками завыли машины – сработали антиугонные устройства.

После урагана 1998 г.

По предварительным оценкам, наиболее значительный ущерб городскому хозяйству нанесен стихией в Западном, Юго-Западном и Северо-Западном округах. Аварийные службы Москвы переведены на чрезвычайный режим работы. С 5 ч. утра в воскресенье на улицы выведена техника, которая пытается навести порядок. Убираются упавшие деревья и ветки. Только в Центральном округе Москвы насчитали более 2 тыс. упавших стволов.

В нескольких районах города были порваны троллейбусные контактные линии. До их восстановления по маршрутам троллейбусов будут курсировать автобусы. На Ленинском проспекте, 22, на улице Сретенка, 26, на Кутузовском проспекте, 19 ветром сорвало жестяное покрытие крыш. Крыша Большого театра вздыблена и деформирована.

В районе «Речного вокзала» коммерческие палатки ветром выдвинуло прямо на середину проезжей части.

От урагана пострадал и Кремль. Сотрудники охраны Кремля комментировать ситуацию отказались, заявляя, что «все в порядке». Однако нам стало известно, что на территории Кремля повалено около 200 деревьев, повреждено несколько зубцов внешней стены, а также сорвана защитная сетка с Большого Кремлевского дворца, где идет ремонт. Кроме того, по сведениям мэрии Москвы, на одном из кремлевских зданий сорвано около 30 м кровли.

В Гидрометцентре России заявили, что гроза и ураган в столице явились результатом столкновения двух воздушных масс с разными температурами. Восточнее Москвы воздух прогрелся до 32–35 °С, а с запада в это же время приближалась воздушная масса с температурой 20–22 °С. Дежурный синоптик сказал, что за те 2 ч., что шел ливень, выпало 34 мм осадков – это половина месячной нормы. Скорость ветра достигала 20 м/с.

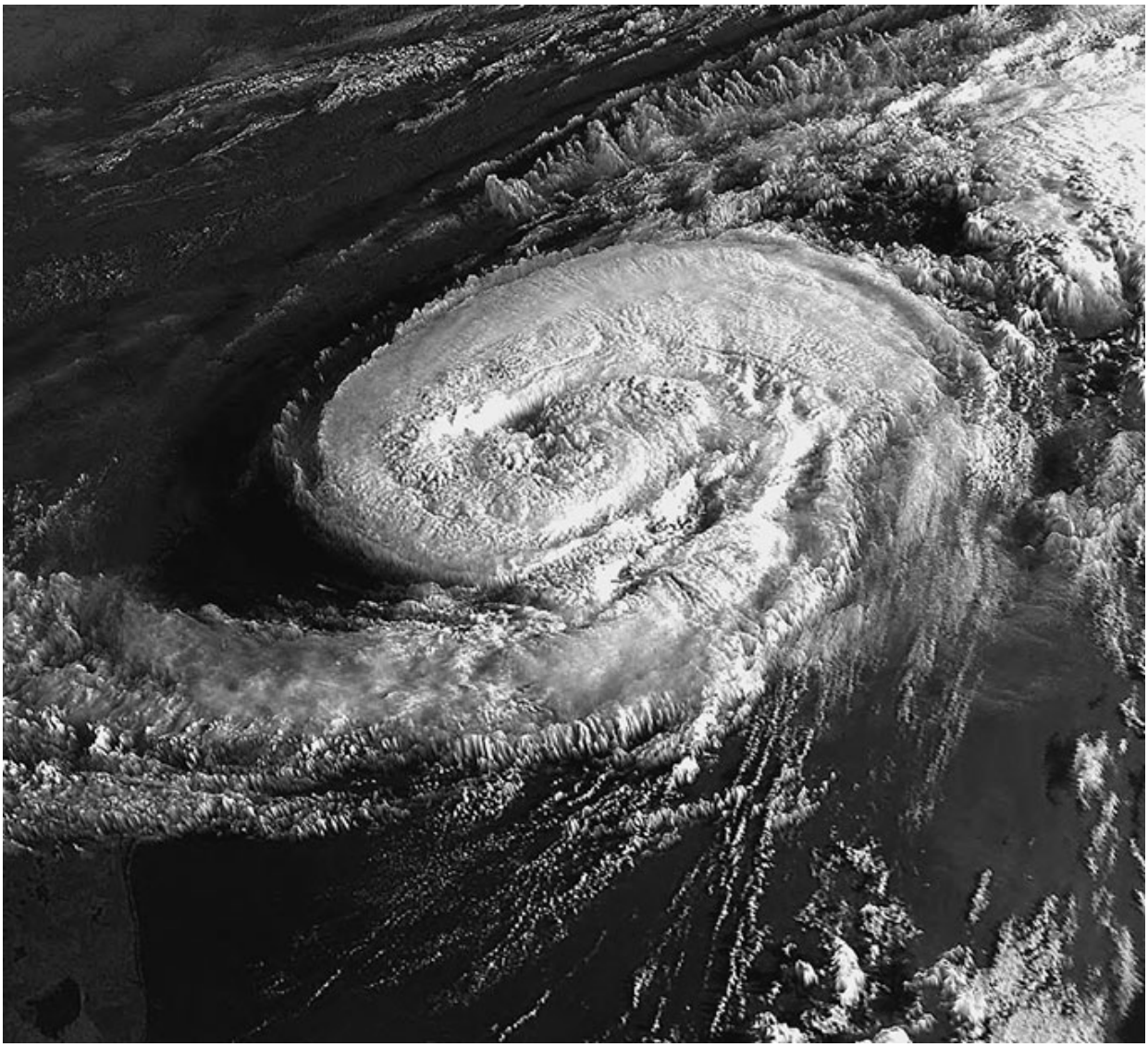
Последствия московского урагана в цифрах: «В ночь с 20 на 21 июня 1998 г. на Москву обрушился ураган, в результате которого 8 человек погибли и 157 были ранены. Скорость ветра в Москве и области составила 31 м/с. Было нарушено освещение 193 улиц и отключено электроснабжение 905 домов, повреждено 2157 жилых строений. Ущерб от урагана составил 1 млрд руб. На устранении повреждений, нанесенных городскому хозяйству, ежедневно было занято более 50 тыс. человек, в т. ч. свыше 40 тыс. военнослужащих»

(По сообщениям корреспондентов «КП» и агентства «Интерфакс», РИА «Новости»)

Такого Флорида еще не видела

1998 г.

Самым разрушительным торнадо за всю историю Флориды назвали американские метеорологи тот, что в начале февраля 1998 г. пронесся через центральную часть полуострова по диагонали от Мексиканского залива к Атлантическому океану. Скорость ветров временами превышала 420 км/ч. Этот ураган принес в Оцеолу большое горе: по крайней мере 38 человек погибли, сотни остались без крова и десятки тысяч – без электричества.



Воронка урагана над Флоридой, 1998 г. Снимок из космоса

Оцеола – городок из мобильных домиков, образуемый обычно туристами, приезжающими посетить Орландо и всемирно известный Диснейленд, в считаные секунды был превращен в огромную гору искореженных грузовиков и легковых автомобилей, крыш, стекла, лодок, принесенных ветром с ближайшего озера, и вырванных с корнем, переломанных деревьев. 70-летнего священника Джозефа Риджли вместе с креслом, в котором он уснул, вихрь вынес из дому и пронес на 60 м вдоль улицы. Риджли госпитализирован с многочисленными переломами и ушибами. Не обошлось без невероятных историй. Полуторагодовалого малыша вихрь унес из дома на матрасике и без вреда и повреждений опустил в нескольких километрах дальше на ветки поваленного дуба. 16-летнюю девушку, как пушинку, вытянуло из окна дома, пронесло по воздуху метров на пятьдесят и опустило на сено, сваленное в кучу на лугу. И сам Диснейленд, оказавшийся в полутора десятках километров от линии движения торнадо, как это ни удивительно, не только не пострадал, но даже не прекращал своей обычной деятельности, получая немалую прибыль.

Прибалтика: спровоцированное бедствие?

2000 г.

XXI в. хоть пока и не повлек за собой Апокалипсис, как пророчили, но и не принес покой на нашу голубую планету. По-прежнему содрогается земля, изливаются вулканы, выходят из берегов реки, сходят смертоносные лавины, набрасываются на прибрежные селения все сметающие на своем пути цунами… География стихийных бедствий ширится. Уже в Латвии и Калининградской области происходят землетрясения.

Вот и Прибалтику в середине ноября 2000-го неожиданно тряхнуло… Звенели стекла в окнах, дрожали посуда и мебель. Сила трех подземных толчков, по показаниям приборов, составила 5 баллов по 12-балльной шкале. Испуганные люди кинулись к ученым…

Вскоре причины катаклизма выяснились, но они не успокоили население. Хотя «событие», как называют эти случаи геологи, было рукотворным, ничего хорошего оно не обещает. Оказывается, в Рижском заливе шла международная военная операция: взрывали морские мины, оставшиеся после войны и выловленные во время ставших традиционными учений, в которых также принимают участие военно-морские силы Бельгии, Великобритании, Нидерландов, Норвегии, Швеции, Литвы и Эстонии. По мнению экспертов, в Балтийское море в период двух мировых войн были выброшены 85 тыс. мин, и 50 тыс. из них так и остались на водных просторах и в глубинах. За пять лет военной противоминной операции в акватории стран Балтии удалось выловить лишь 132 мины. Их-то и взрывают…

Тут и возникают вопросы: могут ли такие взрывы спровоцировать реальное сильное землетрясение? Почему операция в Рижском заливе отозвалась 5-балльным эхом? Что будет дальше, когда начнут взрывать и другие выловленные в море мины и торпеды, тем более в большом количестве?

Четких ответов на эти вопросы нет. Однако старший сейсмолог геологической службы Латвии Валерий Никулин подтверждает вероятность разгула подземной стихии, спровоцированной деятельностью человека. Для более тщательного анализа у латвийских ученых не хватает аппаратуры. Оказывается, в республике работают

всего три сейсмолога и действует только одна сейсмическая станция. Но вот статистика удручает. В прошлом году в Латвии были зафиксированы 143 подземных толчка, спровоцированных карьерными взрывами, 20 толчков стали результатами таких военных операций в море. И еще почти 200, хоть и малозаметных, произошло само по себе. То есть в недрах республики зреет опасная сила. Когда же она проснется?

В свое время балтийские геологи уже излагали свою версию о том, что страны Балтии в скором времени ждут сильные землетрясения. В частности, доктор геологии из Риги, член-корреспондент Академии энергоинформационных наук Ришард Гришкьянс сказал, что в странах Балтии в скором времени обязательно произойдет землетрясение. И без влияния человека. Такой же прогноз высказывают и другие ученые. Рижская газета «Час» приводит мнение сотрудника Всероссийского научно-исследовательского института разведочной геофизики Юрия Никольского, который считает возможными разрушительные землетрясения в регионе Санкт-Петербурга и стран Балтии.

Оказывается, под этим крупнейшим российским городом и доброй половиной Прибалтики есть участки, даже небольшое воздействие на которые может вызвать движение пород и привести к мощному землетрясению и наводнению. Вся территория от Баренцева моря до Литвы попадает в так называемую зону Бреггера – Полканова. Этот тектонически активный участок проходит через Белое море, Онежское и Ладожское озера, Санкт-Петербург, Хельсинки, Таллин и доходит до Стокгольма и Риги. Здесь подземные плиты накапливают напряжения и деформации, происходящие на поверхности Земли, а потом «выбрасывают» их.

Угроза скорого землетрясения в Прибалтике велика и потому, что со времени последнего катаклизма на острове Осмуссаре у берегов Эстонии, который тряхнуло силой в 7 баллов, прошло больше 20 лет, а это – период повторения таких подземных толчков в этой зоне.

Ришард Гришкьянс, комментируя эту ситуацию, сказал, что в Латвии находится так называемый резонансный пояс Земли – такой же природный узел, в каком произошла Чернобыльская трагедия. Ученый считает, что и та беда была спровоцирована особенностями строения планеты. Именно в таких регионах, отметил геолог, могут быть техногенные аварии.

– Это места, где происходит накопление энергии, а потом может случиться ее резкий выброс, – подтверждает латвийский ученый мнение своего российского коллеги. – К сожалению, и Игналинская атомная электростанция стоит на разломе, и Плявиньская ГЭС, и Рижская. По мнению Р. Гришкьяца, Рига и эти ГЭС пострадают от подземных сил в ближайшие десять лет.

Слоистая порода эстонского острова Осмуссаре

О мощи стихии в этих местах свидетельствуют факты, хоть и подзабытые. В 1821 г. в латвийском местечке Кокнесе по земле заструились трещины, падали деревянные стропила. В этом же краю в

XVII в. землетрясение разрушило рыцарский замок. Во время трагедии в итальянском городе Мессине в 1908 г. в Лиепае разорвало рельсы. К счастью, тогда тут не было ни ГРЭС, ни ГЭС, ни тем более АЭС.

Научный сотрудник Литовского института геологии Вита Ильгините, настроенная оптимистично, попыталась успокоить публику. По ее словам, Восточно-Европейская платформа, на которой находится регион, – очень древняя и стабильная. Двухкилометровая толща осадочного чехла гарантирует от серьезных землетрясений. Но мнение других ученых и статистика подземных катаклизмов в странах Балтии настораживают и подталкивают к убедительному выводу: не следует провоцировать подземную стихию.

Паводок в Якутии

2001 г.

Еще вчера здесь была вода. Большинство домов были затоплены по самую крышу, и местные жители даже не предполагали, что в скором времени смогут вернуться домой. Лена уже почти вошла в свое основное русло. Вода отступила, и местные жители начинают подсчитывать нанесенный наводнением ущерб. По официальным данным, от паводка в Якутии пострадало не менее 18 тыс. человек. Некоторые дома здесь, в 30 км от Якутска, вообще унесло течением.

В аэропорту Якутска разгружают самолеты с гуманитарной помощью. Пострадавшим от наводнения развозят коробки с продовольствием.

Как говорят в Якутске, жизнь в республике, как и река Лена, постепенно входит в обычное русло. Здесь считают, что главное – это успеть за короткое лето, которое длится здесь чуть больше месяца, высушить дома и подготовиться к следующей весне и следующему паводку (*Из хроники событий*).

Тогда десятки тысяч тонн нефтепродуктов попали в сибирскую реку Лену. Однако вред, который это может принести региону, пока оценить просто невозможно. На сегодня, по данным специально созданной комиссии, приблизительная сумма ущерба водным ресурсам составляет 2,5 млрд рублей.

Большая часть топлива попала в реку во время паводка из-за повреждений резервуаров нефтебаз. Всего же во время паводка на Ленской нефтебазе получили повреждения 89 резервуаров с топливом. По данным МЧС Якутии, это 6500 т бензина, а остальное – мазут и дизельное топливо. Однако, как говорят специалисты, создавать на территории нефтебазы котлованы-ловушки бесполезно, земля там превратилась в болото.

Сейчас в регион доставлены насосы, которыми из поврежденных емкостей откачивают оставшееся горючее. Однако по-прежнему никто не может точно сказать, где на самом деле находится нефтяное пятно, насколько оно большое.

В то же время, по данным авиаразведки, пятно растянулось почти на 5 км и сейчас проходит район столицы Якутии. Специалисты

допускают, что, возможно, большая часть нефтепродуктов просочилась в пористый лед. В случае появления пятна судна Якутского речного порта и Жатайского судоремонтного завода готовы выйти для аварийно-очистных работ.

В службе «Водоканала» заявляют, что в случае неблагоприятной ситуации там готовы отключить подачу воды в город. Однако сейчас пятно находится на фарватере реки, поэтому городской водозабор продолжает работать.

Вторая паводковая волна подошла к Якутску. Однако, как считают специалисты МЧС, защитная городская дамба, которую укрепляли всю предыдущую ночь, должна выдержать натиск и уровень воды здесь существенно не повысится.

МЧС сообщает, что в Якутске затоплены 508 домов, где проживают более 3 тыс. человек – из них 2 тыс. уже отселены. В течение суток в городе продолжался спад воды в реке Лена: в 9:00 по московскому времени вода опустилась до отметки 7,7 м, что на 0,1 м ниже критического уровня. Сейчас в связи с приходом новой волны паводка началось медленное повышение уровня воды.

Всего же в 13 населенных пунктах Якутии в зоне затопления находятся почти полторы тысячи домов; из опасных районов отселены 14 тыс. жителей. Так, в поселке Тобаго, который находится выше Якутска на 20 км по течению Лены, уровень воды в реке уже сейчас достиг почти 11 м. В селениях в низинах реки идет эвакуация людей. В районе поселка Кангалассы уровень воды составляет 1049 см, что выше критической отметки на 139 см. Ледяной затор в районе Кангалассы и Намцы разрушен, завершены работы по отсыпке дамб в прибрежной части Якутска, вывезено 42 тыс. куб. м песка. Общая протяженность дамб оставила 7,7 км, высота – 3 м, ширина – 4–7 м.

Сейчас паводковая волна идет в районе Покровска, что выше по течению от столицы Якутии. Спасатели ждут, когда волна минует Якутск и уйдет ниже по течению Лены, где русло реки расширяется и уровень воды должен упасть.

В Ленске продолжаются работы по ликвидации последствий паводка. Из города отселены 6600 жителей, затопленных домов нет. В Ленске работают семь пунктов питания, во вторник жителям было выдано 12,6 т продовольствия. Из 15 артезианских скважин действуют три, в центральной части города восстановлен водопровод, в остальные

районы вода завозится автоцистернами. По данным МЧС, недостатка питьевой воды в Ленске нет. Специалисты коммунальных и аварийных служб ведут откачку воды из городского коллектора.

Во время якутского паводка 2001 г.

В недавно затопленном Олекминске уровень воды в Лене за сутки не изменился и продолжает превышать критический на 80 см. Здесь затоплено 590 жилых домов, в которых проживает 3500 человек, все они отселены. В Томпонском улусе уровень воды в реке Алдан продолжает оставаться выше критического на 25—130 см в районе пяти различных населенных пунктов. В зоне затопления находится 371 жилой дом, где проживает 2033 человека.

В Республике Тува затоплены 714 домов, в которых проживает 2484 человека. Отселены 1135 жителей. Наибольшее число домов – 542 – затоплено в столице республики Кызыле. Площадь подтопления составляет здесь 5,93 кв. км. Между тем уровень воды в реках Большой Енисей и Малый Енисей понизился за сутки на 27 см.

Всего же в районах затопления в России проживает около 19 тыс. человек. В Уральском, Сибирском и Дальневосточном регионах России в настоящее время в зоне затопления находятся 4209 жилых домов, в которых проживает 18 935 человек. Как сообщает МЧС России, подавляющее большинство находящихся в зоне бедствия жителей – более 17 тыс. – отселено из своих домов.

Паводок смыл уже около 400 частных домов в якутском городе Ленске, при этом воды полностью накрыли все одноэтажные дома, а практически все двухэтажные затоплены под крышу.

Сейчас в Ленске без крова остались 2 тыс. семей. Спасатели продолжают вывозить людей из затопленного города. К настоящему моменту в г. Мирный доставлено около 700 человек, которые размещены в стационарах, детских учреждениях, реабилитационных центрах…

Аналогичная ситуация повторяется в Якутии практически ежегодно…

Слушаем развалины в Бхачау

2001 г.

Рассказывает Игорь Киселев, спасатель Центроспаса РФ:

– Из иллюминатора в салон самолета прорываются оранжевые лучи. Под нами рыжие пустыни Востока – мы все же летим в Индию… Больше суток группа спасателей Центроспаса сидела на чемоданах на аэродроме в Раменском. А ведь именно в первые часы из-под руин извлекают живых. Позже – счастливая случайность. А на пятый-шестой день развалины становятся пустыми и безмолвными.

Похоже, индийцы сразу не оценили масштабы трагедии. Думали, что справятся сами. После окончания спасательных работ – если верить официальным сводкам – жертв было 15 тыс. человек, однако независимые агентства называют цифру до 100 тыс. погибших.

28 января в 1:11 по московскому времени Ил-76, МЧС РФ, приземлился на индийской земле.

Не мешкая, нас грузят по автобусам, и отряд отправляется в Бхудж – большой миллионный город. Там наверняка много работы.

Из предутренних сумерек появляются маленькие городки. На площадях рядами спят сотни людей. При приближении нашей колонны площадь оживает. Люди вскакивают и через стекло – беззвучно, как рыбы, – что-то нам лопочут. Но автобусы не останавливаются ни в деревушках, ни в городах и следуют дальше. Никаких спасателей в этих городках нет, но и приказа остановиться нашей колонне тоже нет.

Чем светлее за окном, тем больше жителей провинциальных городков встречаются на нашем пути. В одном из них толпа перегородила дорогу, и полицейские останавливают наши машины. Приехали. Никакие убеждения на людей не действуют, они и слышать не хотят о том, что колонна направляется в Бхудж. Для них Бхачау – родной город, попавший в беду.

– Здесь тоже много завалов, но нет ни спасателей, ни армии! – в один голос твердят полицейские и горожане.

Мы сидим в автобусах, а с улицы на нас смотрят сотни людей. Одни молчат, другие умоляют нас остаться, а некоторые молятся.

Видимо, их молитвы все-таки помогли, и через час бесконечных совещаний с Центром нас решают оставить в Бхачау.

Бхачау – небольшой провинциальный городок с населением 25 тыс. человек. Так было до землетрясения. Теперь, думаю, в нем осталось жителей много меньше.

Впервые несколько суток откапываем в завалах много раненых, зажатых рухнувшими балками и стенами. Работаем круглосуточно: перед глазами лишь ямы, провалы, из которых доносятся стоны, видны пятна крови.

Днем сотни жителей высыпают на улицы. Люди самоотверженно лезут в расщелины, хотят помочь нам, и им невозможно объяснить, что часто такая помощь только мешает. Ночью, наоборот, улицы пустые – все уходят подальше от строений. Среди полуразрушенных домов, кроме наших спасателей, бродят лишь коровы, дикие свиньи и собаки. Это священные животные, в которых перевоплощался Вишну. Они неприкосновенны, живут сами по себе…

Город, полный животных, и ни одного человека. Будто одни звери остались в городе. Жутко.

На пятые сутки вокруг удивительно спокойно. Нет ни криков, ни истерик. «Достаем из-под развалин тело, родные и друзья принимают его, совершают недолгие обряды, омовение и тут же умершего кладут на костер с благовониями: загораются сучья, и душа погибшего с дымом уносится в небо.

По ночам желтые пятна огня полыхают по всему городу, будто и камни горят, а вокруг костров мечутся фигуры в белых одеждах. Ни слов, ни похоронных песнопений. Полная тишина.

Некоторые считали, что таким образом жители предохраняют себя от эпидемий, особенно опасных в густонаселенной Индии. Однако это – древняя традиция, а не продуманное сожжение тел. Но именно эта традиция спасла индусов от распространения смертельных болезней, неизбежных после землетрясения.

Ночь. Мы налегке идем по городу с собаками. Слушаем развалины. Ночью особенно часто находят живых – ни техника, ни разговоры не мешают прислушиваться.

Около одного из домов стоит кучка индусов. Едва завидев нас, они начинают быстро лепетать что-то неразборчивое, хотя по отчаянным жестам можно понять, что они хотят сказать: «Они там, живые! Спасите!»

Вместе идем к разрушенному дому. Несколько раскопов прошили руины, но никого так и не нашли.

Некоторые здания все же устояли. В основном это древние строения – храмы, крепость и дома в богатых районах. Однако заходить именно в них особенно опасно. В полностью разрушенных домах обваливаться уже нечему, а вот такой, на вид целый, дом в любой момент может превратиться в могилу. Но обследовать надо все дома – вдруг и найдем кого…

Перекошенные двери храма не пускают внутрь, охраняют разрушенное святилище. В щели виднеется невысокая каменная фигура. Застывший взгляд оценивающе смотрит на нас. Статуя-страж, похоже, единственная из устоявших в храме. Остальные ее близнецы либо повержены в пыли на полу, либо, склонившись, стоят по углам, как наказанные дети. Они будто стыдятся, что не уберегли святилище… Внутри храма множество разноцветных ленточек, раскрашенных фигурок, цветов. Похоже на лавку, в которую ворвался ураган. Здесь все как в первые секунды после землетрясения. Хотя ночью город пустой, магазины, дома брошены, но мародеры здесь ничего не трогали.

Мы выходим из разрушенного святилища и ставим на стене условный знак, а под ним подпись – «RUS». В Бхачау таких знаков уже сотни. Они означают, что дом обследован спасателями и живых здесь нет. А если кого-нибудь вытащили, то под символом ставим количество выживших.

День шестой. Живых из-под завалов уже не достаем. Работа фактически закончена. Потихоньку сворачиваемся, осталось лишь повторно проверить несколько больших зданий. Больше для проформы.

Седьмой день – день мертвых.

И вдруг от соседних развалин кто-то крикнул:

– Сюда! Живой, похоже!

Такого не бывает: седьмые сутки все же пошли. Но сомнение вытесняется надеждой на невероятное.

По нашим указаниям местные экскаваторщики снимают тончайшие слои битого камня. Окружающие провожают глазами каждое движение огромного ковша.

Фотоколлаж последствий землетрясения в Бхачау, Индия

Двадцать минут, тридцать. Мы все ближе, стоны слышны все громче. Похоже, действительно, живой! Один из индусов даже пытается разговаривать с ним.

…Показались серые от цементной пыли ноги, тело. Сантиметр за сантиметром мы отвоевываем его у каменной могилы… Над головой спасенного юноши держим одеяло – его глаза привыкли к темноте и

можно ослепнуть от резкого света. Парню повезло. Неделю он пролежал, зажатый в нише, без еды и воды, но все-таки выжил… В такое просто трудно поверить.

Спасенный юноша сделал пару глотков поднесенной воды и знаком показал, что достаточно. Тоже парадокс. Спасенные первым делом тянутся к воде и забрать ее невозможно. Этот же – наоборот. Мистика. Или он просто йог…

Только вытащили парня, как в соседнем доме обнаружили старичка лет под восемьдесят. И тоже пить не хочет. А потом еще двоих. Расскажи кому – не поверят. И все выжили. Целую неделю они, несмотря на истощение, сохраняли в себе волю к жизни. Такого мы еще не встречали. Просто чудо какое-то.

31 января. Все. Лагерь свернут. Вечером грозимся в автобусы и последний раз смотрим на маленький Бхачау. На холме в центре города стоит крепость. Она хоть и была построена несколько веков назад, но ни одна война не смогла ее разрушить, лишь землетрясение раскололо старинные стены.

Спасателями было обследовано около 300 разрушенных зданий, извлечены 56 пострадавших, из них 17 человек остались живы.

P. S. Уже в Москве стало известно, что мы спасли еще одного человека. Девушка, вытащенная из-под развалин Бхачау, через несколько дней родила здорового ребенка…

Погребенные в Кармадоне

2002 г.

Ученые выяснили, что причиной схода ледника Колка 20 сентября, приведшего к гибели 134 человек в Кармадонском ущелье в Северной Осетии, в том числе киносъемочной группы под руководством Сергея Бодрова-младшего, стал газовый выброс из спящего вулкана Казбек.

На международной конференции, проходившей в Северной Осетии под эгидой ЮНЕСКО, геологи подвели итог пятилетних исследований Кармадонской катастрофы.

Как сообщается в материалах конференции, исследования показали «газодинамическое воздействие спящего вулкана Казбек на ледник, приведшее к его катастрофическому выбросу».

Это была крупнейшая по объему перемещенного материала (до 140 млн куб. м) из зафиксированных в мире ледниковых катастроф. Масса льда, воды и камней прошла 17 км вниз по долине и образовала завал протяженностью 4 км. Еще на 19 км вниз по ущелью спустился разрушительный гляциальный сель, то есть смесь остатков ледника и грунта.

Министр МЧС Сергей Шойгу в Кармадонском ущелье после трагедии

На пути ледника был уничтожен поселок Верхний Кармадон, сель причинил масштабные разрушения инфраструктуре ущелья рек Геналдон и Гизельдон.

По оценке доктора геолого-минералогических наук, профессора и академика РАЕН Михаила Бергера, «катастрофа на леднике Колка представляла собой взрывоподобный внезапный газодинамический выброс ледника со всеми характерными именно для такого выброса весьма специфическими особенностями».

По мнению ученого, катастрофа позволила исследовать природу и других происшествий на Колке, имевших место в 1902 г. и ранее. Профессор считает, что необходимо вести постоянный мониторинг на

леднике и в ущелье. Отсутствие должного внимания может привести к новым катастрофам, которые будут повторяться приблизительно раз в столетие.

Другие исследователи считают природную катастрофу в Кармадонском ущелье вызванной многократными обвалами льда и горных пород в тыловой части ледника.

Высокая вода в Европе

2002 г.

Наводнения, прокатившиеся в конце июля – августе по странам Южной Европы и нанесшие серьезный ущерб экономике Австрии и Италии, достигли юга Чехии. Быстро поднимается уровень воды в пересекающей Прагу Влтаве.

Горожане выкладывают на улицы мешки с песком для того, чтобы остановить поток воды.

Непрекращающиеся на протяжении нескольких дней ливни нанесли серьезных ущерб в ряде регионов Австрии. В городе Кремп, известном культурном центре на востоке страны, в результате вызванного дождями наводнения оказались затопленными множество домов.

Сотни пожарных неустанно выкачивают воду из затопленных подвалов и гаражей.

Тяжелая обстановка складывается в Болгарии и в Румынии, где погибли два человека.

На Черноморских курортах от наводнения, селей и камнепада к началу августа уже погибли 34 человека.

Под Новороссийском пропала группа подростков из Санкт-Петербурга. Около 20 детей от 13 до 17 лет.

Вблизи Абрау-Дюрсо в плотине, которая сдерживает водную массу объемом 6 млн куб. м, образовалась промоина.

Главную угрозу населению и туристам представляли потоки воды, уже хлынувшей из промоины дамбы водохранилища.

Сегодня были подтоплены практически все улицы Новороссийска. Из-за сошедших селей отрезана дорога к Новороссийску, транспортное сообщение было полностью нарушено.

По последним данным, под угрозой разрушения и вторая дамба – на окраине Новороссийска в станице Глебовской, которая вмещает до 9 млн куб. м воды.

Из подтопленных населенных пунктов на Черноморском побережье в районе Новороссийска уже эвакуировано более тысячи человек.

16 человек погибли в Широкой Балке.

В пригороде Новороссийска, в зоне отдыха Широкая Балка, стремительный поток воды смыл в море людей, отдыхавших на берегу. По неподтвержденным данным, вода могла унести в море до 100 человек.

В результате наводнения пострадало около 12 тыс. человек.

Под угрозой затопления оказался завод шампанских вин Абрау-Дюрсо.

Первые жертвы стихийного бедствия на Черноморском побережье были зафиксированы еще накануне. В море в районе курортного поселка Джубга Туапсинского района были обнаружены пять тел. Предполагаемая причина их смерти – прошедший накануне в этом районе сильный смерч.

В районе Новороссийска найдены тела 49 человек. Еще 9 человек погибли в результате стихии в районе Сочи и Туапсе. 16 тел пока не опознаны. Из района бедствия были эвакуированы 2 тыс. человек.

Водолазы МЧС России при поддержке специалистов Новороссийской морской базы обследовали около 2,5 км морского дна. Было обнаружено большое количество автомобилей, в том числе автобус «Икарус». Спасатели предполагают приступить к подъему автомашин, снесенных в море селем, в понедельник.

К операции по поиску в море тел погибших и затопленного автотранспорта привлечены специалисты новороссийской военно-морской базы.

В Германии отмечен «необычайно быстрый» подъем воды в Эльбе. К утру уровень воды в Эльбе в черте города достиг отметки 5 м 58 см и продолжает подниматься.

Таким образом, под угрозой затопления может оказаться исторический центр Дрездена с расположенной во дворце Цвингер знаменитой Дрезденской галереей.

Между тем большое беспокойство у специалистов в Германии вызывает продолжающийся сильный подъем воды в Эльбе на территории соседней Чехии из-за обильных осадков последних дней.

Когда накануне вечером Эльба «перешагнула» в Дрездене критическую отметку в 5 м 10 см, городские власти закрыли доступ пешеходов и транспорта на центральную – «террасную» – набережную.

Грозовые дожди со штормовым ветром держали в напряжении полицию и пожарные службы не только в Саксонии, но и в ряде других

федеральных земель Германии. Так, в Тюрингии идет борьба с наводнением, в результате которого полностью отрезанным от внешнего мира оказалось местечко Кирхомфельд.

В наводнениях в Чехии, Словакии, Австрии, Германии, Италии, Испании и Венгрии погибли 60 человек.

В Италии реки вышли из берегов и затопили многие населенные пункты в области Пьемонт и в долине Аосты. Парализовано движение в Риме – уровень воды на некоторых улицах итальянской столицы составлял от 80 до 100 см. Было закрыто даже воздушное сообщение, поскольку толстый слой воды покрыл взлетно-посадочные полосы в некоторых итальянских аэропортах. В Испании на северо-востоке страны температура из-за ливней и грозовых явлений упала до 10 °С. В районе Барселоны крупный град превратил многие дороги и улицы города в ледовый стадион.

Княжество Андорра, в Пиренейских горах на границе между Испанией и Францией, завалено снегом. Андоррцы шутят, что еще никогда в августе не наступал горнолыжный сезон.

В Чехии и Словакии продолжаются наводнения. Уровень воды резко повысился в реках в Южной Чехии, Западной и Восточной Словакии.

Под водой оказалась практически вся Южно-Чешская область. Эвакуированы жители из 18 населенных пунктов Южно-Чешского края. Готовится эвакуация еще в 32 городах, селах и деревнях Южной Чехии.

В Словакии уровень воды повысился, прежде всего в притоках Дуная – Грон и Ваг.

В Австрии сильные ливневые дожди вызвали наводнение в федеральной земле Зальцбург. Под водой находятся подвалы домов и церквей, залиты подземные гаражи.

На Восточную Германию и Баварию также обрушились ливневые дожди.

В некоторых районах Баварии царит полный хаос – в районе Траунштайн прорвало плотину, снесен пешеходный мост. Местечко Рупольдинг полностью отрезан от внешнего мира. Германская служба погоды прогнозирует усиление ливней.

Катастрофическое наводнение серьезно нарушило баланс подземных вод в черте чешской столицы, в результате чего в Старом городе стали проваливаться тротуары.

В месте слияния Влтавы и Эльбы, в 25 км на север от Праги, затоплен бывший химический завод Spolana Neratovice, на котором хранятся ядовитые вещества диоксин и ртуть, количество которых можно оценить лишь приблизительно. Водой залито уже 90 % площадей комбината. На заводе произошла утечка ядовитого хлора.

В Германии под угрозой затопления 350 химических предприятий.

Власти Венгрии в связи с ожидающимся наводнением начали в четверг эвакуацию жителей Будапешта, живущих возле берегов Дуная.

Ранее Венгерская государственная дирекция по водному хозяйству объявила тревогу на протяжении 990 км венгерского течения Дуная и Тисы, берега которых в срочном порядке укрепляются.

Число жертв наводнения на Эльбе выросло до 19 человек.

В ожидании схода воды. Южная Германия, 2002 г.

В Германии происходят тысячи и тысячи личных человеческих трагедий. Мгновенно люди теряют нажитое годами, не зная, что будет с ними завтра. Десятки тысяч эвакуированных временно размещены в школах, спортзалах и интернатах. Перевезены в другие города сотни тяжелых больных. Большинство из них не знают, когда смогут вернуться в свои квартиры. Тысячи добровольных помощников, среди которых много молодежи, круглые сутки работают бок о бок с профессиональными спасателями различных служб, на собственных машинах подвозят речной песок, еду и питье. Большинство из тех, кто трудится на укреплении дамб, спят сейчас не более трех часов в сутки.

В Магдебурге – главном городе германской федеральной земли Саксония-Анхальт, расположенном на берегах Эльбы, – зафиксирован рекордный за столетие уровень воды в реке – 6,7 м. Особо сложная обстановке сложилась в юго-восточной части города. Там река, наращивая давление, успела прорвать одну из дамб. Туда брошены дополнительные силы пожарных и солдат бундесвера, которые сооружают второй защитный вал из мешков с песком. Им помогают сотни местных добровольцев.

Сильные ливни, обрушившиеся на районы юго-западной Бельгии, затопили улицы нескольких населенных пунктов близ города Монса. Из-за мощных потоков воды прервано автомобильное движение по автостраде, связывающей Бельгию с Францией в районе города Валенсьенна, затруднено движение по автодорогам и в других областях страны.

В Германии из-за небывалого наводнения на Эльбе серьезно пострадали зоопарки городов Саксонии и Саксонии-Ангальт, в которых погибло большое количество животных.

Работники зоопарков в районе наводнения самоотверженно пытались все последние дни спасать животных. Так, когда из берегов стремительно вышел приток Эльбы – река Мульде, директору зоопарка в городке Айленбург вместе с его коллегами удалось спасти только мелких животных и выпустить из вольера на свободу семейство ланей, которым удалось убежать от наводнения. Самих же сотрудников этого зоопарка сняли потом с крыши здания кассы прибывшие на лодках спасатели.

Маленький город Флеа уже атаковали полчища крыс. Они могут быть переносчиками желтухи, желудочно-кишечных и других заболеваний. Глава дрезденского ветеринарного управления Лотар Кайзер тоже говорит о том, что валяющийся повсюду мусор и тина – замечательные условия для крыс. Помимо этого жителям затопленных областей угрожают комары, два вида которых могут быть переносчиками «летнего гриппа»: на влажных лугах ждут своего часа миллионы личинок.

Для борьбы с наводнением на Эльбе привлечено 36 тыс. германских военнослужащих.

Что касается Чехии, то пражский район Карлин больше всего пострадал от буйства стихии и оказался под водой. Здесь в пик наводнения глубина воды на улицах достигала 3 м.

(*Хроника событий*)

История, обращенная в пыль

2003 г.

25 декабря в провинции Керман на юго-востоке Ирана в 5:58 по местному времени произошло землетрясение силой 6,7 балла по шкале Рихтера. Его эпицентр находился в районе древнего города Бам с 80-тысячным населением. По предварительным данным, до 40 тыс. человек погибли. И хотя называются и меньшие цифры, ясно, что речь идет о крупнейшем землетрясении в Иране с июня 1990 г.

Как сообщили местные власти, «стихия уничтожила в Баме более 60 % жилых строений». Спавшие люди оказались под завалами. Исторический центр города обращен в пыль.

Еще один подземный толчок, силой в 5,3 балла, был зафиксирован вблизи города Джироф (южнее Бама) в 7 ч. утра по местному времени. Другой толчок, четырехбалльный, произошел в провинции Хузестан рядом с городом Месджеде-Солейман.

В Иран сразу же вылетели более 70 спасателей из Министерства по чрезвычайным ситуациям России. Вместе с ними в Иран отправились кинологи с поисковыми собаками – по опыту проведения аналогичных операций в МЧС считали, что под завалами «могут оставаться от 300 до 1,5 тыс. человек».

Сегодня предсказать время будущего землетрясения наука не в состоянии, а вот с местом ситуация гораздо лучше. То, что землетрясение произошло в данном районе Ирана, с точки зрения сейсмологии, – вполне ожидаемое событие. Здесь проходит граница между Евроазиатской и Индийской литосферными плитами, а землетрясения на таких границах происходят и будут происходить обязательно.

Часть городских укреплений до землетрясения. После губительной катастрофы комиссия ЮНЕСКО признала Бам объектом всемирного наследия

Лежащему в руинах Баму – около 2 тыс. лет. Когда-то он был крупным торговым центром на знаменитом Пути пряностей, который проходил из Китая и Индокитая через Центральную Азию и Иран. Практически все дома в городе были сложены из необожженной глины вперемешку с пальмовыми листьями. Из того же материала создавалась и крепость в историческом центре, ставшая магнитом для туристов и археологов. Цитадель простояла 15 веков – ни ветер, ни влага, ни афганские завоеватели не смогли ее разрушить. Это сделало землетрясение.

«Снегопад столетия»

2003 г.

Мощный снегопад парализовал 17 февраля жизнь значительной части Восточного побережья США. Как сообщает AR, в этом регионе зарегистрировано 16 смертей, связанных с разгулом стихии, которую американцы уже именуют «снегопадом столетия».

Только в Нью-Йорке с утра выпало полметра снега, во многих местах не работало автобусное сообщение и метро, отменены многие рейсы в аэропортах.

В центре крупнейшего города страны образовались гигантские сугробы. На обычно оживленных авеню сейчас можно было видеть лишь редкие машины и немногочисленных прохожих, укутанных в шарфы. А южнее штата Нью-Йорк толщина снежного покрова достигала кое-где полутора метров. Чрезвычайное положение объявлено в Вашингтоне, а также в штатах Нью-Джерси, Пенсильвания, Делавэр, Мэриленд, Вирджиния и Западная Виргиния, Кентукки.

Автомобиль под полутораметровым слоем снега, парализовавшего городской транспорт. США, 17 февраля 2003 г.

Под тяжестью снега рвались линии электропередачи. Без электроэнергии на Восточном побережье страны остались десятки тысяч потребителей. Накануне бурана во многих магазинах были подчистую раскуплены хлеб, консервы, свечи, электрические фонарики, совковые лопаты.

По данным синоптиков, по количеству осадков этот снегопад уже вошел в число пяти самых обильных снегопадов в истории Вашингтона с начала прошлого столетия, когда стали проводиться метеорологические замеры.

Англия «на горячей сковородке»

2003 г.

Небывалая жара воцарилась в августе в Старом Свете. Во многих европейский странах побиты все температурные рекорды. 40 °С стало обычным явлением. Десятки человек скончались от перегрева. Жизнь шла в замедленном, каком-то полусонном темпе. Людьми забиты все водоемы и фонтаны. Повсеместно пересыхали реки и озера, полыхали мощные лесные пожары, происходили серьезные перебои с электроэнергией. На корню сох урожай.

Жара не остановила жизнь в Лондоне, но заметно осложнила ее. Столбик термометра уже почти неделю держится на рекордном для юга Англии уровне. В среду он достиг 38 °С. Последний раз такое случилось 13 лет назад, но тогда жара держалась сравнительно недолго, и люди не успели утомиться. К тому же тогда в Лондоне было меньше машин и автобусов. На этот раз и горожанам, и многочисленным туристам приходится значительно труднее. В центре города практически нечем дышать, но даже когда люди ныряют в офисы, магазины или музеи, они не всегда находят спасительную прохладу. А все потому, что в лондонских помещениях очень мало кондиционеров. Для мужской половины служащих – это настоящая беда, поскольку консервативная британская столица до сих пор исповедует строгий стиль деловой одежды – обязательные пиджак, галстук и застегнутая доверху рубашка.

Кондиционеров нет даже в знаменитой лондонской подземке. Знаменита она не удобствами, а старостью, замусоренностью и спертым воздухом. Когда ее строили в середине XIX в., она была последним словом инженерной мысли. А потом бережливые транспортные чиновники не выделяли средств на ее усовершенствование.

Еще тяжелее приходилось тем, кто ездит на работу на электричке. Напуганные несколькими громкими катастрофами последних лет, власти решили снизить на этой неделе скорость движения поездов (мол, от жары могут раздуться рельсы и… как бы чего не вышло). В результате пассажирам приходилось проводить в старых,

некондиционированных вагонах с задраенными окнами почти вдвое больше времени.

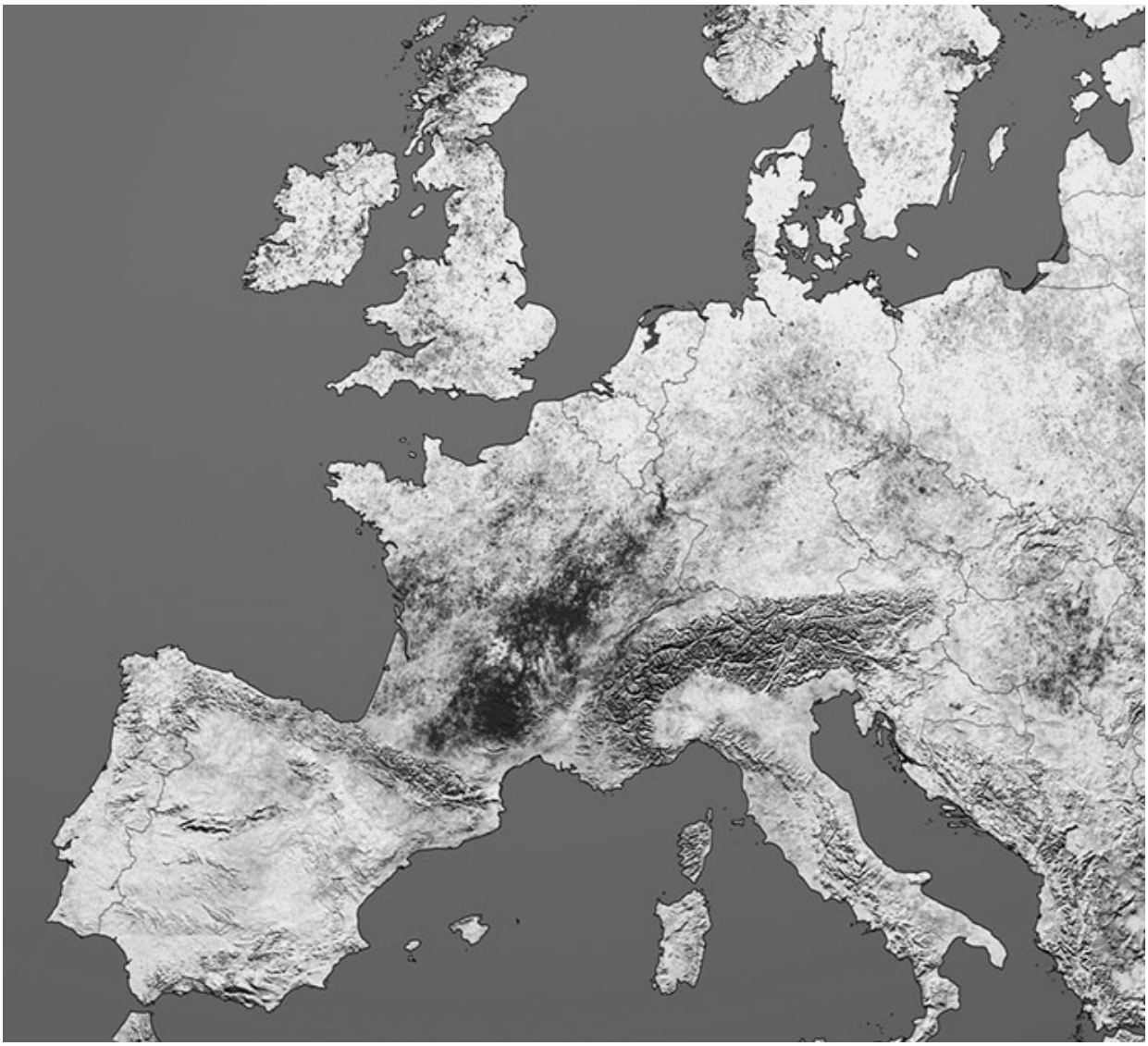
Небывалая жара во Франции

2003 г.

С 1949 г. страна не знала такой жары, какая обрушилась на нее в августе 2003 г. Умирали люди, не выдерживала техника. Франция оказалась частично без света и урожая.

Третью неделю по всей территории страны температура не опускается ниже 38 °С. Однако обычно высокая жара не держалась дольше нескольких дней, максимум – недели. Затем марево пробивалось мощными дождями, и на некоторое время наступало облегчение. В этом году неистовый зной не отступает уже третью неделю подряд. С погодой в Старом Свете действительно происходит что-то неладное.

Первыми приняли на себя удар жары люди. Приемные покои французских больниц переполнены. В основном это пожилые люди, которые страдают от сильных тепловых ударов. Только в парижском регионе зарегистрировано на 600 случаев госпитализации больше, чем за тот же период прошлого года. За четыре последних дня врачи скорой помощи зафиксировали около 50 смертей, ставших следствием жаркой погоды.



Карта аномальной летней жары в Европе в 2003 г. Затемненными участками показаны зоны с максимально высокой температурой

Из-за этого даже вышел настоящий скандал. Дело в том, что статистика министерства здравоохранения списывает эти случаи на «обычную смертность». Это возмутило Патрика Пеллу, президента Французской ассоциации врачей скорой помощи. «Они осмеливаются утверждать, что это естественные смерти. Мы с этим абсолютно не согласны», – утверждает врач.

Безумная жара резко повысила спрос на прохладительные напитки и свежие фрукты. Цена на абрикосы и персики взлетела на 30–40 %. Стоимость арбузов и дынь возросла в два и более раз. Зато падает спрос

на овощи, для приготовления которых надо разогревать плиту. Французы предпочитают закусывать чем угодно, но только не горячими блюдами.

Неожиданная угроза нависла над французской энергетикой. В первую очередь – атомной. Мало того что гидростанции страны страдают от обмеления рек из-за жары. Падение уровня воды серьезно осложнило работу и атомных станций, расположенных в основном на речных берегах. Температура речной воды возросла. Все это поставило под угрозу работу 16 из 58 атомных реакторов Франции. В Париже всерьез обсуждают возможность сократить подачу электроэнергии в ряде районов страны.

Тяжелый удар уже понесло сельское хозяйство Франции. Погибла значительная часть урожая зерновых и фруктов. Не выдерживают тепловых нагрузок птицы и скот.

Небывалая жара продолжает вносить смятение в европейский быт. Государства подсчитывают материальные убытки, обыватели в буквальном смысле умирают от зноя, метеорологи фиксируют новые высокотемпературные рекорды, пожарные безуспешно пытаются потушить съедающий лесные массивы огонь.

В Испании, Хорватии, Португалии, Италии и Франции продолжают бушевать лесные пожары, уничтожившие более 200 тыс. га лесов. В Португалии в огне погибли уже 75 человек, а ущерб оценивается в миллиард евро. В баварском городе Рот зафиксирован общегерманский, для этого времени года, рекорд в 40,4 °С. Из-за массового использования кондиционеров под угрозой оказалась энергосистема Голландии. Власти объявили, что возможны перебои в подаче электроэнергии. В этой стране хозяева собак раскупают в зоомагазинах специальные очки, кепки, а также специальные платки (порой по цене более 100 евро), которые каждые 15 мин. смачивают в воде и повязывают животному на шею. В Швейцарии закрыты для проезда туннели в ледниках, которые подтаяли и могут обвалиться. В отсутствие дождей начинают высыхать европейские реки. На отдельных участках Эльбы и Дуная полностью остановлено судоходство. Изрядно обмелевшая река преподносит сюрпризы: недалеко от сербского города Прахово, например, из воды выступил остов корабля времен Второй мировой войны, входившего в состав черноморского флота Германии.

Трагедия Мехико, к счастью, не повторилась

2003 г.

Мексика, штат Колима, на следующий день после землетрясения… Вид улиц города напоминал кадры из фильмов про войну: кругом полуразрушенные дома, по улицам сложно проехать из-за многочисленных завалов. Военные вместе со спасателями пытаются найти под грудами камней и железа оставшихся в живых. Повсюду горят свечи в память о жертвах трагедии.

21 января в 8:6:31 по местному времени у тихоокеанского побережья Мексики в районе штата Колима произошло землетрясение силой 7,6 балла по шкале Рихтера, которое длилось не более минуты. Эпицентр находился буквально в нескольких километрах от столицы штата с одноименным названием. Город, в котором проживает более 200 тыс. человек, серьезно пострадал. По официальным данным, погибшими числятся 23 человека в возрасте от одного года до 90 лет. Из них опознана только половина.

Спустя 40 мин. после первого произошел второй, чуть меньший (6 баллов по шкале Рихтера) толчок. Люди в панике снова выбежали на улицы, кто-то спасался сам, кто-то пытался вытащить из-под обломков своих родных, знакомых или просто зовущих на помощь людей. Всего было зарегистрировано около 10 толчков силой от 3,9 до 4,5 балла.

От тихоокеанского штата Колима ударная волна пошла в глубь страны. Всего в той или иной мере силу подземных толчков ощутили на себе жители 13 штатов. Землетрясение сопровождалось отключениями электроэнергии, нарушениями телефонной и мобильной связи. К счастью, обошлось без жертв. Серьезные разрушения также произошли в штатах Халиско и Мичоакан. На остальной территории страны в городах и населенных пунктах лишь потрескались здания.

Задели толчки и столицу страны Мехико. В некоторых районах города повреждены здания. Кроме того, кратковременно отключились электроэнергия и телефонная связь. Люди выскакивали на улицы, опасаясь повторения того, что случилось в 1985 г. Тогда в Мехико погибли около 10 тыс. человек.

Однако паники на сей раз не было. По улицам курсировали патрульные машины и кареты «скорой помощи», которые оказали

помощь лишь 25 людям, находившимся в нервном кризе. Многие жители узнали о землетрясении лишь из новостных программ, которые в течение всей ночи передавали репортажи с места трагедии.

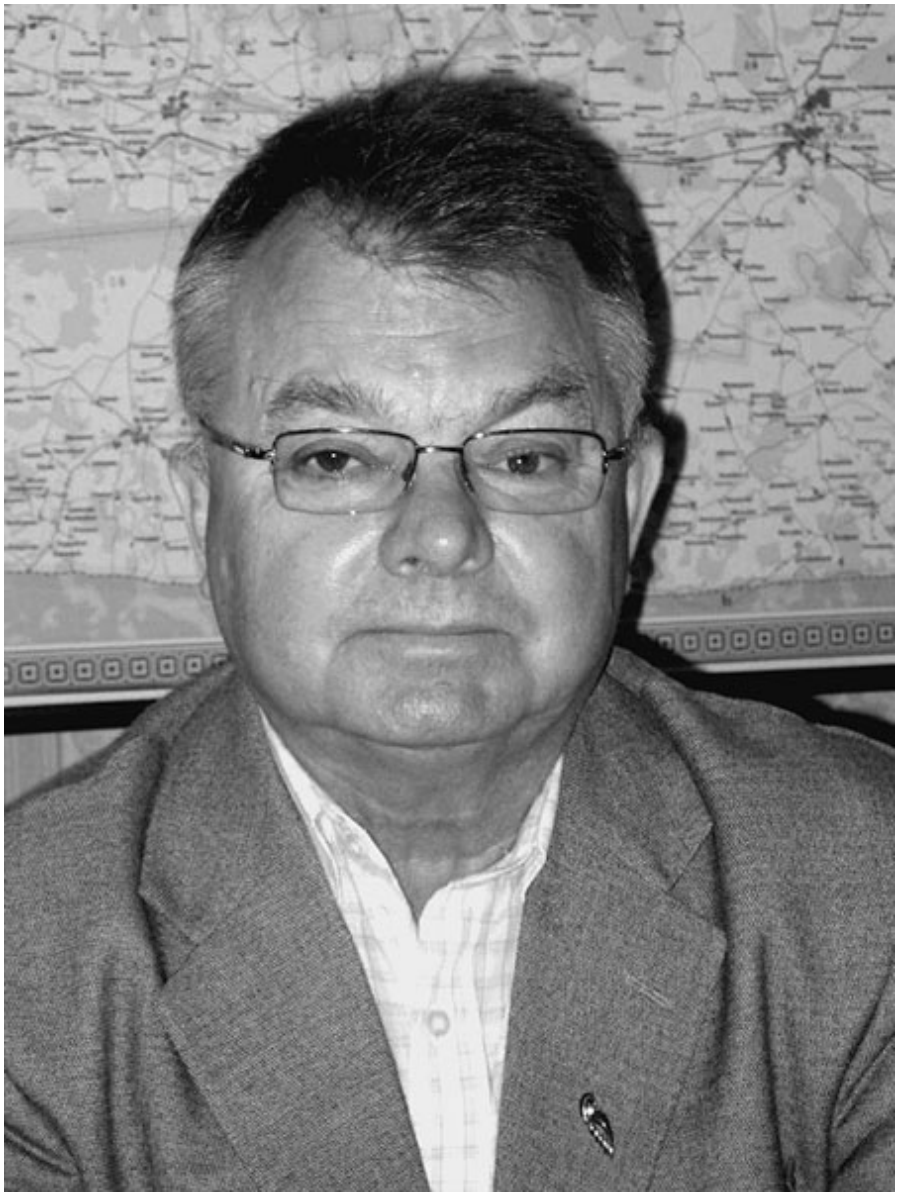
В наиболее пострадавшие штаты были направлены 2500 национальных гвардейцев для оказания помощи людям и расчистки завалов.

Балтийские «гейзеры»

2004 г.

Необычайное явление наблюдают несколько последних лет географы Калининградского государственного университета. То в одном, то в другом районе области они фиксируют аномальное повышение температуры подземных вод. Узнают об этом в основном от деревенских жителей, в чьих колодцах вдруг нагревается вода. Ученые пока не могут толком объяснить причины этого странного процесса, но тем не менее спешат уверить, что никакого вреда для здоровья такая вода не представляет.

В конце декабря ученые столкнулись с очередным подобным случаем и немедленно отправились на изучение феномена. Декан факультета географии и геоэкологии Калининградского госуниверситета доктор геолого-минералогических наук, профессор Вячеслав Орленок пригласил побывать на месте природной аномалии и корреспондентов.



Доктор геолого-минералогических наук Вячеслав Орленок

– Мы направляемся в деревушку Пруды, примерно в 40 км от Калининграда, где во дворе пенсионерки Нины Кожушной «закипел» обычный колодец, – рассказывает Степан Кривошеев. – Женщина поведала, что в один из декабрьских дней, когда на дворе было около 5 градусов мороза, из колодца вдруг повалил пар. Подняв ведро воды с 8-метровой глубины, она немало удивилась – вода была горячей, «хоть бери и чай заваривай». За всю историю колодца таких чудес с ним никогда не происходило. На всякий случай заметим, что ни в деревне,

ни в ее окрестностях не проложено инженерных сетей, авария на которых могла бы послужить самым простым объяснением феномена.

Перво-наперво мы замерили температуру воды – 49 °С. При этом хозяйка утверждала, что вода с каждым днем становится все горячее.

«В принципе ничего для нас необычного во всем этом нет, – поделился впечатлениями от увиденного Вячеслав Орленок. – Появление горячей воды в глубоких колодцах – это уже третий только за этот год случай в Калининградской области. Сначала горячая вода была обнаружена в колодце поселка Лесное близ национального парка Куршская коса. А летом горячий колодец появился в районе Виштынецкого озера. Оба раза высокая температура воды в колодцах продержалась две недели, а затем буквально за один день упала и пришла в норму. Кроме того, в районе Виштынецкого озера мы наблюдали летом в целом ряде колодцев температуру воды –17–18 °С вместо обычных 4–5. Это красноречиво свидетельствует о том, что подобные аномалии для нашего региона не являются чем-то особенным. Гидрохимические анализы взятых проб воды во всех таких колодцах показали, что химических аномалий в составе воды нет, она даже по некоторым показателям лучше той, что пьют горожане. Вода – карбонатная, так как проходит через породы мелового возраста. Вверху лежат ледниковые отложения, поэтому вода ими фильтруется и получается на выходе достаточно чистой».

Единственная претензия ученых свелась к повышенной окисляемости такой воды. По мнению Вячеслава Орленка, это может быть связано с тем, что у основания водоупорного горизонта в этом районе находится толща торфа, а торф – это органика, отсюда и повышенная окисляемость.

И все же какое объяснение данному феномену на сей момент находят ученые? Прежде всего они считают, что предвестниками «вскипания» колодцев могут быть землетрясения. Например, на Куршской косе колодец нагрелся после того, как на территории Польши незадолго до этого было зарегистрировано землетрясение силой 4 балла. Что же касается последнего случая, то здесь свою лепту могло внести небольшое землетрясение в северной части Балтийского моря, в районе Ботнического залива. «Даже самые слабые микроволны способны влиять на прочность земной коры, – считает Вячеслав Орленок. – Три обследованных нами за последнее время колодца

оказались в зоне, расположенной над глубинными разломами. К тому же в районах этих разломов обнаружены крупные месторождения нефти. Как мы выяснили в ходе геологоразведки, в водах пласта, содержащего нефть, на глубине около 2 тыс. м отмечаются термические аномалии – повышение температуры земной коры».

Вообще нормальная температура для такой глубины составляет порядка 20–25 °С. А калининградская земля, хранящая в себе запасы нефти, нагревается до 70–80 °С. И все-таки термальные воды тут, скорее всего, ни при чем.

По мнению Вячеслава Орленка, сегодня наука может выдвинуть две гипотезы, объясняющие это аномальное явление. Первая связана с тем, что поверхностные пресные воды по микротрещинам в земной коре опускаются на глубину, там нагреваются и затем под воздействием слабых сейсмических волн устремляются наверх. Если вода идет сначала вниз, а затем поднимается, то, совершая такой круговорот, она проходит через разные слои земли, которые обильно питают ее солями и минералами на пути в 2 тыс. м. Однако гидрохимический анализ показывает, что вода в нагревшихся колодцах без всяких примесей. В таком случае наиболее предпочтительно выглядит вторая гипотеза. По микротрещинам разлома к поверхности земли поднимается не вода, а горячий газ от высокотемпературных слоев воды. По мнению Орленка, газ, поднимаясь вверх, попадает в песчаную подушку четвертичных отложений, куда опускаются шахты колодцев. В результате наблюдается эффект нагревания. То, что остывание воды происходит практически за один день, скорее всего, может быть связано с тем, что колодцы стоят на песчано-глинистой почве, которая быстро затягивает трещины, тем самым закрывая теплу доступ к воде.

«Необычных мест, связанных с явлениями повышенных тепловых потоков, на Земле сколько угодно, – утверждает Вячеслав Орленок. – Я много лет работал в экспедициях в океане, и мы с коллегами не раз наталкивались на подобные выходы тепла из недр Земли вблизи дна. На суше, конечно, такое явление встречается реже, но вот, например, в 1960 г. в Польше были зафиксированы десятки горячих колодцев. Я могу предполагать, что и у нас вдоль глубинного разлома появится еще не один десяток таких необычных водоисточников. Дальнейшее изучение поможет нам пролить свет на природу их происхождения».

Ураган «Жанна» на Гаити

2004 г.

22 сентября на Гаити начали хоронить жертв тропического урагана «Жанна», унесшего жизни более 700 человек. Кроме того, еще около тысячи жителей нескольких прибрежных городов и поселений считаются пропавшими без вести.

Многих погибших хоронят в братских могилах, власти опасаются, что, если не похоронить погибших сразу, это может способствовать вспышке инфекционных заболеваний.

Как рассказала высокопоставленный представитель властей города Гонаива, в среду работники общественного сектора и миротворцы ООН похоронят более 200 погибших в результате шторма. Весь город на данный момент покрыт слоем грязи и залит водой.

По оценкам специалистов, в результате буйства стихии на островном государстве пострадали более 175 тыс. человек.

Как ранее заявил в Порт-о-Пренсе Туссан Конго, представитель размещенных в республике «голубых касок», наибольшее количество жертв наводнений и оползней зарегистрировано именно в северо-западном городе Гонаиве.

Основной причиной гибели людей стали наводнения и оползни, которые возникли не только вследствие обильных осадков, но также массовой вырубки лесов, выполняющих функцию барьера для потоков воды.

Многие жители пережидают наводнение, сидя на крышах своих домов. В пострадавших районах введен режим чрезвычайной ситуации.

Ураган «Жанна» и его страшные последствия. Гаити, 2004 г.

Ранее тропический шторм «Жанна» нанес существенный экономический ущерб в Пуэрто-Рико и в Доминиканской Республике, где также имеются жертвы.

Землетрясение, сдвинувшее Землю

2004 г.

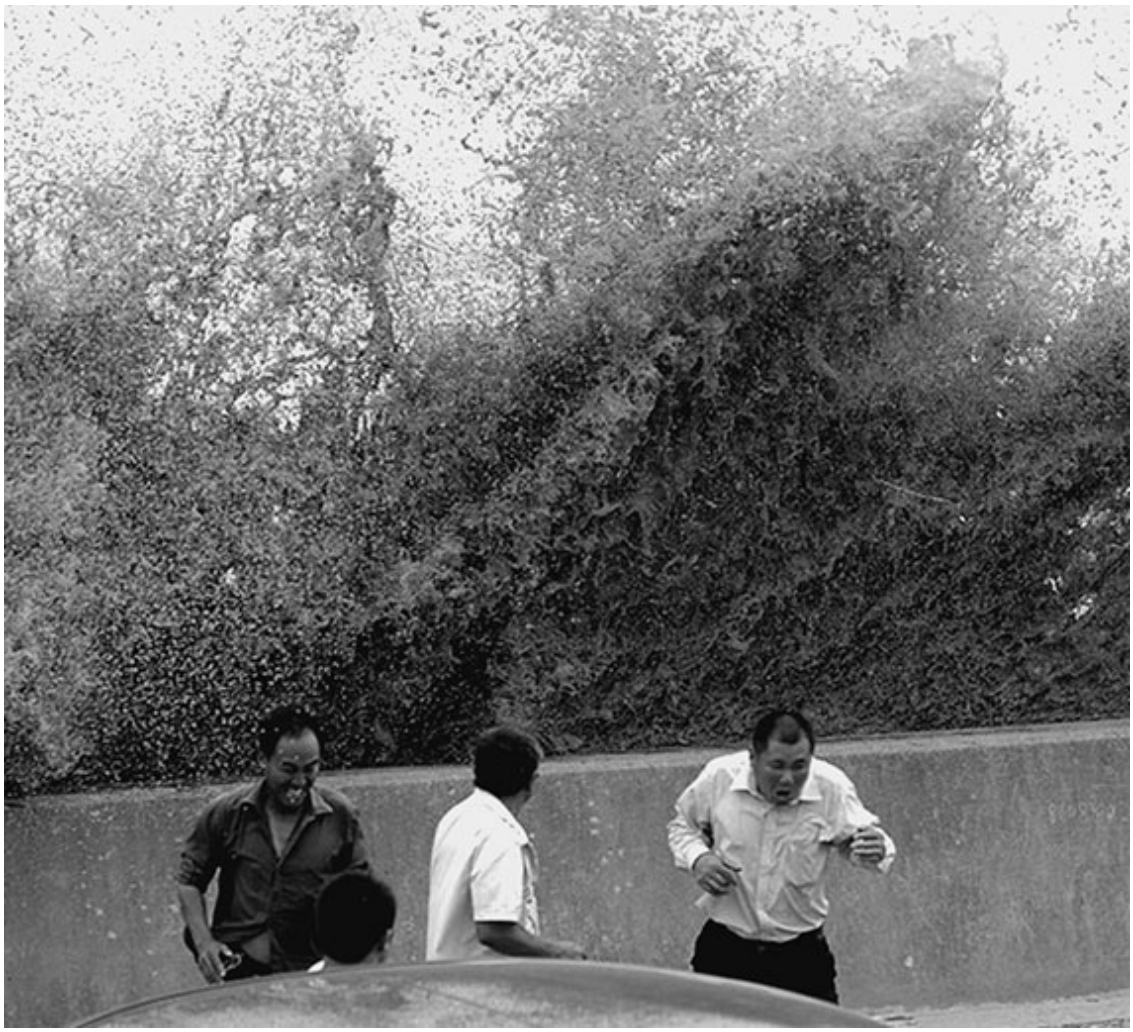
Тихим утром 26 декабря многочисленные отдыхающие на таиландских пляжах с большим интересом наблюдали необычную картину: из океана на них катилась невиданного размера волна. «Вот порезвимся!» – радостно говорили они друг другу, предвкушая развлечение… Практически никто из очевидцев этого природного катаклизма не выжил. Невиданной силы цунами, вызванное 9-балльным подводным землетрясением, унесло, согласно официальным данным, жизни более 250 тыс. человек из 30 стран мира. Католиков – европейцев и американцев, приехавших на берега Индийского океана отметить Рождество, буддистов тайцев, мусульман индонезийцев, индуистов – жителей Шри-Ланки, православных – из России, Украины и Белоруссии…

За всю свою историю человечество не знало столь разрушительного цунами. К счастью, в России от разгула стихии никто не пострадал. В Европе, где о приближении наводнения население было предупреждено за двое суток, жертв – единицы. А можно ли было предотвратить многочисленные смерти в Таиланде, Шри-Лаке, Индонезии, на Мальдивах? Ученые уверены: несомненно. Вот что сказал по этому поводу главный научный сотрудник Института физики Земли РАН им. О.Ю. Шмидта В. Уломов: «Предсказывать время возникновения очередных землетрясений, к сожалению, наука пока не научилась. А вот предупреждать население о возможности цунами не очень сложно, поскольку они возникают как следствие подземного толчка, который моментально регистрируется всеми сейсмическими станциями мира. Оперативно определив его местоположение и величину, можно за несколько десятков минут предсказать приход волны к тем или иным берегам. Только вот, к сожалению, такой службы на берегах Индийского океана до сих пор не существует. Поэтому-то и не было предупреждения».

Что послужило причиной столь глобальных катаклизмов? У каждого свое мнение. Известный латвийский специалист в области энергоинформационных наук Ю. Лир уверен: всему виной пролетающая сейчас между Юпитером и Землей загадочная двухвостая

комета C2004/Q2. Она относится к особому классу, и пониманию современной науки ее природа пока не поддается. Однако известно, что ее «хвосты» с разной электромагнитной материей сильно влияют на Юпитер, тот же в свою очередь находится в жесткой связке с нашей планетой. Комета вклинилась в отношения двух небесных тел с самыми сильными в Солнечной системе магнитными полями, что и обусловило серию неприятных эффектов. А вот официальная наука с этим утверждением не согласна. Говорит В. Уломов: «С точки зрения науки, ничего сверхъестественного не произошло. Большие Зондские острова – Суматра и Ява, а также менее крупные – Андаманские и Никобарские острова сейсмически чрезвычайно активны. Здесь и ранее происходили достаточно крупные землетрясения. Так что лично я поводов для паники и разговоров о конце света не вижу. Как развивалась Земля в течение последних десятков миллионов лет, так и продолжает развиваться, не предвещая никаких неожиданных катаклизмов».

Не успели с побережья Индийского океана собрать все трупы, как ученые забили тревогу: сильное землетрясение, по их мнению, сдвинуло на несколько сантиметров земную ось. Правда, пока вроде бы волноваться нечего. Как говорит глава Гидрометцентра Р. Вильфанд: «Ось вращения Земли меняется постоянно, она никогда не находится в одной точке. И ничего чрезвычайного не произошло». Поверим ученому на слово. Тем более что сотрясение земной коры привело к другой, менее изученной, а потому более пугающей напасти. Оказывается, по расчетам геофизиков, новое сложение тектонических плит, которое стало следствием подземного толчка, может уменьшить диаметр земного шара. Как предполагает Р. Вильфанд, это приведет к ускорению вращения Земли вокруг собственной оси и сокращению времени суток на Земле на несколько миллисекунд. Такого ученые еще не наблюдали, а потому о возможных последствиях предупреждать пока не готовы. Не могут и сделать точные выводы из информации, озвученной руководителем геофизической научной обсерватории в южногерманском городе Шильбахе Рудольфом Вильдмер-Шнидригом о повышении Европейского континента на сантиметр вверх. Остров Суматра же сдвинулся на 30 м на юго-запад.



Волна цунами в момент достижения берега. Таиланд, 2004 г.

В спасении людей во время цунами, потрясшего Юго-Восточную Азию, деятельное участие приняли животные. Гигантский питон вытащил из потока воды двух 9-летних близняшек. Ручной слон, работающий на одном из таиландских пляжей, – троих маленьких туристов, фотографировавшихся на нем за несколько секунд до разгула стихии. А в Шри-Ланке пенсионера, проведшего в воде более 7 ч, дотащил до суши… огромный крокодил.

Зато наука знает, к чему приведет потепление океана и движение тектонических плит. Нынешняя зима еще преподнесет сюрпризы. По данным Росгидромета, волны аномальных потеплений зимой, а также наводнения и ураганы, вызванные новыми атлантическими циклонами, будут повторяться. Вполне возможны, по мнению В. Уломова, и толчки в сейсмоопасной зоне Индийского океана. Потому что практически все

сильные землетрясения сопровождаются повторными афтершоками (так по-научному называются колебания земной поверхности. – *Ред.*). Это – естественное завершение «жизни» главного сейсмического очага. Но будут они много слабее и вряд ли приведут к каким-либо трагическим последствиям. Помимо людей большая потеря – разрушенные коралловые рифы. Их хрупкие структуры и без того испытывали на себе изменения климата и воздействие жизнедеятельности человека. А вот пляжи и побережья с геологической точки зрения меньше всех страдают от ударов мощной волны. «Там будут наблюдаться разрушения непрочных горных пород. Где поверхность была пологой, появятся нагромождения или смещения материала в зависимости от характеристик местности, но это будут не слишком большие изменения», – поясняет Паоло Канути из отделения наук о Земле университета Флоренции.

Ураганы и штормы в Северной Европе

2005 г.

По меньшей мере 14 человек погибли, более тысячи домов были подтоплены, сотни тысяч домов остались без электричества в результате мощного шторма, урагана и дождей в Северной Европе в начале 2005 г.

Шесть шведов погибли в результате самого сильного за последние годы урагана в Скандинавии. По данным полиции и службы спасения Швеции, основной удар стихия нанесла по южным районам королевства, где скорость ветра превышала 120 км/ч. На ряде авто– и железнодорожных магистралей к югу и востоку от Гетеборга – второго по величине города Швеции – было временно прекращено движение из-за сваленных ветром деревьев. Некоторые дороги затоплены. Порывами ветра сорваны крыши десятков жилых домов. Более 100 тыс. жителей южных районов остались без электроэнергии.

В Великобритании три человека погибли в результате наводнения. Как передает британский телеканал «Скай ньюс», вторые сутки во многих районах Англии, Уэльса и Шотландии свирепствуют проливные дожди и шквалистый ветер. Это уже привело к перебоям с электричеством и подтоплению многих территорий.

Больше всего пострадал город Карлайл в графстве Камбрия на северо-западе Англии. Десятки тысяч людей там остались без электричества, а многих пришлось эвакуировать из районов, где существует опасность затопления.

В графстве Уэст-Йоркшир спасатели ищут человека, которого предположительно смыло водами вышедшей из берегов реки. Во многих районах страны скорость ветра в субботу и воскресенье доходила до 80–90 миль в час, а количество выпавших за эти дни осадков составило от нескольких дюймов до фута. Ветер переворачивал грузовики, валил деревья и срывал с крыш домов черепицу и трубы.

Из-за шторма накануне у берегов Шотландии сел на мель паром более чем со 100 пассажирами и членами экипажа на борту. Спасатели долго не могли подойти к нему из-за неблагоприятных погодных условий.

Шотландский городок во время штормов 2005 г.

Агентства по охране окружающей среды выпустили предупреждения об угрозе 11 серьезных и свыше 100 мелких наводнений и подтоплений.

В Польше из-за порывов ураганного ветра 10 тыс. жителей Поморья остались без электроэнергии. Сильный ветер выворачивает с корнем деревья, по всей стране повреждены линии электропередачи. Информации о жертвах пока нет, сообщает польское радио. Только в Поморье служба спасения выезжала 116 раз для ликвидации последствий буйства стихии. На Балтике шторм достиг ураганной силы – 12 баллов по шкале Бофорта.

В Витебской области Белоруссии (север республики) было объявлено штормовое предупреждение. По сообщению МЧС Белоруссии, на территории области наблюдается усиление ветра до 25 м/с.

В связи с подъемом уровня воды почти четверть эстонского курортного города Пярну оказалась подтопленной. В воскресенье утром уровень воды был на 2,9 м выше нулевой линии, чуть позже он понизился до 2,6 м.

В Таллине уровень воды поднялся на 1,52 м. По данным Спасательного департамента Эстонии, в Пярну из затопленных районов эвакуировано около 100 человек.

Утром в воскресенье сила ветра составила примерно 30 м/с. В Рижском заливе ветер достигал ураганной силы – 37 м/с. В Финском заливе его скорость составляет 25–29 м/с. Высота волн в Финском заливе от 8 до 12 м.

Шторм, обрушившийся с большой силой на литовское побережье Балтики, полностью парализовал работу Клайпедского морского порта, затопил 2 деревни в Шилутском районе. Скорость ветра во время порывов достигала 32 м/с. Как сообщили в главном штабе по делам ГО Литвы, в результате шторма, бушующего и сегодня, жертв и серьезных нарушений жизнедеятельности в республике нет. Порывами ветра были сорваны крыши жилых домов, складов, рекламные щиты в Клайпеде, в близлежащих районных центрах, повалены деревья на магистральных дорогах страны. В ряде районов Литвы выведены из строя трансформаторные электроподстанции, которые восстанавливаются.

В Латвии также на два дня закрыты все школы и детские сады. Ночная буря была самой сильной в истории Латвии за последние 40 лет. Скорость ветра достигала 40 м/с. Жизнь оказалась парализованной в значительной части населенных пунктов страны, где вместе с электричеством пропало отопление, вода, телефонная связь.

В Псковской области из-за урагана нарушены условия жизнедеятельности 90 тыс. человек, из них 28 тыс. – дети. В результате порывов ветра, скорость которого достигала 25–30 м/с, повреждено 288 линий электропередачи, отключено 3900 трансформаторов. В результате без света остались 3512 населенных пунктов.

Вдоль водоемов Ленинградской области зафиксированы случаи подтопления жилых домов и хозяйственных построек. Из-за

штормового ветра около 500 человек остались без электроэнергии. Никто из жителей не пострадал. Эвакуации людей не проводилось, хотя они были предупреждены о такой возможности.

Пронесшийся над Австрией ураган нанес серьезный ущерб хозяйству страны, особенно ее западным федеральным землям. В результате ураганных ветров были повалены деревья, которые блокировали проезд по шоссе и дорогам, были также повреждены линии электропередачи, перевернуты автомашины, погибли четыре человека.

Сопровождавшие ураган проливные дожди вызвали наводнение в ряде горных речек и ручьев. Вода поднялась до уровня первых этажей некоторых домов в сельской местности и залила подвалы и подземные гаражи. Особо серьезный ущерб ураган нанес городу Зальцбургу, а также районам этой австрийской провинции – Флахгау и Тенненгау.

В федеральной земле Верхняя Австрия, в районе Мюльфиртеля, с корнем было вырвано много деревьев, которые практически парализовали автодвижение. В районе горы Фойеркогель в Верхней Австрии скорость ветра достигала 200 км/ч. В Тироле из-за буйства стихии были также перекрыты многие автодороги, образовались пробки.

Скорость ветра в Вене достигала 100 км/ч. Пожарные и спасательные команды ночью десятки раз выезжали по тревоге, чтобы помочь жителям австрийской столицы.

«Катрина» разгулялась не на шутку

2005 г.

В августе 2005 г. на южные штаты США обрушился сильнейший ураган «Катрина». За несколько дней он прокатился по побережью Флориды, Мексиканскому заливу и штату Луизиана, разрушая все на своем пути. Был затоплен главный город штата Луизиана – Новый Орлеан, затоплены и разрушены населенные пункты в прибрежных районах Луизианы, Миссисипи и Алабамы. Погибло более 1000 человек.

«Катрина» – одиннадцатый по счету «именной» ураган крайне тяжелого в 2005 г. атлантического сезона. Для сравнения, согласно статистике, за последние 60 лет среднее число «назывных» ураганов не превышало десять.

Шторм «Катрина» образовался в районе Багамских островов. Он стал быстро продвигаться на север и окреп до силы тропического урагана.

Побережья ураган достиг 23 августа со скоростью 80 миль в час. Ожидалось, что мощность «Катрины» усилится, однако метеорологи сообщили, что скорость ветра снизилась до 70 миль в час.

Затем тропический шторм «Катрина» снова окреп до уровня урагана небольшой мощности. 25 августа Национальный центр слежения за ураганами в Майами присвоил урагану «Катрина» первую – низшую – категорию силы по принятой в США пятибалльной шкале. Из-за приближения тропического урагана «Катрина» к восточному побережью штата Флорида (США) в аэропортах Майами и Форт-Лаудердейл на ближайшие сутки были отменены все пассажирские авиарейсы.

По прогнозам синоптиков основой удар «Катрины» должен был прийтись поздно вечером 25 августа или утром 26-го по местному времени на побережье Флориды в районе Майами протяженностью 260 км, где еще 24 ноября вечером было распространено официальное штормовое предупреждение. В этом районе живет около 5 млн человек. Губернатор Флориды объявил чрезвычайное положение на всей территории штата. В тот момент скорость ветра в эпицентре «Катрины» составляла 75 миль в час, затем выросла до 120 км/ч.

В тот период ураган «Катрина» двигался «относительно медленно», поэтому ему и присвоили тогда только низшую первую категорию.

26 августа Катрина обрушилась на плотно заселенный участок побережья между населенными пунктами Халландейл-бич и Норт-Майами-Бич. В зоне действия урагана порывы ветра достигали 130 км/ч, а высота волн доходит до 4,5 м. Шквальный ветер рвал линии электропередачи.

Ураган сопровождался значительными осадками. Жертвами урагана уже стали три (по другим данным, четыре) человека в Форт-Лодерлейде, Плэнтэйшн и Купер-Сити. Затем стало известно о семерых погибших. Еще пятеро, члены семейства Ларсен, – семья с тремя детьми школьного возраста – считались пропавшим без вести. Позже они были обнаружены на островке, со всех сторон окруженном водой. Спасатели заметили Эдварда и Беттину Ларсен вместе с тремя детьми во время облета пострадавшего района в 25 км к северу от оконечности Флориды.

Ураган достиг теплых вод Мексиканского залива утром 26 ноября. К двум часам по времени Восточного побережья США центр «Катрины» располагался прямо над заливом в 40 милях к юго-западу от островов Марко и в 60 милях к северо-востоку от Ки-Уэст.

По колено в воде – так выглядел Майами, один из крупнейших морских портов Флориды. Ураган бушевал тогда уже в районе Мексиканского залива. Были затоплены улицы города, повсюду – снесенные штормом деревья и дорожные знаки. Закрылись школы, не работали аэропорты. Местные власти открыли убежища, которые предоставляли потерпевшим первую помощь и жилье.

Суда, искореженные стихией урагана «Катрина». США, 2005 г.

27 августа власти нескольких юго-восточных штатов США объявили штормовое предупреждение в связи с приближением урагана «Катрина».

Специалисты из Национального центра по наблюдению за ураганами в Майами сообщили, что ураган за минувшую ночь, проходя над Мексиканским заливом, значительно окреп, и теперь ученые присвоили ему третью категорию опасности по пятибалльной шкале. Сила ветра «Катрины» достигала тогда 185 км/ч. Эпицентр урагана, который продолжал движение в западном направлении со скоростью около 11 км/ч, находился тогда примерно в 350 км к западу от Ки-Уэста.

Как ожидали эксперты, «Катрина» должна была снова ударить по территории США на участке между штатами Луизиана и Флорида.

Образовались очереди на заправках. Люди сметали с прилавков еще работающих супермаркетов товары первой необходимости. На дверях магазинов уже начали появляться такие таблички: «Мы закрыты с сегодняшнего дня и, наверное, до вторника. Все зависит от погоды. Скажите “спасибо” “Катрине”».

Более чем на треть сократились объемы производства нефти в Мексиканском заливе из-за приближающегося урагана «Катрина».

28 августа мэр главного города американского штата Луизиана Нового Орлеана, расположенного ниже уровня моря и с населением в полмиллиона человек, отдал приказ о принудительной эвакуации жителей в связи с надвигающимся ураганом «Катрина», которому была присвоена уже пятая, наивысшая категория. Сила ветра в центре урагана достигла 260–280 км/ч.

Жители штата Луизиана стали покидать свои дома. На улицах Нового Орлеана началась суматоха. Жители бросали дома, садились в машины и устремлялись прочь из города, однако это беспорядочное бегство привело к невиданным пробкам на крупных магистралях.

По данным метеорологов, на пути «Катрины» также должны были оказаться штаты Миссисипи, Флорида, Алабама и Луизиана. Здесь тоже было объявлено чрезвычайное положение. Жители прибрежных районов штата Миссисипи стали оставлять свои дома.

В Мексиканском заливе были полностью остановлены все работы на нефтедобывающих платформах, закрыт порт.

29 августа «Катрина» несколько изменила свой курс и взяла чуть восточнее той траектории, которую ей начертили ученые.

Около 10 тыс. жителей Нового Орлеана нашли себе убежище на местном закрытом стадионе «Супердом», который превратился в единственный островок посреди хлынувшей в город воды – своего рода Ноев ковчег. Вход в него был открыт еще с полудня воскресенья, а в половине двенадцатого ночи, с наступлением комендантского часа, его ворота закрылись.

Во время урагана ветер сорвал фрагменты крыши с этого крупнейшего стадиона. В кровле образовались два сквозных отверстия, через которые лилась вода. Людям пришлось освободить пять секторов на трибунах стадиона, однако паники не наблюдалось. В районе

Территаун в Новом Орлеане на улице Райт-авеню из-за урагана «Катрина» рухнул многоквартирный жилой дом, в котором находились люди. Без света остались более 400 тыс. семей.

Произошел прорыв защитной дамбы в районе «Промышленного канала» на улице Теннесси, что привело к наводнению в этом районе.

Высота волн, которые принесла с собой «Катрина», достигала в некоторых районах города 8,5 м. Из-за отсутствия электричества встали все насосные станции.

В Новом Орлеане были отмечены случаи мародерства. Группы преступников из нескольких десятков человек растаскивали из магазинов, офисов и жилых домов брошенное имущество.

Эпицентр урагана начал продвигаться в сторону города Билокси (штат Миссисипи), в который уже была прекращена подача электроэнергии. Теперь от него почти ничего не осталось. По свидетельству очевидцев, на город обрушилась 9-метровая волна.

Военно-морской флот США направил свои корабли на оказание помощи пострадавшим от урагана «Катрина» в штатах Луизиана и Миссисипи.

Вода, глубина которой в некоторых местах достигала 6–7 м, затопила прибрежные районы Луизианы, Миссисипи и Алабамы на 7—10 км от обычной береговой линии. Спасатели и национальные гвардейцы при помощи вертолетов снимали с крыш домов тех, кто не успел вовремя эвакуироваться из района бедствия. Более 1,3 млн жилых домов и других строений лишились электричества.

Во время урагана «Катрина» нефтяная платформа, располагавшаяся в районе бухты Мобайл, штат Алабама, сорвалась с якоря и врезалась в мост. Еще две платформы дрейфовали в Мексиканском заливе.

На следующий день после урагана «Катрина» обрушилась плотина на канале Нового Орлеана. В результате потоки воды из озера Понтчартрен хлынули на улицы города. Власти начали укреплять защитные дамбы, через трещины в которых все время прибывала вода. 80 % территории Нового Орлеана было все еще затоплено водой, которая в ряде мест стояла на уровне 7 м.

Людей снимали с крыш домов и верхушек деревьев, на вертолетах эвакуировали в специально созданные убежища. В городе в результате урагана рухнули по меньшей мере 30 зданий, не было ни

электричества, ни питьевой воды, заканчивались запасы продовольствия.

Во всех пострадавших районах разрушены системы водопроводов и канализации, на линиях электропередачи – аварии.

Сотни километров затопленных земель и разруху оставила после себя постепенно слабеющая «Катрина». Наиболее разрушительный удар стихия нанесла по городу Билокси в штате Миссисипи. В Новом Орлеане началась операция по эвакуации 30 тыс. людей из спортивного комплекса.

Сентябрь 2005 г.: инфраструктура Нового Орлеана полностью разрушена, и, по мнению экспертов, у властей оставалось совсем немного времени для того, чтобы вывезти из города жителей. Если население не оставит Новый Орлеан в течение 72 ч., то начнутся массовые эпидемии, предупреждали спасатели. По мнению медиков, в пострадавших от урагана районах могли возникнуть вспышки холеры и тифа. Шла дальнейшая эвакуация населения.

Последствия: общий объем страховых выплат оценивается более чем в 60 млрд долларов, а общий ущерб от урагана в 125 млрд долларов. Половина этих сумм придется на последствия собственно затопления Нового Орлеана. Сильные разрушения на юге США, причиненные ураганом «Катрина», оставили без собственного жилья на ближайшие 3–5 лет до 200 тыс. семей.

Официальное число погибших на юго-востоке США в результате тропического урагана «Катрина» составляет в общей сложности 1160 человек.

Искусственное землетрясение в Китае

2008 г.

Люди спасаются бегством. Сычуань, май 2007 г.

12 и 13 мая произошло землетрясение в провинции Сычуань.

Общее число жертв составило более 69 тыс. человек, свыше 370 тыс. получили ранения, а более 17 тыс. пропали без вести. Поначалу это считалось «естественной» катастрофой. Но сейсмологи сомневались: миллионы лет здесь не было никаких серьезных сдвигов

земной коры. А последние исследования показали, что виновник катастрофы… искусственное водохранилище. Построенное в 2004 г. водохранилище Цзыпинпу находилось всего в 500 м от разлома и в 5,5 км от эпицентра землетрясения. Водоем начал заполняться в декабре 2004 г., и за пару лет уровень воды поднялся на 120 м. По мнению исследователей, давление воды создало мощную дополнительную нагрузку на разлом, в 25 раз превысившую нагрузку, создаваемую естественным тектоническим движением плит. Кроме того, вода из резервуара проникла глубоко в земную кору. Это и стало причиной катастрофы.

Гаити в руинах

2010 г.

Вечером 12 января в течение нескольких минут произошли три землетрясения в нескольких милях от побережья Гаити. Магнитуда первого землетрясения, эпицентр которого находился в 10 км от столицы Республики Гаити Порт-о-Пренсе на глубине около 30 км, составила 7 баллов. Магнитуда повторных подземных толчков составила 5,9 и 5,6 балла. Особых бед натворил первый толчок. По данным различных информагентств, разрушения в столице Гаити составляют от значительных до максимальных. Некоторые просто говорят, что столица стерта с лица земли.

Столь же различаются и оценки человеческих жертв: официально было объявлено, что число погибших колеблется от 30 до 100 тыс. Но по другим сообщениям, эти осторожные оценки занижены многократно, и число жертв может перевалить за полмиллиона человек.

Гаитянин возле разрушенного храма. Январь 2010 г.

Почему разрушений и жертв так много? Почему власти Гаити оказались не готовы к такому повороту событий?

Во-первых, столь сильного землетрясения на острове не было с XVIII в. Соответственно, никто и не предполагал, что подобное может произойти именно в январе 2010 г. А во-вторых, многие дома гаитянской столицы оказались неприспособленными к такой катастрофе – до 80 % гаитянцев живут за чертой бедности, их лачуги были стерты с лица земли в первые же секунды. А учитывая большую скученность построек, можно предположить, что число жертв может действительно измеряться сотнями тысяч человек.

Кстати, очень многое зависит и от правил поведения во время землетрясения. Так, например, десять сотрудников МВД России, которые работали в столице Гаити, во время первого же толчка моментально выскочили из здания, в котором они находились, а потому отделались только царапинами…

Но землетрясение на Гаити не ограничилось тремя толчками вечером 12 января. Уже спустя несколько часов на острове был зафиксирован еще ряд толчков. Только в последний час дня их было пять – силою от 4,2 до 5,7 балла. На следующий день здесь были зафиксированы еще 32 (!) толчка, причем 13 из них превышали 5 баллов по шкале Рихтера. Так что они, несомненно, добавили еще разрушений и привели к огромным человеческим жертвам.

В день землетрясения в столице Гаити Порт-о-Пренсе были разрушены тысячи жилых домов и практически все больницы. Были также разрушены Национальный дворец, здания министерства финансов, министерства общественных работ, министерства связи и культуры и кафедральный собор. Столица страны Порт-о-Пренсе (население 2,5 млн человек) была опустошена землетрясением, остальные районы страны пострадали мало.

Пробуждение «курилки»

2010 г.

В Исландии после 200-летней «спячки» проснулся вулкан Эйяфьятлайокудль. Извержение началось 21 марта и было настолько мощным, что в стране ввели чрезвычайное положение и эвакуировали сотни жителей близлежащих населенных пунктов.

14 апреля началось новое извержение, сопровождавшееся выбросом в атмосферу огромного количества пепла. На следующий день десяток стран Европы были вынуждены полностью или частично закрыть свои воздушные пространства – в частности, рейсы были отменены в аэропортах Лондона, Копенгагена и Осло.

Эйяфьятлайокудль означает «Остров горных ледников». Вулкан расположен в 200 км к востоку от Рейкьявика между ледниками Эйяфьятлайокудль и Мирдальсйокудль. Это – самые крупные ледниковые шапки на юге северной островной страны, покрывающие действующие вулканы.

Вулкан Эйяфьятлайокудль представляет собой ледник конической формы, шестой по величине в Исландии. Высота вулкана составляет 1666 м. Диаметр кратера равен 3–4 км, ледниковое покрытие – около 100 кв. км.

Исландия лежит на Срединно-Атлантическом хребте, где довольно часто происходят извержения вулканов. В этой стране представлены почти все типы вулканов, встречающихся на Земле. Ледниковые шапки и другие ледники занимают площадь 11 900 кв. км.

Идиллия исландского пейзажа разбавлена ядовитыми газами вулкана Эйяфьятлайокудль. 2010 г.

Поскольку многие вулканы Исландии покрыты ледниками, часто они подтапливают их снизу. Языки ледников срываются со своих мест, выпуская миллионы тонн воды и льда, которые сносят все на своем пути.

Именно из этих опасений после пробуждения Эйяфьятлайокудля в 2010 г. в Исландии были предприняты столь серьезные меры безопасности. В частности, после его мартовского извержения было прекращено движение по близлежащим автодорогам и эвакуированы жители. Местные власти опасались, что вулканическая лава растопит ледник и вызовет сильные наводнения.

Однако после проведенных исследований специалисты пришли к выводу, что угрозы для местных жителей извержение не представляет. Спустя несколько дней власти разрешили людям вернуться в свои дома.

Аномальная жара в России

2010 г.

Надолго запомнится россиянам этот продолжительный период аномально жаркой погоды в России в последней декаде июня – первой половине августа 2010 г. По своему размаху, аномалии, продолжительности и по степени последствий жара не имела аналогов за более чем вековую историю наблюдений погоды. (Даже лета 1938 и 1972 гг. не были такими «аномальными».) Глава Росгидромета Александр Фролов, основываясь на данных озерных отложений, заявил, что такой жары в России не было со времен Рюрика, то есть за последние более чем 1000 лет никогда не было настолько жаркого лета.

По оценке главы Гидрометцентра РФ Романа Вильфанда, подобной жары, возможно, не случалось даже 5 тыс. лет.

Причиной аномально высокой температуры воздуха, установившейся на столь длительный срок, является так называемый «блокирующий антициклон» – обширный малоподвижный, длительно существующий антициклон, который не пропускает другие воздушные массы на занимаемую им территорию. Установившись во второй декаде июня на юге России и Восточной Украине, антициклон сначала вызвал там небывалую жару, а к началу июля распространился и на средние широты России, закачивая раскаленный воздух из пустынь Туркмении. Необычно длительный срок существования этого антициклона, который существовал более 2 месяцев, и привел к длительному разогреву воздуха до рекордных значений.

Предположения о возможном наступлении серьезнейших климатических последствий, связанных с попаданием разлившейся в Мексиканском заливе нефти в Атлантический океан, были высказаны некоторыми источниками сразу после аварии, происшедшей на нефтяной платформе Deepwater Horizon 20 апреля 2010 г.

Уже в первых числах мая 2010 г. этими источниками прогнозировалось, что примерно через месяц после попадания нефтяной пленки в течение Гольфстрим в Европе наступит засуха. Зона Гольфстрима является «кухней» европейской погоды, именно там происходит активное формирование атлантических циклонов, несущих затем свою влагу на европейскую территорию. Если поверхность

океана в зоне Гольфстрима покрыть пленкой, препятствующей испарению, количество влаги, переносимое атлантическими циклонами в Европу, снизится. Соответственно снизится количество выпадающих в Европе осадков. Снижение облачности ведет к дополнительному перегреву подстилающей земной поверхности, следствием чего являются значительные превышения климатических температурных норм. Однако, вопреки этой версии, в Западной Европе лето 2010 г. было влажным и не очень жарким.

Борьба с торфяниками в пригороде Москвы. Лето 2010 г.

Существует и маргинальная версия «американского климатического оружия», якобы состоящего из наземных антенн HAARP, чьи установки находятся на Аляске, в Норвегии, Гренландии, Австралии, на крейсере «Вирджиния» и космических спутниках (как мирных, так и военных). Оружие привело к формированию ионных линз, которые пробивали озоновый слой Земли, в результате чего увеличился спектр доходящего до нас солнечного света. А действие «геофизического оружия» якобы вызвало увеличение теплопроводности земной коры, в результате земля подогревалась снизу, что дополнительно задерживало антициклон. В косвенное подтверждение приводится красивое и нехарактерно мощное полярное сияние, которое наблюдалось летом 2010 г. над территорией России и Европы. Также тарелкообразные и конусовидные облака, являющиеся якобы следствием направленного сверхвысокочастотного излучения. Заодно это «оружие» сторонниками теории заговора позиционируется как психическое, имеющее российские аналоги.

Самая высокая температура в крупном городе в России была зафиксировала в Тамбове (28 июля) и Волгограде (1 августа) и составила в обоих случаях +41,1 °C. Стоит также отметить еще более высокую температуру в Луганске, которая была зафиксирована 12 августа (+42,0 °C).

Возвращение из преисподней

2010 г.

С этого года дата 14 октября станет национальным праздником Чили. Праздником гуманного отношения правительства к простому народу, к человеку труда. Граждане Чили отмечают освобождение из каменного плена 33 шахтеров, которые провели под землей адские 70 дней. Затраты на спасательную операцию составили более 20 млн долларов. Президент Чили Себастьян Пиньера заявил, что деньги стоили того.

Обвал породы на золотоносной шахте, расположенной в 800 км к северу от столицы Чили Сантьяго, произошел 5 августа 2010 г.

Как всегда, авария случилась неожиданно и внезапно. Шахтеры остались отрезанными от выхода. От поверхности их отделял почти километр твердой горной породы. 33 горняка оказались в смертельной ловушке на глубине 700 м, откуда даже при помощи ломов и кайл выбраться невозможно. Трудно себе представить чувства шахтеров, осознавших всю сложность ситуации: нет связи, нет доступа воздуха, который в шахте на исходе, о продовольствии и воде даже говорить нечего – жалкие крохи, чтобы продлить собственные же мучения.

Однако наверху шахтеров ждали семьи, которые, узнав об аварии, подняли тревогу на всю страну. Необходимо отдать должное и профсоюзам, взявшимся за спасение своих подопечных. В тот же день о завале узнали вся страна и правительство. Отдадим должное и чилийским властям, отнесшимся к беде простых работяг со всей серьезностью и ответственностью, как будто под землей остались их дети.

В кромешной тьме, разрезаемой тусклыми лучами шахтерских фонарей, горняки провели 17 дней, которые им озаряли только надежда на чудо и старания их родных и коллег наверху.

Только через 17 дней после обрушения пород (22 августа) удалось установить связь с шахтерами.

К этому моменту у спасателей практически не оставалось уверенности, что под землей остались живые шахтеры. И все же спасатели пробурили скважину на глубину 688 м диаметром 8 см в

место предполагаемого нахождения шахтеров. Это сделали гидравлическим буром Strata 950, собранным в Австралии.

В эту щелку опустили специальный зонд, а когда его вновь извлекли на поверхность, то нашли привязанные к бурильному сверлу две записки. Там говорилось:

«Нас здесь 33, мы живы и невредимы…»

В тот же день с горняками установили видеосвязь. Президент Чили Себастьян Пиньера лично присутствует на месте аварии и следит за спасательной операцией: «Я видел, как они прыгали, словно дети, от радости. У них было очень мало пищи. Они сказали нам, что питались чудом оказавшимися в шахте консервами».

Начался активный диалог спасателей и горняков. Теперь предоставилась возможность подавать им кислород и инструкции. А главное, у замурованных людей появился осязаемый шанс выжить. В завал шахтерам передают партии жидкого питания, медикаментов, под землей устанавливают видеокамеру. В качестве антидепрессантов шахтерам спускают настольные игры: карты, домино, шахматы. Специалисты налаживают телефонную связь и устанавливают для родственников горняков персональную телефонную будку.

Тогда же в Интернете появился видеоролик из-под земли, снятый с установленной на зонде видеокамеры. Видно, что шахтеры сохраняют спокойствие, нормально себя чувствуют и даже исполняют национальный гимн.

К счастью, горняки не сдались ни морально, ни физически, хотя им и не говорили, что операция по их извлечению на поверхность представляет собой сложнейшую техническую задачу, выполнение которой – серьезная проблема.

Значительное событие случилось 30 августа: один из шахтеров, Эстебан Рохас, решает жениться на женщине, с которой прожил в гражданском браке 25 лет. Он передал ей письмо: «Я люблю тебя и молюсь, чтобы мы смогли вновь быть вместе. Купи свадебное платье: я выберусь отсюда, и мы поженимся». И это находясь под землей на глубине в 700 м! Данный случай как будто специально срежиссирован для Книги рекордов Гиннесса, как самое глубокоземное брачное предложение.

К 4 сентября спасатели сумели провести шахтерам оптоволоконный кабель, и семьи шахтеров получили возможность

говорить и видеть родных посредством видеосвязи. Каждый горняк говорил со своей семьей не более минуты, но и этого хватало, чтобы вдохновиться для дальнейшей борьбы за жизнь. Отметим, что звук при связи шел в одну сторону: шахтеров слышали, а они – нет.

К тому времени спасатели наладили регулярную подачу кислорода и разрешили курить в шахте, посылая в завал по две пачки сигарет на курильщика. А на День независимости Чили (18 сентября) горнякам послали эмпанадас – национальные пирожки с начинкой из мяса, оливок, лука и изюма.

Пока над шахтой велись работы, суд заморозил активы компании рудника. А уже 25 сентября к шахте доставили спасательную капсулу, в которой горняков собирались поднять на поверхность. Ее изготовили по спецзаказу. Работы по бурению спасательной скважины достаточной ширины почти завершились.

Шахтеров намеревались поднять по одному, так как капсула была шириной всего 63 см. В ней способен поместиться лишь 1 человек среднего телосложения. Подъем каждого шахтера, по расчетам спасателей, должен был занять 20–30 мин. Поэтому горнякам рекомендовали соблюдать диету и активные физические упражнения, так как психологи, наблюдавшие шахтеров, обнаружили у некоторых признаки депрессии.

Операция вступила в завершающую стадию, капсулу испытывают на глубине 609 м. Она не достает 12 м до завала, и буровая установка продолжает работу.

13 октября в 4 ч. утра подъем людей начался. К шахтерам спустился спасатель, чтобы проинструктировать их перед подъемом. Дальше горняков по одному поднимают на поверхность.

Подъем капсулы с шахтером из-под земли. Чили, 2010 г.

Первым наверху оказался 30-летний Флоренсио Авалос. Его встречают овациями, он бросился к своей семье и благодарит за помощь президента Себастьяна Пиньеру. Через 3 ч. подняты еще 5 человек. Все чувствовали себя нормально. Однако каждого уносили на носилках на медосмотр.

Проходит еще 10 ч. На поверхности уже 17 из 33 горняков. Весь мир следит за ходом работ. Люди на улицах Чили танцуют, поют и обнимаются.

С начала работ по спасению горняков проходит 22 ч., и на земле появляется последний из них – бригадир смены 54-летний Луис Урсуа.

По всей стране ликование, в церквях звонят колокола. Шахтеры оказываются в окружении журналистов и телерепортеров. Тем удается выяснить, что, находясь в подземном мешке, горнякам не сразу удалось наладить добрые отношения, как и в любом тесном коллективе. Мужики есть мужики. Один болеет за столичную команду, другой за провинциальный клуб. Несколько раз внизу происходили серьезные конфликты и даже кулачные бои, о которых им теперь стыдно вспоминать: «Ссоры случались на ровном месте, просто мы устали друг от друга. Достаточно было одного слова, и возникал скандал, который без драки не заканчивался».

В забое возникли 3 группировки, происходили ссоры за жизненное пространство, доходило до мордобоя.

Как бы подтверждая слова бригадира, в беседу вступает Ричард Вильяроэль, 23-летний механик: «Тяжелее всего было в первые 17 дней. Неизвестность угнетала. Мы готовились к долгой и мучительной смерти. Суточный паек составлял всего ложечку рыбных консервов».

– Не опасались ли вы случаев каннибализма? – спросил шахтеров английский журналист. И Вильяроэль ответил: «Тогда об этом никто не говорил. А потом даже стали шутить, но только когда нас нашли, когда худшее осталось позади».

Под землей горняки разделились на несколько групп. Ричард с механиками следил за исправностью аппаратуры, другие занимались распределением продуктов. Вильяроэль рассказал, что бригадир каждый день призывал их мужественно принять испытание: «Мужайтесь. Найдут нас – значит, найдут, а не найдут – значит, судьба такая. Буры были далеко, и мы ни на что не надеялись. Мужество пришло само собой».

Япония: великое сражение тектонических плит

2011 г.

Землетрясение у восточного побережья острова Хонсю в Японии – магнитудой, по текущим оценкам, от 9,0 до 9,1, произошло 11 марта в 14:46 по местному времени (8:46 по московскому). Эпицентр был определен в точке восточнее острова Хонсю, в 130 км к востоку от города Сендай и в 373 км к северо-востоку от Токио. Гипоцентр наиболее разрушительного подземного толчка (произошедшего в 5:46) находился на глубине 32 км ниже уровня моря в Тихом океане.

Это сильнейшее землетрясение в известной истории Японии и седьмое, а по другим оценкам, даже пятое или четвертое по силе за всю историю сейсмических наблюдений в мире. Однако по количеству жертв и масштабу разрушений оно уступает землетрясениям в Японии 1896 и 1923 гг.

Землетрясение произошло на расстоянии около 70 км от ближайшей точки побережья Японии. Первоначальный подсчет показал, что волнам цунами потребовалось от 10 до 30 мин., чтобы достичь первых пострадавших областей Японии. Через 69 мин. после землетрясения цунами затопило аэропорт Сендай.

Землетрясение произошло в Японском желобе – глубоководной океанической впадине, где сталкиваются Тихоокеанская и Охотская литосферные плиты. Более тяжелая в этом месте океаническая Тихоокеанская плита погружается под материковую Охотскую плиту, над которой располагается часть Евразийского континента и некоторые Японские острова. Предполагается, что Охотская плита по своему движению может считаться частью одной из 7 наиболее крупных литосферных плит – Северо-Американской плиты.

Для землетрясения такой силы обычно требуется длинная (480 км) и относительно прямая линия разлома. Поскольку контуры плиты и зона субдукции в этой области не такие прямые, то землетрясения в этом регионе, как правило, ожидаются с магнитудой до 8–8,5, и сила этого землетрясения была неожиданностью для некоторых сейсмологов.

Наиболее сильный толчок был зарегистрирован 11 марта в 5:46, ему предшествовала серия крупных землетрясений-форшоков,

начавшаяся 9 марта с толчка магнитудой 7,2 примерно в 40 км от основного толчка и продолжившаяся тремя другими толчками в тот же день с магнитудой 6 баллов.

За минуту до начала землетрясения в Токио система раннего предупреждения, объединяющая около 1000 сейсмографов в Японии, передала по телевидению сообщение о приближающемся землетрясении. Это стало возможным благодаря тому, что сейсмические S-волны распространяются со скоростью 4 км/с и им потребовалось 90 с для преодоления расстояния в 373 км до Токио. Считается, что это сохранило большое количество жизней.

Геофизик Росс Штейн сообщил, что землетрясение передвинуло часть Северной Японии на 2,4 м в сторону Северной Америки, то есть в направлении к эпицентру землетрясения. Часть Северной Японии сделалась «шире, чем она была раньше». Наиболее близкий к эпицентру регион испытал наибольший сдвиг. Штейн также отметил, что 400-километровый участок побережья опустился на 0,6 м, что позволяет цунами распространяться дальше и быстрее в глубь побережья. Тихоокеанская плита сдвинулась на восток на расстояние до 20–40 м. Если эта информация подтвердится, это будет один из крупнейших сдвигов земли за всю историю наблюдений. В результате землетрясения произошло перераспределение масс на поверхности Земли, которое изменило момент инерции планеты. Из-за закона сохранения момента импульса такие изменения могут приводить к смещению оси вращения Земли и небольшим изменениям в скорости ее вращения. Однако результаты измерений параметров вращения Земли таких изменений не выявили.

Груда обломков после цунами в Японии в 2011 г.

Землетрясение вызвало сильное цунами, которое произвело массовые разрушения на северных островах Японского архипелага. Цунами распространилось по всему Тихому океану; во многих прибрежных странах, в том числе по всему тихоокеанскому побережью Северной и Южной Америки от Аляски до Чили, было объявлено предупреждение и проводилась эвакуация. Однако когда цунами дошло до многих из этих мест, оно вызвало лишь относительно незначительные последствия. На побережье Чили, которое находится дальше всех от тихоокеанского побережья Японии (около 17 тыс. км), зафиксированы волны до 2 м в высоту.

Жертвы торнадо

2011 г.

Количество жертв торнадо в США весной – летом 2011 г. перевалило за полсотни человек. В Северной Каролине на восточном побережье США жертвами урагана стали 22 человека. Циклон, сопровождающийся торнадо, на юго-востоке США привел к человеческим жертвам в четырех графствах штата.

От торнадо также пострадали штаты на Среднем Западе и юго-востоке страны. Среди жертв стихии есть дети.

Торнадо бушевали и в Южной Каролине, где стихия разрушила церковь, в которой укрывались шесть человек. Ущерб также нанесен штатам Арканзас, Оклахома, Миссисипи, Луизиана, Джорджия, где был введен режим чрезвычайного положения. Разрушены десятки домов, десятки тысяч человек остались без электричества.

Техногенные аварии и катастрофы

Происшествия на воде и под водой

Затонувшие богатства султанов Малакки

1512 г.

У берегов Малакки затонуло наполненное до бортов сокровищами португальское судно «Флер де ла мар» под командованием адмирала Алфонсу д'Албукерки.

…Это был необычный рейс. В 1512 г. флагман португальской эскадры «Флер де ла мар» отплыл из султаната Малакка, находившегося на юго-западном побережье Малаккского полуострова. На борту «Флер де ла мар», входившего в состав португальской эскадры под командованием завоевателя Малакки адмирала Альфонсо д'Албукерки, находились сокровища султанов Малакки, а также богатства, захваченные конкистадорами в Африке и на Аравийском полуострове, в Индии и Сиаме.

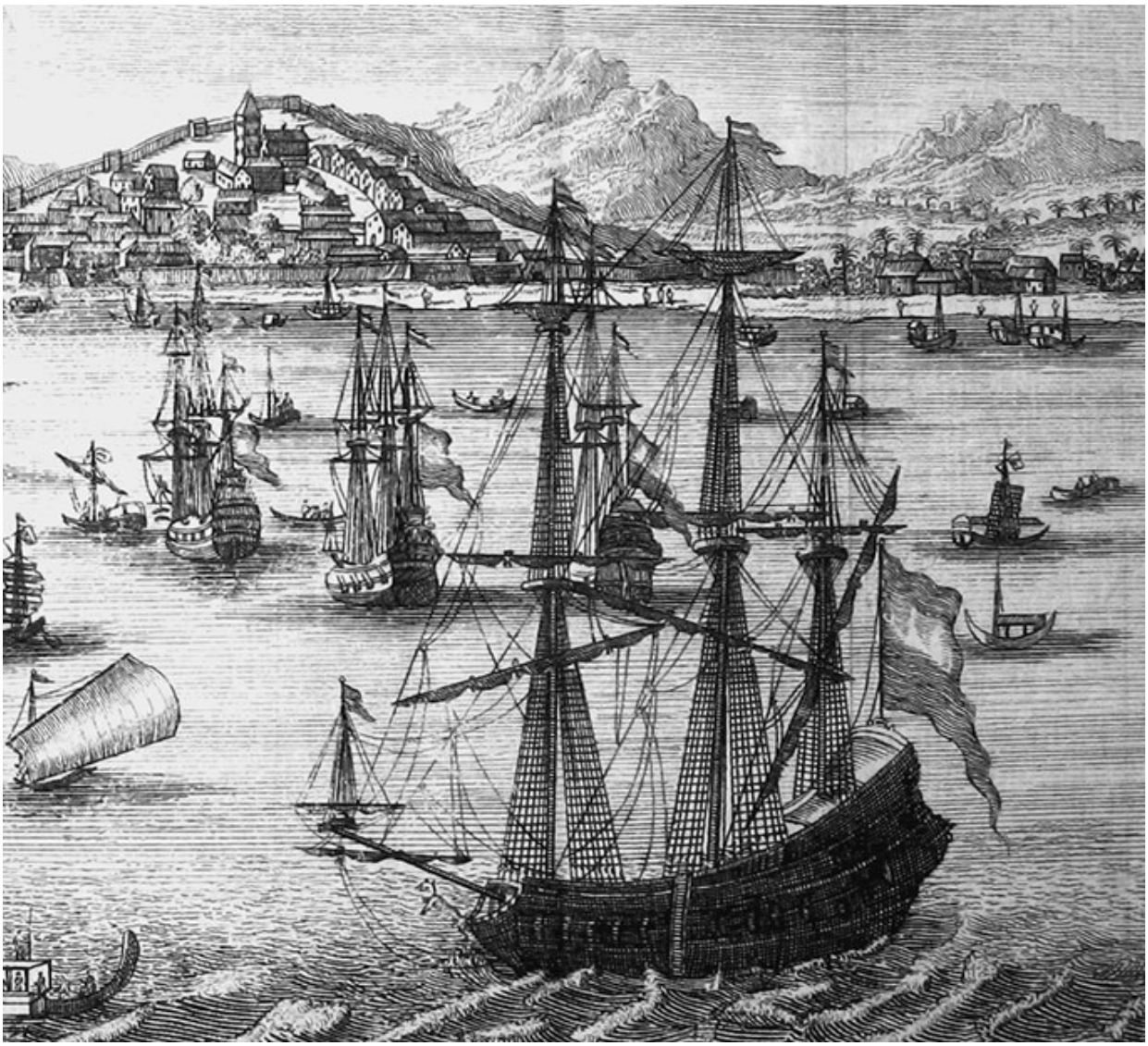
Последний рейс «Флер де ла мар» продолжался недолго. Почти сразу после отплытия, попав в сильный шторм, судно наскочило на риф и затонуло, на многие столетия став манящей легендой для кладоискателей. Отлитые из золота скульптурные изображения слонов, тигров, обезьян, украшения из драгоценных камней, китайский фарфор и другие сокровища с португальского корабля, стоимость которых, по оценкам специалистов, может составить миллиарды долларов, до сих пор лежат на дне Малаккского пролива у берегов Индонезии.

Легенды о сокровищах, потерянных в этом районе земного шара, столетиями будоражат воображение искателей сокровищ. Только вблизи берегов Индонезии, по мнению историков, воды скрывают богатства сотен потерпевших крушение судов. Они везли из Китая и бывших колоний пряности, фарфор, ткани, изделия из драгоценных металлов и многое другое. Корабли тонули во время штормов, разбивались о рифы, становились добычей пиратов. А в 1991 г. весь мир облетело сенсационное сообщение о том, что на дне Малаккского пролива в 8 км от северо-восточного побережья острова Суматра под метровым слоем песка и ила обнаружены останки затонувшего почти 500 лет назад португальского корабля с несметными сокровищами на борту.

Сообщения о найденном месте крушения «Флер де ла мар» не сходили со страниц печати Индонезии и ряда соседних стран.

В районе предполагаемой находки, куда немедленно устремились местные охотники за подводными кладами, корабли ВМС Индонезии вели круглосуточное патрулирование с целью пресечь несанкционированные попытки поднять с морского дна сокровища, аукционная стоимость которых, по некоторым оценкам, может составить около 9 млрд долларов, что составляет почти треть годового бюджета Индонезии.

Поиски «Флер де ла мар» вела в течение двух лет индонезийская компания «Джаятама истикачипта» с разрешения правительства этой страны. Эти поиски обошлись компании в 10 млн долларов. Однако ее владельцы были готовы вложить еще столько же в подъем сокровищ с морского дна, рассчитывая, что выручка от продажи ценностей с аукциона составит 7–9 млрд долларов. По условиям контракта, половина добытых сокровищ должна была достаться правительству Индонезии, при этом предметы, представляющие историческую ценность, необходимо было вернуть правительству Малайзии.



Корабли в Малакке; гравюра по меди. Нидерланды, 1676 г.

Между тем до сих пор еще нет полной уверенности в том, что старинные монеты, нож, балластовые камня и другие находки, поднятые поисковой группой с морского дна у берегов Суматры, которые послужили основанием для сенсационных заявлений об обнаружении останков «Флер де ла мар», действительно были частью драгоценного груза «золотого корабля». Не исключено, что они находились на борту других кораблей португальской эскадры, которые, как полагают, напоролись во время шторма на рифы у берегов Суматры и пошли на дно вместе с «Флер де ла мар».

В дележе сокровищ «Флер де ла мар» поспешили принять участие и кладоискатели из других стран. Одна из австралийских археологических экспедиций объявила, что завершила переговоры с представителями правительств Индонезии и Малайзии о подъеме груза с португальского корабля. А в Гонконге итальянец Бруно де Винсентис, в свою очередь, заявил, что его переговоры с индонезийскими и малазийскими властями находятся на завершающей стадии.

Но индонезийские власти не спешат идти навстречу кладоискателям. «Мы пока никому не давали разрешений на подводные исследования», – заявили представители правительства. В соответствии с международным правом найденные ценности должны быть поделены между тремя сторонами: страной, которой принадлежал корабль, страной, в чьих территориальных водах найдены сокровища, и теми, кто их нашел. Глава индонезийского Управления археологических исследований отметил в этой связи, что его стране не хватает опыта для проведения таких работ.

Озабоченность индонезийцев можно понять, если вспомнить события относительно недавнего прошлого, когда группа авантюристов нелегально подняла с затонувшего в районе Молуккских островов корабля множество антикварных предметов, которые затем были проданы на европейских аукционах за миллионы долларов. То, что им не удалось поднять, было варварски уничтожено. А в 1990 г. в районе острова Бинтан, где, как полагают, находятся обломки пяти затонувших кораблей, были задержаны одиннадцать иностранцев. По мнению полиции, эта группа, в которую входили американцы, австралийцы и англичане, занималась незаконными поисками сокровищ.

Подводные сокровища у берегов Индонезии не дают покоя многим. При этом одни озабочены, как ими завладеть, другие – тем, как их сохранить. Борьба идет с переменным успехом. Да и можно ли вообще говорить о надежной охране мест кораблекрушений, если в водах Малаккского пролива до сих пор действуют пираты? Так что история «Флер де ла мар» может иметь самый неожиданный финал.

Сокровища «Хироны»

«Впереди буруны!» – раздался крик. Под натиском седой водяной стены огромный корабль раскачивался в кромешной тьме. Матрос с

топором в руках, как кошка, бросился на бак, перерубил тал, и якорь полетел за борт. Но было уже поздно. С мачты впередсмотрящие, обезумев от ужаса, видели, как на корабль надвигалась черная скала. С диким треском галеас вынесло на прибрежные камни, люди с его палубы, как горох, посыпались в воду. Волны поглотили в своей пучине пушки, ядра, ящики с провизией и сокровищами.

Наверное, последняя мысль испанского гранда, глотнувшего соленой морской воды, была о родине – Испании и возлюбленной, с которой он провел свою последнюю ночь перед выходом в море. Когда он рано утром уходил на корабль, чтобы отправиться покорять Англию, она надела ему на палец левой руки золотое кольцо.

Тело гранда, избитое прибоем среди прибрежных скал, уже давно было съедено крабами и рыбами, кольцо соскользнуло с руки и упало на дно моря. Потом его занесли устричные раковины и песок. Это кольцо под действием окисления железных ядер, которые тоже лежали рядом на дне морском, как бы спаялось с раковинами и камнями.

В архивной пыли почти четыре века спустя подводный исследователь Робер Стенюи попытался восстановить историю «Хироны» и вскоре на глубине 30 футов нашел место ее гибели. С четырьмя своими коллегами он обшарил морское дно до последнего камня. Именно там было найдено кольцо, спаявшееся вместе с золотой монетой в два эскудо и несколькими пиастрами. Они взяли кольцо в лодку, оно заблестело мягким желтым цветом под тусклым ирландским солнцем. Из всех сокровищ «Хироны» это, по мнению Робера Стенюи, самая красивая и трогательная находка. Видимо, испанская красавица заказала это кольцо лучшим ювелирам. Маленькая кисть держит сердце и открытую пряжку, а надпись гласит: «Мне нечего тебе больше дать».

Обо всем этом пишет Робер Стенюи в своей статье о подъеме ценностей с галеаса «Хирона», который был опубликован в журнале «Обсервер» в 1969 г.

Но давайте вернемся к началу истории.

…Дальнобойные пушки англичан в нескольких сражениях нанесли Непобедимой армаде ужасающие потери и разрушения. Небеса, вступившие в союз с протестантами, довершили бойню. Получившие подводные пробоины и имевшие течь испанские корабли, преследуемые штормами, отставали от эскадры и бесследно исчезали в морской пучине под страшные проклятия и неистовые молитвы.

Оторванные от эскадры, пробитый ядрами, с поломанным рангоутом и изодранными парусами, почти без запаса воды, «Ла Рата Санта Мария Энкоронада», корабль благородного дона Алонсо Мартинес де Лейвы, рыцаря Сантьяго, еле дотянул до бухты Блэсконд графства Майо на северо-западной оконечности Ирландии. Де Лейва намеревался, отдохнув и подлатав корабль, идти в Шотландию, где молодой король Джеймс VI, сын католички Марии Стюарт, мог дать ему убежище до весны. Но Фортуна, ранее столь благосклонная к де Лейве, забыла про него. Измотанная команда не справилась с парусами и выбросила судно на мель. Но рыцарь Сантьяго не сдался.

Высадив всех людей, имущество, пушки, он сжег корабль, отрезав пути к отступлению, и приготовился сражаться на суше.

К счастью, в залив Блэксод вошел еще один корабль несчастной Армады – гукор «Ла Дукесса Санта Ана». Де Лейва быстро погрузился на него со своими людьми. Казалось, вновь удача избрала его своим фаворитом. Но ненадолго.

Пройдя всего 70 миль, судно, не выдержав напора шторма, было прижато к берегу и разбито в заливе Локрос. Сам де Лейва получил ранение в ногу и, по словам попавшего позднее в плен к англичанам матроса Джеймса Маккари, «не мог ни ходить, ни ездить верхом». Тем не менее он завершил операцию по спасению имущества уже с двух погибших кораблей.

Четыре человека несли его на носилках 19 миль по суше в Киллбегс, к югу от залива Локрос-Бей, где, как доложили разведчики, выбросило несколько галеонов Армады. И действительно, путешествие оказалось не напрасным: три испанских корабля пытались зайти в залив. Один из них сел на камни при входе в гавань, второй смог войти в нее, но был разбит волнами о скалы. Третий, галеас «Хирона», хотя и был сильно потрепан штормом, стоял в гавани. Тогда де Лейва перенес груз уже на третий корабль и 16 октября 1588 г. с экипажем пяти погибших кораблей вновь вышел в море. На этот раз последний. Наскочил на камень у Банбойса, где как корабль, так и люди погибли. При этом спаслось всего пятеро…

Среди спасшихся был и лиссабонский матрос Джеймс Маккари. Именно он и поведал о смерти благородного де Лейвы и затонувших на галеасе сокровищах.

С 18 лет Стенюи начал составлять картотеку затонувших кораблей. «Хирона» числилась в его личных архивах с 1956 г. Ему было известно, что потеря груза корабля очень насторожила англичан. Все пушки «Хироны» могли быть с успехом использованы ирландскими повстанцами в борьбе с английской короной за свою независимость, так же как и ценности. Те и другие лежали близ берега на глубине 18 м.

Чтобы пушки не достались ирландцам, сэр Джордж Кэрю, главный артиллерист Англии, получил приказ срочно отправиться в Ирландию и попытаться поднять орудия. Но лишь через год английский военный корабль «Попингэй» прибыл в залив для поиска и подъема затонувшего груза. Однако было уже поздно. Местный сквайр Макдонелл, как сообщает губернатор сэр Джон Чичестер, поднял три пушки, полупушку и кулеврин с погибшего испанского корабля. Также он доставил в замок Данлус три сундука с сокровищами, которые использовал для расширения и укрепления замка.

Гибель «Хироны». Неизвестный художник

Следующая экспедиция после работ Макдонелла относится к 1963 г. На этот раз искателем испанских кладов оказался Сидней Уигнал, водолаз-эксперт из Олд-Колуина графства Денбиршир, который перед этим немало потрудился на затонувших галеонах Армады.

…Звук исчез, как только Стенюи скрылся под водой. Сверившись по компасу, он поплыл к берегу. Вокруг все серо, зелено, буро. Картина весьма унылая. Течение пытается унести бог знает куда. Стрелка глубинометра медленно поднимается от 10 м к семи. Он скользит по длинному коридору, между скал и невольно вздрагивает, упираясь в толстый серо-зеленый цилиндр. Пушка…

Она лежит поперек прохода, наполовину замытая галькой и глядит на Стенюи своим жерлом. Он спускается совсем немного и тут же замечает вторую, поменьше, застрявшую в расщелине. Он глядит на нее как зачарованный: ни один музей мира не может похвастаться даже самой маленькой пушечкой Армады, самым крохотным ядром. Да что там, гвоздем. А вот и пороховницы: одна, две, три, четыре, пять.

Бесформенные глыбы вросли в скалы, заполнили расщелины. Вокруг рассыпаны свинцовые чушки, толстые квадратной формы бруски, ржавые ядра, вернее, то, что от них оставила коррозия. Между камнями Стенюи находит медную монетку. Одиннадцать лет кропотливейшего труда в библиотеках и архивах Испании, Франции, Англии, Бельгии и Голландии. Десятки исписанных тетрадей, сотни донесений, казначейских ведомостей, докладов и счетов, судебных приговоров и писем родных. Тысячи страниц старинных судовых журналов, исписанных выцветшими чернилами; более 300 лет королевских интриг, войн, голода и крови.

Работы первого сезона были непродолжительными, но результаты их обнадеживали. Вместе со своим другом Марком Ясинским Стенюи удалось обнаружить две бронзовые пушки, орудийные замки, куски олова, которые использовались для отливки мушкетных пуль, несколько пиастров, золотое кольцо и брелок в виде яйца с обрывком золотой цепи из 6 звеньев.

Однако не блеск презренного металла привлекал Стенюи. Он болел не золотом, а историей. В апреле 1968 г. Робер Стенюи продолжал работы, на этот раз в них приняли участие Морис Видаль, бывший военный водолаз, Луи Горе, бывший минер-водолаз, Франсис Дюмон, студент-архитектор, который должен был обеспечить съемку местности и зарисовку находок.

Благодаря выполненному Дюмоном точному плану места кораблекрушения с привязкой к нему положения каждого предмета на дне удалось восстановить картину трагедии. Исследователи пришли к выводу, что от самого корабля практически ничего не осталось. Время и соленые волны сделали свое дело. Место кораблекрушения прослеживалось лишь по разбросанным вокруг пушкам, ядрам и чушкам балласта. Однако до них надо было еще добраться.

Пролежав длительное время под водой, все предметы на дне были «сцементированы» в монолит. Чтобы не повредить их, приходилось

разбивать большие куски на более мелкие и стропом поднимать на поверхность, где они и подвергались дальнейшей обработке. Таким образом из камней появлялись на свет пиастры, реалы, эскудо и дукаты, медные пряжки, ремни, золотые цепи, куски фарфора, мушкетные пули, куски кожи, обломки ножей, ложек, вилок…

Значительно облегчило работу по расчистке дна от песка и ила использование шланга и выкидного мотора-насоса. Однако море не хотело так просто отдавать свои ценности людям, вторгшимся в его царство. Оно вступало в противоборство с исследователями.

Уже в конце второго сезона список находок пополнился предметами утвари, ювелирными изделиями, полутора тоннами слитков и листов свинца для корабельной обшивки и отливками мушкетных пуль и многими другими.

Всего было обнаружено 12 тыс. предметов – украшений, монет, посуды, остатков корабля, оружия, боеприпасов, инструментов, черепков и осколков. В списке находок числятся 47 золотых украшений, 8 золотых цепей, 2 рыцарских знака, значительное количество золотой и серебряной посуды. А коллекция монет, собранная экспедицией, поистине исключительна: все монеты Филиппа II, его отца – императора Священной Римской империи, Фердинанда и Изабеллы, золотые монеты Испании, множество неаполитанских дукатов и эскудо в отличной сохранности, реалов чеканки Мексики и Испании, а также неаполитанские пиастры. Были представлены все мелкие монеты Испании, Португалии и Неаполя. За все время работ – 8 тыс. ч., или 10 месяцев (в архиве 600 ч.) – найдено 405 золотых, 756 серебряных и 115 медных монет.

Выжившие с «Сан-Томе»

1589 г.

16 марта у побережья Африки затонула испанская каравелла «Сан-Томе», что повлекло большое количество жертв.

Во время похода была повреждена обшивка корабля, и сквозь щели стало проникать столько воды, что 16 марта капитан принял решение покинуть судно. На борту в тот момент находилось несколько сот пассажиров. Капитан и офицеры взяли в единственную спасательную

шлюпку только самых именитых из них, всего 140 человек. Остальные должны были остаться, обреченные на смерть.

22 марта на этой шлюпке выжившим удалось добраться до суши – территории современного Мозамбика. Но только осенью на острове Сетимино (сегодня он называется остров Португальцев) в устье реки Эшпириту-Санту спасательная экспедиция обнаружила не более 20 человек, оставшихся в живых после кораблекрушения.

Гибель «Сан-Диего»

1600 г.

14 декабря во время маневра в филиппинских водах затонул испанский галеон «Сан-Диего». Погибло 350 человек.

Почти 400 лет назад у берегов Филиппин в одном из морских сражений затонул испанский галеон. Недавно удалось обнаружить обломки судна и кое-что из его груза. Археологи-подводники даже не подозревали, что ценные предметы кухонной утвари времен династии Мин, множество глиняных кувшинов и треснутые шпангоуты выведут на след ужасной трагедии, унесшей в морскую пучину 350 жизней.

Для Френка Годдио, подводного археолога со стажем, не первый раз имеющего дело с погибшими кораблями, галеон «Сан-Диего» – опыт совершенно особый. Его открытие «выдало на-гора» не только пушки, кувшины, гвозди… в общем, не одну лишь мертвую материю.

Поначалу история галеона не обещала ничего загадочного. До нас дошли точные сведения о дне и часе его гибели. Известны сегодня и количество экипажа, и число орудий, и тип груза – даже место катастрофы: в 6 милях от небольшого острова Лусон. Так, во всяком случае, значится в объемистом протоколе, пылящемся вот уже почти 400 лет в испанских архивах и составленном свидетелем катастрофы, адмиралом Антонио де Моргой.

Но вот что пишет Френк Годдио: «Чем глубже я уходил в детали, тем сильнее путался. Существовали ведь свидетельства и других выживших. А те придерживались своих версий, существенно расходившихся с показаниями де Морги. Взять хотя бы записки капитана нидерландского галеона “Маврикий”, едва не затонувшего рядом с “Сан-Диего”. Именно из них я узнал, что на “Сан-Диего”

разыгралась подлинная драма, истоками которой послужили мелочность, некомпетентность и тщеславие, погубившие 350 человек».

Шел к концу 1600 г. В далеком Риме был сожжен Джордано Бруно. В Нидерландах изобрели первую подзорную трубу. А в Маниле, столице Филиппин, контролируемой Мадридом с 1565 г., поднялся настоящий переполох: в прибрежных водах курсировал нидерландский капер. И это тогда, когда весь испанский флот выступил на подавление исламских мятежей на юге архипелага! Манила, где кроме 20 тыс. филиппинцев и 15 тыс. китайцев проживали всего 2 тыс. испанцев – в том числе женщины и дети – была практически беззащитна перед возможной атакой голландцев.

Полностью загруженный 270-тонный галеон «Маврикий» под командованием капитана Оливье ван Ноорта и сопроводительный шлюп «Эендрахт» водоизмещением 50 т почти два года находились в пути.

Во время страшных штормов у берегов Южной Америки ван Ноорт потерял два больших корабля и 150 матросов. В его команде осталось чуть больше 90 человек. В Чили он смог загрузить в качестве провианта только птичьи яйца и засоленное мясо пингвинов, и, как следствие, на борту вскоре стала свирепствовать цинга.

Жителям Манилы до голландцев дела не было – лишь бы не трогали! Но для председателя высшего совета Филиппин, влиятельнейшего лица всей колонии, столь неожиданно явившийся противник оказался весьма кстати. Уже два года Антонио де Морга состоял на службе у короля Филиппа. Удар по пиратам-протестантам окончательно открыл бы для него – и он на это очень надеялся – дорогу в Америку, о которой мечтал давным-давно.

Итак, де Морга приказал снарядить два торговых корабля: 300-тонный галеон «Сан-Диего» и маленькое судно «Сан-Бартоломе», переоснастив их в крейсера и объявив себя адмиралом флотилии. Из «Сан-Диего» он сделал флагманский корабль, снабдив 14 пушками, снятыми с крепостной стены Манилы, и загрузив трюмы судна 127 бочками пороха, большим запасом пушечных ядер и мушкетных пуль. На случай преследования он взял на борт достаточно провианта и питья.

Новая роль де Морги совершенно не была ясна горожанам – юрист и специалист по управлению, он не обладал ни морскими, ни военными

знаниями. Чтобы успокоить судовых офицеров, вице-адмиралом и комендантом «Сан-Бартоломе» был назначен опытный капитан Хуан де Алькега.

С де Алькегой вышло в море всего 100 солдат и матросов. А на борту 35-метрового «Сан-Диего» теснились более 450 человек: филиппинцев, африканских моряков, японских наемников, слуг и 150 испанских нотаблей, жаждущих снискать славу в этой сомнительной экспедиции.

С самого начала дул крепкий норд-ост, едва не срывая паруса. Уже на первых милях, в бухте Манилы, всем стало ясно, что судно безнадежно перегружено. Всем, кроме командующего. Матрос Бенито дель Уэрто, которому чудом удалось спастись вместе с другими 20 моряками, свидетельствовал: «Вода за бортом достигала портов орудий – корабль так оказался забит, что даже к пушкам подойти было нельзя».

14 декабря ван Ноорт заметил на горизонте чужие паруса. Он немедленно дал «Эендрахту» команду с дубликатами всех его многочисленных экспедиционных отчетов возвращаться на родину. На оставшемся «Маврикии» стали готовиться к бою.

Первый выстрел прозвучал с «Маврикия». Прямое попадание. Грот «Сан-Диего» разорвало в клочья, один из насосов – вдребезги. Де Морга в ярости приказал открыть ответный огонь, но шеф канониров рапортовал, что орудия зарядить невозможно. Тогда де Морга решился брать «Маврикий» на абортаж – к несчастью, забыв приказать убрать паруса. «Сан-Диего» на полном ходу врезался в противника, получив при этом пробоину ниже ватерлинии. У «Маврикия» в тот момент серьезных повреждений не оказалось.

Тем временем 30 испанцев уже спрыгнули на палубу «Маврикия» и с криками «Amaina, perros!» – «Сдавайтесь, псы!» принялись резать снасти и срывать с мачт паруса, готовясь поднять испанские флаги. Ван Ноорт и 58 человек экипажа забаррикадировались в трюмах. Перевес был явно не на их стороне, и голландец предложил начать переговоры о сдаче.

В этот момент подплыл «Сан-Бартоломе» – и сразу открыл огонь по «Маврикию», невзирая на то, что голландский корабль был уже почти занят испанцами. Лишь в последний момент вице-адмирал де Алькега наконец понял, что же произошло. На «Сан-Бартоломе» он

бросился в погоню за «Эендрахтом», остановив его через несколько часов.

А что же происходило на «Сан-Диего»? Да ничего! Адмирал молчал, будто бы его не существовало. Матрос Бенито дель Уэрто нашел своего командующего бледным и безразличным, лежащим на матраце у якорной лебедки, на самом носу судна. В ответ он услышал лишь лепет заикающегося командующего: «Делай, что можешь…» Ничего конкретного он так и не приказал. Все это никак не вяжется с героическими мемуарами самого де Морги, у которого едва ли не каждая страница полна описаниями ожесточенных схваток, но нигде нет ни слова о томительном ожидании так и не поступившего распоряжения.

Из неразберихи на «Сан-Диего» голландец ван Ноорт извлек свою выгоду. Из орудий второй палубы он приказал снова открыть огонь, одновременно пойдя на чисто военную хитрость: его люди взорвали дымовые шашки, и из люков стал медленно выползать густой дым, разъедая глаза нападавшим.

Опасаясь, что и «Сан-Диего» будет охвачен пламенем с «Маврикия», де Морга отдал наконец свой первый приказ (после 6-часового молчания!), оказавшийся самым фатальным в его короткой карьере командующего. Вместо того чтобы эвакуировать команду с поврежденного «Сан-Диего» на «Маврикий», он отозвал своих с борта голландского судна и приказал рубить абордажные канаты.

В течение нескольких минут неспособный к маневру «Сан-Диего» затонул в Южно-Китайском море, унеся с собой в пучину 350 жизней. Кое-кому все же удалось вплавь достичь суши. Между тем нидерландцы собрались на палубе и преспокойно открыли пальбу по потерпевшим кораблекрушение.

Де Морга оставил свое судно одним из первых (снова полное расхождение с его мемуарами) и поплыл на плоту, припрятав на себе два захваченных неприятельских флага. Плот с горе-командующим толкал перед собой его секретарь до самого острова Фортуна.

Перед археологом Френком Годдио стояла задача: на основе изученных документов попытаться обнаружить обломки «Сан-Диего» и найти вещественные доказательства всему описанному. Годдио сразу ограничил поиски сравнительно небольшим участком (4,6 × 2,8 км) у юго-восточного побережья острова.

Глубина воды там составляла 70 м, а морское дно было покрыто кораловыми пластами примерно на высоту остова «Сан-Диего». В такой ситуации помочь мог только магнетометр. Итак, настроили детекторы, после чего исследовательский катамаран Френка Годдио, руководителя экспедиции, прошел контрольное поле метр за метром. На это ушло несколько недель. Результата никакого. Годдио даже стал склоняться к мысли, что де Морга мог написать правду…

Но однажды детектор все-таки среагировал, показав, что прямо под археологами находятся 250 кг железа. В 52 м под исследовательским судном действительно находятся обломки какой-то посудины, всего в полукилометре от берега.

Над местом находки поставили на якорь рабочую аварийно-спасательную платформу, рассчитанную на команду в 52 человека, среди которых были 18 аквалангистов. В первый же день исследователи натолкнулись на реликты редкой красоты: 1000 неповрежденных предметов из небесно-голубого китайского фарфора времен династии Мин – первоклассный экспортный товар, удивительно хорошо сохранившийся за столько лет пребывания в морской воде.

Был найден и единственный в своем роде изящный сосуд для воды в форме баклажана, служивший, скорее всего, для увлажнения чернильного камня, который аквалангисты тоже подняли на поверхность. Что это? Чья-то собственность? Если – да, то владелец расстался с жизнью так же, как и японцы-легионеры, присутствие которых доказывали найденные 24 бронзовые рукояти от самурайских мечей. Не меньшее культурно-историческое значение имеют 570 огромных глиняных кувшинов, служивших для хранения запасов мяса, овощей, приправ, масел, вин и, естественно, воды. Кроме того, аквалангисты извлекли практически действующую астролябию и корабельный компас – во всем мире едва ли можно найти подобные и так же великолепно сохранившиеся.

Френк Годдио, подводный археолог

При проверке останков археологи были удивлены: одна из жертв несомненно была женщиной. Переодетая в мужское платье авантюристка? Или провезенная контрабандой проститутка?

Дальнейшая судьба тех, о ком шел рассказ, хорошо известна. В августе 1601 г., спустя полгода после филиппинской авантюры, Оливье ван Ноорт на своем «Маврикии» снова появился в гавани Роттердама – его земляки продолжали высылать свои флотилии в далекие восточноазиатские воды.

Спасенный адмирал де Морга первым делом приказал арестовать Хуана де Алькегу, своего вице-адмирала и капитана «Сан-Бартоломе».

И прежде чем иные сведения об этих событиях достигли берегов Испании, при мадридском дворе все зачитывались искусно выдуманными сочинениями де Морги. В июле 1603 г. «морской волк» получил-таки столь желанный пост в Мексике, в вице-королевстве Новая Испания.

Через 13 лет Антонио де Морга стал президентом королевского совета в Куито. Там он спокойно умер в 1636 г. в возрасте 77 лет. Незадолго до смерти ему еще раз пришлось столкнуться с правосудием, но по другому поводу: его оштрафовали на 2 тыс. золотых дукатов за «совершенно открытые и неподобающие отношения со многими женщинами».

Обреченный фрегат

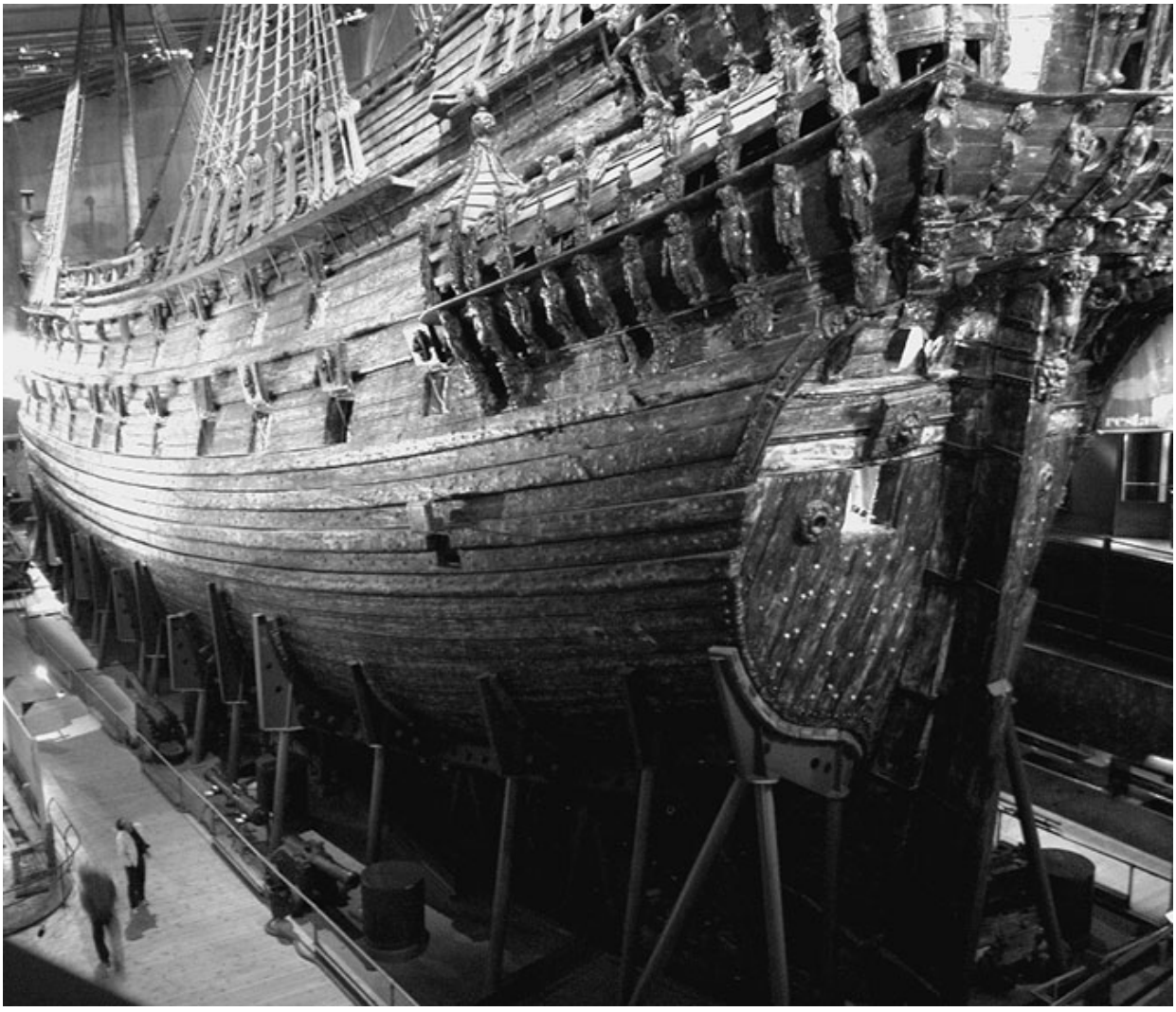
1628 г.

10 августа в акватории порта Стокгольма, Швеция, затонул потерявший остойчивость знаменитый шведский фрегат «Ваза». Погибло 170 человек.

Шведский флагман «Ваза» строился под личным руководством короля Густава II Адольфа, который был, возможно, и неплохим правителем, но вот кораблестроителем точно не являлся…

Густав II действовал по-королевски и не мелочился: новый флагман должен стать самым мощным, самым быстрым, самым большим и уж, несомненно, самым красивым кораблем на всем Балтийском море.

В воскресенье 10 августа 1628 г. «Ваза» отправился в свое первое плавание. Флагман получился загляденье, голландские корабелы постарались на славу, чтобы угодить привередливому владыке. Золоченые геральдические фигуры и затейливая резьба по своему количеству и качеству спорили с королевскими покоями; 64 бронзовые пушки угрожающе выглядывали из портов, часть которых была прорезана по личному повелению короля, с целью увеличения мощи; белоснежные паруса закрывали собой небо. Флагман «Ваза» вышел из порта, отошел на пару миль, лихо развернулся и под ликующие крики толпы дал могучий приветственный залп из всех своих орудий…



Отреставрированная «Ваза» в музее

Когда дым рассеялся, над поверхностью моря уже не было видно никаких парусов. Только серым, с проблесками золота, пятном торчал из воды корпус бывшей гордости шведского флота, да и тот быстро погрузился на морское дно. Из 450 офицеров и матросов «Вазы» до берега добрались лишь несколько человек…

Поднятый со дна в 1961 г. шведский флагман теперь находится на острове Юргорден, в специально созданном для него музее. Внимательно изучив на удивление хорошо сохранившийся корпус, исследователи быстро поняли, почему «Ваза» затонул: мачты, пушки, золоченые деревянные фигуры из дуба – все было необыкновенно тяжелым и при этом высоко поднятым над водой. Водонепроницаемые отсеки отсутствовали – в то время о них даже не думали. И главное:

нижний ряд пушечных портов, прорезанных по специальному приказу короля Густава, находился едва ли чуть выше уровня воды. Стоило судну слегка накрениться при выполнении поворота, как через открытые порты внутрь хлынула вода и… корабль оказался обречен.

(По материалам И. Савельева)

Золото манильского галеона

1638 г.

В прибрежных водах Гаити налетевший тропический ураган затопил испанский галеон «Нуэстра сеньора де ля Консепсьон», который наскочил на риф. Погибло более 300 человек.

Манильские галеоны обеспечивали регулярное сообщение не только с Азией и Латинской Америкой, но и с Европой, так как их движение было скоординировано с движением кораблей испанского флота в Атлантическом океане, курсировавших между Испанией и Центральной Америкой. Сотни кораблей, бороздивших воды трех океанов, создавали уникальную транспортную сеть, которая связывала три континента.

Галеоны приходили в Манилу, чтобы заполнить свои трюмы товарами, приводившими в восхищение европейцев: золотом, жемчугом, сапфирами из Сиама, слоновой костью, лаковой посудой, китайским шелком и фарфором, янтарем, сандаловым деревом, камфарой и нефритом, мускусом, корицей, гвоздикой, перцем и карри.

По мнению сотрудников Национального музея страны, много галеонов нашли конец в коварных проливах центральных Филиппин и более 40 – на пути следования, у других островов. Из них, например, галеон «Пилар», пошедший ко дну близ берегов Филиппин в 1750 г. с 2 млн песо в звонкой монете. В 1802 г. погиб галеон «Ферролена» с грузом золота и серебра…

Недавние находки остатков манильских галеонов и их грузов, одного в бухте Кармен, что на севере филиппинского острова Таблас, другого у острова Бинтан в 60 милях от Сингапура, доказывают: то, что сейчас лежит под водой в этих местах, не утеряно для истории.

Первой поисково-исследовательской группой, приступившей к поиску мест гибели галеонов, стала компания «Тихоокеанские морские

ресурсы». Старинные документы позволили обратить внимание поисковиков на гибель галеона «Нуэстра сеньора де ля Консепсьон», на то время самого большого испанского корабля с грузом на 4 млн песо, или десятки миллионов долларов на сегодняшний день. Галеон «Нуэстра сеньора» потерпел крушение 20 сентября 1638 г., направляясь из Манилы в Акапулько с грузом восточных шелков, фарфора, изделий из слоновой кости и драгоценностями, среди которых были блюдо и набор кувшинов из чистого золота, подаренные испанским королем японскому императору.

Трагедия произошла у южного берега острова Сайпан, второго по величине среди Марианских островов, через месяц после отплытия из Манилы. Поскольку благосостояние всей колонии часто зависело от успешного плавания корабля, снаряжаемого всего лишь раз в году, то соблазн перегрузить его был непреодолим.

Галеон «Нуэстра сеньора» не являлся исключением и был наполнен грузами до краев. Путешествие и гибель галеона стали известны из судебного дела между торговцами Манилы, включая коррумпированного губернатора Коркуэра, и представителями мексиканской таможни.

Коркуэра также обвинялся в назначении своего племянника дона Хуана Франсиско капитаном корабля, чтобы он присматривал за награбленным добром губернатора. По словам обвинителя, это привело к тому, что через несколько дней команда корабля потеряла к нему всякое уважение и перестала ему подчиняться. На галеоне поднялся мятеж, во время которого многие были убиты и ранены. Управление кораблем было заброшено, в то время как поднялся шторм. Поскольку паруса не были убраны, сильный ветер сломал мачты и вместе со спутанным такелажем выбросил за борт. Ветер и течение сбили корабль с курса и вынесли его на рифы Сайпана. Из 40 человек, находившихся на борту галеона, спаслось всего лишь несколько десятков. Некоторая часть груза была спасена и извлечена из прибрежных вод островитянами. В 1684 г. поисковая экспедиция испанцев обнаружила и подняла 35 из 36 пушек и 7 якорей из 8. Оставшиеся грузы галеона разбросало по подножиям рифов или вынесло на большие глубины.

…Поисковый корабль «Тенгар» подошел к Сайпану в марте 1987 г. и бросил якорь в 100 метрах от его юго-западного берега.

В течение двух лет велись работы на месте гибели галеона, во время которых было обследовано все южное и юго-западное прибрежное дно острова Сайпан на глубине от одного до 120 м.

Первые три недели погружений принесли исследователям лишь керамические черепки и разбросанные в разных местах на большом расстоянии друг от друга скопления балластных камней, да и те в небольшом количестве.

Гибель галеона «Нуэстра сеньора де ля Консепсьон»

Команда исследователей была специально подобрана и состояла из 30 человек семи национальностей. За время поисков остатков галеона команда совершила более 10 тыс. погружений – при этом без единой серьезной неудачи.

Первые золотые находки стали попадаться ныряльщикам в начале второго сезона работ. Сперва был найден фрагмент золотого блюда ручной работы. На нем была изображена женщина в струящемся платье с вазой с цветами. В левой руке она держала букет роз. Маленькая собачка прыгала у ее ног. Цветочный орнамент украшал фрагмент по краям. Впоследствии было найдено большинство из осколков блюда. Согласно документам Севильского архива по делам Индии, галеон перевозил на своем борту блюдо из чистого золота и набор с кувшинами, считающиеся подарком короля Испании японскому императору. Во время официального расследования гибели галеона испанские власти обвинили губернатора Манилы Коркуэра в незаконном присвоении этих предметов на Филиппинах и их возвращении в Испанию в качестве личного груза губернатора. Золотое блюдо с женщиной было важной находкой, но были и другие, которые впечатляли гораздо сильнее. Так, ныряльщик Энт Навин нашел маленькую золотую туфельку, инкрустированную алмазами и бриллиантами. В туфельке могли храниться духи или другая парфюмерия. Повезло и Майклу Флэкеру, инженеру и подводному оператору из Австралии, который поднял 32 золотые цепи, каждая из которых была по полтора метра длиной. Все цепи лежали вместе и были скручены золотой проволокой. Они были погребены под 2 м осадков под узким выступом так, что его руки с трудом смогли до них дотянуться. Аквалангистами были подняты более чем 1300 единиц золотых ювелирных изделий: цепи, кресты, четки, пряжки, филигранные пуговицы, кольца и броши с драгоценными камнями. Некоторые из менее ценных находок с галеона также были очень интересны. Например, 156 кувшинов для хранения пищевых продуктов, найденных на глубинах от 45 до 60 м.

Реставраторы тщательно проанализировали содержимое кувшинов. В двух из них была застывшая восточная ароматическая смола, используемая как ладан-фимиам, другие хранили мелкие кости, до сих пор сохранившие следы ножа бакалейщика. На кувшинах были выгравированы имена владельцев или испанские и китайские символы, указывающие на их содержимое: соль, уксус, селитра и вино. Но большинство кувшинов содержало питьевую воду, так как манильские галеоны на торговом пути не делали остановок по 5–8 месяцев.

Для обследования дна на глубинах, не доступных аквалангистам, «Тенгар» имел двухместный водолазный колокол. Также использовался робот с видеокамерой, управляемой с поискового корабля. А там, куда не могли спуститься колокол, применяли обитаемый подводный аппарат, вмещавший двух пилотов и наблюдателя. Данные глубоководных исследований удостоверили, что обломки крушения сбросило с рифа до глубины 80 м.

Работа по консервации находок велась круглые сутки. После очистки каждый предмет был измерен, сфотографирован, зарисован на бумаге, а его образ был занесен на лазерный диск бытового компьютера.

Многие предметы были повреждены тайфунами и обросли кораллами уже позже крушения галеона. Так, например, один кусок коралла в действительности содержал 564 отдельных изделия – стеклянные бусины китайского происхождения, керамические черепки, разукрашенные медные кнопки, остатки листового золота, две серебряных рукоятки от шпаг и бронзовые китайские весы, использовавшиеся, вероятно, для взвешивания драгоценных камней. Некоторые предметы были сугубо личными. Так, на поверхности маленького золотого гребня можно было разобрать надпись «год 1618», нанесенную золотыми точками. Также было видно и имя «Донья Каталина де Гусман». Дальнейшие поиски выявили, что она была вдовой и в 1634 г. жила в Маниле. Находилась ли она на борту затонувшего корабля? Никто не знает. Чаще всего гребни делались не из золота, а из других материалов, в основном из слоновой кости или панциря черепахи. В 1767 г. на галеоне «Сан-Карлос» перевозился груз из 80 тыс. гребней.

Находки, нанесенные на археологические карты-планы, привели к следующим выводам: галеон несколько раз ударился о риф и, распоров днище, потерял балласт, а затем постепенно распадался на части и терял свое содержимое вдоль всего рифа, что отчетливо прослеживается на составленных планах. Кормовую надстройку корабля вынесло на мелководье, а центральный корпус с ахтердеком подхватило течением и отнесло на глубоководье, где они, заливаемые водой, опустились на дно. Потеря галеона «Нуэстра сеньора де ля Консепсьон» стала трагедией для Филиппин, а его судьба служит аллегорией человеческой жадности.

В поисках сокровищ «Гросвенора»

1632 г.

В июне у восточного побережья Южной Африки британское грузопассажирское судно «Гросвенор» наскочило на риф. Из 370 человек спаслось только 123. Сокровища «Гросвенора», среди которых находится трон Великих Моголов, до сих пор манят искателей сокровищ.

В июне 1782 г. в индийском порту Тринкомали можно было встретить все сливки местного общества. В далекую Англию уходило грузо-пассажирское судно Ост-Индийской компании «Гросвенор», увозя на родину 150 пассажиров. В основном это были высокопоставленные чиновники и офицеры, закончившие здесь свой срок службы в колонии. Многие уезжали с семьями…

– Но отнюдь не только доставкой именитых пассажиров намеревались эмиссары Ост-Индийской компании порадовать хозяев в Лондоне, – рассказывает архивист Ю. Лобов. – Помимо традиционных золотых и серебряных слитков, монет и драгоценных камней на сумму в 4 млн фунтов стерлингов в специально оборудованной каюте, на судне присутствовало и нечто более ценное. Можно предположить, что на судне находился легендарный трон, некогда украшавший резиденцию Великих Моголов в Дели.

Искусные индийские мастера сделали трон из золота, его боковые стороны изображали павлинов, раскрытые хвосты которых были сплошь покрыты драгоценными камнями. 12 золотых стоек поддерживали инкрустированный камнями золотой балдахин. Павлиний трон признавался священной реликвией Великих Моголов, и его запрещалось показывать иноверцам.

Итак, 13 июля 1782 г. из порта Тринкомали вышло в море английское судно «Гросвенор» с бесценным грузом на борту. Однако к месту назначения оно так и не прибыло…

Из укрепленного форта на южноафриканском побережье выехал конный голландский патруль. По дороге, навстречу им, опустив в изнеможении голову и еле передвигая ноги, брел человек. В руках у него было ружье, на которое он с трудом опирался. Вид его был ужасен, чувствовалось, что незнакомец находился в пути не один день – он

оброс, одежда превратилась в лохмотья. Он остановился, поднял голову и рухнул на землю.

Привести его в сознание патрульным не удалось, и он был срочно доставлен в форт. Лишь к вечеру незнакомец пришел в себя. Он прошептал:

– Где я?

– Не волнуйтесь, дикари вам уже не страшны. Это Порт-Элизабет. Но кто вы? Как оказались здесь?

– Значит, дошел… – Больной тяжело задышал, но нашел в себе силы добавить: – Я – Вильям Хабберне – с «Гросвенора»…

К 4 августа 1782 г. «Гросвенор» пересек Индийский океан и, по расчетам капитана, находился примерно в 100 милях от восточного побережья Южной Африки. Ночью разразился сильный шторм. Вдруг раздался страшный грохот. «Гросвенор» наскочил на риф почти у самого берега. Третий помощник капитана и один из матросов сумели выбросить якорь и закрепить канат за выступ рифа. Цепляясь за канат руками и ногами, пассажиры и матросы, почти касаясь бушующих волн, перебирались на риф, многие срывались и тонули либо разбивались о скалы. Из трех наскоро сколоченных плотов, на которых команда пыталась перевезти женщин и детей, один опрокинулся, и все находившиеся на нем погибли. Между тем «Гросвенор», получивший огромную пробоину, стал крениться на левый борт и вскоре затонул.

К утру погода не улучшилась, хотя шторм несколько ослаб. Предпринятые поиски показали, что из 220 членов экипажа и 150 пассажиров осталось 123 человека, а среди них 20 женщин и детей.

Спасенные высадились на берег где-то между Дурбаном и Порт-Элизабет. После короткого совещания было решено идти вдоль побережья к порту тремя партиями. Второй помощник капитана возглавил первую партию, состоящую главным образом из матросов и офицеров «Гросвенора», вооруженных двумя винтовками и пистолетом. Эта партия должна была вести разведку, прокладывать путь и обеспечивать безопасность всей колонны. Вторую партию – из женщин, детей и людей преклонного возраста – возглавил третий помощник капитана. Третью партию прикрытия возглавил капитан Коксон. В нее входили пассажиры-мужчины и несколько матросов. У капитана был также пистолет.

Уже первые мили пути показали, что переход предстоит предельно трудный. Начались болезни. От кишечных заболеваний начали умирать дети. Колонну подстерегали и другие опасности. Уже с первых дней пути отряд Коксона стал подвергаться нападению со стороны аборигенов. В стычках несколько человек было убито и ранено.

Стало ясно, что большинство людей не выдержит перехода. Решили отобрать 40 наиболее крепких физически мужчин и отправить их в Порт-Элизабет за помощью. Остальные решили разбить лагерь и ждать спасения. Командование лагерем приняли на себя капитан Коксон и его второй помощник. Третий помощник возглавил отряд, который пошел на юг…

Лишь через два с половиной месяца эту трагическую историю расскажет матрос Вильям Хабберне, единственный из 40 человек, кому удалось добраться до Порт-Элизабет.

Уже через два дня по маршруту, указанному Хабберне, к месту расположения лагеря была снаряжена экспедиция из 300 человек. Она прошла более 300 миль и обнаружила место, на котором, вероятно, и располагался лагерь. Но, кроме кострищ, несколько взрослых и детских скелетов, полуистлевших кусков европейской одежды, никаких следов пребывания живых людей найти не удалось.

В 1790 г. голландский губернатор в Кейптауне получил сообщение, что на земле Пондо среди жен вождей некоторых племен есть белые люди. Посланная экспедиция подтвердила эти сведения. Женщин оказалось пять, и они действительно были с «Гросвенора». Но самым удивительным для голландцев было то, что женщины категорически отказались вернуться в Англию и предпочли остаться со своими новыми семьями…

Крушение «Гросвенора». Картина Дж. Картера

Между тем слух о сказочных богатствах «Гросвенора» достиг Европы и Америки. К месту гибели судна потянулись авантюристы. В начале 1800 г. англичане Александр Линдсей и Сидней Тернер снарядили экспедицию и в июле того же года, наняв три десятка ныряльщиков-малайцев, начали обшаривать дно вокруг «Гросвенора». Найденные ими более тысячи золотых и серебряных монет, несколько десятков золотых колец с трудом окупили затраты экспедиции, но не принесли желанных прибылей, и в сентябре англичане прекратили работы.

В 1842 г. адмиралтейство Великобритании решило разработать технический проект подъема «Гросвенора», используя силы прилива. Для предварительной разведки к месту гибели «Гросвенора» был направлен военный корабль под командой капитана Болдена и группа военных инженеров – специалистов по глубинным подводным работам. С помощью все тех же ныряльщиков-малайцев экспедиция разыскала останки судна. «Гросвенор» затонул между двумя рифами и лежал на

боку в глубоком котловане, окруженный подводными скалами. Корпус судна занесло песком и тяжелыми горными породами. Инженеры пришли к выводу, что о подъеме «Гросвенора» не может быть и речи.

В течение последних 50 лет серьезных попыток поднять «Гросвенор» не предпринималось.

Бурное развитие в конце XIX – начале XX в. водолазного дела, казалось, открыло путь к сокровищам затонувшего судна. В 1905 г. газеты Йоханнесбурга оповестили своих читателей об учреждении международного синдиката по подъему «Гросвенора». Идея была предельно проста. От берега к останкам судна следует продолжить канал, по которому судно подтаскивается к берегу.

И вот летом 1905 г. в район гибели «Гросвенора» прибыли три судна, оборудованные по последнему слову инженерной техники того времени. Но среди возвышающихся на дне океана многочисленных песчаных холмов водолазы только через месяц разыскали холм, под которым покоился «Гросвенор». Уже первые попытки проложить канал столкнулись с непреодолимыми трудностями. Из-за частых штормов работы приходилось постоянно прерывать, а новые наносы песка сводили к нулю все проделанное накануне.

К середине 1906 г. капитал синдиката поистощился, а сокровища «Гросвенора» оставались по-прежнему недосягаемыми.

После Первой мировой войны страсти вокруг «Гросвенора» разгорелись с новой силой. Сколачивались крупные и мелкие компании, инженеры наперебой предлагали головокружительные проекты подъема «Гросвенора». В 1921 г. интерес к его сокровищам проявил американский миллионер Пит Крайн.

Проект подъема судна, взятый Крайном на вооружение, по существу, представлял собой модернизированный вариант идей прежнего синдиката, то есть от берега через рифы проложить к «Гросвенору» туннель. Бесполезно потратив весьма ощутимую сумму, Пит Крайн убыл восвояси.

Судя по сообщениям печати, одним из последних искателей легкой наживы был бельгийский миллионер Гвидо Бакер. Желая лично участвовать в подъемных работах, он на своей вилле под Брюсселем построил глубокий бассейн и в течение нескольких лет обучался там премудростям водолазного дела. Гвидо намеревался проложить к

корпусу «Гросвенора» стальную трубу большого диаметра, через которую водолазы могли бы проникнуть на судно.

По разным причинам работы прекратились…

Пропавшая эскадра

1788 г.

У северо-восточных берегов Австралии пропали два судна экспедиции, которую возглавлял французский исследователь Жан Франсуа де Лаперуз.

Последний раз Лаперуза, исследовавшего Тихий океан, видели в бухте Ботанического залива. Тогда он передал письма и судовой журнал капитану Артуру Филлипу для отправки во Францию. Затем Лаперуз продолжил свое путешествие, и больше его никто не видел. Большинство ученых так реконструируют финальный этап путешествия: покинув Ботанический залив, Лаперуз посетил Тонга и Новую Каледонию и поплыл к островам Санта-Крус. У острова Ваникоро во время шторма его корабли разбились о рифы, часть команды «Буссоли», головного судна Лаперуза, спаслась. Столкнувшись с враждебностью местных жителей, французы возвели укрепленный форт, а затем построили небольшое судно и отплыли в неизвестном направлении, однако позже погибли в открытом океане. По другим данным, все спасшиеся погибли на острове.

По преданию, Людовик XVI, взойдя на эшафот в 1789 г., спросил палача: «Нет ли сведений о Лаперузе?»

До сегодняшнего дня не до конца выяснена судьба известного мореплавателя Жана Франсуа Гало де Лаперуза (1741–1788), двух его кораблей и 242 членов команды.

Альби Жан Лаперуз с детских лет «заболел» морем и потому в 15 лет записался юнгой в военно-морской флот. В сражении при Бель-Иле с англичанами был ранен, попал в плен, но вскоре освободился. Получив чин лейтенанта, а затем и капитана, плавал в Ост-Индию. Командуя фрегатом, захватил в плен английский корвет, а позже и еще два английских фрегата. Незаурядная личная смелость, честность и доброта по отношению к людям снискали уважение к нему не только у соотечественников, но и у англичан. Слухи о храбром моряке

докатились до французского короля Людовика XVI, и он благословил Лаперуза на кругосветное плавание на кораблях «Буссоль» и «Астролябия». Целью экспедиции, рассчитанной на 4 года, было двойное пересечение Тихого океана, открытие новых островов и гидрографические работы у берегов Северной Америки и Азии.

Кругосветное путешествие началось 1 августа 1785 г. Ведомые капитанами Лаперузом и Флерио де Ланглем корабли «Астролябия» и «Буссоль», водоизмещением по 500 т каждый, имели на борту немало товаров, в том числе зеркала, стеклянные бусы, ткани и прочее, предназначенные для подарков туземцам. Кстати, будущий император Франции Наполеон Бонапарт мог быть в составе участников экспедиции, но его вычеркнула из списка отборочная комиссия, что имело непредвиденные последствия для стран Европы. За первые 14 месяцев плавания корабли обошли мыс Горн и побывали на острове Пасхи.

Миновав Гавайские острова, путешественники обследовали все западное побережье Северной Америки вплоть до берегов Аляски. Там, в одной из красивейших бухт, где стояли их корабли, участников экспедиции постигла первая трагедия. При ведении гидрографических работ погибла шлюпка с 15 матросами и 6 офицерами. Их разбила о подводные камни мощная приливная волна, устремившаяся в узкий проход бухты. Потерю моряков Лаперуз переживал как личное горе. Тем не менее гидрографические работы были успешно завершены, а об их качестве сохранились слова одного опытного английского капитана: «Карта северо-западного побережья, несомненно, самая точная из всех, какие составлялись до сих пор».

От берегов США Лаперуз повел корабли к берегам Китая. По пути им были открыты небольшие острова Неккер и Ла-Басс. Проплыв вдоль юго-восточных берегов азиатского материка и пройдя проливом между островами Сахалин и Хоккайдо (ныне это пролив Лаперуза), отважный мореплаватель прибыл 7 сентября 1787 г. в Петропавловск-Камчатский. Жители города встретили Лаперуза пушечным салютом. На Камчатку из Франции была доставлена почта и приказ короля о присвоении Лаперузу звания командира эскадры. Лаперуз направил на родину сухопутным путем Ж.Б. Лессепса, владевшего русским языком. С ним были отправлены отчеты о результатах экспедиции, карты и письма. До Парижа Лессепс добирался целый год!

К сентябрю 1787 г. Лаперуз вновь пересек с севера на юг Тихий океан, сделав остановку на острове Мауна (Восточное Самоа). Туземцы встретили моряков гостеприимно, и ничто не предвещало близкой драмы. Капитан Флерио де Лангль, желая отблагодарить островитян за провиант и воду, начал раздавать им мелкие подарки. Туземцы передрались из-за них. Но, как только капитан попытался их помирить, они набросились на командира «Астролябии», а заодно и на матросов. В результате стычки погибли 12 моряков вместе с капитаном, а 43 получили ранения.

В конце января 1788 г. «Буссоль» и «Астролябия» вошли в австралийский залив Ботани, встав на ремонт в бухте у берегов, где ныне расположен Сидней. Отсюда Лаперуз направил на родину сообщение, где говорилось о предстоящих задачах на пути к дому. Это была последняя весточка от Лаперуза. 10 марта 1788 г. фрегаты покинули Австралию, о чем свидетельствовали моряки английских кораблей.

После этого достоверных сведений о пропавшей экспедиции не было на протяжении почти 40 лет. Поиски пропавших кораблей начались лишь спустя три года. Во Франции произошла революция.

Жан Франсуа де Лаперуз

Весной 1826 г. английский капитан Питер Диллон, исследовавший на своем судне острова Меланезии (близ берегов Австралии), бросил якорь у острова Такопиа. Его очень удивили стеклянные бусы у женщин, имевшие явно европейское происхождение. Но еще больше его озадачила серебряная рукоять шпаги, которую ему показали туземцы. На ней была монограмма ее владельца – Лаперуза, о котором были наслышаны капитаны дальнего плавания. Туземцы не стали скрывать историю, которая произошла здесь много лет назад, когда два

корабля, «управляемые духами», по словам дикарей, наскочили на рифы у острова Ваникоро. При этом один из кораблей сразу затонул вместе с людьми, а часть моряков с другого корабля спаслась. Спустя несколько месяцев им удалось соорудить из обломков лодку и уплыть в неизвестном направлении. Другие утверждали, что туземцы перебили всех, кто спасся. Приобретение Диллана вызвало сенсацию во Франции, особенно после того, как рукоять шпаги опознали. Английский капитан был удостоен аудиенции у французского короля Карла X, который наградил его орденом Почетного легиона и пожаловал пожизненную пенсию. В то же время к месту предполагаемой катастрофы направился опытный французский капитан Жюль Себастьян Дюмон-Дюрвиль.

В январе 1828 г. корабль Дюрвиля уже был у острова Ваникоро. Туземцы показали ему риф, где потерпели катастрофу корабли Лаперуза. Оставалось самое главное – добыть доказательства случившегося, а для этого надо было спуститься на дно. К счастью Дюмона-Дюрвиля, останки «Астролябии» покоились на небольшой глубине. В своем отчете капитан записал: «На дне, на глубине 3–4 саженей, наши матросы видели якоря, орудия, ядра и множество свинцовых пластин». Морякам удалось поднять корабельный колокол.

Много позже (в 1959 г.) французскому подводному геологу-вулканологу Гаруну Тазиеву с друзьями-единомышленниками удалось поднять в этом месте со дна шесть якорей, пушки, ядра и множество других предметов, включая русский серебряный руль, очевидно, приобретенный на Камчатке. Однако судьба самого Лаперуза по сей день остается неизвестной.

(*По материалам В. Вьюгина*)

Гибель «Медузы»

1816 г.

У северо-западного побережья Африки из-за навигационной ошибки сел на мель французский фрегат «Медуза». Число жертв превысило 400 человек.

Утром 17 июня 1816 г. в Сенегал отправилась французская экспедиция, состоявшая из фрегата «Медуза», каравеллы «Эхо», флюта

«Луара» и бриг «Аргус». Эти корабли везли колониальных служащих, а также нового губернатора колонии и чиновников с их семьями. Кроме них, в Сенегал направлялся так называемый «африканский батальон», состоявший из трех рот по 84 человека, по слухам, из бывших преступников. На самом деле это были просто люди разных национальностей, среди которых попадались и отчаянные сорвиголовы. Начальником всей экспедиции был капитан «Медузы» Гуго Дюруа де Шомарей.

Сенегал был для Франции основным поставщиком камеди, которая использовалась в фармацевтике, в кондитерском деле и особенно при окраске тканей. Кроме того, эта колония поставляла золото, воск, слоновую кость, кофе, какао, корицу, индиго, табак, хлопок и – о чем стыдливо умалчивалось! – темнокожих рабов.

Денег на организацию этой экспедиции не хватало, поэтому для столь сложного путешествия пришлось использовать суда, которые в то время оказались на ходу. На пути корабли должны были пройти мыс Блан (Белый), но мыса с характерной белой скалой не было. Капитан Шомарей не придал этому никакого значения, но на следующий день ему пришлось отвечать перед экипажем и он сказал, что накануне они вроде проплыли что-то похожее на мыс Блан. Впоследствии он все свои рассуждения и объяснения строил на том, что действительно видел этот мыс. На самом деле «Медузу» ночью отнесло к югу, курс был выправлен только к утру, так что фрегат никак не мог пройти этот мыс. Каравелла «Эхо», не отклоняясь от курса, утром обогнала «Медузу».

В роковую ночь с 1 на 2 июля Шомарей ни разу не поинтересовался, как идет корабль, лишь к утру был слегка удивлен исчезновением «Эхо». Он даже не попытался выяснить причины ее исчезновения. Другие корабли, сопровождавшие фрегат, отстали еще несколько дней назад.

А каравелла «Эхо» продолжала следовать правильным курсом, «Медуза» двигалась в том же направлении, но ближе к берегу. Шомарей приказал измерять глубину морского дна и, не нащупав его, решил, что может беспрепятственно вести корабль к берегу. Несмотря на многочисленные предостережения членов экипажа о том, что корабль находится в районе Аргуинской отмели, капитан «Медузы» продолжал вести фрегат к берегу.

Когда еще раз измерили глубину моря, она оказалась всего 18 локтей вместо предполагавшихся восьмидесяти. В этой ситуации фрегат могла спасти лишь быстрота реакции капитана, но Шомарей, к сожалению, не повернул корабль. И вскоре «Медуза» села на мель – между Канарскими островами и Зеленым мысом.

Спасательные работы начались неорганизованно и беспорядочно. Все попытки снять фрегат с отмели оказались напрасными. В корпусе судна открылась течь, и 5 июля было принято решение покинуть тонущий корабль. По всем морским правилам и законам Шомарей, как капитан, должен был покинуть судно последним, но он не сделал этого. Капитан Шомарей, губернатор со свитой и высший офицерский состав разместились в шлюпках. Сто пятьдесят матросов и женщин перешли на плот, построенный под руководством инженера Корреара корабельным плотником. Командовал плотом выпускник мореходного училища Куден, с трудом передвигавшийся из-за травмы ноги.

Сначала шлюпки буксировали плот к берегу, который был сравнительно близко. Но, испугавшись наступления бури, командиры шлюпок решили покинуть плот и предательски перерубили буксирные канаты. Люди были оставлены на волю волн на маленьком, заливаемом водой плоту, которым почти невозможно было управлять.

Когда шлюпки начали исчезать из виду, на плоту раздались крики отчаяния и ярости. Затем они сменились жалобами, а потом ужас охватил обреченных на гибель. Стояла страшная жара, но от жажды людей спасало то, что плот был сильно погружен в воду. Вскоре было обнаружено, что в спешке эвакуации с фрегата погрузили ничтожно малое количество пресной воды и продовольствия. Незащищенные от непогоды и солнца, без провианта, исчерпав все запасы воды, люди ожесточились и восстали друг против друга.

К ночи плот стал погружаться в воду, и на нем в первый раз вспыхнула кровавая резня за последние капли воды и наиболее безопасные места около мачты. После второй резни в живых осталось только 28 человек. Израненные, обессиленные, мучимые жаждой и голодом люди впали в состояние апатии и полной безнадежности. Многие стали сходить с ума.

Среди тех, кто уцелел, некоторые были столь голодны, что накинулись на останки одного из своих товарищей по несчастью. Они расчленили труп и начали свою ужасную трапезу. Один из выживших

матросов потом вспоминал: «В первый момент многие из нас не притронулись к этой пище. Но через некоторое время к этой мере вынуждены были прибегнуть и все остальные». Так началось каннибальство.

Двенадцать дней носился плот по морским волнам. Рано утром 17 июля на горизонте показался было корабль, но вскоре он исчез из виду. В полдень он появился снова и на это раз приблизился к плоту. Это «Аргус» обнаружил полузатонувший плот и принял на борт 15 исхудавших, полубезумных людей (пять из них впоследствии скончались). Взорам матросов с «Аргуса» предстало леденящее душу зрелище: трупы истощенных до последней крайности людей, а живые мало чем отличались от мертвых… А рядом куски человеческого мяса, которые несчастные вялили на солнце и ели.

Плот «Медузы». Картина Т. Жерико

Через 52 дня после катастрофы был найден и фрегат «Медуза», который не затонул. Из 17 человек, решивших не поддаваться панике и остаться на корабле, в живых осталось лишь трое.

Об этой трагедии в 1817 г. вышла книга, авторами которой стали инженер Александр Корреар и хирург Анри Савиньи. Первая фраза ее была следующая: «История морских путешествий не знает другого примера, столь же ужасного, как гибель “Медузы”». И действительно, для того времени сообщение о гибели фрегата прозвучало так же страшно, как для последующих поколений весть о трагической судьбе «Титаника».

Французское общество, потрясенное случившимся, было возбуждено до предела. Ответственность за это бедствие ложилась на капитана «Медузы» графа де Шомарея, не отвечавшего своему назначению. В прошлом эмигрант, он происходил из не очень знатного рода и получил столь ответственную должность благодаря протекции и связям в министерстве.

Капитан Шомарей предстал перед трибуналом, был уволен из флота и приговорен к тюремному заключению на три года. Но самым непереносимым для него оказалось то, что его навечно вычеркнули из кавалеров ордена Почетного легиона. Это обстоятельство привело Шомарея в глубокое отчаяние. Он даже пытался вернуть себе эту награду, но безуспешно.

В краях, где Шомарей доживал свой век, все знали о его «подвигах» и относились к нему презрительно и враждебно. Он прожил довольно долгую жизнь, умер в 78 лет, но долголетие это было ему не в радость.

Мир же помнит об этом жутком событии исключительно благодаря полотну известного художника Теодора Жерико, увиденному зрителями в 1819 г.

Роковое место у скалистого мыса

1818 г.

13 октября бригантина «Килия», снесенная штормом к румелийскому берегу, у порта Мидия (Черное море), была выброшена

на песчаную отмель у каменистого мыса.

Команда и пассажиры были спасены, но бригантина разбита и занесена песком. В тот же день и почти на том же месте (на расстоянии в 60 м) разбилось трехмачтовое австрийское судно, погибло 15 человек, спаслось 5. По некоторым данным, у того же скалистого мыса в следующую ночь погибли еще два купеческих судна. Во время того же сильнейшего шторма, свирепствовавшего с середины сентября до середины октября, у дельты Дуная разбилось датское судно, спаслось лишь 3 человека.

Исчезнувшие в волнах

1837 г.

В октябре у мыса Хаттерас погибло американское судно «Хоум», следовавшее по маршруту Нью-Йорк – Чарлстон, штат Южная Каролина. Погибли 90 человек.

Ураган, шторм и коварные мели не пощадили судно. От удара стихии нос парохода сместился метра на полтора относительно кормы. Волны вынесли искореженное судно на отмель – всего в 900 м от островка Окракок, лежащего южнее мыса Хаттерас. Однако добраться до берега пассажиры были не в силах. Бушующие волны моментально разметали в щепы три спасательные шлюпки, едва их спустили на воду.

Женщины и дети устремились на носовую часть судна, еще заметно вздымавшуюся над водой. Толпа зевак, собравшаяся на берегу, с ужасом смотрела, как громадный вал воды захлестнул нос парохода, как рассыпалась палуба, как судно скрылось в воде, унося с собой жизни 90 человек.

Лед и пламень

1840 г.

2 октября экипаж и пассажиры английского брига «Австралия» в результате пожара на корабле были выброшены на пустынные берег Намаквaленда в Южной Африке. Выжили единицы.

Пожар, вспыхнувший на судне посреди океана, привел к тому, что 27 мужчин, женщин и детей оказались на побережье Намаквaленда. Просто чудо, что эти люди, терзаемые жаждой в шлюпках, а потом в пустыне, смогли выжить в такой передряге.

Благодаря дневнику, который вел капитан Адам Йул, хозяин брига «Австралия», история катастрофы восстановлена во всех подробностях…

Берег, где высадились эти несчастные, – теперь «алмазное побережье», в прошлом был настоящий «берег мертвого человека», такой же дикий и опасный, как Берег скелетов на севере.

Капитан Йул понятия не имел об этой опасности, когда 2 октября 1840 г. вел из Лейта новый, хорошо оснащенный бриг «Австралия», он был отважным капитаном и прекрасным руководителем. На бриге было два помощника капитана, стюард, кок, четыре матроса и три юнги. В каютах расположились пять пассажиров, включая доктора Александра Байерса и трех молодых женщин. Третьим классом плыли пять мужчин и молодая семья Чисхолм, два мальчика и три девочки.

На «Австралии» был опасный груз: скипидар, купорос, сера, деготь и уголь, а также немного вина и спирта.

После захода в Рио «Австралия» направилась через Южную Атлантику в Кейптаун. Пассажиры, как обычно, прогуливались по палубе, но вскоре из-за холода разошлись по каютам. Капитан отдал помощнику распоряжения на ночь и спустился вниз. Там он почувствовал запах гари. Осмотр показал, что весь груз охвачен огнем.

Капитан, не теряя времени, объяснил пассажирам, что, несмотря на бушующий океан, им придется сесть в шлюпки.

Бот перевернули и быстро перенесли на корму, где воздух был чище. Однако и здесь пассажиры уже ослепли от дыма. Судно тяжело переваливалось на волнах. Пламя выбивалось из-под крышки носового люка, и палуба горела под ногами.

В этой ситуации капитан Йул приказал стюарду погрузить в бот провизию. К этому времени рангоут и паруса уже были в огне, но пассажиры сохраняли спокойствие и дети не плакали. Помощник забрался в бот, чтобы помочь матросам погрузить туда бочонки с водой.

Спустили на воду скиф и капитан Йул посадил в него трех женщин и двух матросов.

Йул и еще шесть человек оставались на борту парусника. Они спустили небольшую шлюпу, и капитан на мгновение задержался, наблюдая, как огонь уничтожает его судно.

На рассвете не появилось ни одного парусника, и Йул проверил имевшиеся у них запасы, состоявшие из тридцати галлонов воды, половины галлона рома, половины галлона бренди и нескольких бутылок вина. Он рассудил, что будет благоразумно выдавать каждому не более одного стакана воды в день, и в этом оказался совершенно прав. Удалось спасти два небольших мешочка с сухарями, но часть их повредила соленая вода. Список дополняли два окорока, две головы сыра и несколько банок консервированного мяса. Йул прихватил с собой секстант, хронометр, навигационный альманах и карту. У него были Библия и книга псалмов. В скифе хранились фланелевые рубашки и одеяла.

«Люди умоляли дать им воды, но я отказывал, – записал Йул. – Кричали душераздирающе, особенно дети, сидевшие в скифе. Они не хотели есть. Они просили только воды. Некоторые, несмотря на мои предупреждения, начали пить соленую воду. Два человека в моей шлюпке и два в другой буквально обезумели. Это были те, кто напился соленой воды. Все, что я мог сделать, – выдавать воду три раза в день, одноразовой дозой была столовая ложка на человека».

На рассвете девятого дня люди из скифа окликнули Йула и сообщили, что ночью умер мальчик-сирота Джон Чисхолм. Четыре человека в шлюпке самого Йула были серьезно больны. Один из них, Джордж Пит, умирал.

Шлюпки были в 12 милях от Намаквaленда. Каждый всматривался в берег и задавался один и тем же вопросом: были ли впереди спасение и пресная вода – или гибель в бурунах?

Скиф вошел в узкий канал, но налетел на скалу, и несколько человек оказались за бортом. Облегченную шлюпку выбросило прямо на берег. Все миновали прибой в целости и сохранности.

Капитан Йул при помощи секстана вычислил, что они находятся примерно в 11 милях к северу от устья Олифантс-Ривер, находящейся в 200 милях пути от Кейптауна. Теперь их жизнь зависела от того, удастся ли найти воду на месте или выйти к реке. Представлялось безумием оставаться на этом берегу, однако начальник принудил людей задержаться. Они измотались, силы были почти на исходе, и капитан не

мог вести их вперед. Матросы соорудили палатки из рангоута и парусов. После выдачи обычной порции воды все улеглись спать.

Немногие выжившие после крушения судна

Проснулся помощник капитана Уоллейс, и Йул обсудил с ним создавшееся положение. Могут ли они снова спустить шлюпки на воду и добраться до Кейптауна? Оба офицера согласились, что это невозможно. Оставалось только идти на юг под палящим солнцем, пока они не доберутся до цивилизации. Йул решил позволить ослабевшим людям отдохнуть весь следующий день и выйти на второй день перед рассветом.

В полдень тело Джона Чисхолма было накрыто флагом. Вырыли могилу, и Йул прочел погребальную молитву. На следующее утро умер Джордж Пит, и состоялась еще одна похоронная церемония.

Перспективы предстоящего марша вырисовывались плачевными. Тем не менее женщины сделали холщовые мешки, чтобы нести продукты. Всю воду перелили в бутылки и банки и распределили между мужчинами, которых считали надежными. Йул определил, что, если не увеличивать рацион, воды хватит еще на шесть дней.

В тот день они прошли шесть миль и разбили лагерь на мысе, овеваемом ветром с моря. Как только они остановились, Йул сделал потрясающее открытие. Один из пассажиров, пожилой человек, который часто отставал, выбросил свой сюртук, чтобы держаться с остальными наравне. Должно быть, у него помрачился рассудок, поскольку в его карманах были две полные бутылки воды. Добровольцы пошли назад, чтобы поискать утраченное сокровище, но ничего не нашли.

Несчастные люди, как обычно, прочли общую молитву и легли спать. Они были всего в нескольких милях от места, где могли получить помощь, но воды осталось так мало, что они могли погибнуть недалеко от реки. Ночью выпала роса и прошел небольшой дождь, но у них не было возможности собрать жидкость. Некоторые пытались сосать мокрые одеяла, но обнаружили, что они просолились за время странствия на шлюпках.

Прошло время, и перед ними показалась возвышенность. Помощник капитана подумал, что видит устье реки. Йул побежал вперед. «Это были широкие воды реки Олифантс и ее плодородные берега, – с радостью записал он. – Я видел на дальнем берегу белые жилые дома и другие строения и различал голубой дымок над трубами. Мы помолились, и я раздал воду».

В этом переходе люди несли с собой судовой флаг, и теперь развернули его. Фермеры заметили их и послали через реку лодку.

Кто-то окликнул их по-английски. «Воды! – только и смогли произнести несчастные. – Можете вы отвести нас к воде?» Англичанин (оказалось, что он был моряком и работал на промышлявшую тюленей компанию «Элефант Рок») сказал им, что на другом берегу реки ест прекрасный родник. Йул и женщины поехали первыми. За три раза они все переправились и наконец-то утолили жажду, день и ночь терзавшую

их несколько недель. Эти последние одиннадцать миль пешком по берегу подвели их к смерти ближе, чем шестисотмильное путешествие на шлюпках.

Фермерами, жившими около устья реки, были Виллем Лоув и тот самый Хендрик ван Зил с сыном, упомянутый несколькими годами ранее путешественником сэром Джеймсом Александером в отчете о поездке к Оранжевой реке. Френсис Трутер приехал туда на рыбалку со своей тещей. Все эти люди выхаживали больных и заботились об остальных потерпевших крушение.

Ферма Лоува находилась на южном берегу в четырех милях от океана. Он не мог предоставить пищу и кров для 26 человек. Некоторым из них был нужен заботливый уход. Однако теща Трутера, миссис Волфаардт, предложила свою помощь в присмотре за тремя детьми, дала им одежду и обращалась с ними как мать. Трех женщин отправили в фургоне к мистеру Ричарду Фрайеру, начальнику склада у Донкин-Бей, примерно в четырех милях к югу от реки. Фрайер прислал фургон обратно, нагрузив его продуктами и медикаментами, и отдал своему пастуху распоряжение зарезать столько овец, сколько понадобиться людям. Фрайер, носивший чин корнета, также известил гражданского комиссара в Клануильяме (мистера Д. ван Риневельда, уже упоминавшегося) и попросил его принять меры для отправки группы в Кейптаун.

Однако прошло несколько дней, прежде чем истощенные люди с «Австралии» были готовы к поездке. Большинство людей из группы начало поправляться через пять дней. Они покинули Олифантс-Ривер 19 января в фургонах, на первом этапе проводником был Трутер.

Йул сообщает, что фургоны часто сбивались с пути во время переезда до Кейптауна. В этой дикой местности, среди песка и кустарников, вода попадалась редко. Несколько раз фургоны чуть не опрокинулись.

Они миновали гору Пикетберг. Повсюду их очень радушно принимали фермеры.

Капитан Йул переговорил с полковником Беллом, заместителем губернатора, и отметил, что у его судовой компании нет ни гроша. Белл смог выделить 120 фунтов наличными и раздать пассажирам и матросам кое-что из одежды.

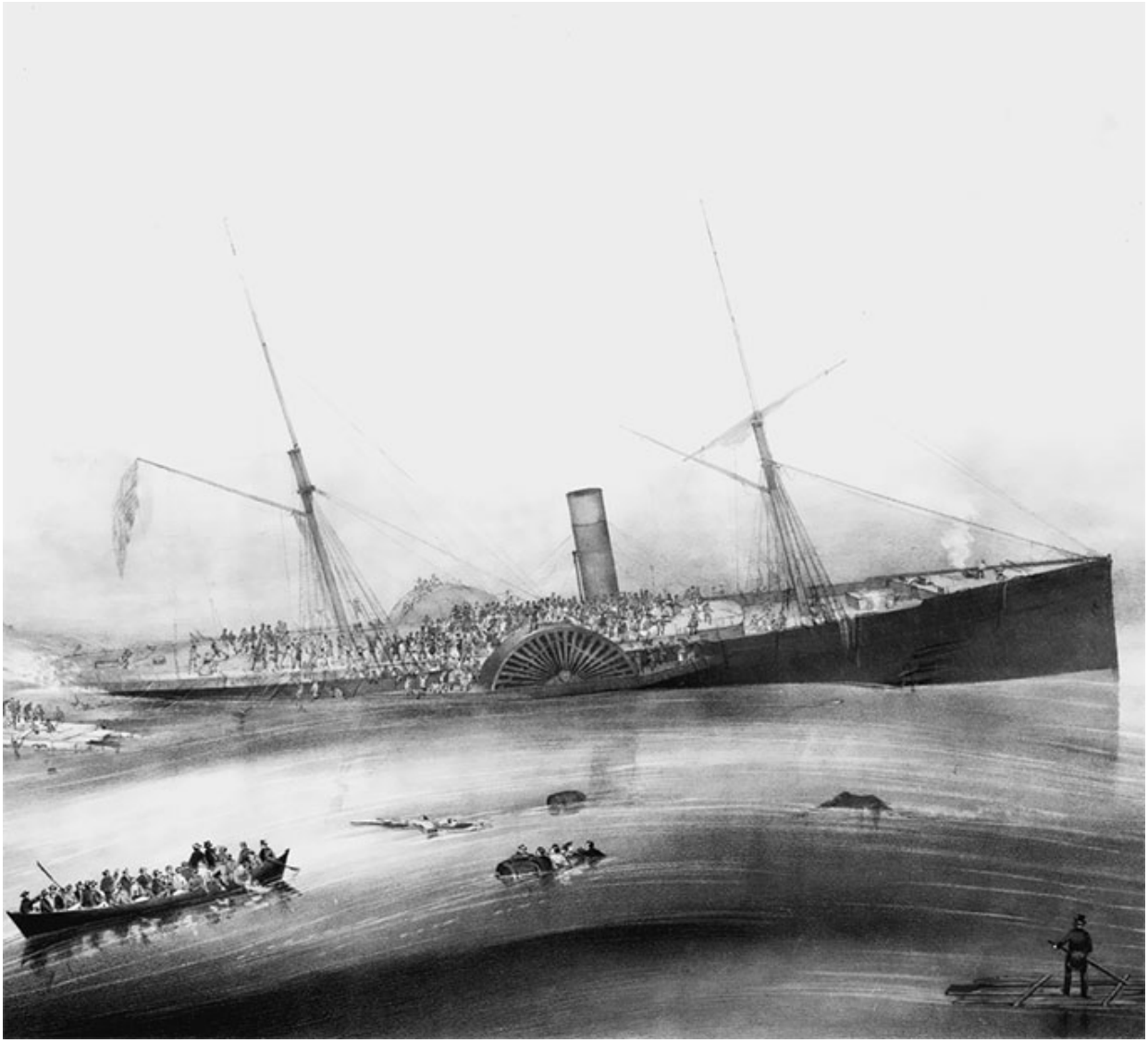
Двое из пассажиров третьего класса решили остаться в Кейптауне. Других пассажиров доставили в Австралию, тогда как капитан Йул и матросы вернулись в Шотландию. Так закончилась эта давно забытая драма, начавшаяся в океане у мыса Доброй Надежды и продолжавшаяся на мрачном побережье Намаквaленда.

Столкновение «Арктик» и «Весты»

1854 г.

27 сентября в Северной Атлантике, у острова Ньюфаундленд, мыс Рейс, произошло столкновение пароходов.

Самый быстрый и комфортабельный пароход того времени «Арктик» столкнулся с маленьким французским пароходом «Веста». 87 человек были спасены (65 членов команды и 22 пассажира), более 310 погибли (90 членов команды и 210 пассажиров). Жертв могло быть гораздо меньше, если бы на «Арктике» в достаточном количестве имелись спасательные средства (на пароходе было всего 6 шлюпок, способных увезти не более 180 человек).



«Арктик» терпит бедствие

Легенда о «Черном принце»

1854 г.

13–16 ноября британский парусно-винтовой фрегат «Prince» (вошел в историю как «Черный принц») и десять других кораблей англо-французской эскадры погибли во время шторма у Балаклавы. Число жертв превысило 500 человек.

Это было в декабре 1923 г. Инженер В.С. Языков, худой, в длинном, из тонкого сукна пальто, в широкополой шляпе, натянутой на

уши, с потрепанным портфелем под рукой, топтался у подъезда ОГПУ, не решаясь открыть дверь. Он крепко прижимал портфельчик, где лежала папка с исписанными листами – доказательством о кладе, который покоится на дне Черного моря со времен Крымской войны.

…Волею судьбы ноябрь 1854 г. стал роковым для многих экипажей вражеских судов, находившихся на рейде перед осажденным Севастополем. Они оставались на рейде потому, что вход в Балаклавскую бухту был перегорожен специально затопленными русскими кораблями. 13 ноября, как писала английская газета «Таймс», над лагерем осаждавших «…разразилась буря. Она началась около семи часов утра. Ей предшествовал дождь и шквал. Около десяти часов, положение было безнадежное». Суда, стоявшие на рейде, срывало с якорей. Погиб «Прогресс», потом «Резолют» с грузом пороха… Всего 27 единиц флота. Один из первых в мире железных винтовых пароходов, «Принц», лишился якорей. Капитан Христи приказал рубить рангоут, чтобы меньше кренило. Судно понесло на скалы. Через несколько минут «Принц» оказался на дне со штабом госпиталя, складом медикаментов, снаряжением на сотни тысяч долларов, первым полевым электрическим телеграфом и подводным аппаратом, предназначенным для расчистки входа в Балаклавскую бухту. И чем дальше отдалялась дата гибели «Принца», тем ярче представлялась легенда о золоте, хранившемся в его трюмах. Та же «Таймс» сообщила, что пароход затонул с 500 тыс. франков, затем сумма увеличилась до 5 млн фунтов стерлингов, которые якобы предназначались для уплаты жалованья осаждавшим и флоту.

С годами вместо «Принца» в людской молве появился «Черный принц». Водолазы, пытавшиеся проникнуть на него, утверждали, что он лежит на 30-саженной глубине под толстым слоем ила с кормой над пропастью. К 1870-м гг. море вернуло все суда, кроме… «Принца». Авантюристы и кладоискатели со всего мира следили за историей легендарного парохода. Его искали французы, англичане, итальянская фирма «Рестуччи». Мысль о богатствах, скрытых под водой, не давала покоя и В.С. Языкову, который собрал массу сведений и объединил свои усилия с талантом другого корабельного инженера – Е.Г. Даниленко. Никто не верил «бывшим», считая их авантюристами, прожектерами. И тогда они решились пойти в ОГПУ, к самому Дзержинскому. Феликс Эдмундович принял инженера.

– …Подводный аппарат конструкции Даниленко, – от теплоты кабинета, заинтересованности слушателей, из которых он знал по портретному сходству только Дзержинского, голос у Языкова становился увереннее, а речь убедительнее, – рассчитан на глубины до восьмидесяти саженей. Три наблюдателя будут связаны с поверхностью грузовым тросом, телефоном, шлангом подачи воздуха и вторым – для выхода отработанного. Иллюминаторы обеспечат почти круговой обзор. Все это облегчит поиск и подъем золота.

Языков умолк. Он смотрел на Феликса Эдмундовича, внимательно разглядывавшего чертеж-схему водолазного колокола Даниленко. Дзержинский поднял глаза от бумаг и ободряюще взглянул на инженера:

– Продолжайте.

– Принцип аппарата не нов, но имеет свои достоинства перед иностранными: свободная циркуляция воздуха, механическая рука для захвата груза…

Дзержинский потер правой ладонью подбородок. Окружающим был знаком этот жест: признак активной работы мысли.

Председатель ОГПУ помолчал некоторое время, изучая схему, потом спросил:

– Вы понимаете, в какое время пришли к нам с проектом?

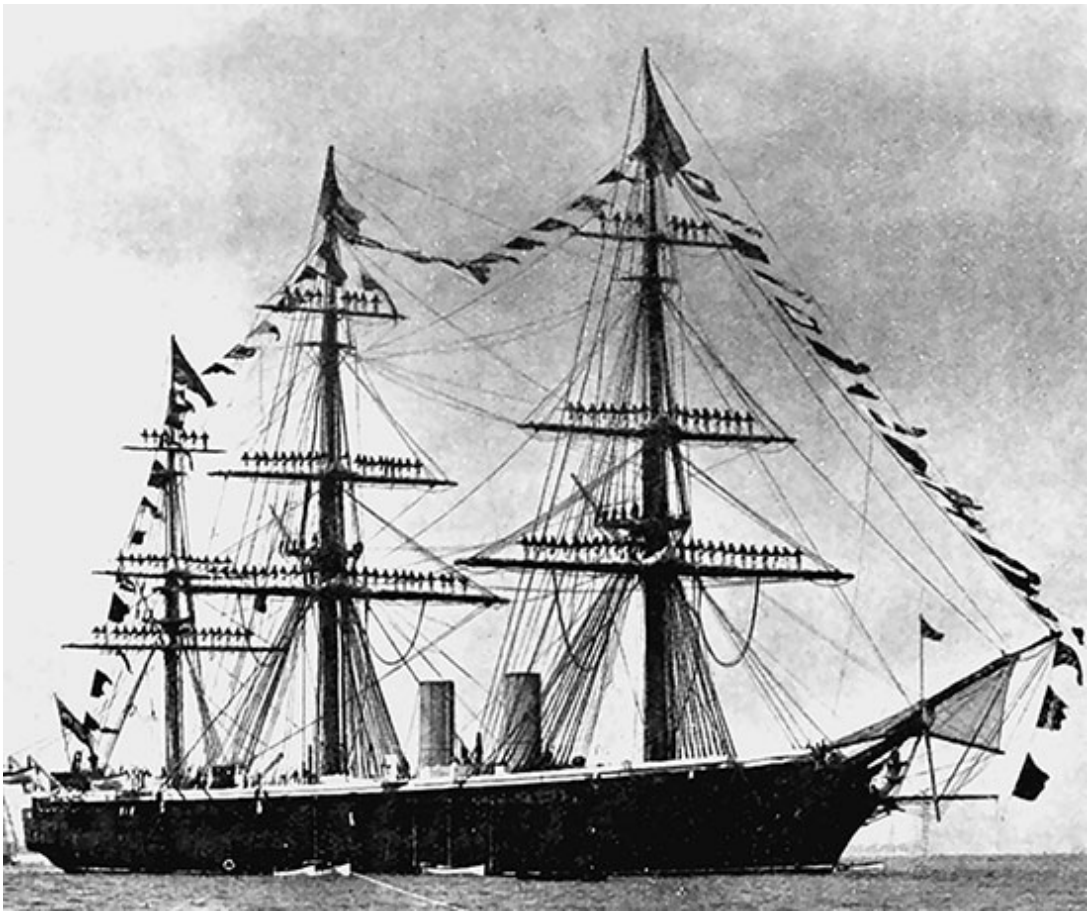
– Да. Понимаю. Это стоит денег, которых, возможно, не так много у республики. Дело не только в золоте «Принца»: дно морей – это настоящие кладовые.

Рассчитано верно, отметил про себя Дзержинский: золото – это хорошо, но и поднятые суда избавят нас от многих расходов.

Перед собравшимися сидел уже не глава ОГПУ, а будущий председатель ВСНХ СССР, один из первых советских организаторов производства.

– Что вам нужно для этой экспедиции – назовем ее Экспедицией подводных работ особого назначения – ЭПРОНа?

В первый раз на бледном лице Языкова выступил лихорадочный румянец.



«Черный принц»

– Самое малое: баржу с лебедкой, двух водолазов, несколько такелажников, катер, который будет буксировать баржу со спущенными под воду наблюдателями.

Первый советский водолазный доктор Константин Алексеевич Павловский вспоминал впоследствии: «Нас было около тридцати, первых эпроновцев, а в распоряжении экспедиции – испытанный снаряд Даниленко, баржа “Болиндер” с лебедкой и буксирный катер. Нам казалось, что найти “Принца” будет не так уж трудно: он был единственным железным судном, погибшим в том урагане. Подходы к Балаклавской бухте были разбиты на квадраты, и начались поиски. Дно моря было сплошным кладбищем деревянных кораблей. Поначалу мы проходили мимо остатков из мореного дуба, цепей, якорей, мачтовых поковок, но кто-то предложил заняться попутно подъемом всего ценного, что встречалось на пути. В конце концов операции эти

настолько развились, что понадобилось увеличить число водолазов и образовать специальную подъемную группу».

В середине 1924 г. группа перешла в Севастопольскую бухту, набитую после Крымской, Первой мировой и Гражданской войн остовами различных судов, кабелями, тросами, противоминными сетями и десятками затонувших и притопленных барж, катеров и военных кораблей. На северном рейде лежало несколько подводных лодок и выброшенный на берег эсминец «Гневный», в южной части – миноносец «Заветный», а у входа в бухту проглядывался затопленный дредноут «Императрица Мария». Не было в ту пору цены тому, что поднималось со дна и снова служило людям. Эпроновцы возвращали к жизни малый флот.

Изучая случайные находки водолазов, профессор Р.А. Орбели пришел к мысли о необходимости «перевернуть страницу» в истории этой подводной организации, отнюдь не отвлекая ее от насущных задач. Он предлагал поставить рядом с геологическими, гидрогеологическими, гидротехническими и флоро-фаунистическими изысканиями исторические подводные изыскания с использованием средств того времени. Он мечтал о Музее подводных изысканий, призывал к широкомасштабному походу в изучении «подводной старины».

Профессор Орбели стал готовиться к первой экспедиции. В это время поступили сведения о пяти «запорожских или турецких судах», потопленных в «давние времена» на реке Буге близ города Первомайска, а также о затонувшем в том же Буге около села Сабатиновка челне. Экспедиция – «грузовая машина с персоналом и аппаратурой» – направилась в село Сабатиновка. Затянутый илом челн лежал килем вверх в 100 метрах от древнего водопоя, под которым впоследствии были обнаружены следы стоянки первобытного человека. Чтобы не повредить находку, решили не применять лопат, а попробовать промывание. В этой работе участвовали десятки колхозников.

Таковы были итоги первой советской подводной археологической экспедиции, которая имела минимальное оснащение для производства подводных поисков.

А что же с золотом «Черного принца»?

Последней его искала японская фирма «Синкай когиоесио лимитед». Ее представители обратились с ходатайством к Советскому правительству о разрешении работ у Севастополя. Взорвав массу подводных скал, промыв и просеяв через специальное сито тысячи тонн песка, истратив около 300 тыс. долларов, фирма подняла со дна Балаклавской бухты… семь золотых монет времен Крымской войны с изображением профиля английской королевы.

Правда, сейчас популярна версия, что золото «Черного принца» все-таки подняли. И на эти деньги построили… Днепрогэс! А кто-нибудь сможет это опровергнуть?

«Секретное оружие» южан

1864 г.

17 февраля у побережья Южной Каролины погибла подводная лодка с ручным приводом – первая лодка, которой удалось потопить военный корабль во время Гражданской войны в США. Погибли 5 моряков. Причина гибели лодки до сих пор неизвестна.

17 февраля 1864 г. во время Гражданской войны в США южане опробовали на противнике свое «секретное оружие»… В тот февральский вечер 9 человек через два люка забрались в 12-метровую железную трубу диаметром полтора метра. Восемь «рулевых» буквально засели за коленчатую рукоятку, похожую на большой коленвал, которая заполняла почти все пространство трубы. Девятый член экипажа, стоя на носу и согнувшись в три погибели, исполнял обязанности капитана. Он наполнил водой две балластные цистерны, размещенные на носу и на корме.

Первая в мире подлодка «Ханли» перед спуском на воду

Вскоре капсула исчезла из виду, погрузившись в глубину. Воздух освежающим потоком хлынул через трубку, торчавшую над водной гладью.

При свете нескольких свечей – они служили своеобразным индикатором на недостаток кислорода – команда принялась вращать коленчатую рукоятку, приводящую в действие гребной винт. Со скоростью четыре узла подводная лодка «Ханли», названная по имени своего изобретателя, покинула место погружения и взяла курс прямо на фрегат северян «Хаусатоник», который – как и другие корабли – дрейфовал в 4 км от берега. Мини-лодка погрузилась достаточно

глубоко, чтобы протаранить корму «Хаусатоника» острым носом, торчащим спереди. На острие шестиметрового «копья» находился заряд черного пороха весом 41 кг.

Заряд сработал после того, как лодка удалилась от фрегата северян на 60 м. Через 5 мин. «Хаусатоник» пошел ко дну, а пять членов экипажа корабля погибли во время первого успешного нападения подводной лодки на военный корабль.

Для мужественных моряков-южан это подводное плавание оказалось первым и последним – подлодка также затонула вследствие ударной взрывной волны, как предположили на суше военные. Возможно, ослабли заклепки, а может быть, вода проникла сквозь плохо задраенные люки. Но это только предположения, ибо истинная причина крушения «Ханли» остается загадкой.

Неразгаданная тайна «Марии Небесной»

1872 г.

7 ноября американская бригантина «Мария Целеста» была обнаружена в океане между Азорскими островами и Португалией. Ее экипаж бесследно исчез.

В Нью-Йорке проживали два друга – Дэвид Морхауз и Бенджамин Бриггс, капитаны дальнего плавания, в один год приобретшие своих преданных супруг. У обоих уже были дети. Дэвид Морхауз командовал бригом «Дея Грация»; Бенджамин Бриггс – бригантиной «Мария Целеста». Оба судна почти не отличались друг от друга по размерам и водоизмещению, за исключением парусного вооружения. Если на «Грации» обе мачты были оснащены прямыми парусами, то «Мария» на гроте имела косой парус, а потому обладала лучшей поворотливостью.

Оба судна вышли в море в один и тот же день, 7 ноября 1872 г., курсом на итальянский порт Геную, имея на борту керосин и коньячный спирт.

Согласно формулярным данным бригантина по заказу английского судовладельца была построена в американской Новой Шотландии в 1862 г. водоизмещением 282 т, длиной – 30, шириной – 7,6 и осадкой – 3,5 м и вначале была названа «Амазонкой». Она в кратчайший срок

завоевала первенство в скорости хода. Но вскоре она была посажена на мель, а затем продана американцам. Новый владелец, видимо, человек набожный, решил сменить украшавшую носовую часть судна фигуру в виде обнаженной по пояс женщины с луком и стрелой на изображение смиренной Богоматери. А судно, как сказано в русских переводных изданиях и сочинениях, стало называться «Мария Целеста». «Целеста» (от *англ.* celestial) означает «Небесная». Значит, в переводе на русский язык сей парусник следует называть «Мария Небесная».

На борту вышедшей в море «Марии Небесной» кроме капитана, первого и второго штурманов, кока и четырех матросов находилась жена Бриггса Сара с двухлетней дочерью Софи.

Предвидя возможность отрыва судов друг от друга в не всегда спокойном и непредсказуемом океане, оба капитана заблаговременно договорились о встрече до входа в Гибралтарский пролив. Но прибывший в точку рандеву Морхауз своего друга там не обнаружил.

Встреча парусников произошла позже и была для экипажа «Деи Грации» неожиданной и печальной. Неожиданной она была потому, что «Мария Небесная» медленно продвигалась, но не в восточном, а в западном направлении, с частично поднятыми и изорванными парусами фок-мачты и совершенно оголенным гротом. Печальной потому, что на несчастной бригантине не оказалось ни единого живого существа, кроме черной кошки. Приведенная большими усилиями команды «Деи Грации» в Гибралтар, она и предстала 8 декабря 1872 г. перед очами членов назначенной по этому поводу специальной комиссии под председательством главного прокурора города-крепости Солли Флуда. В составе комиссии были чиновники адмиралтейства, капитаны английских судов и командиры военных кораблей, инженеры-кораблестроители и юристы. В помощь им привлекались сыщики Скотленд-Ярда.

Были тщательно обследованы все помещения бригантины, исследованы и проработаны все детали происшедшего, всесторонне обдуманы несколько версий случившегося. Вот некоторые из них.

«Мария Целеста» на водном просторе

1. Гибель членов экипажа и пассажиров произошла в результате шторма. Этой версии придерживались капитан Мохауз и его помощник Оливер Дево, так как во время их плавания из Нью-Йорка по крайней мере два раза сила ветра от норд-веста достигала свыше 9 баллов по шкале Бофорта, разгоняя большие волны, причем «Мария Небесная» могла попасть и в более жестокий шторм. Доказательством сего могут служить изодранные в клочья паруса фок-мачты и вода в трюмах. Вследствие этого капитан Бриггс был вынужден с экипажем и пассажирами срочно покинуть судно на шлюпке, которая смогла дойти до берега либо затонула.

В противовес этому один старый капитан парусника пришел к заключению, что оставление судна командой было инсценировано. Дело в том, что в открытом море шлюпку обычно спускают с подветренного борта, чтобы набегающие волны не разбили ее о борт и не нанесли вреда людям. А на палубе «Марии Небесной» снятые леера лежали по левому борту, в который как раз и дул норд-вест.

Какую-то долю правды в предположении инсценировки обстановки на судне могли подтвердить следующие факты. Ведь на вопросы, почему:

– трюмы бригантины оказались открытыми;

– люковые крышки носового трюма валялись на палубе перевернутыми;

– все иллюминаторы кормовой надстройки были забиты досками и брезентом;

– были открыты оба верхних световых люка кормовой надстройки;

– набор плотницких инструментов оказался в каюте первого штурмана;

– были спущены паруса грота;

– на борту судна не оказалось никаких судовых документов, кроме основного – вахтенного журнала;

– была вскрыта одна из бочек со спиртом, не нашлось каких-либо вразумительных ответов.

2. На «Марии Небесной» вспыхнул мятеж. Такую мысль высказывал сам генеральный прокурор. Мятежные матросы добрались до груза, вскрыли одну из бочек с коньячным спиртом и в пьяном угаре убили офицеров и самого Бриггса вместе с женой и ребенком. А сами, спасаясь от возмездия, ретировались с корабля на шлюпке. При этом фигурировала и улика – древняя итальянская сабля, принадлежавшая Бриггсу. Она была найдена под койкой капитана и на клинке имела бурые пятна, похожие к запекшуюся кровь. В то же время мятежниками на судне не было оставлено каких-либо явных следов насилия. А тщательная лабораторная проверка «запекшийся крови» на клинке сабли обнаружила следы коррозии металла. Кроме того, удивляла полная сохранность в каюте капитана драгоценных вещей, в том числе золотых медальонов его супруги. Поиски мнимых мятежников на близлежащих островах и побережье ожидаемых результатов не принесли.

Для полноты следствия из Нью-Йорка был приглашен Джеймс Винчестер – владелец «Марии Небесной», который прибыл в Гибралтар в конце января 1873 г., сразу согласившись с выплатой Мохаузу положенной законом суммы за спасение его судна.

Итак, продолжительный и кропотливый труд многих десятков людей особой ясности в эту загадочную историю не внес, и 12 марта

1873 г. следствие по делу было прекращено, а специальная комиссия распущена. Городской суд Гибралтара определил размер приза капитану Морхаузу – трагедия, разыгравшаяся в Северной Атлантике, принесла ему 1700 фунтов стерлингов. В то же время Джеймс Винчестер был облагодетельствован возвращением ему «Марии Небесной», которая с новым экипажем на борту вскоре ошвартовалась у причала нью-йоркского порта. Личные вещи семьи Бриггсов и членов экипажа невезучей бригантины были переданы американскому консулу в Гибралтаре, который не замедлил их отправить родственникам пропавших.

Со временем историю, связанную с бригантиной, забыли. И вполне могло статься, что забыли бы напрочь, если бы не случай…

Достоверно известно, что спустя 40 лет, весной 1913 г., издатель лондонского «Стренд мэгэзин» Стив Брэдли в беседе с его главным редактором Гарри Стоксом выразил неудовлетворенность утратой интереса к журналу читающей публикой.

Чтобы повысить его престижность, решили изыскать экстраординарные материалы. Пришла в голову идея об оживлении истории «Марии Небесной» с привлечением известных писателей и журналистов.

И пишущая братия откликнулась.

Один из очерков, напечатанный на страницах лондонского альманаха «Корнхилл мэгэзин», заставил доверчивого читателя поверить в реальность повествования, ведущегося якобы от лица участника приключившейся драмы. Мало кто из них заметил искаженность имен и фамилий членов экипажа.

Основной персонаж очерка, доктор Джефсон, сторонник освобождения негров в Соединенных Штатах, был серьезно ранен в кампании против Юга. К удивлению окружающих, доктора сумела поставить на ноги старая негритянка, передавшая ему «на счастье» странный предмет в виде вырезанного из черного, как смоль, камня человеческого уха.

Спустя годы доктор опасно заболел и, чтобы вздохнуть благотворным и вожделенным морским воздухом, пустился в круиз в Европу, сняв каюту на «Марии Небесной».

На судне среди матросов были три негра, а вторым пассажиром оказался мулат Горинг с искалеченной правой рукой, на которой

отсутствовали четыре пальца. Несмотря на свой отталкивающий вид, Горинг зарекомендовал себя любезным, образованным и не лишенным юмора человеком, хорошо разбиравшимся в штурманском деле. Их каюты разделяла тонкая деревянная переборка.

Вечером в каюту доктора ворвался вмиг поседевший капитан бригантины, взволнованно рассказав Джефсону о бесследной пропаже жены и дочери, а затем покончил с собой, применив злосчастную саблю. Командование судном взял на себя его помощник, и плавание продолжалось.

Через какое-то время совершенно неожиданным образом «Мария Небесная» оказалась вместо побережья Португалии у берегов Африки. А обескураженный штурман заметил неисправности навигационных приборов. Тогда-то Джефсон и вспомнил, как намедни обнаружил Горинга склонившимся над магнитным компасом.

Вечером, когда доктор поднялся на верхнюю палубу, он был крепко связан неожиданно набросившимися на него тремя матросами-неграми. Такая же участь постигла всех белых матросов во главе со штурманом и помощником капитана, которые тут же оказались за бортом бригантины. Но Джефсона судьба хранила – он остался жив благодаря заступничеству негров, видимо, сообразивших, что тот обладает таинственным амулетом. Потом было оставление на волю Провидения «Марии Небесной», восторженная встреча торжествующей толпой аборигенов подходившей к африканскому побережью шлюпки, недолгая дорога к храму…

В царившем в помещении полумраке выделялась массивная фигура идола из черного камня, одно ухо которого отсутствовало. Седовласый вождь принял из рук Джефсона амулет и ловко приладил его к голове истукана. При виде этого все люди попадали на землю, и началась всеобщая молитва. Отныне доктор превратился в почетного пленника.

По мнению местных жителей, утраченная частица изваяния должна была вернуться с посланцем Неба. Отсюда преклонение перед Джефсоном, как полубогом. Горинг не скрыл от доктора, что намерен стать царьком, но опасается конкуренции нового пришельца. А чтобы избавиться от этого, в ту же ночь Горинг скрытно провел Джефсона на побережье, посадил в шлюпку и оттолкнул ее от причала…

Автором этого произведения оказался уже известный английский писатель Артур Конан Дойль.

Так или иначе, сей очерк пробудил живой интерес к дальнейшей судьбе бригантины.

В 1874 г. бывший владелец Винчестер продал ее с большим для себя убытком. А уже на следующий год судно, находясь с грузом леса близ Монтевидео, при ураганном ветре потеряло обе мачты. Восстановленная, с укрепленным корпусом, бригантина продолжила трансатлантические плавания, пока близ острова Гаити не выскочила на полном ходу на рифы Рошелл, которые с помощью могучей океанской зыби превратили легендарное судно в груду плавающих на поверхности воды щепок.

А где же истина?

Из компетентных источников стало известно, что по завершении затянувшегося следствия из зала гибралтарского суда бесследно исчезли наработанные материалы, включая и такой важный документ, как вахтенный журнал судна. А спустя много лет эти документы оказались у сына капитана «Деи Грации» – Гарри Морхауза, отец которого почил в 1905 г. Со слов Гарри, все эти документы были утрачены вследствие вспыхнувшего в доме пожара. Но по счастливой случайности с ними успел подробно ознакомиться племянник капитана Бриггса – Кобб, который, кроме того, детально изучил материалы следствия, сохранившиеся в архивах английского адмиралтейства. В чем же заключалась его гипотеза?

Причиной трагедии послужил груз «Марии Небесной», представлявший собой 1700 деревянных бочек со спиртом, не вполне герметичных, а значит, пропускавших его пары, постепенно накапливавшиеся в наглухо закрытых трюмах. В результате этого 24 ноября в кормовом трюме произошел взрыв. Вскоре пары спирта взорвались в носовом трюме.

Предчувствуя беду от возможных повторных взрывов (в чем он явно просчитался), Бриггс поднял тревогу и приказал немедленно спускать шлюпку.

Усилился попутный ветер, быстро наполнивший паруса фока бригантины, и она стала быстро набирать ход, натягивая буксирный канат, соединявший ее с перегруженной шлюпкой, который, не

выдержав напряжения, лопнул. Парусник ушел вперед, а шлюпку, двигавшуюся на веслах, поглотил океан во время начавшегося шторма.

Версия Кобба до конца придерживалась логики, что позволило объяснить те вопросы, которые остались неразрешенными у следственной комиссии.

Такова печальная история «Марии Небесной». История далекая, но незабытая.

SOS для «Коспатрика»

1874 г.

6 декабря английский клипер «Коспатрик», направляясь из Англии на остров Окленд, погиб от пожара. Из 476 человек спаслось только 6.

11 сентября английский клипер «Коспатрик» вышел из устья Темзы к берегам Новой Зеландии, имея на борту 475 человек. Большинство из его 433 пассажиров были эмигранты, а экипаж состоял из 42 человек.

На «Коспатрике», как и на других парусных судах Англии, правила противопожарной безопасности соблюдались строго. Команде и пассажирам в ночное время запрещалось курить и пользоваться открытым огнем, трюмы освещались закрытыми фонарями типа «летучая мышь». Каждую ночь пассажирские твиндеки «Коспатрика» патрулировались караульными из числа пассажиров. На судне не только нельзя было пользоваться свечами, но запрещалось даже хранить их в личных вещах. На случай возникновения пожара в носовой части судна была установлена стационарная пожарная машина – новинка техники, а в разных местах были разложены пожарные рукава и стояли ведра.

16 ноября «Коспатрик», миновав Африку, лег на восток, намериваясь войти в зону «ревущих сороковых». Вечером пассажиры устроили концерт и спать разошлись поздно. Второй штурман Макдональд стоял вахту с 8 ч. вечера до полуночи. За 15 мин. до сдачи вахты он обошел пассажирские твиндеки, чтобы убедиться, все ли там в порядке. Сдав вахту, штурман спустился к себе в каюту отдыхать и почти было уснул, как услышал крики: «Пожар, пожар!» Когда он выскочил на палубу, то увидел дым, идущий из форпика, и старшего помощника, который уже руководил тушением пожара.

Горела подшкиперская и помещение, где хранились запасные паруса, тросы, пакля, шведская смола, деготь, краска, олифа. Дверь ее была заперта на замок, и никто не мог понять, почему начался пожар. Предполагали, что в подшкиперской произошло самовозгорание одного из горючих материалов.

Капитан Элмели решил поставить клипер кормой к ветру, чтобы пламя и дым уносило с бака. Но ветер был слаб, и выполнить маневр не удалось.

Когда запустили пожарную машину, то поняли, что проку от нее почти никакого. Вода поступала без давления; кроме того, всасывающий патрубок из-за сильной бортовой качки то и дело оголялся, и труба засасывала с водой воздух.

Не прошло и 15 мин., а пламя уже вырвалось наружу, огонь заставил отступить команду. На клипере среди пассажиров поднялась паника, они высыпали на верхнюю палубу, и матросам приходилось с трудом протискиваться сквозь толпу на бак тушить пожар. Кому-то из пассажиров показалось, что матросы на баке ищут спасения. Толпа стала останавливать их, не давая им возможности тушить пожар. Между моряками и пассажирами началась перебранка, перешедшая в драку. На корабле царил хаос.

Капитан упустил драгоценные минуты, когда пожар еще не успел разгореться, допустил панику, потерял контроль над ситуацией. Роковая его ошибка заключалась в том, что на клипере не был выработан единый план действий по тушению пожара. Старший помощник с группой матросов понапрасну бились над пожарной машиной. Третий штурман пытался управлять парусами, чтобы повернуть судно кормой к ветру.

Второй штурман Макдональд с помощью боцмана организовал живую цепь для передачи ведер с водой. Это на какое-то время задержало распространение огня, но ненадолго. Судно продолжало идти против ветра. Неожиданно пламя вырвалось из носового трюма. Огонь тут же охватил палубу, фальшборт и два вельбота. Толпа бросилась на корму, пытаясь силой занять места в уцелевших шлюпках. Все они были рассчитаны лишь на 150 человек, оставшиеся могли вместить совсем немного.

Среди пассажиров началась паника. Многие были сбиты с ног и раздавлены бегущей толпой.

Капитан Элмели так и не осознал трагизм ситуации: он все еще на что-то надеялся. И тогда Макдональд отдал команду спускать на воду уцелевшие шлюпки. Пока он с матросами готовил к спуску баркас с правого борта, эмигранты заполнили висевшую на корме гичку и спустили ее на воду. Эта длинная и узкая шлюпка, переполненная людьми, уже готова была отойти от клипера, но в нее стали прыгать с борта, гичка опрокинулась и пошла ко дну. Потом эмигранты захватили катер правого борта, что висел на талях около бизань-мачты. Он был полностью заполнен людьми, но сверху все лезли и лезли другие. Кто-то из пассажиров в панике перерубил носовые тали, и катер рухнул носом в воду: около 80 человек сразу утонуло.

А между тем пожар разгорался. С треском рухнула фок-мачта. Она задавила несколько человек и проломила палубу. Загорелась грот-мачта, палуба провалилась под ногами людей, и они падали вниз. В панике эмигранты бросились спускать, а вернее, сбрасывать шлюпки. Но все они были переполнены и тонули, не отходя от борта. Из семи шлюпок отойти удалось лишь той, которой командовал Макдональд; в ней находилось 39 человек. На рассвете недалеко от догорающего клипера Макдональд заметил еще одну шлюпку, в ней было 42 человека. Ни в одной из двух шлюпок не было ни глотка воды, ни крошки хлеба. Несколько человек имели ожоги и ранения, их начинала мучить жажда.

Агония «Коспатрика» длилась почти трое суток, и, как это ни удивительно, на нем еще находились живые люди. Когда «Коспатрик», выгоревший почти полностью, стал погружаться в воду, с его кормы прыгнуло несколько человек. Капитан Элмели на руках поднес свою жену к поручням, бросил ее в воду и прыгнул за борт сам.

Шлюпки держались вместе до ночи, а ночью Макдональд увидел, что в соседней шлюпке началась драка. Течение разъединило шлюпки, и они больше не встретились.

В шлюпке Макдональда в течение двух суток умерло 15 человек, имевших ожоги и ранения. Потом трое сошли с ума и, как писал Макдональд, «умерли в страшных мучениях».

Затем умерло еще 10 человек. Наступило самое страшное, что предвидел Макдональд, – людоедство. Через неделю после гибели «Коспатрика» в шлюпке осталось 8 человек. Обезумевшие от отчаяния люди начали бросаться друг на друга. Ночью заметили парус, неизвестное судно приблизилось к шлюпке метров на сто и прошло

мимо. Отчаянию несчастных не было границ, и один из них бросился за борт, чтобы вплавь догнать уходивший корабль. Через 10 суток мытарств над шлюпкой пролился тропический ливень. Он принес людям некоторое облегчение, но у них не было ничего, во что можно было бы собрать воду, а мысль о том, чтобы расстелить в шлюпке одежду и потом выжать ее, им не пришла в голову. Трое решились пить морскую воду, что привело к сумасшествию.

Вырезка из газеты с портретами шестерых выживших после крушения «Коспатрика»

Когда на одиннадцатый день шлюпку нашел английский корабль «Бритиш Скептр», в ней оставалось всего 5 человек. Через несколько часов уже на борту судна умерли еще два человека, и, таким образом, выжили лишь второй штурман Макдональд и два матроса.

Причиной трагедии была нерешительность капитана «Коспатрика», который не локализовал очаг пожара, не организовал экипаж для его тушения. На «Коспатрике» слишком поздно вспомнили о шлюпках, из семи на воду спустили лишь две.

Драма «Коспатрика» не прошла бесследно: с тех пор все спасательные шлюпки стали снабжать неприкосновенным запасом воды и провизии, которые хранили на самом судне и переносили в шлюпки только в последнюю минуту.

Погребенный подо льдом

1895 г.

Пароход «Порт Чалмерс», вышедший из Столовой бухты в Австралию с 800 ящиками динамита на борту, налетел на айсберг, бывший прямо на его курсе.

Сотни тонн льда обрушились на маленькое судно. Форпик наполнился водой, но носовая водонепроницаемая переборка выдержала.

Маврикий был в 1500 милях, Аделаида почти в 5 тыс. Капитан выбрал Аделаиду.

По пути налетали шторма, уничтожившие две спасательные шлюпки, но пароход все-таки добрался до порта.

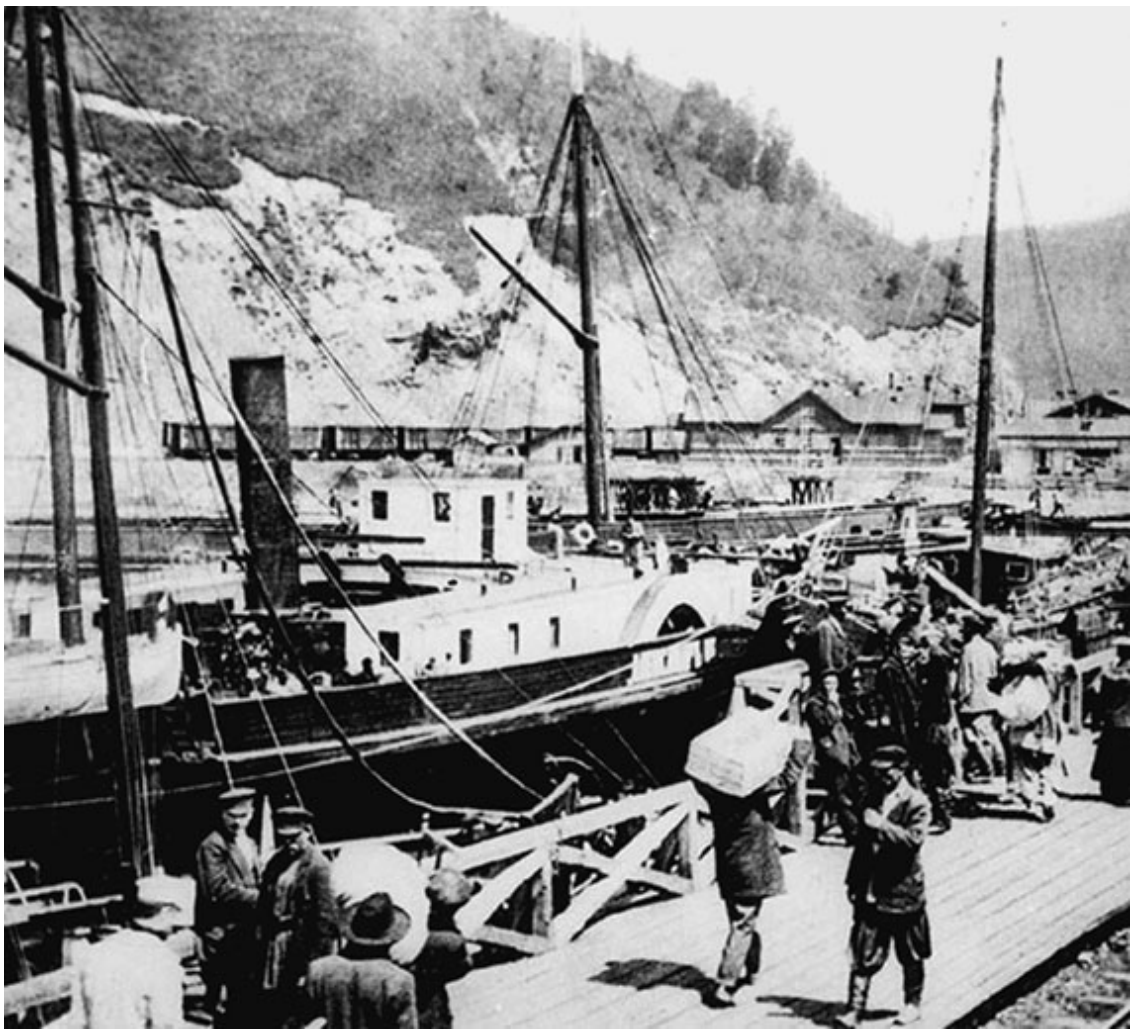
Буйство Байкала

1902 г.

Осенью 1902 г. вблизи мыса Кобылья Голова, при выходе из Малого моря в Малые Ольхонские Ворота, из-за сильного ветра произошла крупнейшая корабельная катастрофа на Байкале. Погибло 172 человека.

Пароход «Александр Невский» сильно пострадал, погибли буксируемые им баржи, на которых возвращались из путины рыбаки с семьями. Ветер сарма поднялся так неожиданно и стремительно, что пароход вынужден был обрубить буксиры и оставить баржи на произвол судьбы. Шедшую последней баржу выбросило на песчаную

отмель, и люди на ней спаслись. Две другие баржи выбросило на камни у мыса Кобылья Голова. Само судно чудом сохранилось, стоя у подветренного берега на двух якорях с двигателем, работающим на полную мощность.



Пароход «Александр Невский» у причала. Фото начала XX в.

«Варата», провалившаяся сквозь… воду

1909 г.

26 июля английский пассажирский пароход «Варата» направился из Сиднея в Лондон, имея на борту более 200 человек пассажиров и команды. В последний раз пароход вышел из Порт-Натала в Южной Африке, и больше о нем ничего не известно.

Эта трагедия произошла ночью 28 июля. Новейший, недавно сошедший со стапелей фешенебельный пароход «Варата» с 211 пассажирами на борту, двигающийся по маршруту Дурбан – Кейптаун, внезапно бесследно исчез в прибрежных водах Южной Африки.

Что же случилось с этим считавшимся непотопляемым пассажирским судном в ту роковую для него штормовую ночь почти столетие назад?

В понедельник, 26 июля 1909 г., в 6 ч. вечера новый пароход «Варата», предмет гордости отделения «Блю Энкор» компании «Ланд», вышел из Дурбана и направился в юго-западном направлении, чтобы согласно расписанию прибыть в Кейптаун утром 29 июля.

Спустя 12 ч. после того, как «Варата» покинула Дурбан, она была замечена вахтенным матросом с борта парохода «Клан Маклнтайр». Он вышел из Дурбана на 6 ч. раньше, чем «Варата», и шел тем же курсом. Около 8 ч. утра скоростная «Варата» настигла «тихоход», и они обменялись сигналами приветствия (оба корабля не были оборудованы радиосвязью), после чего «Варата» обошла «старичка» с правого борта и постепенно начала удаляться. Через некоторое время она была уже на расстоянии, едва различимом для глаза, и вскоре вовсе исчезла за горизонтом на фоне огромных волн надвигающегося с севера шторма.

Это было последнее свидетельство о «Варате» перед ее загадочным и трагическим исчезновением.

Первым на поиски загадочно исчезнувшего парохода было выслано буксировочное судно «Фуллер». 1 августа оно вышло из Столовой бухты и взяло курс к банке Агульяс. Чуть позже из Порт-Наталя на помощь «Фуллер» вышел второй буксир – «Гарри Эскомб». Однако все попытки обнаружить следы исчезнувшего судна оказались тщетными, оба буксировщика вернулись ни с чем.

Месяц безрезультатных поисков привел в уныние организаторов и участников этой спасательной экспедиции, однако поисковые работы продолжались…

В 1910 г. на средства родственников пассажиров и членов экипажа «Вараты» для проведения дальнейших поисков был зафрахтован пароход «Вэйкфилд».

10 февраля 1910 г. «Вэйкфилд» вышел из Мельбурна и взял курс на Дурбан, изначальную точку маршрута, ставшего последним для

«Вараты».

По истечении 6 месяцев изнурительных поисков надежды обнаружить какие-либо следы катастрофы окончательно растаяли, и работа экспедиции была прекращена.

В декабре 1910 г., спустя 17 месяцев с момента таинственного исчезновения «Вараты», в Лондоне, в Кэйкстон-Холле, началось официальное расследование этого трагического происшествия.

22 февраля 1911 г., после двух месяцев подробных разбирательств, суд пришел к заключению, что 28 июля 1909 г. пароход «Варата», попав в сильный шторм, опрокинулся и затонул в результате стечения необъяснимых обстоятельств.

Выходя из Дурбана в Кейптаун, в свой последний, трагически оборвавшийся маршрут, «Варата» несла на своем борту, помимо многочисленного экипажа и 92 пассажиров, тяжелый груз, состоящий из сельскохозяйственной продукции (мука и мороженое мясо) и более 1100 тонн свинцовых плиток.

До трагедии оставалось чуть более суток…

Существует несколько версий, объясняющих причину гибели судна, однако никто не может с уверенностью заявить – почему же этот непотопляемый и прекрасно оснащенный корабль пошел ко дну? Одна, традиционная, приписывает все экстремальному шторму, сопровождавшемуся волнами небывалой разрушительной силы, которые перевернули и мгновенно затопили загруженное до отказа судно.

Мнения пассажиров первого рейса «Вараты» не отличались однозначностью, однако большинство хвалило корабль. При этом, по воспоминаниям одного из опрошенных, корабль был явно перегружен углем, так что он даже громоздился выше грузовой палубы и это, по его мнению, делало корабль тяжелым и неманевренным при большой волне. Словом, показания бывших пассажиров и специалистов не внесли ясности в это запутанное дело и не склонили чашу весов в сторону какой-либо версии.

Возвращаясь к версиям, нельзя не отметить мнение большинства морских специалистов, которые сходились на том, что гибели корабля предшествовала остановка двигателей из-за аварии или взрыва в машинном отделении. Потерявшее ход судно могло стать весьма уязвимым объектом для гигантских волн, иногда образующихся в этом

районе. Подобная волна, ударив в носовую часть судна, могла легко перевернуть его.

Не исключено, что молниеносный и сметающий все на своем пути удар вполне мог уничтожить судно еще до того, как люди воспользовались спасательными средствами.

Пароход мог как бы провалиться в огромную дыру, образованную серией подобных гигантских волн, и оказаться мгновенно раздавленным и погребенным под рухнувшей на него массой воды.

Таким образом, на процессе при обсуждении всех возможных версий гибели корабля четко вырисовывалась картина мгновенной и небывалой по своей разрушительной силе катастрофы, уничтожившей все следы.

Внезапное исчезновение корабля – это одна сторона тайны. Другой нераскрытой загадкой является то, что до сих пор не было обнаружено ни одного обломка или предмета с борта погибшего корабля. Второе даже представляется более таинственным и имеет некую мистическую природу, сродни историям о кораблях-призраках.

Поиски пропавшего без вести корабля продолжаются и по сей день, хотя мнения по поводу генеральной линии поисков разделились.

В тот момент, когда «Варату» видели в последний раз с борта «Клан Маклнтайра», она находилась приблизительно в 17 милях севернее Ист-Лондона.

Вышеупомянутый историк Питер Хамфрис, например, считает, что «Варата» затонула в том месте, где в океан впадает река Грейт-Фиш, южнее Ист-Лондона.

По его убеждению, корабль, попав в сильный шторм, изменил курс и направился в Порт-Елизабет, чтобы переждать непогоду. Приблизившись к побережью, он мог на полном ходу напороться на подводный риф и камнем пойти ко дну.

Приблизительно той же точки зрения о месте катастрофы придерживается профессор-океанолог из Кейптауна Джек Мэллори. Однако, в отличие от Хамфриса, он выдвинул гипотезу, что корабль мог стать жертвой супергигантских волн, природа возникновения которых до сих пор неизвестна.

Их оппонентом стал другой ученый из Кейптауна – Эмлин Браун, организатор четырех поисковых экспедиций, в течение многих лет упорно пытающийся разгадать загадку исчезнувшего корабля.

Он авторитетно заявляет, что «Варата» затонула гораздо севернее, приблизительно в 10 км от устья реки Коры, что около 100 км от Ист-Лондона. Свои предположения он основывает, во-первых, на предварительном геофизическом исследовании рельефа океанского дна и, во-вторых, на свидетельских показаниях Джо Конкора и бригадира Рооса.

Джо Конкор, бывший горный стрелок Капской провинции, отсутствовавший на процессе, но позже давший наиболее существенные свидетельские показания. В середине июля 1910 г. он работал на гелиографической станции, расположенной на побережье Транскея, и, по его утверждению, видел кораблекрушение.

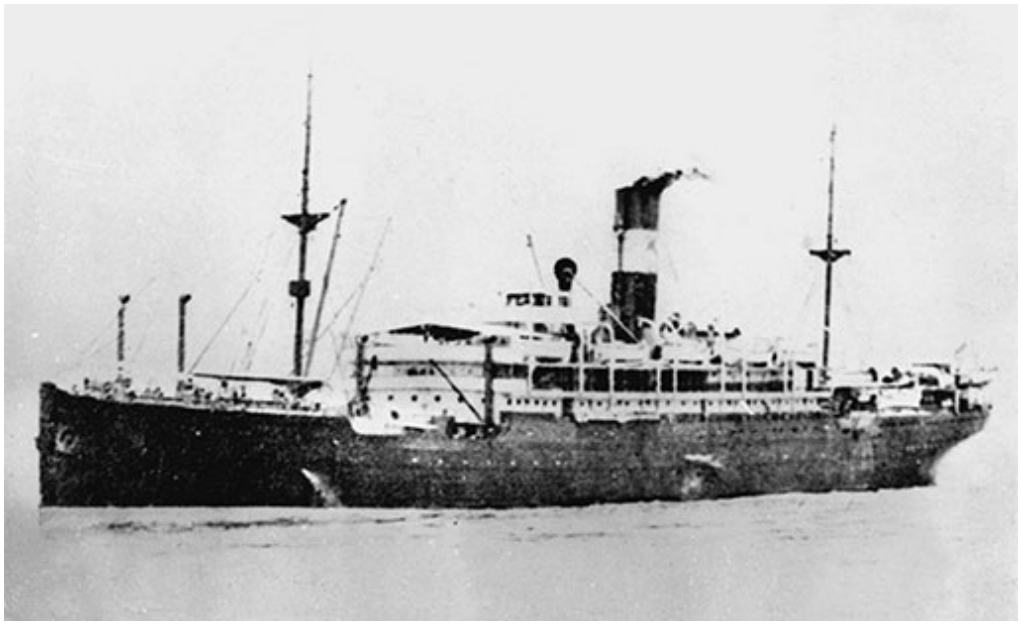
В 1930 г. летчик Роос, пролетая над устьем реки Коры, заметил плавающий внизу обломок затонувшего корабля.

Неутомимый Эмлин Браун по-прежнему убеждал, что поиски затонувшей «Вараты» необходимо проводить намного севернее, в прибрежных водах возле устья Коры. Вместе со своим другом и сторонником Джорджем Фоулисом, хозяином поискового судна «Мейринг нод», он предпринял очередную экспедицию в 1989 г.

Эксперименты по эхолокации морского дна в этом регионе, проведенные ранее, показали, что на глубине действительно находится большой объект конической формы.

«Проводя геофизические исследования, мы прозондировали тысячи километров и более ничего не нашли. На протяжении долгих лет поисков мы были просто убеждены, что если это место не подводная скала, то это – “Варата”.

Возможно, первоначально она и находилась гораздо южней, но впоследствии резко изменила курс и двинулась на север. Создается впечатление, что капитан Лбери решил не рисковать жизнями пассажиров и переждать шторм», – писал позже Фоулис в отчетах экспедиции.



Один из немногочисленных снимков «Вараты»

Итак, поиски «Вараты» продолжались… Последняя поисковая экспедиция состоялась в 1989 г. и была организована уже хорошо известным нам Эмлином Брауном.

Основным методом поиска было геофизическое зондирование обширной водной акватории, охватывающей площадь в несколько десятков квадратных миль, причем был использован наиболее прогрессивный способ эхолокации, при помощи которого был, кстати, обнаружен трагически знаменитый «Титаник».

И вот удача! В 10 км от устья реки Коры на глубине 120 м был обнаружен огромный предмет, напоминающий остов корабля. Эмлин Браун принял решение сам спуститься под воду в специальном герметичном колоколе. Он сделал видеосъемку части остова. Но доказательств, подтверждающих, что лежащий на дне корабль – «Варата», пока явно не хватало.

Во втором погружении Питер Вильнот, капитан «Дип Сэлвидж», сменил Эмлина Брауна за пультом колокола. Ему удалось вплотную приблизиться и сделать видеосъемку небольшого участка остова корабля, покрытого густым лесом водорослей.

Однако впереди ученых ждало разочарование: детально изучив видео, они пришли к выводу, что определить этот обломок как часть «Вараты» невозможно из-за густого слоя ила и водорослей.

Разочарованный, но не сдавшийся, Эмлин Браун по-прежнему отстаивает свою точку зрения: «Конечно, это мог быть обломок какого-либо другого корабля, но, сопоставив все факты, хочется верить, что это все-таки “Варата”», – заявил он.

Гибель «Титаника»

1912 г.

12 апреля в Северной Атлантике затонул спустя 2:20 после удара об айсберг английский лайнер «Титаник». Погибло 1522 (по другим данным – 1503) человека, спасено – 705.

15 апреля в 2:20 в Северной Атлантике, юго-восточнее острова Ньюфаундленд, затонул «Титаник» – самое большое и комфортабельное судно того времени. Его длина составляла 270 м, водоизмещение – 66 тыс. т.

Более увлекательной, чем поиски остатков комфортабельного лайнера, представляется идея выяснить подлинные обстоятельства катастрофы, о которой сложено немало легенд и мифов. Однако мало что соответствует действительности.

В самом деле играл ли судовой оркестр на тонущем «Титанике» хорал «Боже, мы ближе к Тебе», а пассажиры верхней палубы подпевали? Нет. Последняя вещь, которую исполняли мужественные музыканты, называлась «Осень», и на верхней палубе едва ли кто подпевал.

Крикнул ли седобородый капитан «Титаника» Эдвард Смит своим матросам «Будьте британцами, мальчики!», прежде чем застрелиться на мостике? Ничего подобного. Правда, некоторые из оставшихся в живых пассажиров утверждали, что видели, как один офицер застрелился. Однако это был, судя по их описанию, старший помощник капитана Уильям Мэрдок, который, пытаясь спасти «Титаник» от столкновения с айсбергом, своими действиями сделал катастрофу неминуемой.

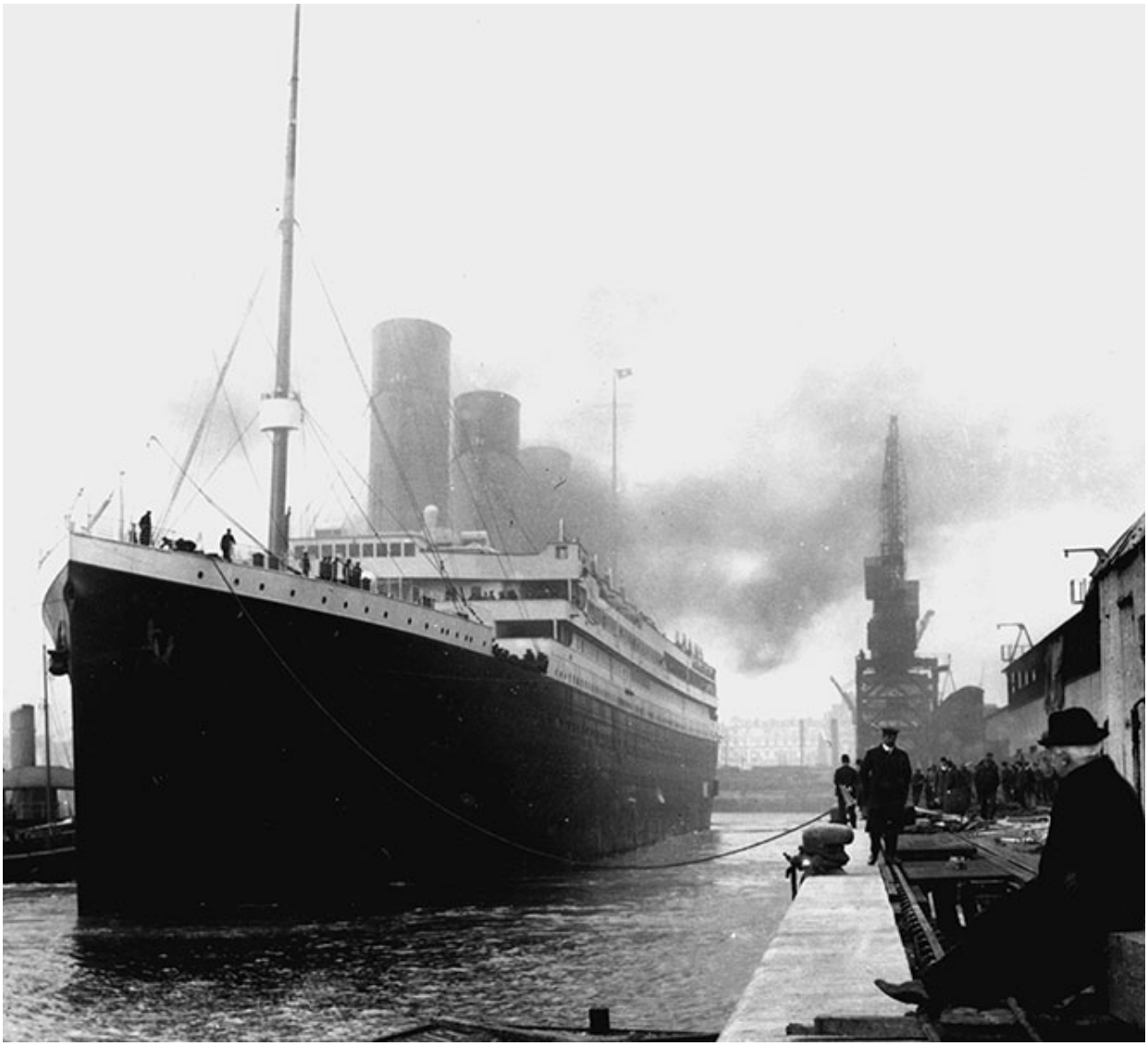
Не выполнял ли капитан Смит волю тщеславного управляющего пароходной компанией, когда сознательно игнорировал предостережения о скоплении льдов? Переодевались ли мужчины в женское платье, чтобы попасть в спасательные шлюпки? Даже в последних сигналах бедствия, подававшихся с «Титаника», его

местонахождение (41°46′ северной широты и 50°14′ западной долготы) было, по всей вероятности, указано не совсем правильно.

В 1965 г. английский писатель-маринист Питер Пэдфилд попытался развеять легенды вокруг гибели «Титаника» (книги «Титаник» и «Калифорниэн»).

Питер Пэдфилд утверждает, что капитана Стэнли Лорда сделали в глазах общественности козлом отпущения, чтобы замазать намного более тяжкие ошибки, допущенные командованием «Титаника».

Точки зрения Питера Пэдфилда придерживается также американец Уин Грейг Уэйд, книга которого «“Титаник” – конец иллюзии» вышла недавно в Лондоне. Оба автора опираются на документы, появившиеся на свет вскоре после катастрофы, а именно на протокол «Расследования потери “Титаника”», начатого английским морским ведомством в мае 1912 г., а также на материал подробных слушаний в одной из подкомиссий американского сената, перед которой выступили сразу же после гибели «Титаника» оставшиеся в живых офицеры и два десятка членов команды. Дал показания и управляющий пароходной компанией «Уайт стар», которой принадлежал «Титаник».



«Титаник» на приколе

То, что вскрыла сенатская подкомиссия, которую возглавлял Уильям Смит, отнюдь не вызвало восторга англичан.

Из протоколов выясняется, что гибель «Титаника» представляет собой конечное звено сплошной цепи грубых упущений и нарушений правил судовождения и что в ту злосчастную ночь был только один человек, который сделал что-то разумное, да и то чисто случайно. Им оказался Рост-рон – капитан «Карпатии», судна, принадлежавшего английской пароходной компании «Кунард» и находившегося на расстоянии 58 морских миль от терпящего бедствие суперлайнера. «Карпатия» поспешила на помощь «Титанику» и на рассвете, несмотря

на неправильно указанные координаты, сразу же обнаружила спасательные шлюпки с оставшимися в живых пассажирами.

28-летний Джозеф Боксхолл считался умелым штурманом, поэтому капитан Смит поручил ему помечать на карте ледовую обстановку. Все скопления айсбергов и ледовые поля, нанесенные Боксхоллом на карту за 24 ч. до катастрофы, были расположены севернее намеченного курса «Титаника» и, казалось, не представляли опасности.

«Капитану “Титаника”. В районе с координатами 42° северной широты и 49° – 51° западной долготы дрейфующие на запад айсберги и ледяные поля. С наилучшими пожеланиями. *Барр*».

Смит поставил в известность о радиограмме с «Каронии» только одного человека – своего второго помощника Лайтоллера, да и то лишь в 13 ч. Лайтоллер показал позже, что он точно запомнил сообщенные – в радиограмме координаты и вернул ее Смиту.

«Капитану “Титаника” Смиту. Греческий пароход “Атинай” предупреждает об айсбергах и значительных скоплениях льдин в точке с координатами 41°51′ северной широты и 49°52′ западной долготы. Желаем Вам и “Титанику” успеха. *Капитан*».

Это сообщение «Балтика», принадлежавшая, как и «Титаник», пароходной компании «Уайт стар», передала по радио в 13:42 и немедленно получила подтверждение радиста Филлипса о приеме. Капитану Смиту телеграмма была вручена во время ланча с Брюсом Исмеем, председателем правления «Уайт стар». Смит прочел телеграмму, молча протянул ее Брюсу Исмею. Сообщение означало, что лед уже практически преградил путь «Титанику». Смит среагировал: он приказал вахтенной смене немедленно произвести намеченное на 17 ч. изменение курса в почти строго юго-западном направлении, причем распорядился взять курс еще на 50' западнее. Очевидно, Смит надеялся, что сумеет избежать встречи со льдами.

«14 апреля. Немецкое судно “Америка” сообщает о двух крупных айсбергах в точке 41°27′ северной широты и 50°08′ западной долготы. “Титаник” (британское судно)».

Эта точка на 12 миль удалена от того места, где через 7 ч. произойдет роковая для «Титаника» встреча с айсбергом. Но ни один из двух радистов не подумал о том, чтобы показать сообщение капитану Смиту.

В 19:30 почтовое судно «Калифорниэн» сообщило, что обнаружило три крупных айсберга южнее точки своего местонахождения с координатами 41°58′ северной широты и 49°09′ западной долготы, то есть недалеко от того места, где «Титаник» столкнется с айсбергом.

В 21:40 пароход «Месаба» послал в эфир предупреждение о том, что непосредственно по курсу «Титаника» находится состоящее из «сильного пакового льда, дрейфующих льдин и большого числа крупных айсбергов» поле шириной 35 морских миль, протянувшееся в направлении с востока на запад на 90 миль.

«Месаба» адресовала это предостережение непосредственно «Титанику». Последний подтвердил прием обоих сообщений. Однако они не были доведены до сведения ни вахтенных офицеров, ни помощников капитана, ни самого капитана.

В самые важные часы перед катастрофой Муди известил первого помощника капитана об опасности, тот реагировал отнюдь не сдержанно. Уильям Мэрдок ринулся в рулевую рубку и приказал рулевому Хиченсу: «Лево на борт!» Затем схватил ручку машинного телеграфа и переключил обе машины с «Полный вперед!» на «Самый полный назад!».

Однако судно водоизмещением в 66 тыс. т продолжало двигаться навстречу быстро увеличивавшемуся в размерах «темному объекту». Оставшийся в живых рулевой Хиченс показал позже, что после того, как он перевел руль в положение «Лево на борт», прошло более полминуты, прежде чем нос судна начал двигаться влево. Однако айсберг был уже совсем рядом, как раз на таком расстоянии, чтобы вспороть правый борт мощного корпуса.

Айсберг не был великаном. Он возвышался над водой на 15–18 м, не доходя даже до шлюпочной палубы «Титаника». Однако судно, поворачивающее влево и продолжающее двигаться вперед в силу огромной инерции, задевает самой уязвимой частью своего корпуса за подводную кромку ледовой массы.

Одна из двух команд Уильяма Мэрдока, если исходить даже из тогдашнего уровня искусства судовождения, была явно неправильной. Если бы Мэрдок трезво оценил обстановку, он пришел бы к выводу, что столкновение с огромным айсбергом неизбежно. Тогда не следовало бы совершать маневр уклонения. Ему надо было бы принять все меры,

чтобы «Титаник» встретил удар своей самой прочной, то есть носовой, частью.

В этом случае нос судна превратился бы в лепешку, но зато вместо шести отсеков водой были бы затоплены, по всей вероятности, только два передних. А это означало бы, что «Титаник» сохранил бы плавучесть.

Через 50 мин. после столкновения была отдана команда спустить спасательные шлюпки и посадить в них женщин и детей. Однако даже третий офицер «Титаника» Герберт Питман к тому моменту еще не был осведомлен о том, какие повреждения получило судно. Питман увидел на левой стороне мостика капитана Смита и еще нескольких человек и присоединился к ним. Он слышал, как Боксхолл спросил капитана: «Это действительно серьезно?»

«Мистер Эндрюс говорит, что “Титаник” продержится еще час-полтора», – ответил капитан Смит.

Эндрюс был одним из ведущих инженеров белфастской фирмы «Харланд энд Уолфф», построившей «Титаник».

Как только стало ясно, что вода проникла в шесть отсеков корпуса, Эндрюс сообщил капитану, что «Титаник» больше не обладает положительной плавучестью. Это было сказано уже через неполных 20 мин. после столкновения. Однако Смит больше полагался на мнение своего главного инженера, который вначале надеялся, что сумеет откачать воду насосами.

Лишь через 35 мин. после столкновения Смит приказал радисту Филлипсу посылать в эфир сигналы бедствия.

Современников больше всего возмущало отсутствие на «Титанике» необходимого числа спасательных шлюпок, свидетельствовавшее о самонадеянной вере в непотопляемость судна и о корыстном стремлении владельцев пароходной компании к максимальной прибыли. 16 спасательных шлюпок и 4 спасательных плота «Титаника», если их действительно загрузить полностью, могли принять только 1178 человек, хотя на борту находилось 2207 человек.

Цифры, которые должны были привлечь внимание, говорят о том, что было спасено 63 % пассажиров первого класса, 42 % пассажиров второго класса и только 25 % пассажиров третьего класса.

Никто не препятствовал переселенцам подняться на верхнюю палубу, но и никто не сообщил им, что судно тонет. Офицеры и команда

«Титаника» просто предоставили пассажиров третьего класса самим себе.

Так что большинство людей в кормовой части промежуточной палубы почти до самого конца оставалось на местах, не расставаясь со своим скромным скарбом. Когда вода проникла в помещение, где они находились, все спасательные шлюпки уже отошли от «Титаника».

Однако из 1178 мест, имевшихся теоретически в спасательных шлюпках, заняты были 711. Более 400 человек погибли только из-за того, что руководство «Титаника» не сумело провести спасательную операцию организованно.

После того как огромный пароход затонул, в ледяной воде все еще барахтались, взывая о помощи, несколько сотен людей в пробковых спасательных поясах. Но через полчаса их голоса умолкли.

Спустя два часа к месту катастрофы подошла «Карпатия» и подобрала находившихся в шлюпках пассажиров «Титаника». «Карпатия» и запоздавший «Калифорниэн» не обнаружили в воде ни одного трупа. Тела погибших увлекло за собой ледяное поле.

Через неделю спасательное судно «Макбет-Беннет» выловило 306 плывших вместе трупов. Спустя два месяца в Северной Атлантике все еще встречались отдельные трупы. Но тела капитана Смита и его старшего помощника так и не были обнаружены.

На борту «Титаника» было немало граждан России. В основном это были пассажиры третьего класса, люди небогатые, эмигранты из западных губерний России, стремившиеся за океан в поисках лучшей жизни. Впрочем, числились среди них и направлявшиеся в Новый Свет с деловыми целями.

Капитан «Титаника» Эдвард Джон Смит

Разговоры о подъеме «Титаника» начались сразу после его гибели, поскольку на дно ушло ценностей более чем на 250 млн долларов. Не останавливаясь на многих попытках обследования затонувшего корабля, упомянем лишь о французской экспедиции, которая началась в 1987 г. Гвоздем этой операции была глубоководная подводная лодка «Наутилус», оснащенная самодвижущимся роботом, соединенным с лодкой 70-метровым кабелем. Все, что попадало в поле зрения объективов фото– и кинокамер робота, видели 3 человека, находящиеся в подводной лодке. Сам же «Наутилус» был оснащен чувствительными манипуляторами.

В течение 44-дневной экспедиции было поднято более 800 предметов с борта «Титаника» и сделано около 12 тыс. снимков внутри и снаружи корабля, но так и не было найдено ни одного предмета с маркой «Титаника». Этот факт стал козырной картой в версии Робина Гардинера и Дана ван дер Вата о том, что вместо «Титаника» на дне Атлантического океана покоится его двойник, практически идентичный ему корабль «Олимпик».

По мнению Гардинера и ван дер Вата, идея о том, что «Олимпик» должен погибнуть для получения за него страховки в 52 млн фунтов стерлингов, зародилась сразу же после его спуска на воду в 1910 г. По замыслу, его должно было сопровождать другое судно компании, которое «случайно» оказалось бы на месте крушения и подобрало людей.

Основным доказательством реальности этой аферы века, как считают авторы данной версии, является отказ от путешествия 55 человек за несколько часов до посадки. Среди них Джон Морган – собственник корабля, его друг Генри Фрик – стальной магнат и партнер, лорд Пирри – владелец корабельных верфей, где был построен корабль, Роберт Бэкон – посол США во Франции, Джордж Вандербильт – известный богач. Предполагаемый инициатор катастрофы Морган, сославшись на недомогание, покинул корабль в Саутгемптоне, прихватив с собой ценнейшее собрание произведений искусства, находящееся на борту, а через два дня его уже видели в обществе любовницы на одном из французских курортов в прекрасном здравии.

Неким подтверждением аферы является поведение капитана Эдуарда Дж. Смита, который, кстати, был капитаном «Олимпика» в его первых рейсах. Так, совершенно нет объяснений приказу капитана изъять после Саутгемптона у наблюдателей бинокли. При подходе к опасному району с плавучими льдами не была снижена скорость судна. Далее за несколько мгновений до столкновения вахтенный офицер Мэрдок приказал повернуть лайнер и подставить бок айсбергу. В результате чего было пропорото около 100 м стальной обшивки ниже ватерлинии. Если бы столкновение произошло носовой частью, то оно было бы ощутимым, но не столь опасным. Ошибка ли это опытного моряка?

Однако у этой невероятной версии есть и факты, которые в нее не вписываются. Так, в фильме, отснятом подводниками, на гребном винте

виден номер 401 – это номер «Титаника». Был поднят наверх и рупор, на котором значится номер серии «Титаника». Но возможно, что винт с «Титаника» был переставлен после очередной аварии на «Олимпик». Ни о чем не говорят и маркировки шлюпок. Несмотря на это, Филипп Мосон, начальник исторической службы ВМФ Франции, утверждает, что «подмена кораблей… просто нелепость».

Однако совсем не исключена вероятность того, что «Титаник» закончил свою жизнь в 1935 г. После службы в королевских морских силах, а затем в компании «Уайт стар лайн», а не пошел ко дну в ночь с 14 на 15 апреля 1912 г. Так или иначе, версия Р. Гардинера и Д. ван дер Вата добавила еще одну новую тайну, связанную с гибелью знаменитого корабля.

Удивительное спасение «Миноги»

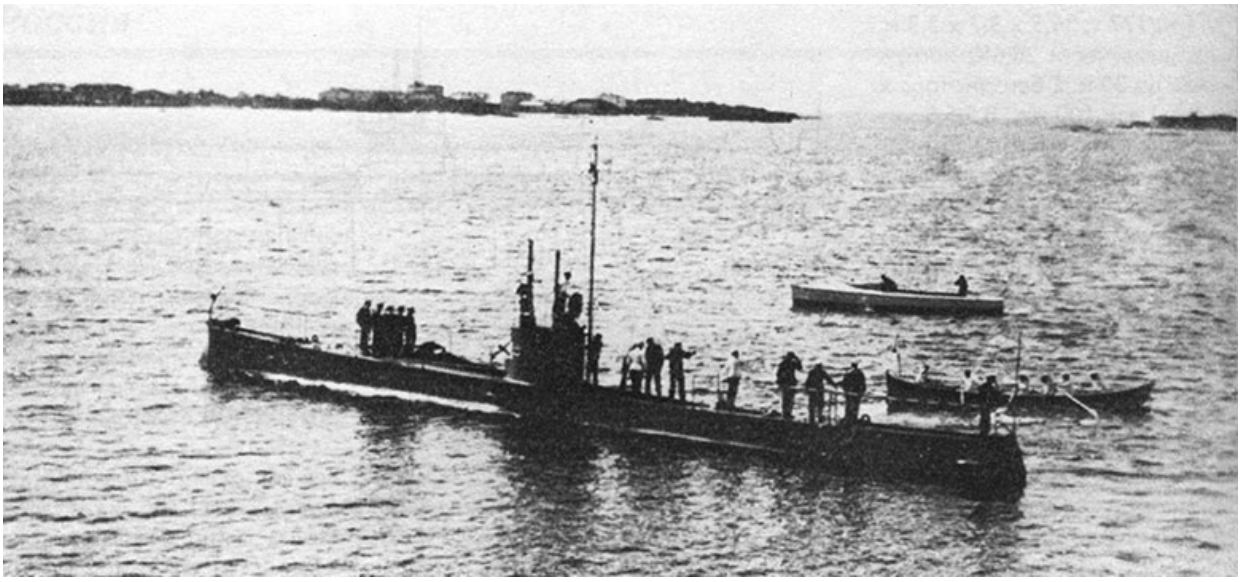
1913 г.

1 марта в Мраморном море во время шторма затонул английский пароход «Кальвадес». Погибло около 200 человек.

До начала Первой мировой войны в Либаве (современная эстонская Лиепая) располагался Учебный отряд подводного плавания российского Балт-флота. Командовал отрядом контр-адмирал Павел Павлович Левицкий. Семья у Левицкого была не маленькая – три сына и четыре дочери. Старшие дочери Мария и Елена – те, что на выданье, – пользовались повышенным вниманием офицеров, которые куртуазно именовали девушек не иначе как «наядами». Хорошо образованные, начитанные, веселые и импульсивные, Мария и Елена блистали на светских раутах и балах в окружении целой стаи кавалеров-подводников. Кто только не ухаживал за «наядами»: внук героя Бородина – мичман Д. Тучков, обедневший потомок екатерининского фаворита – старший лейтенант В. Потемкин, сын командующего Балтийским флотом лейтенант А. фон Эссен, наконец, пылкий и горячий кавказец – мичман А. Гарсоев! Последний, совсем недавно назначенный на должность командира субмарины «Минога», особенно упорствовал в благородном искусстве борьбы за дамские сердца.

Однажды, в конце марта 1913 г., Гарсоев, по его собственному выражению, «решительно перешел в наступление» – преподнес одной из «наяд», Елене Левицкой, громадную корзину распустившихся лилий. В центре букета Елена (или, как ее в кругу семьи называли, Люси) обнаружила свернутую в трубочку поэму «Наяда», лично сочиненную галантным мичманом. Очарованная Елена отменила совместный променад с Антонием фон Эссеном и вместо этого благосклонно согласилась совершить 23 марта 1913 г. вечернюю прогулку по набережной с Александром Гарсоевым. У Гарсоева на этот день были собственные планы – практическое погружение для тренировки команды, но мичман оптимистично посчитал, что до условленного с Еленой времени успеет вернуться.

При отходе от пирса задним ходом «Минога» ударилась об угольную баржу и потеряла укрепленного на корме золоченого двуглавого орла. Команда угрюмо посчитала это плохим предзнаменованием, но Гарсоев выхода в море не отменил. Около 4 ч. дня мичман приказал боцману Гордееву передать конвоирующему судну по семафору о своем намерении погрузиться. Боцман, передав сигнал, свернул семафорные флажки и, вместо того чтобы забрать их с собой, бросил их под настил мостика рубки. В тот момент Гордееву и в голову не пришло, что флажки попали не куда-нибудь, а под открытую крышку клапана корабельной вентиляции. После команды «По местам стоять к погружению!» лодка пошла вниз. Морская вода захлестнула палубу и сквозь приоткрытую крышку вентиляции (флажки мешали ее полному закрытию) ворвалась внутрь субмарины. «Минога» камнем упала на дно. Глубиномер показывал 31 м. Пришедший в себя Гарсоев приказал выпустить спасательный буй. Буй всплыл, к нему подошла шлюпка с судна-конвоира, но никто не знал, как пользоваться телефоном, и связь с затонувшей субмариной установили только после того, как отыскали инструкцию. Поняв, что лодка всплыть не может, конвоир помчался в гавань. Судно так торопилось, что на подходе к Либаве вылетело на мель, где плотно и застряло. Радиопередатчика на конвоире не было, поэтому на берегу никто не узнал о случившемся с лодкой ЧП.



«Минога» и ее экипаж

На «Миноге», по показаниям свидетеля, происходило следующее: «Команда по шуму поступающей воды определила, откуда она поступает. Было решено разрубить трубу вентиляции внутри отсека и заглушить ее. Пример показал командир лодки: сняв свой китель, он приказал забить его в трубу. За ним последовали одежда и белье команды. Однако прекратить поступление воды в лодку не удалось». Залило главный электродвигатель – в отсеках погас свет. Гарсоев приказал экипажу собраться в корме лодки, подальше от аккумуляторной батареи. Аккумуляторы постепенно затапливало, и образование при этом удушливого хлора грозило людям гибелью. У некоторых членов экипажа «Миноги» стали сдавать нервы – матросы предлагали открыть кормовой люк и выброситься из лодки, пока не поздно. Гарсоев объяснил, что в этом случае смогут спастись только один-два человека, а все остальные погибнут, после чего приказал вести себя спокойнее и ждать помощи извне. Через час удалось продуть одну балластную цистерну – корма лодки всплыла на поверхность, но выходной люк остался под водой. Многие из экипажа «Миноги» к этому моменту уже находились в бредовом состоянии. Когда Гарсоев почувствовал, что от нехватки кислорода теряет сознание, он подозвал боцмана Гордеева, передал ему командование и лишился сознания.

В 7 ч. вечера по либавской набережной нервно фланировала Елена Левицкая. Она еще никому из своих кавалеров не позволяла так безбожно опаздывать. Темнело, в доме адмирала уже начали

беспокоиться об отсутствии Люси, когда та наконец-то появилась – раскрасневшаяся от быстрой ходьбы. Не разуваясь, она промчалась в кабинет отца и пожаловалась на совершенно беспардонное поведение одного из офицеров его бригады – мичмана Гарсоева, который позволяет себе столь бессовестно вести себя с дамами. Контр-адмирал Левицкий, выслушав сбивчивый монолог дочери, позвонил дежурному в штаб бригады. Услышанное в трубке ошеломило – ни «Минога», ни ее судно-конвоир до сих пор с моря не вернулись. На часах между тем было уже половина восьмого вечера. Левицкий тут же сообщил о вероятном ЧП начальнику либавского порта, и спасательная операция наконец-то началась. Вскоре обнаружили сидящий на мели конвоир, от командира которого узнали подробности аварии подлодки. По указанным координатам в слепящем свете прожекторов разглядели торчащую из воды корму «Миноги».

На место аварии тут же был вызван плавучий кран. Водолазы завели стропы под корму лодки; около часу ночи корма «Миноги» была приподнята настолько, что из воды показался палубный люк. Через него изможденных девятичасовым сидением в полузатопленном «железном гробу» людей стали поднимать и отправлять в либавский госпиталь. Гарсоева спасатели вытащили наверх в бессознательном состоянии, с лицом, выбеленным хлором. Удивительно, но все 22 члена экипажа «Миноги» выжили.

Состояние команды лодки на момент спасения было столь тяжелым, что промедли Люси Левицкая в ожидании своего кавалера еще 30–40 минут – и никто бы не выжил. По всем романтическим канонам после такой истории спасенный и спасительница должны были сыграть свадьбу. Но в реальной жизни все получилось иначе. Елена Левицкая стала женой судового врача крейсера «Аврора», а Гарсоев до конца дней своих жил один.

«Миногу» подняли и вернули в строй. Главный виновник происшедшего, боцман Гордеев, был приговорен к каторге, но за героическое поведение в аварийной подлодке удостоился помилования. Узнав об этом, сорокалетний морской волк разрыдался как мальчишка…

(*По материалам А. Союстова*)

Обреченная «Принцесса»

1914 г.

29 мая канадский лайнер «Эмпресс оф Айрленд» затонул на реке Святого Лаврентия после столкновения с норвежским углевозом «Storstad». Погибло 1012 человек.

28 мая 1914 г. огромный океанский лайнер «Эмпресс оф Айрленд», на пяти палубах которого с комфортом размещались полторы тысячи человек, стоял у причальной стенки порта Квебек. Впереди его ждал девяносто шестой по счету рейс: сначала по реке Святого Лаврентия, затем выход в одноименный залив, а уже после – шестидневное путешествие через Атлантический океан в Ливерпуль. Первый, второй и третий классы были заполнены до отказа. Многие ехали в Британию вместе с семьями, и по нижней палубе с радостными криками носились десятки детей.

Буквально перед самой отправкой в рейс полосатая кошка Эмма, баловень кока «Эмпресс оф Айрленд» и любимица всей команды, деловито сошла по трапу с лайнера на берег и, усевшись у самого края пристани, стала грустно наблюдать за окончанием погрузки. Незадолго до «последнего звонка» один из стюардов соскочил на пристань и, подхватив кошку на руки, понес ее обратно на борт, по пути напоминая ей о семейных обязанностях – пятерых котятах, дожидавшихся мамашу в трюме. Но кошка вела себя так, будто на корабле ее больше ничего не задерживало. Вырвавшись из рук матроса, она вернулась на пристань и сидела там до того момента, пока гигантский лайнер не скрылся за поворотом реки.

29 мая во втором часу ночи капитан «Эмпресс оф Айрленд» Генри Кендалл поднялся на мостик. Судно подходило к мысу Фатер, событие достаточно ординарное для любого из мирно спящих пассажиров, но только не для капитана. Дело в том, что с мысом Фатер Кендалла связывала одна пренеприятная история.

Это случилось четыре года назад. Уже тогда Кендалл был капитаном, правда, другого парохода – под названием «Монроз». Пароход совершал аналогичные рейсы между Британией и Канадой. И вот незадолго до очередного выхода лайнера из Ливерпуля всю английскую общественность потрясло жестокое преступление. Некто Гарвей Криппен, врач-дантист, убил свою жену и, разрубив ее топором на куски, спрятал тело в подвале собственного дома. После чего он и

его любовница, служанка Этель, скрылись в неизвестном направлении. Буквально через сутки после выхода лайнера в открытое море капитан Кендалл совершенно случайно обратил внимание на странную пару – юношу и пожилого мужчину, которые держались несколько особняком. Собственно, заинтриговало капитана то, что одежда «юноши» скрывала явно женскую фигуру. Кендалл был в курсе кровавых событий недельной давности. Также на пароходе имелось множество газет с портретами и подробным описанием преступников. Убедившись в конце концов, что его подозрения небезосновательны, капитан отправил соответствующую радиограмму в Скотленд-Ярд. На подходе к мысу Фатер с подошедшего судна вместе с лоцманом на борт лайнера поднялись сотрудники полиции. Преступники, уже предвкушавшие близость свободы, были ошеломлены до крайности. Однако убийца, спускаясь по трапу под конвоем полицейских, успел обернуться к Кендаллу и злобно прошипеть: «Ты выдал меня, капитан, и ты тяжело пострадаешь за это вот на этом самом месте. Будь проклят!»

Прошло четыре года, дантиста-убийцу Криппена уже давно судили и повесили, а капитан Кендалл обязательно выходил на мостик, как только в зоне видимости появлялся мыс Фатер, и оставался там до тех пор, пока этот обломок скалы не исчезал за кормой…

Так было и на этот раз. Убедившись, что зловещий мыс благополучно пройден, капитан оглядел внимательно горизонт, обратил внимание вахтенного на надвигающийся с правого берега залива туман и спустился в свою каюту.

Но длительного отдыха не получилось. Не прошло и получаса, как капитана снова вызвали в штурманскую рубку. Впереди, справа по борту, появились ходовые огни неизвестного судна и тут же исчезли в густом, как сметана, тумане. Кендалл приказал принять вправо, чтобы разойтись со встречным судном, как и положено, левыми бортами, а затем велел дать самый малый ход. Туман к тому времени уже покрывал всю поверхность залива. Капитан и вахтенные матросы застыли как изваяния, без толку вглядываясь в мутную ночь. Вдруг справа по борту из темноты, буквально в 100 м от медленно ползущего лайнера, вынырнул огромный корпус неизвестного судна. Кендалла и всех стоящих на палубе объял ужас. Капитан велел дать полный ход, чтобы успеть проскочить перед быстро идущим пароходом, но было уже поздно…

Вахтенный норвежского углевоза «Сторстад» не отличался внимательностью. Более того, он забыл предупредить своего капитана о замеченном вдалеке, еще до появления тумана, лайнере. В результате столь халатного отношения к своим обязанностям и произошла страшная катастрофа.

Могучий нос «Сторстада», усиленный дополнительными шпангоутами, чтобы облегчить судну плавание во льдах, как консервным ножом вспорол борт «Принцессы Ирландии». Многие пассажиры погибли, даже не успев проснуться. Другие в панике метались по нижним палубам, давя друг друга. Вот свидетельство Джеймса Гранта – врача-хирурга лайнера: «Катастрофа была настолько внезапной, что десятки пассажиров так и остались на своих койках, а другие оказались пленниками в своих каютах, словно мыши в западне, – пассажиры провели на судне всего один день и еще не успели ознакомиться с расположением его помещений. В панике многие не смогли даже найти выход из коридоров на верхние палубы. Это в основном и явилось причиной того, что число жертв катастрофы оказалось столь большим».

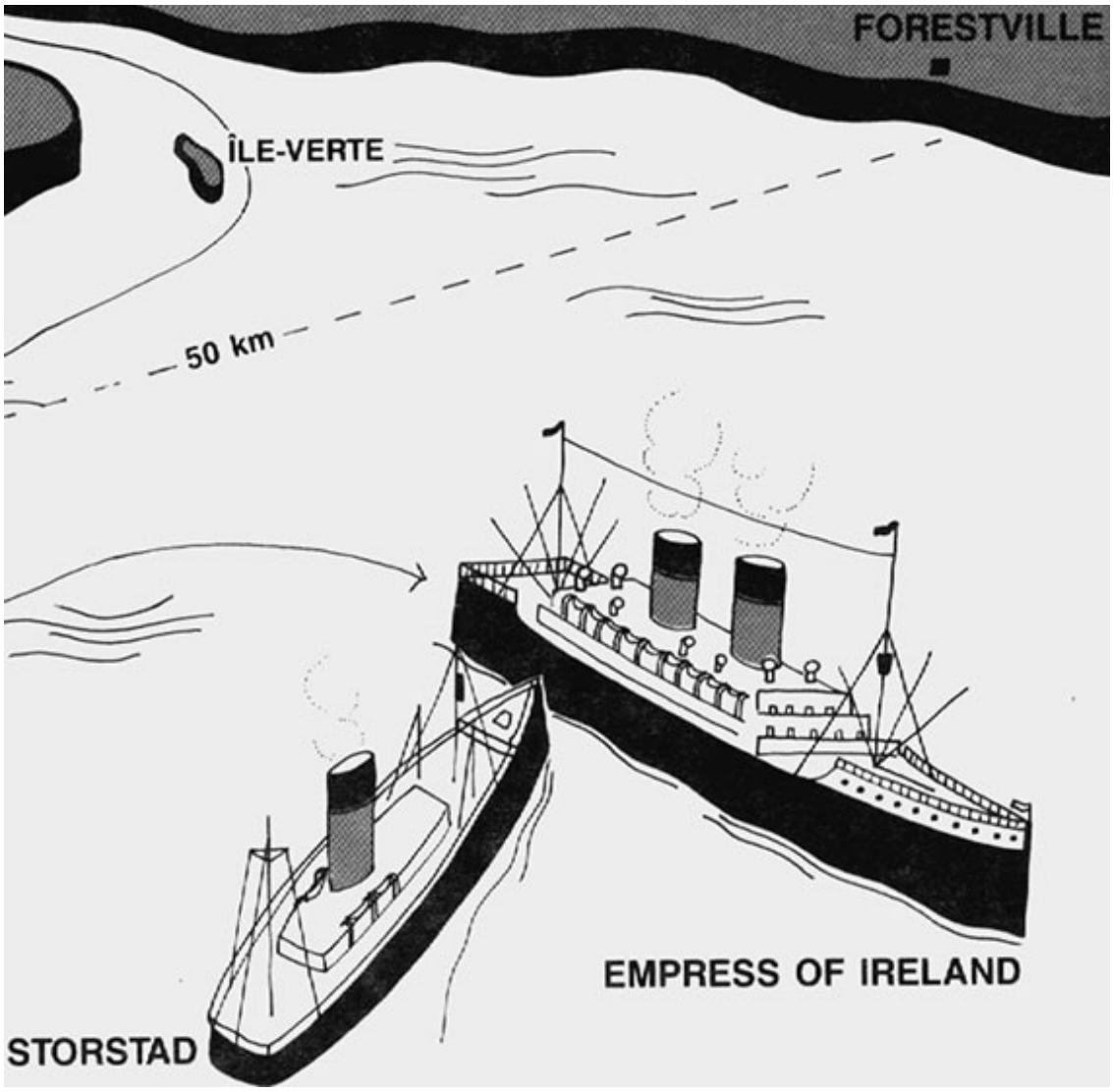


Рисунок из канадской газеты, воспроизводящий столкновение двух судов

По свидетельству выживших, капитан Кендалл в столь критической ситуации смог сохранить хладнокровие. Быстро поняв, что его судно обречено, Кендалл велел стюардам собрать наверх всех пассажиров, взламывая при необходимости двери кают, а сам стал руководить спуском шлюпок на воду.

С учетом печального опыта «Титаника» на «Эмпресс оф Айрленд» находилось достаточное количество шлюпок и спасательных плотов, чтобы разместить всех пассажиров и членов команды. Но пароход настолько быстро кренился на правый борт, что из 36 шлюпок удалось спустить только шесть. Одна из шлюпок сорвалась с талей и, пронесшись, как торпеда, по наклоненной палубе, насмерть раздавила

15 пассажиров и штурмана. Вторая просто рухнула в воду, похоронив под собой всех, кто успел в нее залезть.

Буквально через 15 мин. после начала катастрофы огромный лайнер полностью лег на правый борт, по дымовым трубам парохода в еще горячие топки рванулась вода, и тут же прогремел страшный взрыв, разом прекративший все мучения тех несчастных, кто не успел выбраться из чрева лайнера. Еще через пару минут останки «Эмпресс оф Айрленд» полностью скрылись под водой.

Печальная статистика показала: из 717 человек, путешествовавших третьим классом, 600 погибли, попросту заблудившись в бесконечных коридорах лайнера. Из 136 детей выжили только четверо. Прибывшие спасатели выловили из воды 136 трупов людей, успевших покинуть пароход, но погибших от холода. Всего же из 1477 человек, находившихся на борту лайнера, погибли 1012 пассажиров и членов команды. Среди погибших матросов был некто Фрэнк Тауэр по кличке Счастливчик. Два года назад Тауэр служил смазчиком на «Титанике» и чудом избежал смерти. На этот раз судьба отвернулась от моряка. Капитану Кендаллу, его первому помощнику и двум радистам удалось выжить. Взрыв паровых котлов выбросил всех четверых в море, где их подобрали спасатели. Капитан до самой своей смерти считал, что гибель «Эмпресс оф Айрленд» – следствие проклятия британского убийцы.

Через два месяца после того, как «Принцесса Ирландии» отправилась на дно, началась Первая мировая война и об этой катастрофе все как-то позабыли. Сейчас о трагедии напоминает только красный буй, установленный над местом, где покоится лайнер, и скромный монумент, стоящий в 7 милях от памятного мыса Фатер, в местечке Пуант-о-Пэр. Монумент венчает собой могилу, в которой похоронены останки 88 человек, не имевших родственников и так и оставшихся неопознанными.

(По материалам К. Карелова)

Тайный груз «Магдебурга»

1914 г.

27 августа на камни у острова Оденсхольм в Финском заливе наскочил немецкий крейсер «Магдебург».

Немало тайн хранит в себе и Балтика. Одним из самых загадочных кораблекрушений стала гибель в Финском заливе германского легкого крейсера «Магдебург» в самом начале Первой мировой войны.

27 августа в кабинет командующего Балтийским флотом адмирала Н. Эссена буквально ворвался начальник разведки контр-адмирал А. Непенин.

– У меня очень важное сообщение, Николай Оттович, – начал он свой доклад. – Сегодня ночью на камни возле острова Оденсхольм наскочил немецкий крейсер «Магдебург». В это время в море, на оборонительной позиции Ревель – Гельсингфорс, находились наши крейсера «Новик», «Паллада» и «Богатырь». Они заметили крушение и попытались взять германца в плен. При подходе наших кораблей сопровождавший «Магдебург» миноносец развернулся и ушел полным ходом. Попытка обстрелять его к успеху не привела. Увидев наши корабли, немцы спешно подорвали свой крейсер, и он затонул на средней глубине. На остров удалось выбраться только 89 членам команды, остальные 100 погибли.

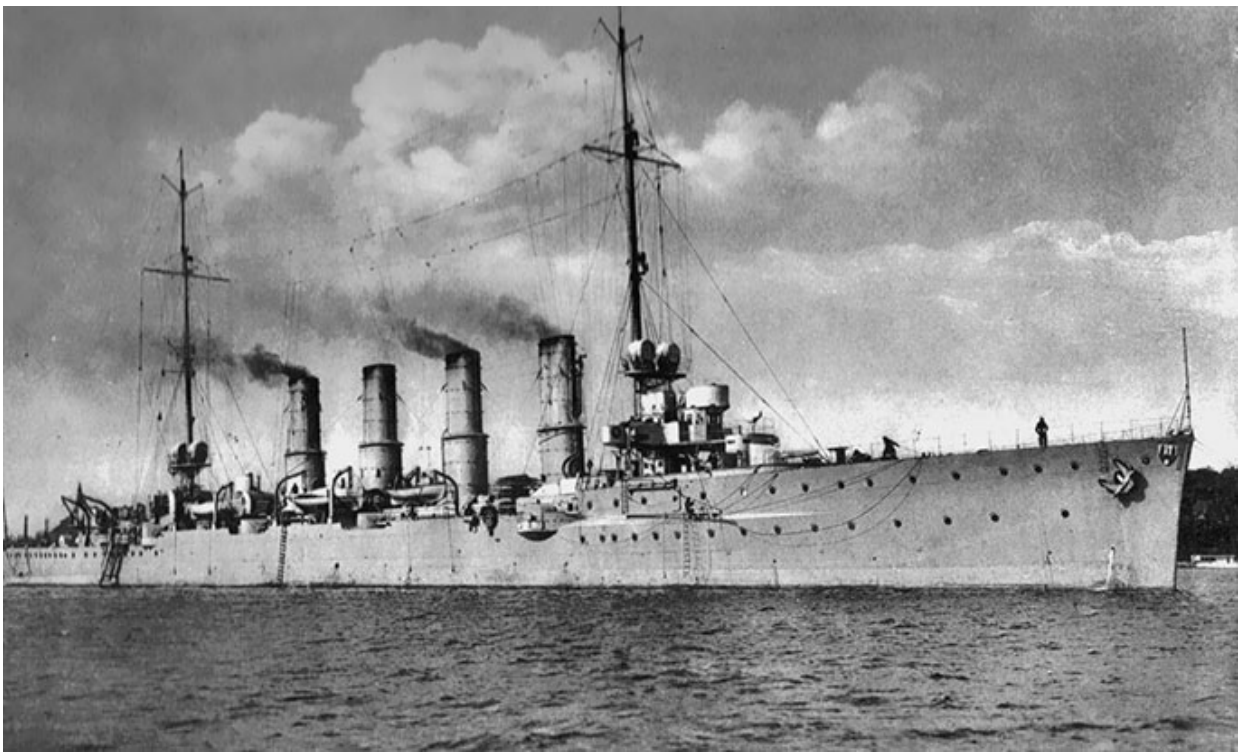
– А что с капитаном немецкого крейсера? – спросил Эссен.

– Фон Хабенихт жив, но находится в очень плохом состоянии, без сознания, – ответил Непенин. – Тяжелое ранение и контузия, многочисленные внутренние кровотечения. «Паллада» стреляла по миноносцу, но случайно попала в «Магдебург».

– Что нужно немцам в этом районе? – задумчиво произнес контр-адмирал. – Это же совершенно дикие места. Скорее всего, они хотели прорваться к Петрограду и обходили дальним краем наши минные поля. В темноте сбились с курса и наскочили на каменную гряду. Надо допросить членов команды. На разведку боем это непохоже, здесь какая-то особая миссия.

Однако допрос пленных германских моряков дал немного. Они показали, что действительно шли в северо-восточный сектор Финского залива. На рифы сели по вине радистов, задержавшихся с расшифровкой депеши. В ночной темноте крейсер продолжал идти опасным курсом и наскочил на камни. Но дальше произошло непонятное. Увидев русские корабли, командир «Магдебурга» фон Хабенихт приказал взорвать крейсер. На предложение команды сохранить корабль, поднять белый флаг и сдаться в плен, что разрешено

военно-морским уставом, он не отреагировал. В результате две трети команды погибло, а сам командир был тяжело ранен русским снарядом. О конечной цели рейда ни рядовые матросы, ни офицеры «Магдебурга» ничего не знали.



Крейсер «Магдебург»

Стало ясно, что рассказать о загадочной миссии германского крейсера может только его командир. Понимая, что немецкая агентура в Петрограде попытается убрать Хабенихта, были приняты особые меры предосторожности. Немецкого капитана на миноносце по Неве отвезли в Шлиссельбург и содержали под надежной охраной. Однако через несколько дней командир германского крейсера Густав Генрих фон Хабенихт, не приходя в сознание, скончался в тюремном госпитале.

На время о тайне «Магдебурга» забыли. Шла война, и других дел было предостаточно. Но летом 1916 г. немцы неожиданно проявили интерес к погибшему крейсеру. Русской разведке удалось установить, что мощная германская флотилия планирует совершить рейд к Оденсхольму. 22 немецких миноносца под прикрытием четырех крейсеров должны были выйти из Либавы и прорваться к острову.

Усилив подходы к Оденсхольму минными полями, русское командование стало ждать. А дальше произошло следующее: семь немецких миноносцев приблизились к острову и подорвались на минах, остальные неприятельские корабли были отогнаны артиллерийским огнем.

Из показаний пленных удалось установить, что немцы планировали прорваться к Оденсхольму и провести на месте гибели «Магдебурга» водолазные работы. Но зачем им разбитый крейсер? Ясно, что немцы что-то искали на дне моря.

Контр-адмирал Непенин решил продолжить расследование. Он передопросил пленных моряков «Магдебурга». И выяснил немало интересного. Во-первых, перед отходом в море капитана Хабенихта посетил некий неизвестный господин в черном. Они заперлись в капитанской каюте и о чем-то долго беседовали. Один из офицеров утверждал, что незнакомец был похож на начальника германской военной разведки полковника Отто Николаи. Во-вторых, в Кенигсберге на борт крейсера было поднято около 20 небольших деревянных ящиков, общим весом 300 кг. Взрывчатка, патроны в такой таре обычно не хранились. Так что же находилось в них?

И тут Непенина озарило – золото!

Кому же оно предназначалось? По всей видимости, руководителям германофильской партии при русском дворе.

В своих рассуждениях русский контр-адмирал, видимо, был близок к истине. Война на два фронта всегда была кошмаром для немецкого генералитета. А тут она стала реальностью. Но тогда, в августе 1914-го, события еще можно было повернуть вспять. Подкупить нужных людей при дворе не составляло большого труда, ведь германскую партию возглавлял сам Григорий Распутин, весьма падкий до золота. Распутин был категорически против войны с Германией. В его клику входили обер-прокурор Сената Саблер и военный министр Сухомлинов. Эти люди за деньги были готовы совершить все, что угодно. Им-то и должен был, похоже, доставить золотой груз капитан «Магдебурга». По второй версии, золото предназначалось для финских сепаратистов. В тот момент Финляндия входила в состав Российской империи и там были сильны германофильские настроения. Но довести расследование до конца контр-адмирал Непенин не успел. Он был убит в феврале 1917 г. революционными матросами.

Слухи о том, что затонувший «Магдебург» имел на своем борту золотой груз почти на 2 млн долларов, мгновенно распространились по Европе. Сразу же после окончания войны поднять крейсер пытались шведы, но не смогли определить точные координаты гибели корабля. Неудача постигла и англичан.

В 1925 г. поисковую экспедицию в район гибели крейсера пытался организовать бывший командующий германским Балтийским флотом гросс-адмирал принц Генрих Прусский. Но в разгар подготовки экспедиции он неожиданно скончался. Тайна «Магдебурга» так и осталась нераскрытой.

(По материалам А. Николаева)

Торпеда для «Лузитании»

1915 г.

7 мая у берегов Ирландии был торпедирован германской подводной лодкой U-20 английский лайнер «Лузитания». Число погибших составило 1198 человек.

Гибель «Лузитании» – это трагедия, поразившая современников, спор о причинах которой продолжается и в наши дни.

Как следует из архивных документов и воспоминаний очевидцев, случаи, когда на торговых кораблях, и на «Лузитании», в частности, перевозились грузы военного назначения (включая боеприпасы), отнюдь не были редкостью и являлись скорее обычной практикой.

Для того чтобы сократить расходы, руководство компании по настоянию адмиралтейства сократило экипаж «Лузитании» более чем на 260 человек, были погашены 6 котлов из 23 и закрыта котельная № 4. Максимальная скорость корабля упала с 26 до 21 узла, а крейсерская скорость составила всего 18 узлов. Даже с учетом резервистов, служивших на борту лайнера, его было трудно укомплектовать командой, а подготовка имевшегося экипажа была далека от предвоенных стандартов. Вот в таком печальном состоянии, незадолго до последнего рейса, капитаном на судно был назначен старый моряк, имевший великолепную репутацию, Уильям Тернер.

Южное побережье Ирландии пользовалось в то время дурной славой. С начала 1915 г. германскими подводными лодками в этом

районе было потоплено более 26 судов. Благодаря мастерству капитана, своим техническим характеристикам и по воле случая «Лузитании» несколько раз удавалось избежать атак германцев.

Перед ее последним рейсом казалось, что потенциальная угроза нападения приобретает свои осязаемые черты – 1 мая 1915 г. в день отплытия лайнера в Ливерпуль в американских газетах появилось предупреждение за подписью германского посольства, в котором пассажиры трансатлантических лайнеров уведомлялись о том, что Германия находится в состоянии войны с Великобританией, а воды вокруг Британских островов являются зоной военных действий и таким образом любое судно под британским флагом может подвергнуться нападению.

Тем не менее 1 мая 1915 г. «Лузитания» покинула пирс № 54 компании «Cunard» в Нью-Йорке, приняв на борт 1257 пассажиров – самое большое количество с начала войны.

В этот же день на другом краю Северной Атлантики германская подводная лодка U-20, которой командовал капитан-лейтенант Вальтер Швигер, оставила за кормой Оркнейские острова и направилась к своей основной зоне патрулирования – южному побережью Ирландии. Германское командование ожидало, что через этот район проследуют корабли, перевозящие британские войска к Дарданеллам, в т. ч. легендарные четырехтрубные лайнеры – «Olympic», «Aquitania» и «Mauretania».

К 5 мая U-20 вышла в основной район патрулирования и совершила несколько успешных атак. Естественно, что британское адмиралтейство было в курсе действий U-20.

Странно, но «Лузитания» была самым крупным кораблем, который находился в тот день в море и полным ходом направлялся в район действия U-20, но приказ изменить курс на нее так и не был передан. Почему это произошло? На этот вопрос ответ так никогда и не был найден.

6 мая 1915 г. «Лузитания» входит в зону военных действий вокруг Британских островов.

В этот же день U-20 топит два корабля у южного побережья Ирландии.

Вечером 6 мая на «Лузитанию» поступает предупреждение адмиралтейства об активности подводных лодок у южных берегов

Ирландии и инструкции – не приближаясь к берегу, идти в Ливерпуль на полном ходу.

Утро 7 мая. Сильный туман. «Лузитания» сбавляет скорость и включает противотуманную сирену, чтобы избежать столкновения с другими судами.

Незадолго до полудня туман начал немного рассеиваться, и капитан Тернер приблизился к берегу, чтобы уточнить местонахождение корабля. В 13:50 Тернер делает необходимые измерения, которые заносит в бортовой журнал.

Бортовой журнал подводной лодки U-20: «14:10. Успешный выход торпеды из носового торпедного аппарата. Дистанция до цели 700 м. Цель находится под углом 90° по носу, примерная скорость 22 узла. Попадание торпеды в правый борт, прямо под мостиком».

На «Лузитании» торпеду заметили, когда она была в нескольких десятков метров от корабля. В 14:10 раздался взрыв от попадания торпеды в борт корабля. Потом раздался второй взрыв. В течение нескольких секунд корабль набрал крен в 15°, по инерции продолжая движение. Взрывом было повреждено управление, и корабль не слушался руля. На борту началась паника. Спуск спасательных шлюпок практически на полном ходу успехом не увенчался.

Бортовой журнал подводной лодки U-20: «После необычно сильной детонации торпеды появилось огромное облако дыма (гораздо выше первой трубы). В месте попадания надстройка и верхняя часть мостика разрушены, по мостику практически моментально распространилось пламя. Корабль замедлил ход и начал быстро набирать крен на правый борт. В это же время нос начал погружаться в воду».

Вальтер Швигер наблюдал, как огромный корабль переворачивается через правый борт, он не мог поверить, что все это может сделать единственная выпущенная им торпеда.

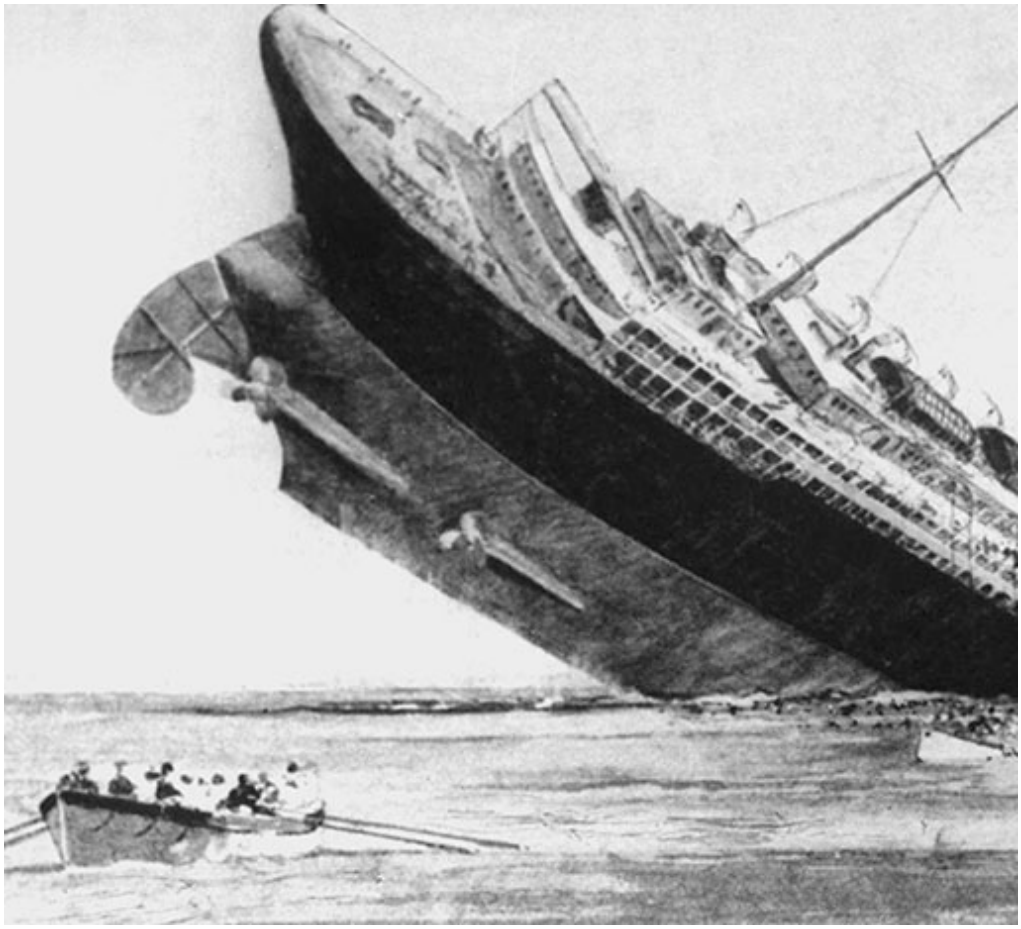
Корпус «Лузитании» начал деформироваться, переборки между второй и третьей котельной не выдержали и обрушились. В котельные начала поступать вода. Раздался взрыв такой силы, что третью трубу парохода сорвало с места. Нос корабля погрузился в воду и уперся в грунт, корма с тремя огромными винтами поднялась над водой на десятки метров и спустя несколько секунд начала погружаться под воду.

В 14:28 все было кончено.

«Лузитания» затонула у южного побережья Ирландии через 18 мин. после попадания торпеды, выпущенной германской подводной лодкой U-20, унеся с собой жизни 1198 мужчин, женщин и детей из 1959 пассажиров и членов экипажа, находившихся на борту.

Гибель «Лузитании» повергла Штаты в состояние шока. Антигерманские демонстрации в некоторых городах перерастали в погромы. Америка была возмущена гибелью своих граждан. Газеты требовали от правительства немедленного вступления в войну на стороне Великобритании и стран-союзниц. Германия оказалась в очень непростой ситуации. С одной стороны, в глазах общественного мнения гибель «Лузитании» была скорее победой германского флота, чем актом агрессии в отношении беззащитного пассажирского лайнера. С другой стороны, политики понимали, что никакие доводы о том, что судно представляет собой «законную» цель для германских подводных лодок, не помогут достигнуть «благожелательного нейтралитета» со стороны Соединенных Штатов. На всех дипломатических попытках ограничить военную помощь Великобритании со стороны США можно было поставить крест.

Почему Германия считала «Лузитанию» «законной» целью? Было ли на лайнере установлено вооружение и перевозил ли он военные грузы, включая боеприпасы и взрывчатые вещества? Если это так, то германские подводные лодки могли не соблюдать требования призового права и атаковать лайнер без предупреждения. Но как командир подводной лодки мог знать, что находится в трюмах корабля?



«Лузитания» уходит под воду

Британские власти до сих пор отрицают то, что на борту судна находились взрывчатые вещества и было установлено вооружение, но материалы о гибели лайнера до настоящего времени засекречены. А как быть с декларацией судового груза, которая доступна для широкой публики уже более 25 лет и подтверждает, что на борту были боеприпасы? Действительно ли британский водолаз Джон Лайт в 1961 г. видел установленные на «Лузитании» орудия?

Как случилось, что «Лузитания» и германская подводная лодка оказались в одном и том же месте и в одно и то же время? Адмиралтейство знало о действиях U-20 и имело возможность дать команду лайнеру изменить курс. Почему этого не было сделано?

Каким образом единственная выпущенная торпеда могла потопить огромный океанский лайнер менее чем за 20 мин.? Способствовали ли этому конструктивные особенности лайнера, внесенные по требованию адмиралтейства?

Знал ли капитан немецкой подводной лодки U-20, что пускает торпеду именно в «Лузитанию»?

Правда ли, что адмиралтейство хотело умышленно подвергнуть атаке германских подводных лодок корабли, перевозившие американских пассажиров и было ли это частью заговора, существовавшего для того, чтобы склонить США к участию в Первой мировой войне и нарушить нейтралитет в пользу Британии?

Ответы на эти и многие другие вопросы, вероятнее всего, так и не будут найдены. Часть из них находится в засекреченных архивах, а часть погребена на глубине 90 м в Южно-Ирландском море, и, как показывает опыт многих исследователей, добраться до морского дна зачастую бывает много проще, чем до закрытых архивных материалов.

«Истленд» опрокинулся у причала

1915 г.

24 июля при отходе от причала в Чикаго, США, опрокинулся на борт американский экскурсионный пароход «Истленд». Число жертв превысило 1300 человек.

Скорбной датой для всей Америки стало 24 июля 1915 г. – гибель парохода «Истленд» («Восточная земля»).

Солнечным субботним утром у причала на реке Чикаго готовился к отплытию пассажирским пароход «Истленд» – в 7:40 ему предстояло пуститься в плавание через озеро Мичиган. Уже в семь утра у парохода начали собираться сотни людей с корзинками для пикника – горожане предвкушали веселый выходной день в компании детей и друзей.

«Восточная земля» была заказана, как сказали бы сегодня, для корпоративного мероприятия. Сотни служащих компании «Вестерн Электрик» на борту лайнера отправлялись на ежегодный пикник в городе Мичиган, что в штате Индиана, – для этого нужно было лишь пересечь озеро.

Билет на пароход стоил 75 центов, но служащие могли немного сэкономить: детей младше десяти лет компания разрешила взять бесплатно. Обычно «Истленд» перевозил за один рейс около тысячи человек, хотя нередко капитан Гарри Педерсен принимал на борт и полторы тысячи. 24 июля было продано 2500 билетов, а у трапа никто

не вел подсчета: в итоге на «Истленд» пассажиров поднялось почти в три раза больше обычного! Пассажирам, конечно, было немного тесновато на палубе, но это никого не беспокоило – люди ждали праздника и обменивались планами. Кто-то открыл корзину с сэндвичами, а кто-то направился в танцевальный зал, где уже начали настраивать инструменты музыканты пароходного оркестра. Никого не озаботило, что после того, как трап убрали, танцевальные дорожки слегка накренились.

В это время главный инженер парохода Джозеф Эриксен пытался координировать действия подсобных рабочих в трюме: для поддержания балластной системы «Истленда» нужно было постоянно пересыпать щебень из одного резервуара в другой. Сотни пассажиров, мирно прогуливающихся по ближайшей к берегу палубе, создавали солидный крен. Как Эриксен ни бился, пароход, казалось, был полон решимости прилечь на бок.

Прежде проблему удавалось решить гораздо раньше, чем она становилась серьезной, – просто перемещали щебень от борта к борту. Но Эриксен, не испытывая особого беспокойства за судьбу судна, не учел, что владельцы «Истленда» внесли в конструкцию судна некие коррективы, а последствия этого могли оказаться непредсказуемыми. На верхних палубах прибавилось веса – там установили дополнительные спасательные шлюпки. А чтобы выровнять пол на танцплощадке, на палубу вылили несколько десятков тонн бетона. В результате этих нововведений центр тяжести парохода значительно сместился.

Пока пассажиры толпились на палубе, инженер отчаянно пытался выровнять судно, отдавая команды из машинного отделения. Боясь, что пароход становится неуправляемым, Эриксен приказал механику контролировать контакт борта с пирсом. Наконец капризный «Истленд» удалось выровнять: резервуары со щебнем в трюме наполнились одинаково, и судно уже несколько минут не давало крена. Этих минут оказалось достаточно, чтобы убедить капитана Педерсена отдать швартовы. Носильщики загружали последние чемоданы и корзины, пока пассажиры стояли на ближайшей к берегу палубе и дружно махали провожающим. Трап убрали, и пароход плавно оттолкнули от пирса.

Как только двигатели заработали, «Истленд» вздрогнул. Пароход снова начал накреняться к левому борту. Пассажиры отпускали шуточки по поводу постепенно растущего наклона танцевальной дорожки, когда по палубе начали скользить стулья. Двигатели сразу заглушили, и стал слышен звон бьющихся в каютах бутылок с пивом. Пассажиры заволновались…

Оркестр между тем играл веселую мелодию регтайма, а крен увеличивался с каждой секундой. К левому борту устремились не только стулья, но и тяжелые деревянные буфеты, ящики с приготовленным для напитков льдом. Люди начали терять опору и, сами того не желая, скользили к краю палубы. Портовым рабочим на берегу был отдан приказ не убирать прижимные концы, пока судно не выровняется. Однако крен все усиливался: пассажиров на верхних палубах прижало к левому борту, а экскурсантов в каютах буквально пригвоздило к продольным переборкам. Испуганные люди хватали детей и устремлялись по внутренним трапам наверх. В проходах и коридорах началась давка. Слышались детские крики, женский визг, звон бьющейся посуды и грохот срывающихся с мест шкафов. Когда крен достиг 30°, началась настоящая паника.

Наконец-то замолк оркестр, и в наступившей тишине раздался крик: «Каждый сам за себя!» Послышался треск рвущихся канатов: прочные пеньковые швартовы натянулись как струны и вырвали из земли причальные тумбы.

В 7:28 «Восточная земля» начала тонуть.

За происходившим с берега наблюдал репортер Джек Вудфорд: «Огромный, как океанский лайнер, пароход заваливался на бок – со стороны это выглядело, как будто гигантский кит собирается прилечь вздремнуть. Я поверить не мог, что судно вот так просто может утонуть на глазах у всех – при спокойной воде, без всяких взрывов и пожаров. Я думал, что сошел с ума».

Пассажиры с главной палубы, как горох, посыпались в реку. С нижних палуб и из кают неслись крики и стоны – люди, придавленные мебелью и просто массой таких же, как они, гибнущих людей, просто не могли выбраться. Их захлестывала прибывающая с каждой секундой вода.

Провожающие на берегу всего несколько минут находились в оцепенении. Потом все работники порта, а также родственники и

друзья тех, кто отправился в путь на «Истленде», начали бросать в воду все, что могло держаться на воде и за что можно было уцепиться. С берега спускали лодки и подбирали обессилевших людей. Буксирное судно, которое должно было вывести «Истленд» из реки на просторы озера Мичиган, кружило около парохода, давая возможность перепрыгнуть с палубы на палубу.

В машинном отделении, где пол и стены поменялись местами, инженер Эриксен отдал последнее распоряжение – дать во все котлы холодную воду, дабы не допустить взрыва, – и выбрался наружу через вентиляционную трубу и иллюминатор. Его подняли на спасательную шлюпку. А в грязной воде реки Чикаго беспомощно бились люди, они цеплялись друг за друга и вместе шли на дно. Некоторые сумели вовремя ухватиться за плававшие в воде скамейки, ящики, доски.

Одна из спасенных пассажирок позднее рассказывала в местной газете: «Когда мы садились на судно, нас позабавил легкий наклон танцевальной дорожки. А на палубе, на которой стояли сотни пассажиров, заметили, что наклон усилился. Кто-то закричал: “Все бежим к другому борту, там закреплены спасательные шлюпки!” Пол становился все более наклонным, и к бортам, прямо на столпившихся там людей, устремились стулья, столы, фортепиано и барная стойка – несколько человек, придавленные грузом, погибли сразу. Многих, кто не смог выбраться из завала, скрыла толща воды.

Я была одной из немногих, кому удалось спастись из водяной тюрьмы дансинга. Я отлично плаваю и хотела спасти маленькую девочку. Но какой-то мужчина закричал: “Леди! Спасите меня!” – и начал вырывать руку ребенка из моей ладони. Завязалась драка, в которой он победил, – ребенок просто выскользнул у меня из рук. Только пяти девушкам и юношам удалось выплыть из дансинга. К счастью, они нашли выступ, за который удалось уцепиться, за него схватилась и я. Мы полчаса кричали, просили о помощи. Ожидание стало невыносимым, когда нас, наконец, заметили и вытащили через иллюминатор».

«Истленд» в чикагском порту. 24 июля 1915 г.

Для спасения женщин и детей приходилось применять силу – гибнущие пассажиры в панике хватались за тех, к кому устремлялись спасатели, и не отпускали, рискуя обречь на смерть и себя, и других. «Истленду» потребовалось 6 мин., чтобы лечь на бок. Катера водной полиции и буксиры начали прибывать к месту крушения через 10 мин. К причалу примчались полицейские и пожарные машины. Но им оставалось только спасать тех, кто еще держался на воде. Пожарные пробовали разрезать корпус парохода, но, пока работала газовая горелка, крики изнутри становились все тише. В итоге из внутренних помещений удалось спасти всего несколько человек.

Настоящим героем стал Уильям Брайт – капитан парохода «Миссури». Увидев из окон своего дома, что «Истленд» опрокинулся на бок, он взял такси и примчался на причал, где произошла катастрофа. Брайт не смог пробиться сквозь собравшуюся на набережной толпу, поэтому поднялся на второй этаж дома, стоявшего напротив причала. Из окна он видел, что сотни покалеченных людей не могут взобраться на скользкий борт. Брайт высунулся из окна и крикнул полицейским: «Возьмите золу из топок трех буксиров и высыпьте ее на правый борт. И расстелите там одеяла из ближайшего магазина!» Банальные зола и одеяла спасли жизнь людям.

В нескольких ближайших к порту зданиях были открыты мобильные морги. Городской службе водолазов потребовалось несколько дней, чтобы извлечь тела погибших с «Истленда». Трупы были выложены длинными рядами на пирсе для опознания. Многие из служащих «Вестерн Электрик» выезжали на пикник целыми семьями, и некому было опознать погибших или забрать их тела для погребения – смерть на воде настигла все семейство. В итоге крушение «Истленда» унесло жизни 844 человек, из них 472 женщины, 290 детей, 82 мужчин. Из членов команды погибли только четверо.

Многие называют это число не соответствующим действительности, так как указанная цифра была объявлена в Чикаго на третий день после катастрофы. Судно же подняли спустя пять дней – из него извлекли еще несколько сотен трупов. Медицинский эксперт из Чикаго заявил на пресс-конференции, что в городском морге он лично насчитал 1300 трупов. В итоге газеты города вышли с заголовками: «2100 человек утонули, когда “Истленд” опрокинулся у причала».

Церкви и кладбища Чикаго были не в силах справиться с таким количеством тел, требовавших немедленного отпевания и погребения, – похороны затянулись на несколько недель. Каждому, кто спасал тонущих на реке Чикаго или позднее участвовал в их погребении, сделали прививку от брюшного тифа. Вскоре после трагических событий многие члены команды «Истленда» были арестованы и допрошены для выяснения обстоятельств. Когда капитан Педерсен и его первый помощник были препровождены в зал суда, на них пыталась напасть толпа горожан и устроить самосуд. Полицейские утихомиривали толпу, но кто-то из нападавших сумел ударить капитана в лицо.

Расследование показало, что команда не повинна ни в одной смерти – в действиях экипажа не было обнаружено ошибок. Сняли вину и с владельцев «Истленда» – пароходство не было ответственно за гибель людей в катастрофе. Суд посчитал, что вся ответственность ложится на механика, который по небрежности неправильно заполнил балластные цистерны.

Три месяца спустя, в октябре 1915 г., все, что осталось от «Истленда», было продано военно-морскому ведомству штата Иллинойс. Судно восстановили, и оно служило США вплоть до 1947 г., пока его не отправили в утиль.

(*По материалам С. Кондрашовой*)

Роковая случайность?

1916 г.

5 июня у Оркнейских островов подорвался на германской мине и затонул британский крейсер «Хэмпшир». Погибло более 500 человек, включая лорда Китченера.

Горацио Герберт Китченер родился 24 июня 1850 г. в Листоуэле (Ирландия) в семье офицера. Он был признан одним из самых примечательных полководцев своего времени. С 1895-го командует британскими войсками в Египте и руководит подавлением восстания махдистов в Хартуме (Судан).

К этому времени Китченер стал кумиром всех шовинистов Великобритании, железной рукой устанавливая власть «империи, над которой никогда не заходит солнце», всюду, куда эта рука могла дотянуться.

С именем Китченера связано первое боевое применение пулеметов: в битве при Омдурмане установленные на тележные колеса неуклюжие и громоздкие детища Максима буквально выкосили густые толпы повстанцев – 40-тысячная армия мятежных суданцев была разгромлена наголову.

Следующий виток карьеры Китченера – Англо-бурская война. Именно Китченеру принадлежит сомнительная слава автора тактики выжженной земли и «отца» концентрационных лагерей.

С 1914 г. – военный министр Великобритании. И на новом поприще Китченер проявил себя с неожиданной стороны.

Мировая война заставила Англию резко увеличить свою армию. Китченер оклеил всю страну плакатами, с которых властно смотрел сам военный министр с указующим перстом и надписью: «Вы нужны родине и королю!» И численность британских войск всего за год возросла с 200 тыс. человек до 2,5 млн.

И вот этот человек в разгар войны отправляется в Россию. Зачем?

Полномочия у лорда Китченера были самые широкие. Он должен был на месте узнать положение дел союзницы и определить размеры требующейся военной помощи и кредитов. На борту «Хэмпшира» Китченер вез с собой первый взнос будущего кредита – 10 млн фунтов стерлингов в золотых слитках, упакованных в металлические ящики. Предполагалось также согласовать планы будущих совместных операций против Германии.

Гибель «Хэмпшира» (точнее, самого Китченера) вызвала широкий резонанс в самых разных кругах – слишком многое зависело от удачи или неудачи его миссии. Однако попробуем проследить ход событий 5 июля 1916 г.

Минное заграждение из 22 мин, на котором погиб «Хэмпшир», было выставлено 29 мая немецкой субмариной № 11–75 в протраленном фарватере к западу от Оркнейских островов. Эта постановка была частью масштабной операции, которую задумал командующий германским Флотом открытого моря адмирал Шеер и которая впоследствии привела к Ютландскому бою.

По плану Шеера вблизи английских баз, и прежде всего главной базы – Скапа-Флоу, в ожидании выхода главных сил Гранд-Флита разворачивались завесы подводных лодок и ставились минные заграждения.

Горацио Герберт Китченер

Командующего «Хохзеефлотте» не интересовал устаревший броненосный крейсер 1903 г. постройки – его целью были новейшие дредноуты флота Ее Величества. И самое главное – эта роковая минная банка появилась вовсе не на маршруте, которым должен был следовать «Хэмпшир».

Вначале предполагалось, что крейсер пойдет регулярно протраливаемым восточным проходом, но в день отплытия разразился сильнейший шторм с крупной волной с норд-оста. Командующий

Гранд-Флитом адмирал Джеллико советовал подождать улучшения погоды, однако Китченер настоял на немедленном отплытии.

Этот факт сводит на нет версию «заранее запрограммированного» взрыва: корабль запросто мог остаться в гавани.

Но крейсер было решено послать западным проходом, где Оркнейские острова защитили бы его от северо-восточного ветра. Маршрут изменили в последнюю минуту, и никакие вражеские разведки не только организовать засаду, но даже узнать об этом изменении не успевали.

Более того, при движении западным проходом у крейсера было два пути. Первый – мимо уединенного маяка Сьюл-Скерри, среди открытого бушующего моря, в 30 милях к западу от Оркнейских островов. И второй – вплотную к островному побережью, где было значительно тише. Избрали второй путь, поскольку он был более защищен, находился под постоянным наблюдением и часто использовался вспомогательными судами. Считалось, что немецкие субмарины сюда еще не добрались.

5 июля 1916 г., около 17:30, крейсер «Хэмпшир» снялся с якоря. За ним двинулись эсминцы «Виктор» и «Юнити».

В 19:35 достигли траверза мыса Броф оф Бирсей. Наступили сумерки…

Внезапно мощный взрыв, а за ним другой потрясли весь корабль. «Хэмпшир» начал быстро погружаться носом, кренясь на правый борт.

С эсминцев заметили, как от гибнущего крейсера отвалили четыре переполненные шлюпки, которые перевернуло волнами. Через 15 мин. все было кончено.

Из 680 человек в живых осталось только 12 – вода была ледяной, а спасение уцелевших осложнялось сильным волнением моря.

Лорда Китченера среди спасенных не оказалось.

Очевидцы видели военного министра перед самой гибелью корабля спокойно разговаривающим с офицерами на верхней палубе. Он был чужд паники, равно как и желания спастись.

Итак, причиной гибели «Хэмпшира» стали якорные мины, выставленные подводной лодкой. Вскоре после катастрофы в том же месте английские тральщики обезвредили еще 15 таких мин.

Подводной лодкой № 11–75 командовал капитан-лейтенант Бейцен. До конца войны этот немецкий подводник не дожил совсем немного –

он погиб в сентябре 1918 г. вместе со своей новой лодкой № 11—102. Еще раньше виновница гибели «Хэмпшира» разделила участь своей жертвы: 14 декабря 1917 г. лодка № 11–75 подорвалась на английской мине в Северном море и затонула со всем экипажем.

В начале 1930-х гг. известный толстосум русского происхождения, миллиардер Бэзил Захаров увлекся идеей подъема затонувшего клада «Хэмпшира». Летом 1932 г. спасательное судно «КСР» под британским флагом отдало якорь на траверзе мыса Броф оф Бирсей.

После долгих усилий место гибели обнаружили. Крейсер покоился на 80-метровой глубине, требовавшей особого снаряжения для работы. Выяснилось, что из-за сильного течения корабль свободен от ила и в его внутренние помещения можно проникнуть через зияющие пробоины в носовой части. В ход пошли газовые резаки, с помощью которых проделали лаз на нижнюю палубу. Но работа шла медленно, к тому же постоянно запутывались воздушные шланги.

Тогда пустили в ход взрывчатку, невзирая на опасность детонации погребов боезапаса крейсера. Таким рискованным, но куда более эффективным способом расчистка дороги к сокровищам пошла куда быстрее.

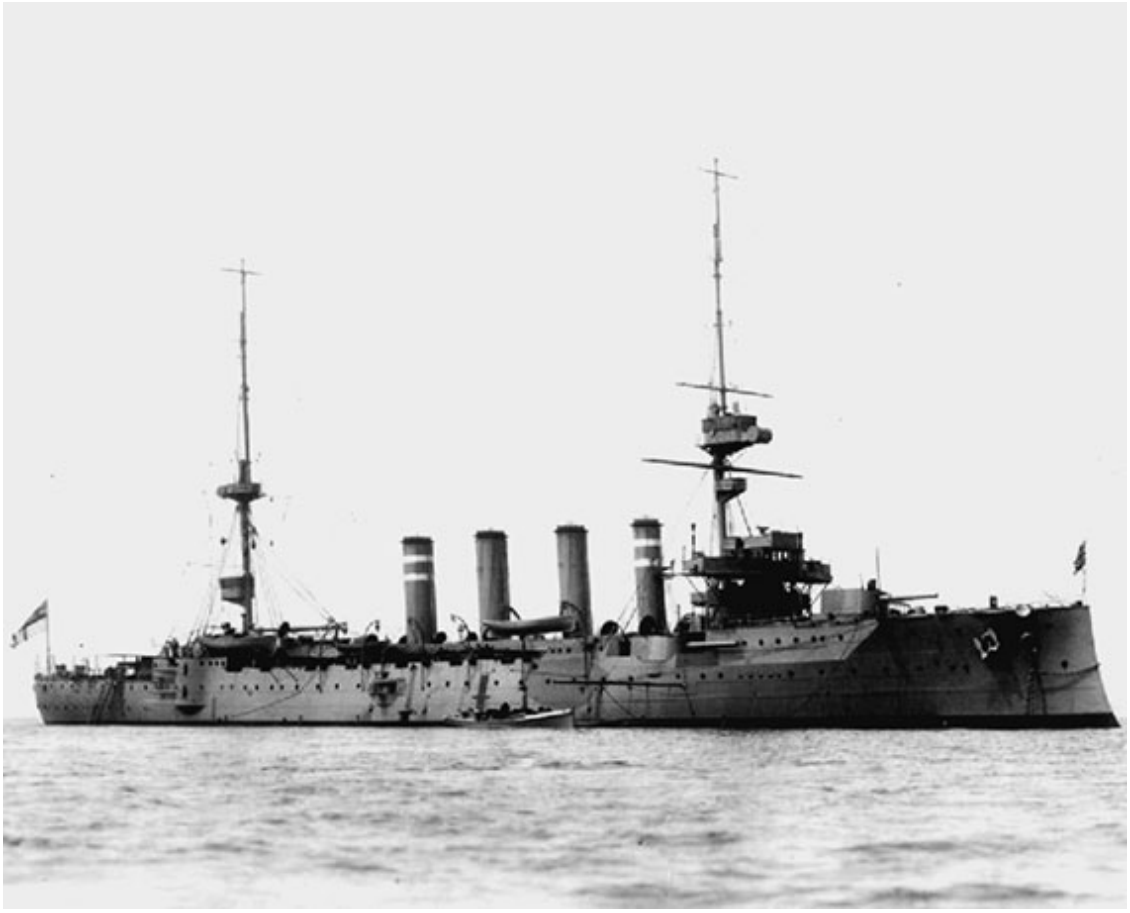
Каждодневная игра со смертью принесла первые плоды: из капитанского сейфа извлекли судовые документы, шифровальные таблицы и 15 тыс. фунтов стерлингов – судовую кассу крейсера. Но заветных ящиков с золотом не было.

И тут, словно в ответ на дерзость осквернителей подводной могилы, после очередного взрыва проснулась торпеда, 17 лет дремавшая в торпедном аппарате «Хэмпшира», и устремилась из глубины вверх. Спасательному суденышку чудом удалось увернуться от привета с того света.

И вот наконец искомые металлические ящики с золотом обнаружены. Подводные золотоискатели вздохнули с облегчением: опаснейшие взрывные работы можно прекратить. Осталось рутинное дело – извлечь добычу и вытащить ее наверх. В спорой работе незаметно пролетело два дня, и часть ценностей уже оказалась на борту «КСР».

Но внезапно, без всяких причин, корпус крейсера дрогнул и сдвинулся. От резкого крена обломки покореженных судовых конструкций обрушились на находившихся под водой людей…

Водолазов с серьезными переломами вытащили на поверхность. «КСР» полным ходом ринулся в ближайший порт, но и госпиталь не помог: несколько человек скончались.



Крейсер «Хэмпшир»

После этого британское адмиралтейство запретило все работы на «Хэмпшире». Золото так и пребывает в распоряжении сэра Китченера и сомкнувшихся над ним волн.

Тайна гибели броненосного крейсера «Хэмпшир» так и остается тайной.

Действительно, вряд ли даже самая могущественная разведка (или любая другая структура) способна была вызвать неожиданный шторм и направить крейсер тем единственным путем, где его ждала неминуемая гибель. Значит, роковая случайность? Возможно. Только слишком уж роковая, если принять во внимание исторические последствия провала миссии лорда Китченера…

(По материалам В. Контровского)

Корабль-призрак

1916 г.

20 сентября года на расстоянии 200 миль к югу от Азорских островов «Винер» попал в страшный ураган. Последняя радиограмма с борта тонущего корабля взывала о помощи: «SOS. Мы попали в смерч. Корпус судна разломился. Спасите наши души».

В 1913 г. со стапелей Ливерпуля сошел пароход с гордым названием «Винер» («Победитель»). Трехпалубный красавец, длиной от носа до кормы 99 м, мог развивать скорость до 25 узлов и был сооружен по последнему слову техники того времени. Все конструкционные недостатки недавно погибшего «Титаника» были учтены. Судно предназначалось для совершения регулярных пассажирских рейсов по маршруту Ливерпуль – Нью-Йорк – Ливерпуль. Судостроители заявили, что корабль непотопляем и абсолютно безопасен.

Еще во время строительства «Винер» преследовали несчастья. Троих работников убило сорвавшейся балкой. Во время пробного запуска двигателя взорвался котел и погиб инженер. При спуске на воду бутылка шампанского разбилась о борт не с первого раза. Узнав об этом, несколько членов команды отказались участвовать в первом плавании «Винера».

В первом рейсе пароход попал в страшный шторм. Корабль не пострадал, но с капитанского мостика упал и разбился о палубу первый помощник капитана сэр Уильям Брюнель.

Уже на обратном пути из Америки призрак погибшего моряка стал появляться на борту «Винера». По ночам в опустевшей каюте был слышен слабый стук. Очень темными и туманными ночами на капитанском мостике рядом с вахтенным можно было различить смутный силуэт первого помощника. Матросы не боялись призрака, по морским поверьям, тень погибшего призвана охранять корабль от несчастий. В 1914 г. во время войны судно выполняло роль плавучего госпиталя. Однажды «Винер» чудом избежал попадания немецкой торпеды. Члены команды верили, что их спас призрак Брюнеля. В

следующем году «Винер» совершил рейс в Александрию. Там один из матросов заболел и остался на берегу. В команде появился новый человек, араб, чье имя было настолько трудно произнести, что матросы называли его просто Фараон. Он притащил в кубрик огромный черный сундук с массивным замком. Матросы часто спрашивали новичка, что он там прячет, не мумию ли египетского фараона. В ответ араб только злился и изрыгал проклятия на своем тарабарском наречии. Моряки невзлюбили египтянина. Несколько раз в день, в самый неподходящий момент, он расстилал коврик и совершал намаз. Матросам мешало спать монотонное бормотание, и они, в конце концов, выставили иноверца за дверь кубрика. Теперь он спал в маленькой каморке рядом с сортиром. Фараон объявил морякам, что проклял корабль. В ближайшем порту араб сошел на берег. Черный сундук остался на борту.

Когда члены команды с помощью топора вскрыли его, ящик оказался пуст, если не считать скелета крысы.

20 сентября в Атлантике судно попало в страшный шторм. Когда французское грузовое судно «Страсбург» подошло к месту трагедии, то на волнах качалась лишь шлюпка с четырьмя чудом уцелевшими моряками. Они и рассказали спасителям о странном египтянине и его проклятии. Шестьдесят три человека, команда вместе с капитаном и все пассажиры погибли.

Через три года английский круизный лайнер «Король Эдуард VII» совершал трансатлантический рейс. В районе Азорских островов на расстоянии двух миль вахтенный заметил судно, идущее параллельным курсом. Очертания корабля очень напоминали «Винер». В команде лайнера служил один из матросов, спасшихся во время кораблекрушения проклятого парохода. Увидев вдалеке силуэт «Винера», матрос закричал: «Призрак! Призрак!»

Корабль шел параллельным курсом в течение нескольких часов, не отвечая на позывные «Короля Эдуарда VII». Вечером спустился густой туман, и плавучий призрак больше не появлялся. В Англии рассказы очевидцев о встрече с погибшим «Винером» были восприняты скептически. Однако уже в следующем году яхтсмен Роберт Уилборо видел «Винер» в Ла-Манше. В 1921 г. корабль-фантом встретили немецкий крейсер «Кайзер» в Северном море, чилийское пассажирское судно «Белый орел» в районе Больших Антильских островов,

североамериканский танкер «Форвард» у берегов Канады. Очевидцы утверждали, что каждый раз на борту они видели выстроившуюся в ряд, как на параде, команду.

В последний раз, 20 августа 1922 г., «Винер» встретил у берегов Гренландии норвежский китобой «Марлин».

Каждый раз, когда появлялся корабль-призрак, он в течение нескольких часов шел параллельным курсом, не отвечая на позывные, а ближе к вечеру словно таял в неожиданно опустившемся тумане.

Можно утверждать, что в образе «Винера» возродилась средневековая легенда о «Летучем голландце». Правда, последний чаще всего видели у мыса Доброй Надежды, и встреча с этим призрачным парусником всегда предвещала гибель в море. «Винер» же встречали в различных морях и океанах, и никто из очевидцев не погиб.

Загадочная гибель «Императрицы Марии»

1916 г.

20 октября после серии взрывов на рейде у Севастополя затонул флагман Черноморского флота, линейный корабль «Императрица Мария». Погибли 260 человек.

Рассказывает капитан 2-го ранга в отставке О. Бар-Бирюков:

– В октябре 1916 г. Россия, находившаяся в состоянии войны с Германией, Австро-Венгрией, Болгарией и Турцией, была потрясена известием о гибели в Севастопольской гавани своего новейшего линейного корабля – «Императрицы Марии», подорванного и затонувшего там вместе с сотнями моряков его экипажа.

Утро 20 октября (7 октября по старому стилю) 1916 г. начиналось в городе-крепости Севастополе как обычно.

Примерно в 6:15 утра жители прибрежной части Севастополя и экипажи кораблей, стоявших у пирсов, причалов и на якорях в Северной и Южной бухтах, услышали громоподобный звук мощного взрыва, донесшегося с той ее стороны, где стояли новые линкоры. И сразу же над носовой частью «Императрицы Марии» поднялся высоко вверх зловещий черный шлейф дыма. После этого последовала целая серия новых взрывов, поднявшая в воздух огненные сполохи множества пылавших лент зарядного пороха. Сигнальщикам соседних

кораблей с высоты мостиков мачт было видно, как по верхней палубе горевшего линкора метались обожженные и охваченные огнем люди, пытавшиеся его потушить, а в разных ее местах лежали погибшие и шевелились раненые. А вокруг линкора в воде плавали сброшенные туда взрывной волной моряки.

О случившемся на «И. М.» доложили командующему Черноморским флотом вице-адмиралу А.В. Колчаку. Комфлотом приказал базовым судам и соседним кораблям оказать помощь подорванному линкору.

После очередного, но особенно мощного взрыва аварийный линкор – при резко возросшем дифференте на нос – стал стремительно заваливаться на правый борт, потом лег на него и резко повернувшись вверх килем, быстро ушел под воду. При этом уцелевшие почти тысячетонные артиллерийские башни главного калибра сорвались с барбетов и затонули. Все случившееся заняло менее часа…

На следующий день после катастрофы поездом из Петрограда в Севастополь выехали две назначенные высочайшим повелением царя специальные комиссии – Верховная следственная и Техническая следственная.

За полторы недели работы комиссии в Севастополе перед ней прошли все оставшиеся в живых офицеры, кондукторы «И.М.», очевидцы с других кораблей и матросы, давшие показания об обстоятельствах катастрофы. В итоге расследования было установлено, что «причиной взрыва послужил пожар, возникший в носовом зарядном артпогребе линкора, в результате возгорания картузного 305-мм порохового заряда, повлекшего за собой взрыв нескольких сот зарядов и снарядов главного калибра, находившихся в носовых погребах. Что в свою очередь привело к пожарам и взрывам боеприпасов, хранившихся в погребах и кранцах первых выстрелов 130-мм орудий противоминного калибра и боевых зарядных отделений торпед. В результате была разрушена значительная часть корпуса, в том числе и борт. Забортная вода стала заливать его внутренние помещения, вызвав крен и дифферент на нос. А после экстренного затопления остальных артиллерийских погребов главного калибра ситуация привела к тому, что корабль, имея большие разрушения носовых палуб и водонепроницаемых переборок, потерял остойчивость, перевернулся и затонул.

Предотвратить гибель линкора после повреждения наружного борта, выравнивая крен и дифферент затоплением других отсеков, было невозможно…»

Рассмотрев возможные причины возникновения пожара в артпогребе, комиссия остановилась на трех наиболее вероятных: самовозгорание пороха заряда, небрежность в обращении с огнем или самим порохом и – «злой умысел».

Итак, комиссия не исключала возможности «злого умысла». Более того, отметив плохую организацию службы на линкоре, она указала на сравнительно легкую возможность его проведения… В ноябре 1916 г. совершенно секретный доклад комиссии лег на стол морского министра адмирала И.К. Григоровича, который выводы из него доложил царю. А потом – в связи с революционными событиями последующих лет – все эти документы перекочевали в архив. Тем не менее уже к концу года были начаты работы по подъему «И. М.», успешно завершенные в 1917 г. А после выгрузки с корабля оставшихся боеприпасов он был отведен в док, где и оставался – вверх килем – до 1923 г. Потом его вывели из дока, перевернули и поставили на мель у входа в гавань, где он и простоял до 1926 г., когда его снова ввели в док и разобрали на металл (уцелевшие при взрывах, сорвавшиеся при перевороте в воду три бронированные башни с 305-мм орудиями линкора были подняты со дна бухты и установлены на берегу для прикрытия со стороны моря Главной базы Черноморского флота. Они сыграли важную роль в ходе героической обороны Севастополя в 1941–1942 гг.).

Дальнейшим расследованием с целью выявить подлинную причину пожара в артиллерийском погребе «И. М.» новые власти в стране заниматься не стали. И вся эта темная история как бы канула в Лету, правда найдя некоторое отражение в творчестве отдельных советских литераторов. Уже после Великой Отечественной войны один из них через свои контакты с органами безопасности сумел выявить и обнародовать некоторые сведения о работе в Николаеве с 1907 г. (в т. ч. на судостроительном заводе, строившем русские линкоры) группы немецких шпионов во главе с резидентом Верманом. Это вскрылось органами ОГПУ еще в начале 30-х гг., когда ее члены были арестованы и в ходе следствия дали показания об участии в подрыве «И.М.». За что им было обещано по 80 тыс. рублей золотом каждому после окончания

боевых действий… Сам же Верман, по этим сведениям, был награжден за подрыв «И. М.» Железным крестом.

А для Германии в то время необходимость вывода из строя новых русских линкоров на Черном море, представлявших там смертельную угрозу для «Гебена» и «Бреслау», была острейшей…

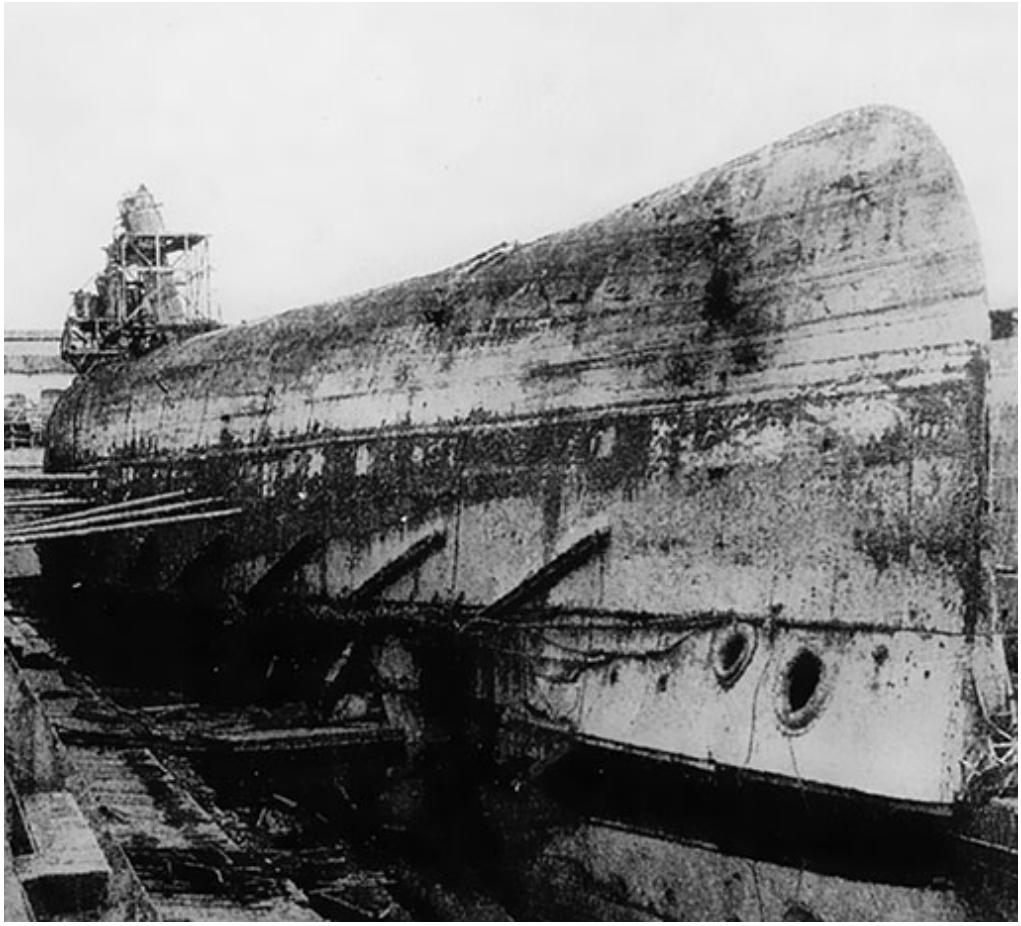
К тому же есть сведения, что летом 1917 г. русская агентура, работавшая в Германии, добыла и доставила в Морской штаб несколько небольших металлических трубочек. Они были направлены в лабораторию и оказались тончайше выделанными из латуни механическими взрывателями.

Пронести на «И. М.» подобную трубку и положить ее в незапиравшееся подбашенное отделение не составляло (как мы уже знаем из доклада комиссии по расследованию) особого труда.

Но вернемся к Верману. Выявленные по его делу документы ясно показывают – у Вермана концентрировалась в руках ценнейшая информация о возрастающей мощи русского военного флота на Черном море, передававшаяся Германии. Поэтому неудивительно, что после оккупации юга России немцами разведывательная деятельность Вермана была ими вознаграждена по достоинству. Из протокола его допроса: «В 1918 г. по представлению капитан-лейтенанта Клосса я был германским командованием за самоотверженную работу и шпионскую деятельность в пользу Германии награжден Железным крестом 2-й степени». Пережив интервенцию и Гражданскую войну, Верман осел в Николаеве. Там в 1923 г. на него выходит секретарь германского консульства в Одессе, уже известный нам господин Ган, предложивший Верману продолжить работу на фатерланд, на что тот сразу же согласился. И как показывают документы, быстро воссоздал обширную разведывательную сеть на юге Украины. Что касается взрыва на «И.М.», то организация его исполнения, несмотря на депортацию Вернера в этот период, скорее всего, осуществлена по его замыслу. Ведь не только в Николаеве, но и в Севастополе им была подготовлена сеть агентов.

В связи с этим возникает вопрос: не участвовали ли люди Вермана (да и он сам) в работах на «Марии» в начале октября 1916 г.? Ведь на ее борту тогда ежедневно находились работники судостроительных предприятий, среди которых вполне могли быть и они. Вот что об этом говорится в докладной от 14.10.1916 г. руководителя севастопольского

жандармского управления начальнику штаба Черноморского флота (недавно выявленной исследователями). В ней приводятся сведения секретных агентов жандармерии на «И. М.»: «…Матросы говорят о том, что рабочие по проводке электричества, бывшие на корабле накануне взрыва до 10 ч. вечера, могли что-нибудь учинить и со злым умыслом, так как рабочие при входе на корабль совершенно не осматривались и работали также без досмотра. Особенно высказывается подозрение в этом отношении на инженера той фирмы, что на Нахимовском проспекте, в д. 355, якобы накануне взрыва уехавшего из Севастополя… А взрыв мог произойти от неправильного соединения электрических проводов, так как перед пожаром на корабле погасло электричество…» О том, что постройка новейших линкоров Черноморского флота тщательно «опекалась» агентами германской военной разведки из-за беспокойства немцев по поводу усиления военного потенциала России на Черном море, свидетельствуют и другие документы. В частности, сведения закордонного агента петроградского департамента полиции, действовавшего под псевдонимами Александров, Ленин, Шарль (его настоящее имя – Бениципан Долин). В период с 1914 по 1917 г. он, как и многие другие русские агенты политической полиции, был переориентирован на работу в области внешней разведки и в результате проведенных оперативных комбинаций вышел на контакт с немецкой военной разведкой. А вскоре от резидента в Берне получил предложение – организовать акцию по выводу из строя «Императрицы Марии». Он сообщил об ориентировке в петроградский департамент полиции и получил указание – принять предложение с некоторыми оговорками. А через некоторое время Долин узнал из газет о взрыве и гибели «И. М.». Отправленное им в связи с этим известием письмо в департамент полиции осталось без ответа…



Линкор «Императрица Мария» после постановки в док и откачки воды. 1919 г.

Следствие по делу арестованных в Николаеве немецких агентов завершилось в 1934 г. А вот Вермана «просто» выдворили за пределы СССР… (можно с большой долей достоверности предположить, что его обменяли на какую-либо нужную властям закордонную персону, что широко практиковалось и впоследствии).

Моряки, погибшие при взрыве и затоплении «И. М.», а также умершие от ожогов и ран в госпитале, были похоронены в Севастополе (в основном – на старом Михайловском кладбище). Вскоре в память о катастрофе и ее жертвах на бульваре Корабельной стороны города соорудили памятный знак – Георгиевский крест, сохранившийся во время Великой Отечественной войны и простоявший там до начала 1950-х гг. и потом снесенный. Лет десять назад на Северной стороне Севастополя – на Братском кладбище, неподалеку от основной братской могилы моряков, погибших 29 октября 1955 г. вместе с линкором

«Новороссийск», появились бетонные сегменты, на которых написано, что там похоронены русские моряки с линкора «Императрица Мария».

Пламя над Бакарицей

1916 г.

8 ноября, в 13 ч., в Архангельском порту, Россия, прогремел страшный взрыв. Взлетел на воздух морской транспорт «Барон Дризен». На его борту находилось 1500 т тротила, мелинита и других взрывчатых веществ. Погибло 810 человек. Уничтожено 3 судна, 3 плавучих крана, разрушены береговые сооружения.

Утром жители Архангельска увидели, как на Двине, напротив городского собора, отдал якорь грузовой пароход под флагом «Северного акционерского пароходного общества». Его название – «Барон Дризен» – было хорошо знакомо архангелогородцам, так как он не один раз приходил на Двину за грузом леса. Это был уже не новый, но прочный «грузовик» вместимостью почти 5000 т, с 5 трюмами, двумя мачтами и паровой машиной тройного расширения мощностью в 1,5 тыс. сил, которая обеспечивала ему девятиузловой ход.

В этот раз «Барон Дризен» прибыл на рейд Архангельска прямым рейсом из Нью-Йорка с грузом особого назначения, из-за чего морские власти запретили ему швартоваться к городскому причалу. Простояв почти неделю на Двине, 23 октября «Барон Дризен» поднялся вверх по реке и стал у причала № 20 в Бакарице для разгрузки. На его борту было 37 700 т военного снаряжения, в том числе 1600 т взрывчатых веществ: 300 т тринитротолуола, 300 т бездымного пороха, почти 100 тыс. гранат и шрапнели, 26 тыс. детонаторов и других опасных грузов. Разгрузка парохода велась круглосуточно с полуторачасовым перерывом для отдыха грузчиков.

В полдень в порту наступил обеденный перерыв, и работы на борту «Барона Дризена» прекратились. Полсотни грузчиков, разгружавших пароход, отправились на берег перекусить и отдохнуть. Все четыре трюма судна оставались открытыми, и, если не считать таможенного чиновника и вахтенного матроса, на палубе парохода никого не было.

Порт Архангельска. Открытка начала XX в.

Стрелки часов городского собора Архангельска показывали без трех минут час пополудни, когда со стороны Бакарицы донесся неслыханный доселе на этих берегах взрыв, а через несколько секунд второй, такой же мощный. Над Бакарицей, с левого берега Двины, в серое осеннее небо взметнулся оранжевый язык огромного пламени, и над прибрежными лесами повис исполинский гриб черного дыма.

На месте, где стоял «Барон Дризен», в воздух взлетели многотонные куски корпуса парохода, части его машины, паровые котлы, бревна и доски причала. Кусок паровой машины парохода, весивший, как потом выяснилось, 13 т, силой взрыва перебросило на 100 м от реки. Старожилы Архангельска рассказывают, что в городе вылетели почти все оконные стекла…

На стоявшем у соседнего причала английском пароходе «Эрл оф Фэрфор» взрывом снесло все надстройки, трубу, 5 паровозов, стоявших на палубе, мачты и спасательные шлюпки. Находившийся в 200 м от «Барона Дризена» 100-тонный плавучий кран опрокинулся и лег на борт на дно реки. Эти два взрыва принесли немало бед и самой Бакарице: были уничтожены 27 бараков для солдат, 5 каменных зданий, почти все причалы, электростанция, здание пожарной команды со всем обозом, десятки жилых домов, портовых складов.

Но катастрофа на этом не закончилась. Сразу же после взрывов злополучного парохода на берегу загорелись ящики с выгруженными с «Барона Дризера» взрывчатыми веществами. То и дело с левого берега Двины слышались взрывы, вспыхивали новые пожары. Оставшиеся в живых грузчики, рабочие, матросы и солдаты в панике разбегались в разные стороны. Бакарица пылала…

Примерно через час к месту катастрофы из города стали прибывать буксиры и паровозы. Для тушения огня они доставили солдат местного гарнизона. Только поздно ночью им удалось ликвидировать последние очаги пожара.

Число человеческих жертв этой катастрофы было велико. Погибло и пропало без вести около 1000 человек. По официальным данным, взятым из отчета губернатора Архангельска, было погребено 607 трупов, а число раненых, зарегистрированных в больницах и лазаретах города, составило 1166 человек.

(По материалам Л. Скрягина)

Секреты забытого близнеца «Титаника»

1916 г.

21 ноября в Эгейском море подорвалось на мине и затонуло британское госпитальное судно «Британик», близнец печально известного «Титаника». 30 человек погибли.

Океанский лайнер «Британик», забытый близнец «Титаника», признан подводниками Эверестом среди всех затопленных кораблей, на которые можно погружаться. Международная команда подводников раскрыла секреты корабля, лежащего на глубине 120 м, – тайну, скрытую на протяжении 87 лет.

Фотограф экспедиции Лэй Бишоп рассказывает о том, как развивались события:

– На глубине 118 м видимость была просто фантастической, и лучи света освещали самый большой из затонувших океанских лайнеров во всем его величии. Прошли долгие пять лет с тех пор, как я в последний раз видел этот великолепный корабль. Моей задачей в команде было создание серии фотографий. Огромные винты лайнера, лежащего на морском дне с креном на правый борт и освещенного ярким греческим солнцем, – пугающая картина, которую никогда не забудет ни один человек, посетивший это затопленное судно.

Замечаю, что мой постоянный партнер по погружениям Ричард Стивенсон расположился рядом с правым винтом.

Карл Спенсер, возглавляющий экспедицию, совершил погружение на «Титаник», и теперь он твердо сконцентрировался на изучении его близнеца «Британика». Его команда, состоящая из специалистов по погружениям на затопленные объекты, приехавших со всего света, будет осуществлять видеозапись на DV Cam глубоко внутри судна. Эти записи предназначаются для журнала National Geographic.

«Британик» был обнаружен Кусто в середине 1970-х, и с того момента четыре экспедиции предпринимали попытки выяснить, почему «Британик» затонул и почему затонул так быстро – в три раза быстрее своего близнеца, несмотря на все произведенные усовершенствования. Был ли «Британик» погублен миной или немецкой торпедой и что заставило его так быстро затонуть? Команде необходимо добыть четкие доказательства, полученные как при помощи сонара бокового обзора, так и видеопленки.

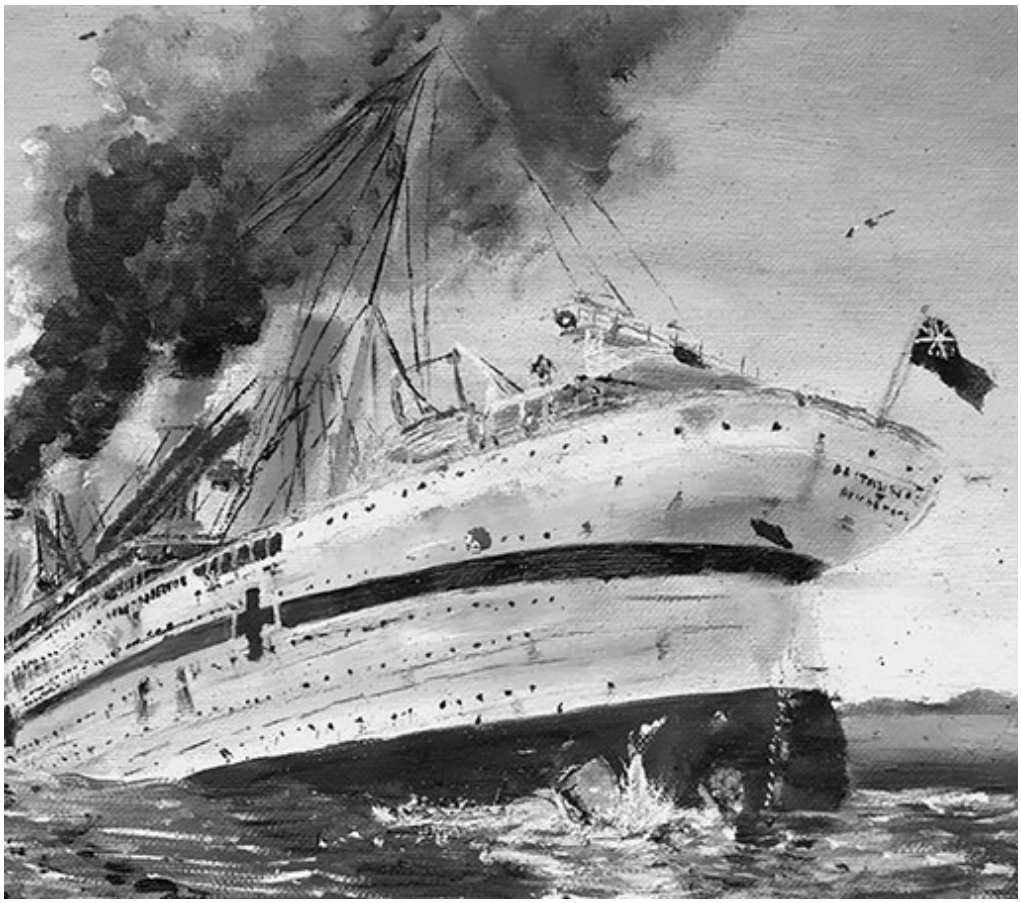
Ребризеры, новейшие аппараты для дыхания, теперь достигли совершенства и стали одним из ключевых инструментов, при помощи которых предстоит раскрыть тайны «Британика». Благодаря их использованию наше время пребывания под водой увеличилось, и мы сможем проникнуть значительно глубже внутрь судна, чем это удавалось любой из предыдущих экспедиций. С временем пребывания на дне, приближающимся к 48 мин. на глубине 118 м, мы можем получить более подробные съемки внутренностей затонувшего корабля, о чем предыдущие экспедиции могли только мечтать. В течение первого дня погружений команда из шести подводников должна убедиться, что ходовой конец надежно закреплен около мостика.

Единственное видимое повреждение «Британика» – это большой разлом в передней части носа, идущий через весь корпус к левому борту. Этот разлом появился, когда судно ударилось носом о дно. Доказательством этого является огромное вздутие, возникшее в результате повреждения конструкций судна при мощном ударе лайнера о морское дно.

В первый день подводники ненадолго отвлеклись от своей миссии и задержались около этого вздутия, чтобы взглянуть на мостик, возвышающийся над ними.

Из трех лайнеров класса «Олимпик», принадлежавших компании The White Star Lines, «Британик» единственный, находящийся в абсолютной целости, и мостик – это отличный пример его структурного единства. Шлюпбалки, увеличенные, дабы избежать проблем со спасательными шлюпками, возникшими на «Титанике», отчетливо видны: на правом борту они четко высвечиваются полуденным солнцем, с левого – несколько разломанные, лежат на белом песчаном дне.

Одна из вероятных причин быстрого затопления «Британика» – герметичные двери переборок корпуса, открытые в тот момент, когда судно натолкнулось на таинственный предмет, затопивший его. Эти двери образовывали так называемый «путь истопника», сквозной проход через все судно, по которому рабочие шли от своих кают к котельной. Специалисты считают, что затопление произошло из-за того, что этот путь оказался открытым для прохода рабочих к местам назначения. Несомненно, наиболее простым местом проникновения в судно для проверки этой теории является упомянутый выше разлом. Спусковой конец был закреплен таким образом, чтобы подводники могли войти в судно, не теряя времени на поиски точки проникновения.



Тонущий «Британик». Работа современного художника

Мой напарник Ричард Стивенсон готовится к выполнению важной миссии; руководитель погружений Гериант Фоулкс-Джонс и глава всей экспедиции Карл Спенсер попросили его проникнуть в глубь судна и проверить герметичные двери. Ричарду предстоит осуществить замечательное погружение в котельную номер шесть!

Из-за того, что судно лежит на борту, ориентация в незнакомом пространстве и продвижение значительно замедлены, и Ричард аккуратно отыскивает свой путь среди предметов, двигаясь к своей конечной цели. В котельни его цифровая камера четко показала дорожки между подставками для котлов и угольные тачки, составленные в углах. Само его присутствие в этом черном, как смоль, помещении на глубине около 114 м доказывает, что он прошел через открытые двери, расположенные в переборках!

Запись, сделанная по пути наружу, демонстрирует свидетельства, в поисках которых мы пришли сюда. Была достигнута одна из основных целей экспедиции. «Британик» затонул значительно быстрее своего

близнеца из-за того, что все двери были открыты и вода заполнила отсеки один за другим в течение считаных минут.

На поверхности экспедиция была организована совершенно новым образом. Для сканирования всего дна при входе в Канал-Кеа, где затонул «Британик», использовалось новейшее и очень сложное поисковое снаряжение. Билл Смит и его маленькая команда переправили свое оборудование в близлежащий маленький городок, в надежде отыскать остатки минного поля. На протяжении всего прошедшего времени немцы утверждали, что установили мины по всему району и ни в коем случае не торпедировали «Британик» в ноябре 1916 г., что он совершал рейс в качестве госпитального судна. По прошествии некоторого времени Билл обнаружил минное поле прямо по курсу «Британика», мины были отчетливо видны на сканах дна, некоторые все еще закрепленные на якорных цепях. Сонар показал даже взорванную мину с закрепленной на ней якорной цепью. Билл обнаружил минное поле именно там, где указывали немецкие архивные документы. Прояснился еще один вопрос – теперь мы можем с полной уверенностью утверждать, что «Британик» был потоплен немецкой миной.

Трагедия золотого лайнера

1922 г.

У испанского мыса Финестерре затонул в результате столкновения с французским пароходом «Сена» британский грузопассажирский пароход «Египет». Погибли 96 человек. На борту «Египта» находилось почти 5 т чистого золота и 10 т серебра.

«Египет» – изящный 150-метровый пассажирский лайнер, принадлежавший Британской паровой навигационной компании, – относился к серии пароходов высшего класса «Индия». В 1897 г. «Египет» произвел свой первый рейс в Бомбей, а затем, совершая пассажирские рейсы, бороздил Средиземное море вплоть до Первой мировой войны. С начала боевых действий и до 1919 г. лайнер под флагом Международного Красного Креста выполнял функции плавучего госпиталя, способного комфортабельно разместить до 500 пациентов.

Война закончилась, и пароход вновь включился в мирную перевозку людей и грузов. 19 мая 1922 г. «Египет» покинул британский порт Тилбери и направился в Бомбей, практически в точности повторяя свой самый первый маршрут. Никто не подозревал, что по роковому стечению обстоятельств этот рейс для красавца лайнера станет последним.

Судно пересекало Бискайский залив, когда на море установился мертвый штиль. Пароход – не парусник, безветрие ему не страшно. Но вслед за штилем пришел сырой и густой, как вата, туман. Видимость ухудшилась настолько, что капитан велел остановить машины и лечь в дрейф. Громадный пароход замер на месте, свет, прорывавшийся из окон кают, через несколько метров уже полностью терялся в белой массе тумана. Только стонала над морем сирена, оберегая встречные суда от столкновения, нарушая тишину и покой пассажиров.

21 мая, в 7 ч. вечера, произошла катастрофа. Шедший полным ходом французский пароход «Сена» протаранил дрейфующий лайнер и скрылся в белесой мгле. Француз был легче «Египта» почти в четыре раза, но имел мощный, ледокольного типа нос, предназначенный для плавания в северных морях, благодаря которому не только остался на плаву, но и продолжил свой путь.

На «Египте» же царила паника. Судно быстро погружалось. В одну спасательную шлюпку набилось слишком много людей, и она перевернулась, вторую спустили удачно, но рухнувшие сверху шлюпбалки перевернули и ее, размозжив по пути головы нескольким пассажирам. Капитан гибнущего лайнера Эндрю Коллиер с отрешенным видом стоял на мостике. На его глазах бесцельно метались и шли на дно люди, а через несколько минут туда же отправится и груз, ценность которого была известна только капитану. На самом дне самого глубокого трюма в бронированной каюте располагались сотни деревянных ящиков, заключавших в себе 10 т серебра в слитках, 5 т золота в слитках и огромное количество золотых соверенов. На сегодняшний день их общая стоимость составляет примерно 36 млн фунтов стерлингов! Эти ценности и составляли главный груз, который необходимо было доставить в Бомбей.

Через 20 мин. все закончилось. Лайнер, а с ним 96 человек из числа пассажиров и команды покоились на морском дне. Через некоторое время вернулся пароход «Сена», бывший невольным

виновником катастрофы, подобрал оставшиеся на плаву шлюпки с людьми и доставил их в Брест.

Компания «Ллойд», являвшаяся страховщиком лайнера и груза, выплатила все положенные страховые премии, составлявшие 1 % стоимости, и стала фактическим владельцем «Египта» и содержимого его трюмов. Теперь осталось решить главный вопрос – как достать все эти сокровища? Лайнер лежал на глубине свыше 120 м, а водолазное снаряжение в то время не позволяло находиться и вести работы на таких глубинах. В течение 8 лет рождались и умирали фантастические прожекты, и только в 1929 г. некто Джованни Куалья, итальянский эксперт по спасению, предложил компании «Ллойд» приемлемый план работ по поискам затонувшего золота, который та и одобрила. Заключив договор, обеспечивающий спасателям чуть больше трети найденных сокровищ, итальянец принялся за дело.

В первую очередь Куалья отыскал и нанял бывшего капитана «Сены», чтобы тот указал как можно более точно место гибели «Египта». Прошло уже 8 лет с момента катастрофы, и капитан по памяти смог отметить только длинный коридор шириной в целую милю, по которому шел его пароход. Между двумя принадлежавшими итальянцу поисковыми суденышками под названием «Артильо» и «Ростро» искатели протянули прочный и длинный трос, которым протралили весь этот коридор по многу раз. Дно оказалось чистым. Тогда спасатели сместились на милю в сторону и продолжили траление. В конце августа 1930 г. в трех милях от указанного капитаном места трос зацепился за что-то монументальное. Теперь необходимо было спуститься вниз и убедиться, что это корабль, и именно тот, который искали охотники за золотом. Для подводных работ поисковые суда были оборудованы лебедками и специальными ковшами. Для спуска водолаза на большие глубины в распоряжении Куальи имелось нечто вроде стальной «бутылки» весом 500 кг с клешнями и маленькими иллюминаторами. Помещался туда только один человек. К «бутылке» были подключены воздушный шланг и телефонный кабель, с помощью которого водолаз мог координировать действия рабочих, обслуживающих лебедки.

Первым под воду пошел ветеран водолазного дела Альберто Барджелинни. Его «бутылку» болтало и раскручивало во все стороны, в иллюминаторы невозможно было что-либо разглядеть. Через некоторое

время водолаз достиг дна. Глубина в этом месте оказалась 125 м. На такую глубину еще никто никогда не опускался! Наконец, Барджелинни удалось разглядеть смутные очертания стоящего днищем на грунте судна. Чтобы убедиться, что это «Египет», было принято решение достать сейф из капитанской каюты обнаруженного корабля, а для упрощения работ дорогу к каюте проложить направленными взрывами.

К обнаруженному судну спустили еще несколько «бутылок» с водолазами. Палубная команда с помощью лебедок спускала взрывчатку, а водолазы под руководством Барджелинни укрепляли ее на корпусе корабля. Через несколько месяцев сейф был извлечен и доставлен в Брест. Британский консул, присутствовавший при вскрытии, засвидетельствовал находившиеся в нем телеграммы и депеши, посланные в свое время на «Египет», и… ключ от пресловутой бронированной каюты.

Путь к золоту решено было прокладывать также с помощью взрывчатки. Работа оказалась долгой и кропотливой. На спуск и подъем одного водолаза с готовым зарядом уходило более часа. К тому же работе на такой глубине мешали частые штормы. Чтобы не сидеть без дела в периоды волнения на море, Куалья находил для своей команды работу на кораблях, затонувших на более мелких и спокойных местах. Одним из таких заданий стала ликвидация американского грузового парохода «Флоренс», потопленного во время Первой мировой войны. Пароход представлял серьезную опасность, дело в том, что он лежал на самом оживленном участке морских дорог и был доверху загружен снарядами. Французское правительство предложило итальянцу контракт на уничтожение парохода, и тот согласился.

Куалья учитывал, что при разрушении «Флоренс» с помощью взрывчатки может сдетонировать и часть его смертоносного груза. А потому после установки динамита на корпус обреченного корабля «Артильо», с борта которого проводились работы, отошел на возможно безопасное расстояние, насколько позволял провод взрывателя.

Куалья жестоко ошибся. При попытке разрушить «Флоренс» взорвался весь смертоносный груз парохода. «Артильо» разнесло на куски, а вместе с ним погибли четырнадцать лучших водолазов. В живых остались Куалья и еще два человека.

Трагедия отодвинула еще на один год работы по подъему золота с «Египта».

Через год Куалья с новыми водолазами вернулся к своей главной цели. За лето им удалось пробить три палубы и добраться до заветной золотой комнаты. И вот, наконец, один из водолазов, заглянув через пролом в бронированной каюте, доложил наверх, что видит слитки. Но через пару часов начался шторм, предвестник зимних бурь, вынудивших золотоискателей прервать работы до весны 1932 г.

И только в июне 1932 г. надежды золотоискателей оправдались. Лебедка подняла ковш над палубой спасательного судна, тот раскрылся, и из него вывалились два тяжелых предмета правильной формы. Это были золотые слитки.

Дальше работа пошла в бешеном темпе. Но понадобилось еще три года для того, чтобы 98 % ценного груза «Египта» оказались на поверхности. В общей сложности для осуществления этой сложнейшей глубоководной операции понадобилось семь лет, и было принесено в жертву 14 человеческих жизней.

Неприветливый пейзаж мыса Финестерре, Испания

С тех пор на затонувшем лайнере побывали уже сотни водолазов. Поиски сокровищ под патронатом компании «Ллойд» ведутся и сейчас. Ведь на сегодняшний день из груза «Египта» до сих пор остались ненайденными: 14 929 золотых соверенов, 17 золотых и 30 серебряных слитков.

(По материалам К. Карелова)

Последний рейс «Вестриса»

1928 г.

12 ноября в Атлантике у побережья Северной Каролины, США, во время шторма затонул британский пароход «Вестрис». Погибли 110 человек.

Некогда археологи обнаружили близ Туниса остов древнегреческого корабля, возраст которого, по самым скромным подсчетам, составлял не менее 2 тыс. лет. Корабль «подарил» ученым уникальную находку: чудом сохранившийся пергамент с «клятвой шкипера»: «Зевсом и всеми богами Олимпа клянусь хранить условия перевозки свято и нерушимо и добавочного груза на свое судно не принимать…»

Удивительное дело: 2 тыс. лет назад мореходы прекрасно понимали, какой бедой может грозить судну лишний или неправильно закрепленный груз. А к началу XX в., в погоне за дополнительными прибылями, об этом напрочь забыли. Только в 1930 г. ведущими морскими державами был принят закон, касающийся правильной погрузки судов, и во многом появление этого закона ускорила совершенно нелепая гибель британского парохода «Вестрис».

«Вестрис» идет по волнам

«Вестрис» был построен в Белфасте в 1912 г. и считался очень неплохим, а главное – надежным судном. Переданный по контракту американцам, он практически непрерывно курсировал по Атлантике из Нью-Йорка в Буэнос-Айрес, с заходами на остров Барбадос и в Рио-де-Жанейро.

В Первую мировую войну, когда у пассажирского судна шансы отправиться на дно были достаточно велики, «Вестрису» чудесным образом везло – неоднократно перевозя военные грузы из Америки в Европу, он благополучно избежал встреч с немецкими подлодками и по окончании войны вновь вернулся к мирным рейсам. За это везение матросы прозвали пароход «счастливчиком» и с удовольствием служили на нем под командованием капитана «Вестриса» Уильяма Карея.

10 ноября 1928 г., в 2 ч. дня, «Вестрис» вышел из Нью-Йорка со 128 пассажирами и экипажем в 197 человек и отправился привычным маршрутом в Южную Америку. Ровно через двое суток во время довольно небольшого шторма «Вестрис» затонул.

Эта трагедия произошла в самом оживленном районе Атлантики, в спасении парохода принимали участие множество судов, десятки береговых радиостанций следили за катастрофой, но факт остается фактом: из 37 женщин и 12 детей, находившихся на борту лайнера, не спасся ни один ребенок и в живых остались только восемь женщин. Всего же погибло более половины пассажиров и треть экипажа.

К чести капитана надо сказать, что он отправился на дно вместе со своим судном, а потому в процессе судебных разборок сразу стал козлом отпущения.

Расследование показало, что помимо пассажиров пароход вез 6 тыс. т груза, в который входили несколько грузовиков, закрепленных в трюме не самым лучшим образом. Вдобавок вместо положенных 2769 т угля на судно погрузили 3019 т. Причем эти «лишние» тонны оказались в верхних угольных ямах, а не в нижних, что не только повлияло на остойчивость судна, но и, в свою очередь, уменьшило высоту надводного борта парохода на семь дюймов. Казалось бы, ничтожная для огромного лайнера разница – меньше 18 см. Однако именно эти сантиметры, судя по всему, и стали роковыми.

Свидетели утверждают, что, когда «Вестрис» выходил из порта, его крен на правый борт уже составлял порядка 5°. Но в то время, как уже говорилось, не существовало закона о перегрузке, и пароход был беспрепятственно выпущен в плавание.

Ночью с 10 на 11 ноября усилился северо-восточный ветер, и уже в 2 ч. капитану доложили, что с правого борта через санитарную систему поступает вода и затопляет угольные бункера. Включились насосы, но очень быстро вышли из строя – мелкие куски угля полностью забили трубопровод.

Пробудившиеся утром пассажиры быстро почувствовали неладное: некоторые из них проснулись на полу, все незакрепленные вещи съехали к правому борту, передвигаться по палубе было практически невозможно, а крен все нарастал. Капитан рассчитывал переждать шторм и пытался развернуть судно под ветер, но к вечеру 11 ноября случилось непредвиденное: несколько грузовиков общим весом

в 15 т сорвались со своих мест и с силой ударили в правый борт. На удивление, корпус судна выдержал этот удар, однако крен еще больше усилился, и непрерывно поступающую воду остановить уже было невозможно.

Один из пассажиров «Вестриса», потерявший в этом роковом рейсе своих жену и ребенка, утверждает, что вплоть до утра понедельника команда ничего не предпринимала, чтобы спасти пароход, мало того, стюард, обслуживающий его каюту, все это время был смертельно пьян. Так ли это или нет, теперь трудно сказать, однако доподлинно известно, что вплоть до утра понедельника капитан на все запросы береговой охраны отвечал, что все в порядке, а затем по непонятным причинам принял роковое решение: откачать балласт из цистерн правого борта, пытаясь таким образом уменьшить крен. Ввиду особенностей конструкции парохода, о которых капитан, скорее всего, попросту забыл, крен не уменьшился, а вот остойчивость судна стала еще более критической. К тому времени под водой оказались уже все иллюминаторы кают второго класса, расположенные по правому борту.

Только в 10 ч. утра 12 ноября с судна прозвучал сигнал SOS. На этот последний призыв откликнулись около шестидесяти судов, но самому ближайшему нужно было не менее 10 ч., чтобы добраться до гибнущего лайнера.

А в эти 10 ч. на борту «Вестриса» творился кошмар. В дневнике одного из спасшихся есть такая запись: «В 6 ч. утра в понедельник море неожиданно стихло, и мне показалось, что судно снова выпрямилось. Но к 10 ч. крен опять увеличился, потом капитан приказал спустить на воду шлюпки. Я был в шлюпке № 8, и когда ее спускали на воду, она ударилась о борт «Вестриса» и почти все из нее вывалились в воду».

Трое матросов бросились в воду и смогли спасти нескольких человек, но остальные утонули на глазах у испуганных людей. Спуск следующей шлюпки с женщинами и детьми завершился еще более трагично: в последний момент, когда шлюпка уже стояла на ровном киле, на нее упала стальная шлюпбалка весом в 1,5 т… Почти все ее пассажиры были раздавлены и утонули.

Удачно удалось спустить пять шлюпок с наветренного борта, но на лайнере оставалась примерно сотня человек, а помощь была еще далеко.

К 3 ч. дня «Вестрис» окончательно лег на борт, и люди, боясь, что их затянет на дно вместе с пароходом, стали просто прыгать в воду. Последним покинул лайнер старший стюард Альфред Дункан, он же был последним, кто видел капитана в живых… По словам Дункана, тот даже не стал надевать спасательный нагрудник.

К 3 ч. ночи появился первый спасатель – пароход «Американ Шиппер» – и начал по мере возможности подбирать оставшихся в живых. Чуть позже подошел лайнер «Берлин». Казалось, что самое страшное уже позади, но тут обнаружилась новая напасть – акулы. Японскому атташе в Бразилии майору Иноюйи акула откусила руку, и он умер уже на борту «Берлина».

Когда подсчитали число спасенных, выяснилось, что «Вестрис» – пароход, построенный по высшему классу регистра Ллойда, – из-за незначительного шторма унес на дно 159 человеческих жизней.

Фотокамера запечатлела момент крена корабля

Комиссия по расследованию пришла к однозначным выводам: во-первых, капитан судна, следуя постановлению своей фирмы, слишком долго не обращался за помощью, рассчитывая справиться своими силами. Если бы сигнал SOS был послан хотя бы на несколько часов раньше, многих жертв можно было бы избежать. Во-вторых, были выявлены проблемы в санитарной системе парохода, как выяснилось, именно через фекальные стоки и поступала забортная вода, а поскольку система располагалась под загруженными углем бункерами, никто не мог определить, откуда идет течь. Ну и самый главный вывод – судно было против всяких правил перегружено. Именно нелепая гибель «Вестриса» наглядно продемонстрировала необходимость вспомнить старый морской закон: «Добавочного груза не принимать…»

(По материалам К. Карелова)

Пропавший барк «Копенгаген»

1928 г.

22 декабря из Монтевидео, Уругвай, в Мельбурн, Австралия, вышел и пропал без вести датский учебный пятимачтовый барк «Копенгаген». 75 человек погибло.

За всю многолетнюю историю парусного флота кораблей, подобных «Копенгагену», было создано всего шесть экземпляров. В этой шестерке сам «Копенгаген» – третий по величине. И не напрасно изящный и стремительный барк, буквально изваянный в 1921 г. на верфях Фергюсона в Шотландии по заказу датской Восточно-Азиатской компании, получил имя столицы Дании. В каком бы порту ни появлялся «Копенгаген», он тут же привлекал к себе всеобщее внимание. Над строгим, прочным корпусом длиной 131 м высоко вверх возносились целых пять мачт. Высота грот-мачты составляла 65 м. Первые четыре мачты несли прямые паруса, последняя – косые. Общая площадь парусов барка составляла 5 тыс. кв. м. Под бушпритом красовалась фигура Бишопа Абсалона – воина и монаха, основателя датской столицы. На случай штиля судно было снабжено мощным дизельным двигателем.

Шотландцы постарались на славу: несмотря на огромные размеры и обилие такелажа, корабль не выглядел перегруженным – наоборот, он

поражал зрителей стройностью, а свою команду – надежностью. На таком корабле можно было отправляться куда угодно, хоть на край света.

Хозяева «Копенгагена» возложили на судно почетную миссию: на нем обучались морским премудростям кадеты – будущие офицеры датского флота. Но чтобы не бороздить океан зря, команде барка параллельно обучению кадетов поручили функции перевозчиков – возить грузы компании из одной страны в другую.

В октябре 1921 г. «Копенгаген» вышел в свой первый рейс: загрузившись в Антверпене, он пересек Атлантический океан, благополучно прошел мимо мыса Горн и прибыл в Сан-Франциско. Затем – Гонолулу, Владивосток, мыс Доброй Надежды и снова – Европа. Первое кругосветное путешествие заняло 404 дня, после чего барк получил самые лестные отзывы от капитана и всей команды и прочно встал в строй торговых судов. Служить на «Копенгагене» считалось верхом престижа.

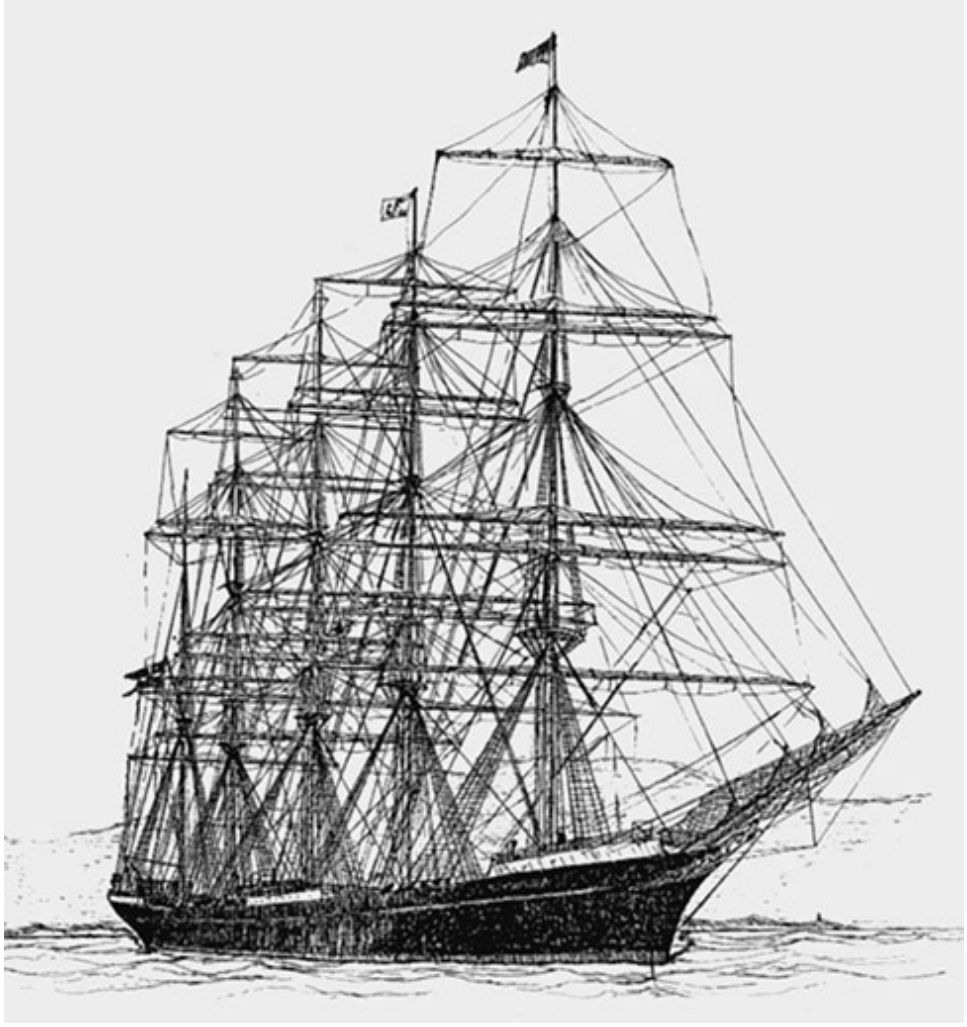
Незаметно пролетели семь лет. Первые кадеты «Копенгагена» уже стали капитанами кораблей, а барк по-прежнему спокойно и уверенно бороздил океаны. 14 декабря 1928 г. под командованием Ганса Андерсена «Копенгаген» отправился в свой десятый по счету рейс.

Согласно плану судно должно было прибыть в австралийский порт Аделаида за пшеницей. Попутного груза не оказалось, и капитан Андерсен решил совершить «скоростной» учебный поход через южную часть Атлантики и Индийского океана в Австралию. Для этого нужно было спуститься к югу и идти в районе 42 и 43° градусов южной широты – в зоне «ревущих сороковых». Это решение было абсолютно правильным, ведь именно таким маршрутом ходили из Южной Америки в Австралию все парусные корабли. Непрекращающиеся западные ветры, постоянно дующие в корму, бодро гнали суда на восток. К тому же «Копенгаген» уже не раз следовал этим путем в Австралию. Даже с наглухо зарифленными парусами он показывал превосходную для парусника его класса скорость – 16 узлов. По самым пессимистическим расчетам, барк должен был прибыть в Аделаиду через полтора месяца.

Но ни через два месяца, ни через три «Копенгаген» в Австралии не объявился. Не было о нем слышно и в других портах. Огромный парусник и 59 человек команды растворились в океанских просторах…

Когда вышли все допустимые сроки, датчане забили тревогу. Было объявлено вознаграждение любому, кто укажет местонахождение пропавшего судна. Во все порты была разослана просьба: сообщить о возможных контактах с «Копенгагеном». Но на этот призыв откликнулись капитаны только двух судов – норвежского и английского пароходов. Оба заявили, что, проходя южную часть Атлантики, выходили на связь с датским барком. Это было 21 декабря, команда «Копенгагена» поздравила их с наступающим Рождеством и сообщила, что у них все в порядке. Больше сведений не поступало.

Еще на что-то надеясь, Восточно-Азиатская компания снарядила пароход «Дюкальен» для поисков пропавшего судна. «Дюкальен» должен был пройти маршрутом барка и все внимательно осмотреть. Даже если судно потерпело крушение, должно остаться хоть что-то: деревянные обломки мачт или корпуса, пятна солярки, разбитые шлюпки. Команда «Дюкальена» попутно обследовала лежавшие на пути острова Крозе и острова Принца Эдуарда. Они были необитаемы, но когда-то англичане построили здесь несколько домиков, где хранились запасы пищи и предметы первой необходимости – специально для потерпевших кораблекрушение. Но запасы оказались нетронутыми – «Дюкальен» вернулся ни с чем.



Карандашный рисунок корабля «Копенгаген»

Вскоре компания отправила на поиски еще одно судно – «Мексико». В его команду входили моряки, долгое время служившие на «Копенгагене», способные отличить его по малейшим останкам. И тут им, казалось, повезло: пожилой миссионер с острова Тристан-да-Кунья рассказал, что видел, как под Рождество огромный парусник со сломанными мачтами пронесся мимо его острова и скрылся где-то за рифами. Через несколько дней после этого туземцы выловили из воды пустой ящик и несколько досок. Миссионер предъявил морякам эти находки, но они вызвали сомнение – никто не мог утверждать, что эти предметы принадлежали «Копенгагену». Однако весть уже облетела весь мир, казалось, место гибели парусника обнаружено, но вскоре несколько туземцев, более-менее говоривших по-английски, поведали морякам, что старик уже давно сошел с ума и у парусника было не пять

мачт, а четыре и все они были целые. Позже выяснилось, что это был четырехмачтовый финский барк «Понапе», который вовсе не терпел крушение, а подошел к островам уточнить свои координаты. А ящик и доски – просто случайные игрушки океана…

Прошел еще год. Команды всех судов, по необходимости следовавших курсом сгинувшего «Копенгагена», помня о назначенной датской компанией награде, не забывали внимательно оглядывать горизонт – вдруг что обнаружится. Но океан хранил свою тайну. В конце концов, чтобы окончательно закрыть дело о пропавшем паруснике, правительство Дании собрало компетентную комиссию. Эксперты тщательно изучили чертежи «Копенгагена» и не нашли в них ни одного изъяна; опросили сотни людей, когда-то служивших на судне, но получили от них только похвальные характеристики. Нашли бывшего кадета, который уволился с «Копенгагена» за день до рокового выхода барка в море, но тот подтвердил, что судно было идеально подготовлено к путешествию, команда и капитан отлично ладили друг с другом, причем многие матросы уже имели опыт плавания.

15 октября 1929 г. в Копенгагене проходило последнее заседание комиссии по расследованию исчезновения барка. Эксперты пришли к выводу, что «учебный парусный корабль, пятимачтовый барк «Копенгаген», имея на борту 59 человек, погиб ввиду действия непреодолимых сил стихии и непредвиденных на море случайностей. При этом судно потерпело бедствие настолько быстро, что его команда не смогла ни передать в эфир радиосигнал бедствия SOS, ни спустить на воду спасательные шлюпки или плоты». Вот так все просто.

Единственное, что могло объяснить столь быструю гибель, – встреча с айсбергом. Большинство экспертов склонялось к мысли, что «Копенгаген» постигла судьба «Титаника».

В конце 1932 г. в Юго-Западной Африке, почти в самом сердце пустыни Намиб, одна из британских экспедиций обнаружила семь иссохших скелетов, одетых в изорванные морские бушлаты. По строению черепа исследователи определили, что это были европейцы. Но самую ценную информацию поисковикам дали пуговицы на бушлатах. По рисунку на медных пуговицах специалисты установили, что они принадлежат форме кадетов торгового флота Дании. Опрос местных аборигенов показал, что несколько лет назад они обнаружили на побережье разбитую шлюпку, но названия ее сказать не могли.

Однако на этот раз у владельцев Восточно-Азиатской компании сомнений уже не оставалось, ведь до 1932 г. потерпело катастрофу только одно учебное судно Дании – «Копенгаген». Значит, несколько несчастных все-таки смогли достигнуть берега, где и умерли от голода и жажды. Судьба остальных до сих пор покрыта мраком…

(По материалам К. Карелова)

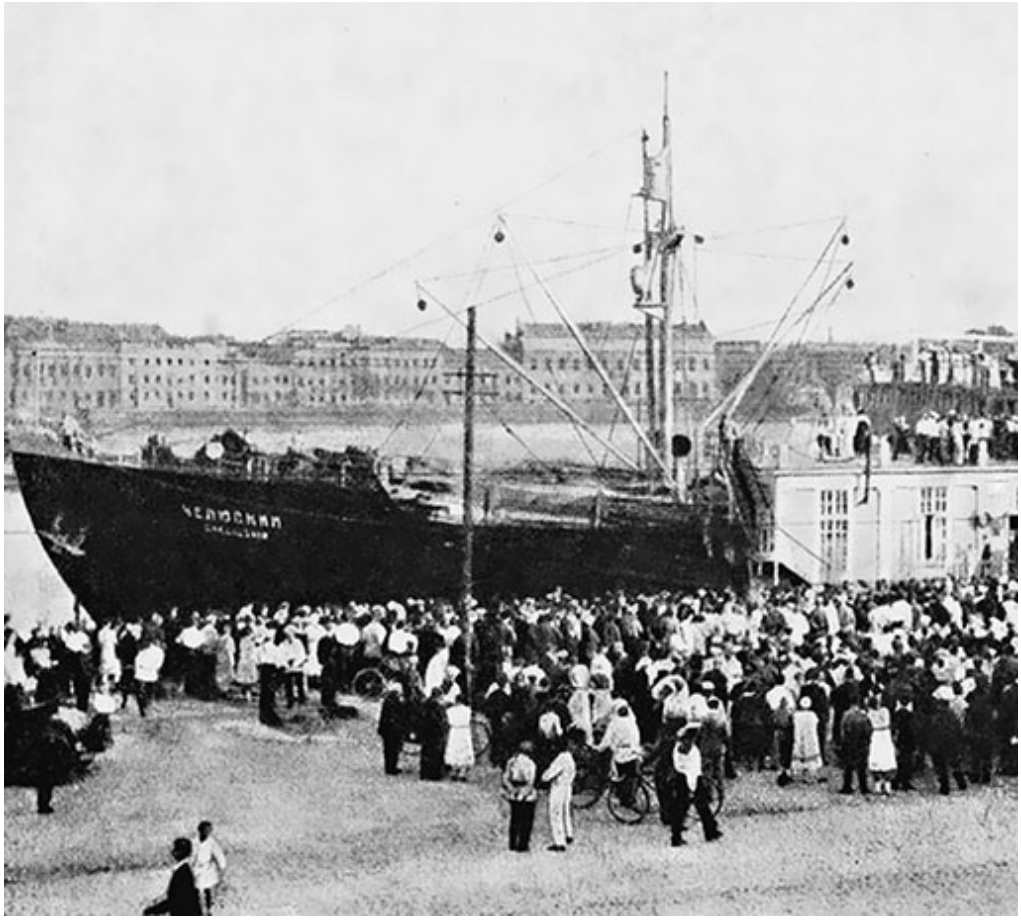
Раздавленный льдами

1934 г.

13 февраля 1934 года в Арктике затонул пароход «Челюскин», раздавленный льдами.

Моряки верят в приметы. Те, кто связан с морем, – тоже. Поэтому все, кто так или иначе имеет отношение к истории «Челюскина» – и человека и парохода, поражаются мистике, связанной с его короткой судьбой.

В 1932 г. уже не молодая советская республика, а юный СССР заказал в Дании пароход. Дело в том, что советское правительство осуществляло традиционную русскую идею освоения восточных и северных районов страны. Зародилась она еще в XVI в. у Ермака Тимофеевича, научно ее сформулировал Михайло Ломоносов, к осуществлению ее приложил свои усилия и штурман Семен Челюскин. Но с наибольшим размахом идея воплотилась в жизнь в советское время, когда была учреждена Арктическая правительственная комиссия, которая руководила созданием на побережье Северного Ледовитого океана морских и авиационных баз, метеостанций и регламентировала движение судов.



Отплытие «Челюскина»

В 1932 г. ледокол «Сибиряков» смог пройти (правда, с трудом – в Беринговом проливе он, лишенный винта, двигался кормой вперед под самодельными парусами) от Мурманска до Владивостока Северным морским путем за одну навигацию, т. е. за летне-осенний период. Начальником экспедиции был профессор Отто Юльевич Шмидт, а капитаном ледокола – Владимир Иванович Воронин. Сразу по ее окончании было создано Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть), которому было поручено освоить этот путь, обеспечить его техническим оборудованием, построить поселки и многое другое. Начальником Главсевморпути был назначен О.Ю. Шмидт.

Пароходу, заказанному в Дании под названием «Лена», было суждено сменить имя на «Челюскин» и повторить рейс «Сибирякова». Только что построенный, приспособленный к плаванию во льдах (а вовсе не ледокол) пароход «Челюскин» водоизмещением 7500 т должен

был пройти за одну навигацию от Ленинграда до порта приписки Владивостока.

Экспедицию на «Челюскине» снова возглавил О.Ю. Шмидт, а капитаном он уговорил пойти В.И. Воронина. На «Челюскине» плыло более 100 человек: команда корабля, научные работники, журналисты, смена зимовщиков и строителей на остров Врангеля.

На рассвете 16 июля 1933 г. «Челюскин» вышел из Ленинграда. Путь до восточного района Чукотского моря в сложной ледовой обстановке он прошел за четыре месяца. Однако преодолеть льды Чукотского моря пароход не смог (ведь он не был ледоколом). Четыре месяца он дрейфовал во льдах в непосредственной близости от Берингова пролива.

13 февраля 1934 г. напором льда у «Челюскина» разорвало корпус. Корабль затонул. Благодаря четкой организации спасательных работ на лед успели перенести много необходимых грузов. Спаслись 104 человека. Был создан большой лагерь, который назвали «лагерем Шмидта».

Сразу же развернулись широкомасштабные работы по спасению челюскинцев. Предполагалось использовать разные технические средства: ледоколы, дирижабли, аэросани, предлагали даже воспользоваться шарами-прыгунами. Но основная ставка была сделана на авиацию. И она оправдала надежды. 13 апреля 1934 г. все челюскинцы, включая даже ездовых собак, были вывезены самолетами из «лагеря Шмидта» на материк. В чрезвычайно сложных погодных условиях, на не очень надежных самолетах того времени это осуществляли летчики М.В. Водопьянов, И.В. Доронин, Н.П. Каманин, С.А. Леваневский, А.В. Ляпидевский, В.С. Молоков, М.Т. Слепнев.

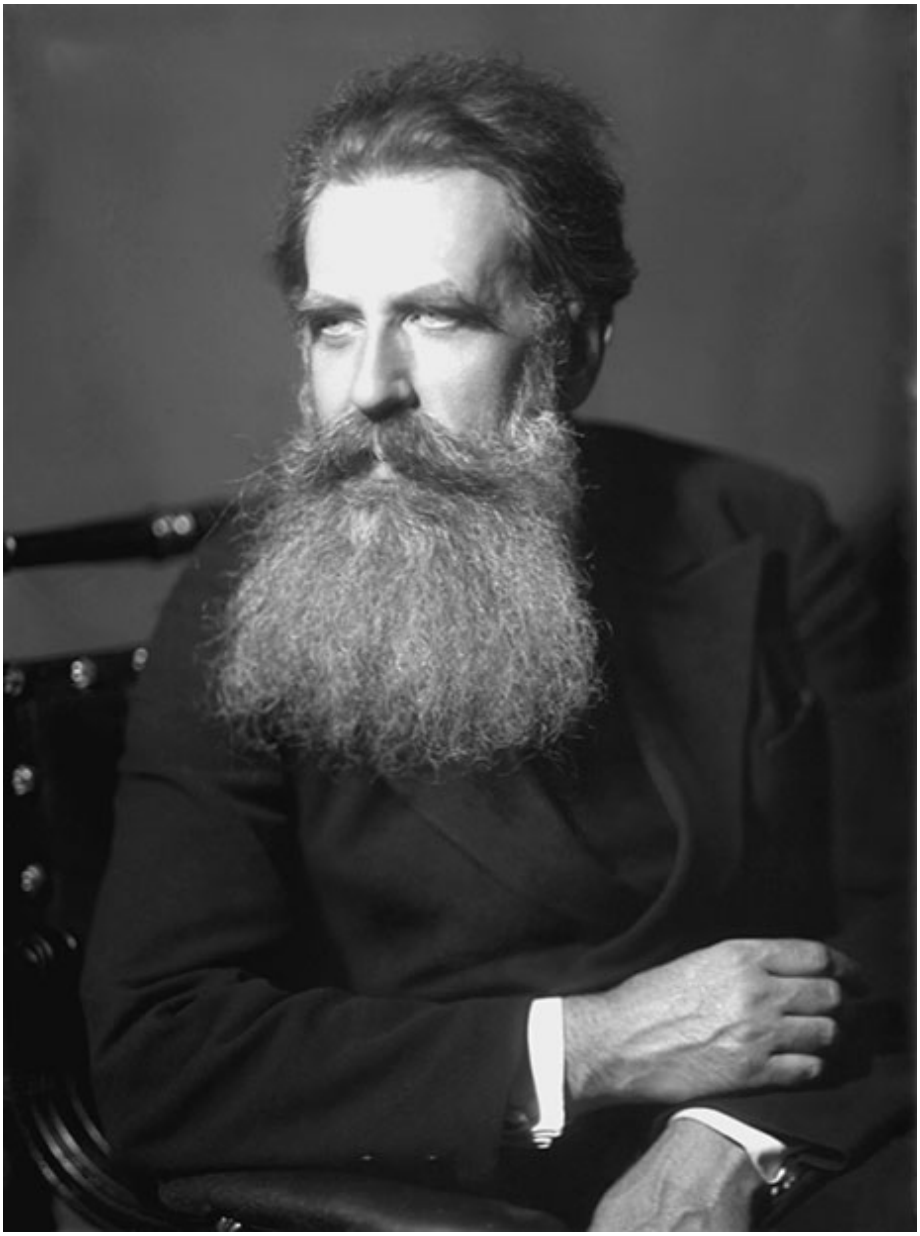
Вся эта «героическая эпопея», в которой все, казалось, было на виду с самого начала, стала обрастать загадками и легендами. Во-первых, зачем понадобилось переименовывать пароход. Это дурная примета. Имя меняют в случаях, когда судно попало в плен или чем-либо опозорило свое имя и флаг. За новорожденной «Леной» никаких грехов не числилось. Во-вторых, «как снарядите лодку, так она и поплывет».

Семен Иванович Челюскин – личность загадочная, по мнению большинства – образцовый русский флотский офицер, в тяжелейших условиях, после смерти Василия Прончищева, возглавивший полярную

экспедицию, первым открывший северную точку Евразии, мыс, впоследствии названный его именем.

Но есть исследователи, подозревающие Семена Ивановича в убийстве Прончищева и его молодой жены, поехавшей с мужем в далекую Сибирь (при вскрытии могилы Прончищева обнаружилось, что у него были переломаны ноги). Возможно, это очередная «сенсация» любителей «горяченького», но факт есть факт: интрига и загадка налицо. И наконец, в-третьих, в хронологии челюскинской эпопеи изобилует цифра 13: вмерз 13 ноября, раздавлен 13 февраля, вывезены последние челюскинцы 13 апреля.

Вопросы возникли сразу после того, как отгремели фанфары. Шмидт и все челюскинцы стали почетными членами различных обществ и даже шахтерских бригад, которые рубали уголек с учетом плана на почетных членов. Были написаны даже оперы, следов которых мы пока, правда, не отыскали. Зато нашли следы «телег», написанных на Шмидта. Приложение к докладной записке датировано 24 марта 1934 г. (челюскинцы еще были на льдине), поданное в ОГПУ неким Петром Александровичем Орловским, озаглавленной им «О рейде “Челюскина” и его гибели». Автор приходит к выводу, что причинами трагедии «Челюскина» были некомпетентность и легкомыслие руководства экспедиции. Это прямое обвинение О.Ю. Шмидта находится в деле архива Главсевморпути с заголовком «Личное дело тов. Шмидта О.Ю.». Хранится в архиве ЦК ВКП(б) и упоминание о том, что капитан Воронин сдал обратно дубликат ордена, выданного ему взамен якобы утраченного на «Челюскине» во время катастрофы, так как он нашел свой орден дома по возвращении. Целая цепочка разных несоответствий тянется за этой эпопеей до наших дней. Чего только стоит «утка» о некоей мифической «Пижме» – корабле-двойнике, якобы везшем вслед за «Челюскиным» 2000 зэков, которую вроде взорвали по приказу чуть ли не самого Сталина. Мало того, уцелевшие (взрыв не совсем удался) зэки связались по рации с Америкой и добрались до нее то ли по льду, то ли с помощью американских летчиков.



Отто Юльевич Шмидт

Полна противоречий и история поисков «Челюскина», начавшаяся еще в 1935 г. Во многих публикациях СМИ и в Интернете даются самые разные варианты этой истории и ее отдельных моментов.

Из картотеки поисков

1935 г. – предложение ЭПРОНа поднять затонувший «Челюскин»; отрицательная резолюция Шмидта («экономически нецелесообразно, для мемориальных целей – слишком дорого»);

1974 г. – рейс гидрографического судна «Малыгин», определившего координаты парохода;

1975 г. – группа ленинградских аквалангистов под руководством Виталия Каштанова готовит экспедицию, проводит большую подготовительную работу, беседует с еще живыми челюскинцами. Найдено экспедиционное судно, приготовлено оборудование, однако все застопорилось из-за отсутствия финансирования на экспедицию на Чукотку и другие организационные расходы;

1979 г. – группа магаданских аквалангистов под руководством Валентина Герасимова (в ней были любители подводного плавания – летчики, журналисты, моряки, а впоследствии к ним присоединилась команда профессиональных водолазов из Мурманска) на базе гидрографической экспедиции под руководством О.Ф. Михеева на двух гидрографических судах «Максимов» и «Маяк» достигла нужной точки. Гидрографы вновь обнаружили объект, и аквалангисты в тяжелейших условиях (глубина – 50 м, ледяная вода, видимость – не более 1 м) сумели достигнуть остатков парохода, ушедшего по ватерлинии в донные осадки, и поднять на поверхность спинку кровати (из тех, что везли на о. Врангеля), фрагмент леерного ограждения палубы и несколько болтов и гаек. Если учесть, что водолазы могли каждый раз находиться у «Челюскина» всего несколько минут, то это блестящий результат. Судьба данных экспонатов неизвестна; они хранились в помещении Магаданского подводного клуба, который сегодня разрушен. Герасимов не передавал найденных экспонатов в «большие» музеи, так как, несмотря на полную уверенность в том, что найдены остатки «Челюскина», до проведения серьезной экспертизы не решался утверждать это официально, – нормальная реакция серьезного исследователя.

В 1980 г. экипаж подводной лодки ВМФ, посетившей точку, подтвердил факт погружения группы Герасимова. Один из офицеров лодки, сам водолаз-инструктор 1-го класса, Генрих Костин, позвонил в Магаданский клуб и сообщил, что видел через иллюминатор обрывки тросов, зацепленных водолазами за конструкции «Челюскина». Правда, сам факт посещения этого района какой бы то ни было подводной лодкой за последние 70 лет еще не подтвержден официальными источниками ВМФ.

В 1989 г. состоялась гидрографическая экспедиция на судне «Дмитрий Лаптев». На борту по настоятельной просьбе комсомольских руководящих органов находилась экспедиция в составе журналиста и аквалангиста Сергея Мельникова, его жены и малолетней дочери и корреспондента «Молодого дальневосточника» Вадима Наймана. Корреспондент сообщил, что «Дмитрий Лаптев» вновь обнаружил пароход и Мельников совершил погружение в весьма неприспособленном снаряжении (хотя после экспедиции Герасимова прошло уже 10 лет). Погружение занимает чуть более 4 мин., и Мельникова поднимают на борт в полуобморочном состоянии. Однако впоследствии он утверждал, что за это более чем непродолжительное время дотрагивался до корпуса «Челюскина», видел буквы на борту и сделал даже фотоснимок. На нем изображено (совсем нечетко) некое переплетение чего-то с чем-то. Это может быть все, что угодно. Поэтому сегодняшним утверждениям Мельникова, по единодушному мнению квалифицированных экспертов (как сегодняшних специалистов, так и действующих ветеранов Каштанова и Герасимова), доверять нельзя. Скорее всего, он так и не смог опуститься к «Челюскину», а завершил погружение на меньшей глубине.

В 2004 г. состоялась экспедиция «Челюскин-70» на НИС «Академик Михаил Лаврентьев». Обследованы все известные по результатам прошлых экспедиций точки. Нехватка или неверный подбор оборудования и острейший дефицит времени не позволили обнаружить «Челюскин».

В 2006 г. остов «Челюскина» обнаружен подводной арктической экспедицией «Челюскин-70» под руководством А. Михайлова.

Конец «Индигирки»

1939 г.

12 декабря у берегов Японии во время перехода из Магадана во Владивосток, СССР, потерпел катастрофу советский пароход «Индигирка». При этом погибли более 700 человек.

На судне находились в основном отбывшие свой срок заключенные, которые направлялись из магаданских лагерей во Владивосток. По свидетельствам материалов дела, возбужденного в

1940 г., на пароходе было 1173 человека, включая 39 членов экипажа. В их число входили также 835 отбывших свой срок заключенных, 50 этапируемых на пересмотр дел, десять конвоиров, остальные – вольные дальстроевцы – отпускники и полностью отработавшие срок найма, а также члены их семей. Погибли из них четыре члена экипажа, 686 пассажиров, пятеро конвоиров.

Позднее пресса всего мира назвала пароход «Советским «Титаником».

Обреченный «Адмирал Шпее»

1938 г.

В декабре у берегов Шотландии затонул после столкновения с крейсером «Бэрхам» британский эсминец «Дачес». 129 человек погибло.

Жаркое декабрьское солнце клонилось к горизонту. Обреченный корабль медленно двигался к устью залива. За ним в кильватере шло судно снабжения «Такома». Все это очень напоминало похоронную процессию. По сути, так оно и было. Свой боевой путь заканчивал еще совсем не старый и вполне боеспособный корабль германского флота, «карманный» линкор «Адмирал граф Шпее». Мог ли предполагать капитан 1-го ранга Ганс Лангсдорф, выводя августовским утром 1939 г. в море свой корабль, что поход закончится так нелепо! Быстро, как это всегда бывает в южных широтах, наступили сумерки, почти скрыв корабль от наблюдателей, следивших за ним с берега. Вдруг над рейдером выросло огромное облако дыма, и вслед за этим прогремел взрыв. С шумом и грохотом взлетели ввысь обломки корабля. Линкор объяло пламя, которое в течение ночи то вспыхивало, то затухало. К утру все было кончено…

Во Вторую мировую войну, как, впрочем, и в Первую, атлантические коммуникации имели для Англии и США жизненно важное значение. Английский импорт составлял перед войной 90 % общих потребностей страны в нефти, металлах, хлопке, каучуке и продовольствии, поэтому в море находилось одновременно до 2 тыс. британских транспортных судов. Что касается США, то они вообще были не в состоянии вести длительную войну в Европе без крупных океанских перевозок. Поэтому союзники одной из своих главных задач считали обеспечение господства в Атлантике.

Германское руководство прекрасно понимало важность для противника океанских перевозок. Но адмирал Редер, возглавивший в 1931 г. германский флот, не отрицая значения подводных лодок в борьбе на коммуникациях, все же отдавал предпочтение действиям надводных рейдеров. Дальнейшие события показали несостоятельность таких взглядов на ведение войны на море.

Подписанный в Версале после окончания Первой мировой войны договор поставил Германию в невыгодное положение по отношению к другим державам, поскольку значительно ограничил ее военно-морскую мощь. Пытаясь хоть как-то исправить положение, немцы в первой половине 1930-х гг. построили три сравнительно небольших корабля типа «Дойчланд». Их вооружение было мощнее, чем у иностранных крейсеров, а скорость хода выше, чем у линкоров. Эти корабли стали называть за рубежом «карманными» линкорами, а сами немцы классифицировали их как броненосцы. Позже, в 1936 г., уже откровенно нарушая Версальский договор, Германия построила линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», а в 1939-м спустила на воду «Бисмарк» и «Тирпиц».

Еще до начала боевых действий, в августе 1939 г., в Атлантику вышли «карманные» линкоры «Дойчланд» и «Адмирал граф Шпее». Первый действовал в северной части Атлантического океана, второй направился на юг.

«Адмирал граф Шпее» объят огнем

Рейдеры часто меняли районы действий, которые выбирались там, где появление крупных сил противника считалось маловероятным. При этом главными целями становились неприятельские транспорты. Хоть «карманные» линкоры и были сильны, столкновений с боевыми кораблями противника им предписывалось избегать.

«Дойчланд» действовал до середины ноября, потопив за это время два и захватив один транспорт в качестве приза, которым оказалось американское судно «Сити оф Флинт». При следовании в Германию через территориальные воды Норвегии оно было перехвачено норвежцами и возвращено владельцу. Инцидент с захватом американского судна стал причиной всплеска антинемецких настроений в США и сыграл на руку сторонникам войны с Германией.

«Адмирал граф Шпее» действовал в Южной Атлантике между Пернамбуку (Южная Америка) и Кейптауном (Африка). В ноябре корабль перешел в Индийский океан и до конца месяца находился в

районе Мадагаскара. За это время он потопил девять судов противника общим водоизмещением более 50 тыс. т, после чего вернулся обратно в Атлантику.

В октябре англичанам стало известно о появлении на их коммуникациях немецкого рейдера. Они захватили одно из неприятельских судов снабжения, где обнаружили документы с указанием времени и места встречи этого корабля с линкором. Для поиска и уничтожения неприятеля английское командование сформировало восемь поисковых групп кораблей. У восточного побережья Южной Америки находилось соединение под командованием капитана 1-го ранга Хэрвуда, включавшее тяжелые крейсера «Эксетер» и «Кумберленд» и легкие крейсера «Ахиллес» и «Аякс».

Ранним утром 13 декабря англичане обнаружили германский рейдер в 400 милях к востоку от залива Ла-Плата. Однако численное превосходство не гарантировало англичанам победы. Рейдер был сильным противником. Дальность стрельбы его главного калибра на 7000 м превышала дальность стрельбы артиллерии крейсеров. Ни один из английских кораблей в одиночку не выдержал бы такого боя. Если бы командир рейдера избрал правильную тактику и вел бой, держа корабли противника по корме, «Адмирал граф Шпее» мог бы вообще не получить повреждений. Но Лангсдорф ошибся, подумав, что имеет дело с двумя эсминцами и лишь одним крейсером. Он решил не дать прижать себя к американскому побережью, а прорваться в океан.

Англичане шли в кильватерной колонне. Впереди «Аякс», за ним – «Ахиллес» и «Эксетер». Около 6 ч. утра рейдер повернул на противника и открыл огонь. «Эксетер» сразу же отвернул влево, чтобы атаковать германский корабль с южного направления, а «Аякс» и «Ахиллес» продолжали идти на север, ведя огонь по рейдеру левым бортом.

На «Эксетере» была выведена из строя башня главного калибра, убиты несколько моряков и нарушена связь артиллерийских постов с мостиком. Рейдер перенес огонь на легкие крейсера и, поставив дымовую завесу, начал отходить к заливу Ла-Плата. Затем немцы опять открыли огонь по «Эксетеру» и вывели из строя обе носовые башни крейсера. К этому времени тяжелые повреждения получил «Аякс», и Хэрвуд принял решение выйти из боя. Преследуя противника на

безопасном расстоянии, он хотел дождаться темноты и атаковать рейдер торпедами. Серьезно поврежденный «Эксетер» начал отход к Фолклендским островам, а легкие крейсера последовали за «Шпее» на запад.

В течение дня корабли изредка обменивались залпами, но ни одна из сторон не пыталась всерьез возобновить бой. Англичане, сами не подозревая, гнали противника в западню. Впрочем, и Лангсдорф этого еще не сообразил. После полуночи рейдер вошел в Монтевидео. Здесь по совету своего штурмана командир решил укрыться, собираясь пополнить в нейтральном уругвайском порту запасы и привести в порядок поврежденный корабль. Если бы Лангсдорф прошел немного дальше и выбрал для укрытия Буэнос-Айрес, то он мог бы рассчитывать на более теплый прием не скрывавших своих симпатий к Германии аргентинских властей.

Немецким дипломатам, несмотря на все усилия, не удалось продлить пребывание рейдера в Монтевидео более чем на 72 ч. Зато англичане смогли демонстративными действиями создать у немцев иллюзию присутствия в море большого числа кораблей. Командир артиллерийской боевой части еще 15 декабря доложил Лангсдорфу, что видит в дальномер английский линейный крейсер «Ринаун». В действительности за это время к двум серьезно поврежденным легким крейсерам присоединился лишь крейсер «Кумберленд». Остальные силы английского флота, спешившие на помощь Хэрвуду, могли соединиться с его кораблями не ранее 19 декабря. Лангсдорф донес в Берлин о большом количестве сил противника, находящихся, по его мнению, в районе Ла-Платы, и предложил сделать попытку прорваться в Буэнос-Айрес. Командир запросил также, что предпочтительнее: затопить корабль или согласиться на его интернирование в случае, если прорыв закончится неудачей. Обсудив положение, Редер и Гитлер согласились, что лучше попытаться прорваться, а если это не удастся, затопить корабль. Интернирование и разоружение корабля стало бы позором для Германии, рекламирующей свою победоносную войну.

От попытки прорыва Лангсдорф отказался. Командир мотивировал свой поступок желанием сохранить жизнь экипажу корабля. Кроме того, на рейдере почти не осталось снарядов.

Высадив на берег раненых, военнопленных и большую часть экипажа, Лангсдорф после полудня 17 декабря вывел корабль из

Монтевидео. Вечером прогремел взрыв. Английские крейсера боя так и не дождались…

На следующий день капитан 1-го ранга Лангсдорф прибыл в Буэнос-Айрес хлопотать о дальнейшей судьбе своего экипажа. Через два дня, решив не терпящие отлагательства вопросы, командир рейдера застрелился в одном из отелей Буэнос-Айреса. Его нашли лежащим на флаге имперской Германии, под которым флот воевал в предыдущую войну. Капитан 1-го ранга Лангсдорф не был фашистом и никогда не поднимал руку в нацистском приветствии.

Только спустя 11 месяцев после гибели «Шпее» германское командование возобновило действия рейдеров, направив осенью 1940 г. в Атлантику и Индийский океан тяжелый крейсер «Адмирал Шеер». Дальнейшие события показали, что ставка на одиночные крупные корабли была ошибкой. Несмотря на частные успехи, посылка одного рейдера без поддержки каких-либо других сил становилась авантюрой, часто заканчивавшейся гибелью корабля. Поэтому после потери в мае 1941 г. линейного корабля «Бисмарк» германское командование отказалось от использования одиночных надводных рейдеров для борьбы на коммуникациях и активизировало действия подводных лодок.

(По материалам С. Чернявского)

Труднодоступная «Ниагара»

1940 г.

19 июня подорвался на мине у берегов Новой Зеландии британский лайнер «Ниагара».

Пароход «Ниагара», затонувший у берегов Новой Зеландии, лежит на такой глубине, что его можно осмотреть только с помощью подводных аппаратов. Глубина 120 м – предельная для водолазов. Но нашлись отчаянные смельчаки, которые рискнули погрузиться на недоступную глубину и проникнуть внутрь погибшего судна, куда никогда не добрались бы подводные роботы и глубоководные аппараты.

Британский лайнер «Ниагара» подорвался на мине – одной из бесчисленного множества мин, разбросанных вокруг островов Новой Зеландии немецким военным кораблем «Орион». Красивый комфортабельный пассажирский пароход в то время называли

«тихоокеанским “Титаником”», хотя из 148 пассажиров и 203 человек команды при кораблекрушении никто не погиб. Но на огромной «Ниагаре» было еще 590 золотых слитков общим весом 8 т на сумму 2,5 млн фунтов стерлингов. Эти деньги предназначались на оплату военных поставок из США, помогавших европейским союзникам в войне против гитлеровской Германии.

Специалисты по погружениям на экстремальную глубину Пит Месли, Дэйв Эпперли и Тим Кэшмен задумали впервые сделать подробные подводные съемки 160-метрового корпуса «Ниагары». С самого начала было ясно, что им предстоит в высшей степени рискованная работа.

Погружения на глубину более 40 м считаются опасными. Любая неисправность аппаратуры или ошибка помощников может стоить жизни водолазу. Поэтому подготовка к работе и проверка всех приборов и оснащения проводилась особенно тщательно и продолжалась очень долго. Требовалось добиться идеальной координации действий команды.

Первые тренировки состоялись на замерзшем озере в горах Новой Зеландии. Специалисты решили, что системы, которые будут надежно функционировать в экстремальных условиях горного озера, не подведут и на большой глубине в океане. Любая неожиданность и нечеткость выполнения необходимых действий могут под толщей льда привести к смерти водолаза. При температуре воды около 0 °С нельзя полностью исключить возможность отказа техники. Однако оснащение не подвело, а трое водолазов имели в прошлом большой опыт погружений, так что экстремальные условия их не испугали и не вызвали у них неконтролируемых панических реакций.

Следующий этап подготовки команда провела в одном из лучших в мире мест для подводного плавания, у восточного побережья новозеландского острова Северный. Водолазы пытались постепенно прибиться к глубине погружения 120 м. Им это удалось, и не без трудностей. При тестовых погружениях обнаружились небольшие нестыковки в оборудовании, которые удалось быстро устранить. На этом подготовку пришлось закончить, и, наконец, наступил решительный день начала эксперимента.

Для полного осмотра и съемок «Ниагары» предусматривалось всего 25 мин. Для спуска на глубину 120 м водолазам требуется

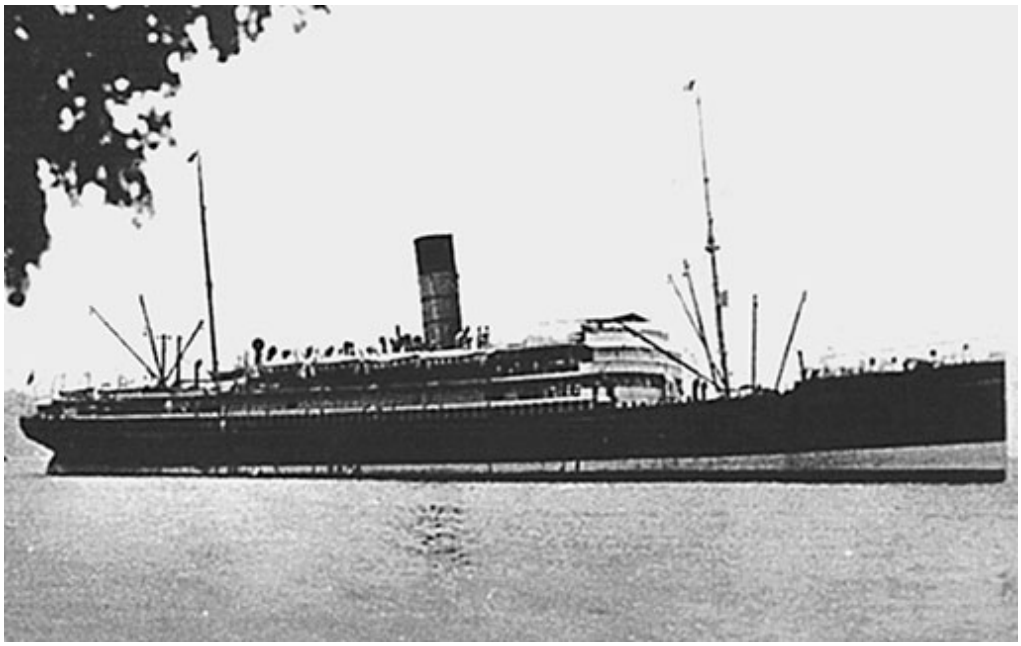
10 мин., но главная трудность не в спуске, а в подъеме. Чтобы преодолеть опасную для жизни кессонную болезнь, водолазы должны подниматься очень медленно, с частыми остановками. Специалисты заранее рассчитали, что остановок должно быть двадцать. Короткие передышки во время подъема нужны для того, чтобы человек успел выдохнуть азот, вызывающий кессонную болезнь.

Подъем с такой глубины должен продолжаться четыре с половиной часа – долгий путь наверх, к жизни. Последняя остановка предусмотрена на глубине всего 3 м и продолжается 1:47.

Если человек поднимется на поверхность раньше этого срока, он может не выдержать нагрузки и умереть.

Обычных баллонов с газовой смесью «Тримикс» для длительного погружения не хватит, поэтому «экстремалы» применяли специальные баллоны с фильтрами, обеспечивавшими многократное использование газовой смеси после удаления из нее углекислого газа. Благодаря системе очистки содержащийся в смеси кислород используется гораздо эффективнее.

Содержащая гелий кислородная смесь «Тримикс» предотвращает кислородное отравление человеческого организма, которое наступает уже на глубине 66 м. Подаваемая для дыхания газовая смесь автоматически меняется в зависимости от глубины погружения. Дополнительным индикатором глубины и давления воды служит также один из фонариков, который при достижении определенного давления лопается.



«Ниагара» незадолго до своего конца

Оказавшись рядом с остовом корабля, водолазы на мгновение замерли в неподвижности – громада «Ниагары» произвела на них гнетущее впечатление. Потом они медленно проплыли вокруг неподвижной туши парохода и увидели огромную дыру – пробоину от взрыва. В 1941 г. специальная команда произвела взрыв, чтобы достать со дна золото. В ходе секретной операции удалось тогда поднять 555 из 595 золотых слитков. Через 12 лет другие водолазы достали еще 30 слитков.

Месли, Эпперли и Кэшмен нашли пять слитков, но у них не было оборудования для подъема предметов на поверхность – только камеры для подводных съемок. Трое водолазов осторожно пробрались внутрь парохода и засняли обстановку в пассажирских каютах. Один маленький предмет они все-таки прихватили с собой – чайную чашку. На затонувшем корабле можно сделать много интересных кадров, но каждая добавочная минута на глубине означает удлинение времени подъема еще на 13 минут. Поэтому трое любознательных смельчаков окинули корпус «Ниагары» прощальным взглядом и решительно двинулись назад.

Подводное плавание вообще опасное занятие. Давление воды на человеческое тело – это фактор риска, не говоря уже о неисправностях

оснащения – на глубине из-за любого пустяка можно утонуть. Поэтому обычное рядовое погружение не должно превышать глубину 30 м.

Спортивные объединения любителей подводного плавания установили критическую глубину 40 м, поскольку при давлении воды на этой глубине содержащийся в воздухе азот блокирует нервную систему таким образом, что у человека возникает чувство эйфории. Человек утрачивает реальное понимание опасности и может поплыть дальше в глубину, вместо того чтобы возвращаться.

Но на глубине опасен не только азот – кислород при высоком давлении на больших глубинах (от 66 м) становится для человека ядовитым. Большинство спортсменов и любителей подводного плавания ныряют на глубину до 40 м, поэтому кислородное отравление им не грозит.

(По материалам Э. Мельникова)

Взрыв парохода «Ленин»

1941 г.

27 июля в районе мыса Сарыч на Черном море затонул советский пароход «Ленин», шедший во главе каравана судов, эвакуировавших людей из Одессы. Погибли около 900 человек. По другой версии, число погибших измеряется тысячами.

Немногие знают, что 27 июля 1941 г. на затонувшем у мыса Сарыч в Черном море крупнейшем пассажирском пароходе «Ленин» количество человеческих жертв превышает число погибших на «Титанике» и «Лузитании», вместе взятых!

Почти сразу все сведения об обстоятельствах гибели парохода, количестве жертв были строго засекречены. Только недавно данные о страшной катастрофе у мыса Сарыч были рассекречены и ученый секретарь Военно-научного общества Севастополя Сергей Алексеевич Соловьев получил к ним доступ. Он тщательно изучил материалы следственного дела, снял копии с карт и фотографий и показаний очевидцев, и возникла суровая правда – подробности гибели многих тысяч людей.

Обстоятельства гибели парохода «Ленин» и сейчас весьма загадочны, и еще предстоит выяснить – подорвался ли он на собственной мине или был торпедирован подводной лодкой?

Пароход «Ленин» лежит на глубине 78 м, примерно в 2,5 мили от берега.

Пароход был построен перед Первой мировой войной на судоверфи в Данциге и получил название «Симбирск». Это был элегантный двухтрубный красавец, вполне комфортабельный и быстроходный, имевший скорость 17 узлов при длине 94 м, ширине 12 м и осадке 5,4 м.

В годы советской власти пароход переименовали в «Ленин», он совершал свои рейсы между Одессой и Новороссийском.

В 1941 г. пароход модернизировали, заново покрасили и его капитаном стал Иван Семенович Борисенко. С началом войны свой первый военный рейс из Одессы в Мариуполь с эвакуированными и грузом сахара пароход совершил в июле 1941 г. Капитан Борисенко получил приказ от руководства Черноморского морского пароходства срочно принять груз и пассажиров и следовать вновь в Мариуполь.

Капитан Борисенко никакого учета принятых пассажиров не вел, в результате вместо 482 пассажиров и 400 т груза, согласно официальному регламенту, пароход «Ленин» только одних пассажиров принял на борт около 4000 человек!

А люди все продолжали прибывать… Боцман в очередной раз доложил, что судно перегружено, когда наконец последовала команда: «Отдать швартовы!»

Пароход «Ленин» отправился в свой последний рейс 24 июля 1941 г. В 22:00 он медленно отвалил от причала и вышел в море, возглавив конвой. Конвой состоял из теплохода «Ворошилов», судна «Березина» и двух шаланд, которые плелись в хвосте, все время грозя потерять из виду основной конвой.

Наконец-то «Ленин» и «Ворошилов» могли увеличить скорость и быстро скрылись за горизонтом. Однако на траверсе мыса Лукулл капитан «Ворошилова» доложил, что на теплоходе вышла из строя машина и он не может двигаться самостоятельно. Капитан Борисенко знал, что это результат поспешного и некачественного ремонта, и принял решение отбуксировать «Ворошилов» в Севастополь.

Чудом избежав налетов авиации противника, «Ленин» отбуксировал теплоход в Севастопольскую бухту (Казачью), а сам в сопровождении сторожевого катера пошел на Ялту. Но до Ялты он так и не дошел…

Капитан 2-го ранга А.Е. Абаев свидетельствует: «Лоцманом на пароход “Ленин” для дальнейшей проводки был назначен молодой лейтенант И.И. Свистун, недавний выпускник Ленинградского мореходного училища. Судоводитель из него мог получиться не скоро. Свистун не был готов к лоцманским проводкам в мирное время, а в военное тем более». А ведь «Ленину» предстояло плавание в районе минных полей!

К Севастополю подошел теплоход «Грузия», вышедший из Одессы на два дня позже.

Наконец вечером 27 июля, в 19:15, получили радиограмму: «Транспортам сняться и следовать в Ялту».

«Ленин» и «Ворошилов» в сопровождении сторожевого катера СКА-026 вышли в море, но конвой жестко ограничен в скорости передвижения: «Ворошилов» не может дать больше 5 узлов!

И наконец, последнее, также немаловажное: на пароходе «Ленин» почему-то отсутствовал эхолот для замера глубины, а лаг для вычисления скорости судна был не выверен!

Итак, целый ряд упущений плюс преступная халатность – на перегруженном людьми судне выйти в ночной рейс, по узкому фарватеру в окружении минных полей. При этом для охраны «Ленина», «Ворошилова» и «Грузии», где в общей сложности находилось около 10 тыс. человек, был выделен лишь один сторожевой катер СКА-026.

Пароход «Ленин»

Южная ночь наступает быстро. Кромешная тьма окутала «Ленина», «Грузию», «Ворошилова» и сторожевой катер, следовавших в кильватер друг другу. Слева берег только угадывается, не видно ни одного огонька (светомаскировка). Капитан Борисенко, молодой лоцман Свистун и вахтенный рулевой Киселев всматриваются в темноту.

Капитан Борисенко нервничает. В Севастополе не было никакого инструктажа должностных лиц конвоя, не было письменного предписания, не были уточнены особенности плавания в этом районе и вопросы обеспечения безопасности. Кругом неразбериха. «Флотского порядка» нет и в помине!..

Приглушенно работают машины, заставляя корпус парохода слегка вибрировать. Скорость хода – минимальная. Время 23:30. Скоро Ялта.

В 23 ч. 33 мин. сильный взрыв заставил содрогнуться весь пароход «Ленин». Рвануло между трюмами № 1 и 2. Пароход начал оседать носом и крениться на правый борт. Забегали люди, раздались крики: «Тонем!»

Капитан Борисенко дал команду: «Лево руля!» и затем: «Полный вперед!» – в надежде поближе подойти к Крымскому берегу.

Давно замечено, что в экстремальных ситуациях мало кому удается действовать логично, хладнокровно и целенаправленно. Охваченные паникой люди часто обрекают себя на гибель и обрекают на гибель других. Страх перед смертью делает их «ненормальными».

Знаменитая команда «Женщины и дети – вперед!» за всю историю катастроф на море спасла большое количество жизней.

Пароход «Ленин» погрузился в море за 7—10 мин. Шедшая в кильватере «Грузия» приблизилась к месту гибели. Капитан дал команду по трансляции: «Спустить шлюпки на воду!» Не разобрав, в чем дело, люди в панике бросились к шлюпкам. Команда веслами и кулаками пыталась отбиться. «Шлюпки спускает для оказания помощи пассажирам “Ленина”», – хрипела трансляция, но это мало помогало. Было упущено много драгоценного времени. Шлюпки спустили на воду лишь через 30 мин.

Конечно, многие члены экипажа парохода «Ленин» вели себя самоотверженно, спасая жизни людей, но быстро затонувшее судно увлекло их на дно. Капитан Борисенко, трое его помощников и лоцман покинули судно последними. Успели спустить на воду лишь две спасательные шлюпки. «Грузии», «Ворошилову» и подоспевшим катерам удалось спасти в кипевшем от людских голов море лишь около 600 человек. В основном это были те, кому достались пробковые пояса, спасательные круги и кто был в шлюпках. 11 и 12 августа 1941 г. в Севастополе состоялось закрытое заседание Военного трибунала Черноморского флота. Суд был скорый. Было выяснено, что из-за приблизительной прокладки курса «Ленин» мог «задеть» у мыса Сарыч самый край минных заграждений и подорваться. В этом узрели вину лоцмана и его неопытность. Однако было странно, что прошедший правее и мористее «Ворошилов» остался невредимым. Следовательно, «Ленин» мог напороться на плавающую мину, сорванную с минрепа. Таких мин плавало довольно много и после войны, отчего пассажирские суда по Черному морю долгое время ходили только днем.

Торпедная атака румынской подводной лодки была маловероятна. Для нее большой преградой было минное поле. К тому же такая субмарина под названием «Дельфин», по данным разведки, в это время находилась в другом районе Черного моря.

Напрасно Иван Свистун доказывал суду (и это подтвердили свидетели), что «манипулируемый режим» бездействовал и что

лоцманская проводка не была обеспечена. Бывший лоцман лейтенант Иван Свистун был разжаловал и приговорен к расстрелу. 24 августа 1941 г. приговор был приведен в исполнение.

Когда материалы о гибели парохода «Ленин» были рассекречены, офицеры и моряки севастопольского Военно-научного общества потребовали дополнительно расследования всех обстоятельств.

18 августа 1992 г. Военный трибунал Черноморского флота рассмотрел в судебном заседании уголовное дело по протесту в порядке надзора и определил: «Приговор Военного трибунала Черноморского флота от 12 августа 1941 г. в отношении И.И. Свистуна отменить, а дело прекратить за отсутствием в его действиях состава преступления».

Русский «Титаник»

1941 г.

16 сентября на Ладоге во время сильного шторма произошла катастрофа баржи № 725. Погибли более 1000 человек.

Точное число погибших в катастрофе баржи № 725 из-за отсутствия полного учета пассажиров никогда не станет известным. Только по спискам военно-морских училищ, Военно-морской медицинской академии и Гидрографического управления погибли 685 человек. Кроме них, жертвами трагедии стали все дети, ученики ремесленного училища, члены семей офицеров, а также вольнонаемные работники Артиллерийского и Технического управлений ВМФ и другие лица, сумевшие погрузиться на баржу. Погиб также взвод курсантов Ленинградского военно-инженерного училища им. А.А. Жданова.

Число жертв могло быть и больше, ибо, по другим данным, баржа везла 1500 пассажиров. Трагедия по своим масштабам не уступает гибели «Титаника».

…Ударами гигантских волн часть палубы баржи с находившимися на ней сотнями людей была оторвана от корпуса и смыта за борт. Именно в этом невообразимом страшном месиве человеческой плоти, дерева и воды быстро погибла большая часть из почти тысячи мужчин, женщин и малолетних детей, нашедших в тот день свою могилу на дне Ладоги…

О практически неизвестной трагедии на Ладоге рассказывает непосредственный свидетель катастрофы баржи № 725 участник Великой Отечественной войны Владимир Солонцов, бывший в тот момент курсантом Высшего военно-морского гидрографического училища в Ленинграде:

– В условиях страшных для нашей страны осенних дней 1941 г., когда фашистские войска сомкнули кольцо окружения Ленинграда по суше, предпринимались отчаянные попытки вывезти из осажденного города как можно больше военных и гражданских людей. Единственный путь – через озеро Ладога.

6 сентября состоялась отправка эшелонов с уже успевшими повоевать слушателями военно-морских училищ Ленинграда, из которых, по приказу Ворошилова, создавался особый курсантский батальон.

Первый эшелон, ушедший с Финляндского вокзала, прибыл на станцию Ладожское Озеро около 13 ч.

Около 17:00 поступил приказ к погрузке курсантов. Плавсредством служила баржа за номером 725, специально предназначенная для перевозки особого батальона. Но к этому времени она уже оказалась на одну треть загружена людьми из различных учреждений. В итоге, по разным данным, на баржу погрузились от 1200 до 1500 человек, которым предстояло пересечь озеро с запада на восток до порта Новая Ладога. Да плюс еще грузы, среди которых были даже автомашины.

Подчиняясь приказу, буксир «Орел», несмотря на опасения капитана И.Д. Ерофеева, натянул трос и баржа № 725 с людьми на борту вышла в открытое море…

Итак, в ночь на 17 сентября 1941 г. баржа № 725 вышла в последний рейс, унося в своем чреве сотни людей навстречу гибели.

Неожиданно корпус баржи сильно заскрипел. Послышался шум льющейся воды. Было примерно 3 ч. ночи. При свете спичек обнаружили трещину в обшивке борта. Попытки заткнуть течь личными вещами результатов не дали – не было ни крепежного материала, ни инструмента.

Через некоторое время в средней части корпуса раздался страшный скрежет, обшивка лопнула, и через большую трещину вода стала быстро заполнять трюм. Поплыли чемоданы, ящики, другие предметы.

Темнота и звуки льющейся воды устрашали. У кого-то не выдержали нервы, послышались крики ужаса, усилился общий шум. Казалось, что спасение может быть только на палубе, и люди устремились к выходным люкам. Однако центральный люк оказался закрытым на запор с палубы.

Тогда люди бросились к другому, кормовому, через который к тому времени кое-кто уже начал все же выходить наверх. Скоро и тут скопилось много народу. Объятые страхом люди напирали на идущих впереди, а пропускная способность люка была невелика. Каждый человек старался проскочить через люк побыстрее.

В конце концов центральный люк все же был открыт, и выход из трюма пошел быстрее и организованнее. В первую очередь наверх вывели женщин и детей.

Надо отдать должное мужеству терпящих бедствие – люди вели себя относительно спокойно, паники не было.

Баржа оседала все глубже. Капитан-лейтенант Боков, полковой комиссар Макшанчиков и группа курсантов организовали откачку воды из трюма, вооружившись найденными ведрами и ручной помпой. Качали помпу быстро, напряженно, с остервенением. На место выдохшихся или смытых за борт людей тут же приходили другие. Встав цепочкой, курсанты вычерпывали воду из трюма четырьмя найденными ведрами. Пытались черпать даже бескозырками, но с каждой волной через люки и щели воды наливалось в трюм больше, чем ее откачивали. Когда это стало очевидным, люди перестали бесполезно тратить силы. Сбросили за борт автомашины, и на какое-то время показалось, что баржа немного всплыла и стала легче всходить на волну. Это несколько воодушевило людей, и, обнадеженные, они стали избавляться также и от личных вещей.

Некоторые мужчины и женщины, увидев, как быстро уходят на дно те, кто не успел избавиться от тяжелой одежды и обуви, раздевались. Похоже, многие уже осознавали, что купания не избежать.

И все же, несмотря на ощущение смертельной опасности, паники не было. Женщины в большинстве своем держали себя в руках. Одна старушка тихо шептала, что умирать не хочется. Молодая мать умоляла окружающих спасти ее ребенка, потому что он еще ничего не видел в жизни. Сама же она, видимо, смирилась со своей гибелью.

…В эти минуты лейтенант Емельянов осознал, что не сможет спасти свою семью. Он представил себе страшную гибель двухлетней дочки и жены, жизнь без которых теряла всякий смысл. Отец и муж, он решил сам прекратить бесполезные мученья семьи. Он поставил в известность о своем намерении военкома Макшанчикова и, не дожидаясь ответа, выстрелил в дочь, жена с ужасом взглянула на него, затем выстрелил в жену и в себя. Ему никто не мешал. Волна подхватила окровавленные тела и унесла в темноту глубин.

К тому времени баржа осела настолько, что ее палуба оказалась на уровне воды. Буксировка стала для «Орла» невозможной. Был отдан буксирный трос, и «Орел» стал маневрировать вокруг баржи, неустанно передавая сигналы SOS.

Но среагировали на них быстрее фашистские самолеты. К ярости стихии добавилось и человеческое изуверство. За морскими волнами следовали ударные волны от разрывов бомб. Хлещущая со всех сторон вода дополнялась ливнем пулеметного огня. Казалось, море и небо объединились против пассажиров баржи № 725…

По самолетам открыли стрельбу из винтовок, но оружия было мало, и рассчитывать на эффективность такого слабого огня не приходилось. И в течение дня фашистская авиация неоднократно «утюжила» район бедствия. Это ведь у них в Европе война шла по законам – потопив судно, фашисты при возможности старались спасти вражеский экипаж, забирая его в плен. С нами они так не церемонились. Но интересно – что же все-таки чувствовал в тот день на Ладоге сидящий в фашисте человек? Или человека в фашистах действительно уже не было?

Я решил, что смогу забраться на крышу рубки с меньшим риском, чем другие. На случай, если смоет, я разделся, оставшись в тельняшке и кальсонах, и полез на рубку.

Простор Ладожского озера, ставшего могилой для сотен блокадников

…Вдруг накатившаяся волна какой-то странной трехгранной формы тараном ударила по стенкам рубки. Оставшиеся на палубе люди издали крик ужаса. Находясь на крыше, я сразу не понял, что этот водяной вал сорвал рубку с палубы и вынес ее за борт. Помню, как поразился тому, что рубка плывет среди волн, затем вспомнил, что внутри женщины с детьми, и в душе что-то надорвалось.

Никто не мог даже предположить такого варианта. Рубка стала быстро погружаться почти без крена. Кричали оставшиеся на палубе люди. В рубке все было как-то тихо – женщины и дети, вероятно, в первый момент даже не поняли, что случилось. Рубка ушла на дно меньше чем за минуту и, когда вода хлынула в нее, матери, скорее всего, успели лишь прижать детей к себе. Когда вода дошла до пояса, я оттолкнулся и поплыл в сторону «Орла». Мне все же удалось добраться до буксира. Матрос бросил мне веревку и помог подняться на палубу. Я присоединился к спасателям.

…«Орел» маневрировал вокруг баржи, подбирая людей, когда произошел самый страшный эпизод этой долгой трагедии. Ударами гигантских волн средняя часть палубы баржи с еще находившимися на ней сотнями людей была оторвана от корпуса и смыта за борт.

«Орел» продолжал работать. Он то возносился форштевнем над водой, обнажая переднюю часть красного днища, то опадал носом, оголяя воющий гребной винт. Более пяти часов буксир подбирал тонущих и уже недопустимо глубоко осел под тяжестью перегрузки. Буксир был слишком малым судном, а вокруг находилось еще много погибающих людей, которых он не способен был принять на борт.

Тогда контр-адмирал Заостровцев, находившийся на «Орле», потребовал от командира канонерской лодки «Селемджа» оказать немедленную помощь. Оставив для «Селемджи» последнюю группу людей на разрушенной барже, «Орел» взял курс на Новую Ладогу.

Этому маленькому буксиру никакая благодарность не будет слишком большой. Благодаря самоотверженным действиям капитана и экипажа, добровольных помощников из числа спасенных «Орел» подобрал среди волн 216 человек!

К концу трагедии баржа была низко притоплена, и только нос с кормой немного выступали из воды. Оставшиеся на ней люди при каждом приближении волны дружно и громко предупреждали: «Держись! Волна!» Держались за выступы, за палубные детали, за проломы. Тяжело тянулись часы. Люди начали переохлаждаться, коченеть. Тех, кто застывал окончательно, волны смывали с палубы за борт либо в трюм. Потом, спустя месяц, в заполненном водой трюме будет найдено много трупов.

На горизонте виднелась канонерская лока «Селемджа», и люди очень надеялись на нее. Но «Селемджа» в течение всего дня отбивала налеты вражеской авиации. Это тоже, наверное, было необходимо, но, когда рядом гибли люди, еще более необходимым было спасать их. Но этого не делалось. И лишь когда «Орел» приблизился к канлодке и контр-адмирал Заостровцев под угрозой применения оружия приказал ее командиру немедленно оказать помощь оставшимся на барже, «Селемджа» подошла к терпящим бедствие. Ей удалось спасти еще 24 человека. Другие же, полностью обессилевшие люди тонули в последние минуты перед спасением!

Точное число погибших в катастрофе баржи № 725 из-за отсутствия полного учета пассажиров никогда не станет известным.

Если считать, что на барже было более 1200 человек, то погибло около тысячи. Но число жертв могло быть и больше, так как, по другим данным, на баржу погрузились 1500 пассажиров. Судами «Орел» и «Селемджа» всего было подобрано 240 человек.

Ладожская катастрофа, безусловно, относится к одной из крупнейших в истории мореплавания.

Судьба теплохода «Армения»

1941 г.

7 ноября у южного берега Крыма, у мыса Сарыч, ударами немецкой авиации был потоплен теплоход «Армения».

Мы предлагаем вниманию читателей расследование катастрофы на море, проведенное капитаном 2-го ранга Сергеем Алексеевичем Соловьевым, ученым секретарем Военно-научного общества Севастополя, который одним из первых подробно изучил документы и показания очевидцев того страшного события…

«Армения» была спущена на воду в ноябре 1928 г., она имела дальность плавания 4600 миль, могла перевозить в классных каютах 518 пассажиров, 125 «сидячих» и 317 палубных пассажиров, а также до 1000 т груза, развивая при этом максимальную скорость – 14,5 узла (около 27 км/ч). Все эти суда стали обслуживать «экспрессную линию» Одесса – Батуми – Одесса, исправно перевозя тысячи пассажиров вплоть до 1941 г.

С началом Великой Отечественной войны «Армению» срочно переоборудовали в санитарно-транспортное судно. Капитаном «Армении» был назначен 39-летний Владимир Яковлевич Плаушевский, старпомом Николай Фадеевич Знаюненко. Экипаж судна состоял из 96 человек плюс 9 врачей, 29 медсестер и 75 санитаров.

Немногословный, выдержанный, всегда подтянутый капитан «Армении» Плаушевский быстро обрел авторитет, и все его распоряжения и команды выполнялись незамедлительно.

На бортах и на палубе ярко-красной краской были нанесены огромные кресты, хорошо видимые с воздуха. На грот-мачте был

поднят большой белый флаг также с изображением Международного Красного Креста. Взглянув на него, Плаушевский тихо сказал старпому:

– Не думаю, что вермахт будет неукоснительно выполнять положения Гаагской и Женевской конвенций. Немцы традиционно в войнах особым милосердием не отличались…

Теснимая противником Красная армия в тяжелых боях несла большие потери. Раненых было очень много… Днем и ночью в любую непогоду на борту «Армении» до изнеможения трудился медперсонал. Особенно много было тяжелораненых. На всех палубах были слышны громкие стоны, людей мучила жажда.

Капитан Плаушевский спал урывками, по многу часов не покидая капитанского мостика. Ему удалось совершить 15 невероятно тяжелых и опасных рейсов с ранеными защитниками Одессы и перевезти около 16 тыс. человек, не считая женщин, детей и стариков, которых члены экипажа размещали в своих каютах с молчаливого согласия капитана. Благодаря им были спасены многие беженцы, которых в то время звали «эвакуированными»…

Согласно найденным документам и показаниям очевидцев, удалось восстановить многие события, предшествующие выходу «Армении» в море из Севастопольской бухты 6 ноября 1941 г.

Теплоход стоял на внутреннем рейде и спешно принимал на борт многочисленных раненых и эвакуированных граждан. Обстановка была крайне нервозной. В любую минуту мог начаться налет вражеской авиации. Основная масса боевых кораблей флота по приказу адмирала Октябрьского вышла в море.

Но тогда, накануне гибели, будучи на борту «Армении» и принимая доклады от помощников о ходе погрузки, капитан Плаушевский с тревогой посматривал на небо. Ему был дан приказ выйти из Севастополя 6 ноября в 19 ч. и следовать в Туапсе. Для сопровождения выделен только небольшой морской охотник с бортовым номером «041» под командованием старшего лейтенанта П.А. Кулашова.

Капитан Плаушевский знал, что при отсутствии охранения только темная ночь может обеспечить скрытность плавания и не даст возможность авиации противника атаковать «Армению». Каково же были его удивление и досада, когда ему передали приказ Военного

совета флота выйти из Севастополя не в вечерних сумерках, а на 2 ч. раньше, то есть в 17 ч., в светлое время суток!

Однако «Армении» удалось проскочить в Ялту.

Море штормило, в небе рваная низкая облачность. «Армения», ошвартовавшись, незамедлительно принялась за погрузку людей, которых на причале собралось великое множество.

Капитану Плаушевскому доложили, что в Ялте ожидает погрузки «партактив», работники НКВД и еще 11 госпиталей с ранеными.

Из записок адмирала Ф.С. Октябрьского: «Когда мне стало известно, что транспорт “Армения” собирается выходить из Ялты днем, я сам лично передал приказание командиру ни в коем случае из Ялты не выходить до 19:00, то есть до темноты. Мы не имели средств хорошо обеспечить прикрытие транспорта с воздуха и моря.

Связь работала надежно, командир приказание получил и, несмотря на это, вышел из Ялты. В 11:00 он был атакован самолетами-торпедоносцами и потоплен. После попадания торпеды “Армения” находилась на плаву четыре минуты».

Несомненно, что капитан Плаушевский не подчинился приказу командующего флотом только потому, что вынужден был подчиниться другой власти, оказавшейся на борту, каковой были принятые на борт «Армении» сотрудники НКВД. Несомненно, ему угрожали те, кто торопился покинуть Ялту, а за отказ подчиниться угрожали расправой… Эта версия выглядит вполне правдоподобной, и, как утверждают ветераны Черноморского флота, в те годы НКВД обладал неограниченной властью, стоявшей много выше командования флотом.

Вышедшая рано утром из Ялты «Армения» в сопровождении морского охотника не прошла и 30 миль, как была атаковала двумя торпедоносцами.

После торпедирования «Армения» была на плаву 4 мин. Спаслось лишь несколько человек, в том числе старшина Бочаров и военнослужащий И.А. Бурмистров. Видел гибель теплохода и командир морского охотника старший лейтенант П.А. Кулашов, которого по возвращении в Севастополь целый месяц допрашивали в НКВД, после чего выпустили. Приезжал «черный ворон» и за вышеназванными свидетелями. Все их показания осели «в органах», где в ознакомлении с архивами Военно-научному обществу города Севастополя было отказано без объяснения причин.

«Армения» с пассажирами на борту до налета германской авиации

Попытка путем запросов и переписки с Одессой найти других свидетелей трагедии также не увенчалась успехом.

Имя капитана Владимира Яковлевича Плаушевского выбито на скрижалях Аллеи Славы в Одессе, близ могилы Неизвестного Матроса, как и имена капитанов других теплоходов, нашедших вечный покой на дне Черного моря.

(По материалам С. Соловьева)

Куда исчез экипаж «Сиднея»?

1941 г.

19 ноября у западных берегов Зеленого континента в бою с германским рейдером «Корморан» погиб крейсер «Сидней», чья гибель потрясла всю Австралию. Из экипажа численностью 645 человек не спасся ни один, все они исчезли бесследно.

Вскоре после того, как в Европе разразилась Вторая мировая война, германский ВМФ получил в свое распоряжение 11 так называемых вспомогательных крейсеров.

Фактически это были вчерашние грузовые и пассажирские суда, срочно переоборудованные в военные корабли. Не обладая полноценным вооружением и броней, скоростью хода и маневренностью, они предназначались для уничтожения и захвата торговых судов противника, постановки минных заграждений на удаленных морских коммуникациях, а также для несения дозорной и конвойной службы. По сути, это были корабли-рейдеры.

В их числе находился и крейсер «Корморан», переоборудованный из грузового судна «Штейермарк». Теперь на его борту имелись шесть 150 мм орудий, две зенитки, четыре торпедных аппарата, несколько крупнокалиберных пулеметов, а также два разведывательных самолета «Арадо» и легкий торпедный катер. Численность экипажа составляла 393 человека.

В свой первый «военный» рейс «Корморан» вышел в начале декабря 1940 г., взяв курс на Южную Атлантику.

Там он охотился за торговыми судами, а также являлся кораблем снабжения для находившихся в дальнем плавании германских подлодок, которые пробирались даже к устью Амазонки и в Карибское море.

В апреле 1941 г. «Корморан» вместе с другим вспомогательным крейсером «Атлантис» перебазировался на просторы Индийского океана.

Всего на счету «Корморана», заслужившего прозвище «истребителя “купцов”», числилось десять потопленных судов.

Но 19 ноября того же года удача отвернулась от рейдера.

Маскируясь под норвежским флагом, он ставил мины вдоль западного побережья Австралии и около 5 ч. вечера был замечен с австралийского крейсера «Сидней», который имел преимущество в скорости и обладал несравненно более значительной огневой мощью.

Достаточно сказать, что дальность стрельбы орудий главного калибра «Сиднея» превышала 100 кабельтовых (более 18,5 км), что позволяло ему находиться вне досягаемости огня германского рейдера-тихохода. Казалось, «Корморан» был обречен.

И тогда его командир – капитан 2-го ранга Детмерс решил прибегнуть к военной хитрости.

Детмерс приказал своей команде имитировать пожар на судне, а радисту велел передавать в эфир сигнал SOS. В целом это создавало иллюзию, будто «мирное» торговое судно, шедшее под норвежским флагом, терпело бедствие в результате атаки некоего морского пирата, скрывавшегося где-то поблизости, и просило о помощи.

И точно, огромное облако дыма, окутавшего германский рейдер, ввело в заблуждение капитана «Сиднея» Джозефа Бернета.

По его приказу крейсер лег в дрейф, а команда начала готовить шлюпки для оказания помощи «купцу». Между тем немцы, маневрируя, приблизились к австралийскому крейсеру на расстояние около километра. «Сидней», стоявший к ним боком, теперь представлял собой идеальную мишень.

«Корморан» выпустил две торпеды, а затем дал серию залпов из всех своих орудий и пулеметов. Австралиец получил серьезные повреждения, но не утратил плавучести и боеспособности. После краткого замешательства среди канониров открыли огонь его орудия главного калибра. Один из снарядов попал в машинное отделение рейдера, и тот запылал теперь уже по-настоящему. Пламя подбиралось к минному погребу, что грозило разнести «Корморан» на куски.

Осознав всю безвыходность положения, немцы выбросили белый флаг. Уцелевшие члены команды перебрались в шлюпки, рассчитывая, что австралиец, который по-прежнему держался на плаву, подберет их.

И тут случилось нечто необъяснимое. На «Сиднее» произошел мощный взрыв. Корабль переломился надвое и быстро исчез в пучине.

Немцы все же сумели на своих перегруженных шлюпках преодолеть по морю полторы сотни километров и добраться до австралийского берега, где были интернированы. Из 393 членов экипажа спаслось большинство – 313 человек, остальные в основном погибли в бою. А вот из команды «Сиднея» не спасся никто, ни один человек, хотя оба экипажа находились примерно в равных условиях. Что же могло случиться с австралийскими моряками?

На последующих допросах пленные немцы давали путаные показания, не позволявшие сделать какой-либо конкретный вывод о причинах скоротечной гибели «Сиднея». Различные версии на этот счет выдвигались уже после войны.

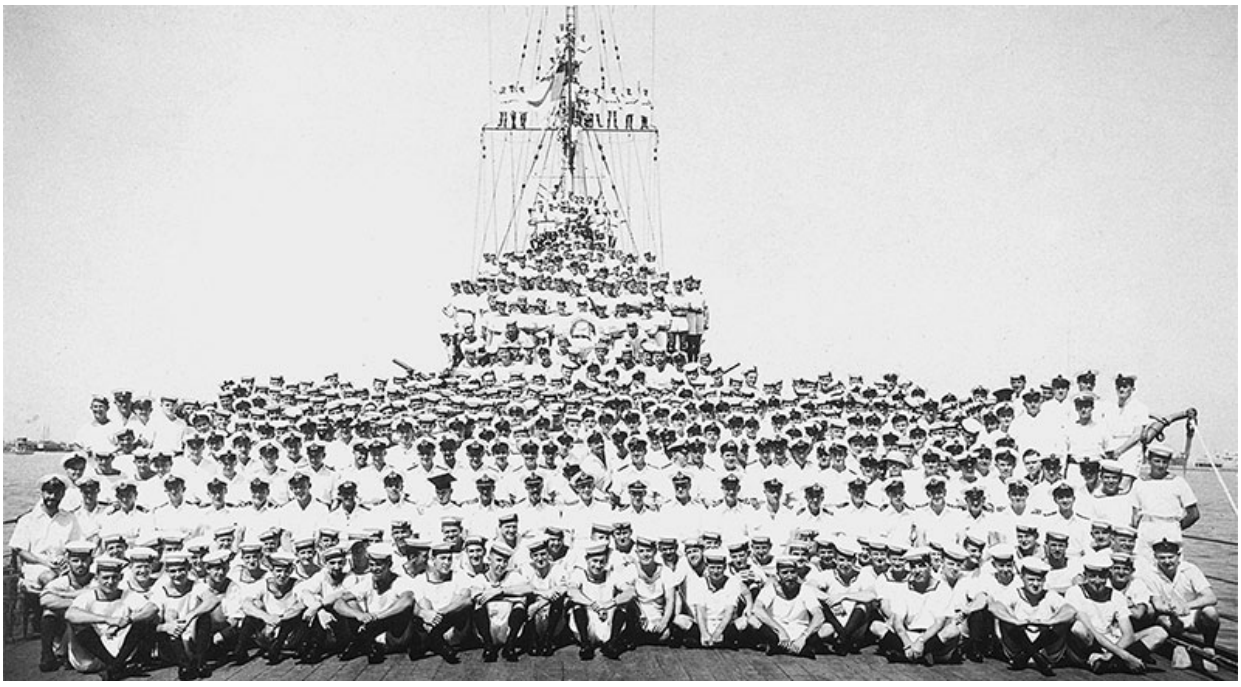
Согласно одной из них, австралийский крейсер был потоплен торпедой, выпущенной с японской подлодки, которая пробралась в этот район специально для встречи с «Кормораном» и участия в последующих совместных операциях.

Когда «Сидней» затонул, то японская субмарина поднялась на поверхность, и члены ее экипажа принялись хладнокровно расстреливать австралийских моряков, барахтавшихся в воде.

Японцам не нужны были лишние свидетели. Оттого-то из экипажа «Сиднея» не выжил никто.

Что касается немцев, то они, мол, условились не говорить об этой кровавой расправе, дабы австралийцы не обвинили их самих в косвенной причастности к военному преступлению, за что полагалось суровое наказание.

По другим сведениям, пленные немцы все же рассказали австралийским следователям о японской подлодке.



Команда «Сиднея», полностью погибшая 19 ноября 1941 г.

Эту информацию австралийские власти передали будто бы в Лондон и Вашингтон. Но в тот самый период американцы и англичане вели с Токио тайные переговоры, рассчитывая заключить с японцами пакт о нейтралитете. Обнародование факта нападения японской

подлодки на «Сидней» могло бы сорвать дипломатический зондаж, поэтому все документы по инциденту были либо засекречены, либо уничтожены, а пленникам с немецкого рейдера велели молчать…

Даже много лет спустя, когда британское адмиралтейство рассекретило свой официальный отчет об этом событии, эксперты обнаружили в его тексте столько нелепых несоответствий, что запутало общую картину еще больше.

На рубеже XXI в. специалисты Морского музея штата Западная Австралия I Всемирной геофизической корпорации разработали метод, с помощью которого можно было с большой точностью определить место гибели «Сиднея».

Речь шла о новейших лазерных технологиях. Дело в том, что даже спустя много лет с кораблей, покоящихся на морском дне, продолжается утечка масла и мазута. Однако это происходит в таких мизерных количествах, что для обнаружения следов утечки необходимо специальное оборудование.

Именно тогда профессор Дон Придмор, один из руководителей проекта, обратил внимание на лазер, который способен выявить в морской воде наличие машинного масла или мазута, даже если их концентрация не превышает одной десятитысячной доли миллиграмма.

После того как правительство Австралии выделило необходимые средства, операция вступила в завершающую фазу.

Поиск начался в первых числах апреля 2008 г., и уже через две недели на дне, на глубине 2,5 км, были обнаружены обломки «Сиднея».

А еще через некоторое время исследователи отыскали поблизости и корпус «Корморана».

Место гибели судов, которое находится в 150 км к западу от залива Шарк-Бей, омывающего самую западную точку Зеленого континента, отмечено на карте и объявлено воинским захоронением.

Но чтобы определить истинную причину гибели «Сиднея» и поставить окончательную точку в этой трагической истории, потребуется новая экспедиция к корпусу крейсера, с применением глубоководной техники.

(По материалам В. Нечипоренко)

Гибель «Нормандии» – диверсия или халатность?

1942 г.

9 февраля у причала «Френч лайн» в Нью-Йорке загорелось и затонуло самое дорогостоящее судно в мире «Нормандия».

В начале Второй мировой войны французский пассажирский лайнер «Нормандия» нашел убежище в порту Нью-Йорка и вскоре был конфискован американским правительством. После трагедии в Перл-Харборе командование ВМФ США очень нуждалось в больших транспортах для перевозки войск. В феврале 1942 г. работы по его переоборудованию вступили в завершающую фазу и судно должно было выйти в море, но случилось непредвиденное…

Днем 9 февраля на судне начался пожар. Огонь возник в огромном центральном салоне и стал быстро распространяться по всему судну. Сбить пламя не удавалось. Судно начало крениться на левый борт и к полуночи крен достиг 40°. А 10 февраля, в 2:39, потоки воды хлынули во внутренние помещения и корабль лег на бок прямо у причала. Входивший в первую тройку самых крупных и быстроходных судов мира, способный принять на борт целую стрелковую дивизию с полным вооружением, корабль в самый разгар войны, когда американское военное командование испытывало огромную нужду в войсковых транспортах, был выведен из строя.

Причина пожара до сих пор не выяснена, но некоторые факты указывают на диверсию немецких агентов или… американских гангстеров!

С того момента, когда 29 октября 1932 г. лайнер «Нормандия» был спущен на воду, европейская пресса не переставала поражать воображение читателей великолепными характеристиками этого корабля, внутренняя отделка которого вызывала заслуженное восхищение всего мира.

«Нормандия», построенная на верфях компании «Пиньо» в Сен-Назере, считается гордостью французского судостроения 30-х гг. Однако французской была только шикарная внутренняя отделка. Основная заслуга в появлении на свет столь выдающегося судна принадлежит русским эмигрантам – инженерам-кораблестроителям. Корпус строился по проекту Юркевича и Петрова, силовая установка была спроектирована инженером Аршауловым, а винтомоторная группа изготовлена по системе Харковича.

Ее стоимость составляла 55 млн долларов, что на 22 млн больше, чем знаменитая «Куин Мэри».

По всем своим выдающимся качествам «Нормандия», сконструированная русскими инженерами, стала в предвоенные годы воплощением национального престижа Франции.

1 сентября 1939 г. «Нормандия» должна была выйти из Нью-Йорка в Гавр. Но выход в море не состоялся: 30 августа по приказу президента Франклина Рузвельта в портах США были задержаны и подвергнуты тщательному досмотру немецкие, французские и даже английские суда.

– Мы должны быть уверены, что ни одно судно не покинет порт с оружием на борту, – заявляли чиновники портовой администрации ошеломленным капитанам.

Позднее стал ясен смысл этой акции. Намереваясь официально сохранять нейтралитет, правительство США тайно поддерживало Великобританию и Францию и в преддверии грядущих событий под всякими предлогами задерживало в нью-йоркском порту немецкий лайнер «Бремен» до подхода британских боевых кораблей. И когда 31 августа «Бремен» все же вышел в море, за ним сразу устремился в погоню крейсер королевского флота «Бервик». А на следующий день Германия напала на Польшу и началась Вторая мировая война.

Хотя Великобритания и Франция официально объявили войну Германии 3 сентября 1939 г., они не спешили вступать в активные боевые действия. Пока в Западной Европе тянулась девятимесячная «странная война», 14 французских кораблей, включая «Нормандию», продолжали оставаться в портах США.

Вскоре Америка просто забрала лайнер себе. А 16 декабря судно, конфискованное американским правительством, было официально введено в состав Военно-морского флота США.

Переименовав «Нормандию» в «Лафайет», военные приступили к переделке лайнера в войсковой транспорт. В феврале 1942 г. работы по переоборудованию в основном были закончены, и 15-го числа транспортно-десантный корабль должен был выйти в море.

9 февраля на борт принимали судовое снаряжение, как вдруг в 14:30 на главной палубе раздался истошный крик: «Пожар!» Первые языки пламени побежали по груде капковых спасательных поясов, в беспорядке сваленных в центральном салоне судна, а уже через 19 мин. со всех концов Нью-Йорка, завывая сиренами, мчались к южной

оконечности Манхэттена к причалу «Френч лайн» пожарные и санитарные машины. Портовые пожарные проявили отличную выучку: они прибыли на место через полторы минуты после вызова и сразу приступили к тушению огня.

На окутанный клубами дыма корабль пожарные направили мощные потоки воды, но пламя, раздуваемое сильным северо-западным ветром, не унималось. Хотя на подмогу подошли еще и пожарные катера порта, к 15:30 огонь охватил бывшую прогулочную палубу. Примерно в это же время гигантское судно начало крениться на левый борт. Через несколько минут пламя охватило шлюпочную и солнечную палубы, а вскоре заполыхали ходовая рубка и командный мостик.

Огонь распространялся с такой невероятной быстротой, что свыше 200 человек оказались отрезанными огненной стеной и столпились на носу, нависшем над причалом. Их пришлось снимать с помощью пожарных лестниц, но многие бросались в ледяную воду, не дождавшись помощи. Вечером 9 февраля руководитель спасательных работ адмирал Эндрюс сообщил собравшимся корреспондентам, что 128 рабочих получили тяжелейшие ожоги и доставлены в городской госпиталь, а 92 из них, по всей вероятности, умрут.

«Нормандия» готова пойти ко дну

После заявления адмирала накренившийся уже на 12° «Лафайет» оборвал все швартовые канаты, связывающие его с причалом. Перепуганный адмирал Эндрюс приказал открыть кингстоны и затопить судно, надеясь, что оно сядет на грунт на ровный киль. Тысячи тонн воды, налитой пожарными на верхние палубы, начали скапливаться в левой половине трюма, и огромный корабль, потеряв остойчивость, стал быстро заваливаться на бок.

К 23:30 крен судна достиг уже 40° и продолжал увеличиваться. А 10 февраля в 2:39 ночи мутные потоки грязной воды и жидкого ила со дна Гудзона хлынули в трюмы самого дорогостоящего лайнера в мире. Агония продолжалась 6 мин., и в 2:45, с грохотом и шипением, окутанный густыми клубами дыма и пара, корабль опрокинулся на бок прямо у нью-йоркского причала, закрыв подход к двум крупнейшим пирсам порта.

Для подъема судна потребовалось 22 месяца и 5 млн долларов.

До окончания войны судно простояло в бруклинских доках, а в 1946 г. правительство США продало «Нормандию» частной компании по цене металлолома всего за… 162 тыс. долларов. В 1947 г. гордость французского пассажирского флота была разрезана на части и пущена в переплавку.

Проведенное американскими властями официальное расследование так и не установило точной причины возникновения пожара на «Нормандии». Мнения экспертов ВМФ и ФБР по этому вопросу разошлись. Первые предполагали, что пожар возник случайно, от искры, попавшей на груду спасательных поясов. Вторые приписывали возникновение пожара диверсии агентов разведки фашистской Германии. К такому же выводу пришли и авторы книги «Саботаж: тайная война против Америки» – американские журналисты Майкл Сейерс и Альберт Канн. В первом издании этой книги, вышедшей осенью 1942 г., они пишут: «ФБР было известно, что нацистские агенты в течение длительного времени тайно следили за “Нормандией”».

Считая причиной пожара диверсию агентов германской разведки, Сейерс и Канн приводят в своем исследовании ряд фактов, подтверждающих эту версию.

1. В течение недели, предшествовавшей пожару 9 февраля, на борту корабля произошло четыре возгорания, которые удалось потушить.

2. Когда 9 февраля начался пожар, вблизи его очага имелось всего два пожарных ведра.

3. Городская система оповещения о пожаре была отключена на судне за 22 дня до катастрофы, о чем не знала служба береговой охраны США.

4. На борту переоборудуемого судна находилось определенное количество вражески (пронемецки) настроенных рабочих, причем их анкетные данные не были тщательно проверены.

5. Любые посторонние лица могли без труда проникнуть на судно без всякого на то разрешения. Для этого им требовался всего лишь нагрудный номерной значок, указывающий имя подрядчика или субподрядчика, у которого они работали.

Но в январе 1975 г. авторитетный английский журнал по истории флота «Нотикал мэгэзин» опубликовал сенсационное сообщение о причине пожара: «“Нормандия” сожжена американской мафией!»

В нем говорилось, что мафия сожгла французский лайнер «Нормандия» в нью-йоркской гавани в 1942 г., потому что Лакки Лючано хотел продемонстрировать Военно-морскому флоту США насущную необходимость защищать порты восточного побережья США. По обвинению в убийстве Лючано был помещен в тюрьму города Олбани. Известно также, что Лючано предупредил контрразведку ВМФ США о готовящихся диверсиях и предложил свои услуги по их предотвращению, чтобы этим уменьшить срок своего заключения. Судя по всему, военные моряки не вняли тогда предложению гангстера, и Лючано решил продемонстрировать им свои возможности. Вполне возможно, что, пока главарь нью-йоркской мафии находился в тюрьме, его люди без всякого риска и особых хлопот сделали это.

Корсар, канувший в бездну

1942 г.

19 февраля в Карибском море в результате столкновения с американским транспортом «Томсон Лайкс» затонула французская подводная лодка «Сюркуф». Погибли 130 человек.

В ночь с 18 на 19 февраля 1942 г. в Карибском море после столкновения с американским транспортом «Томсон Лайкс» затонула крупнейшая подводная лодка тех лет – французская субмарина «Сюркуф». При этом погибли все 127 членов ее команды и 3 английских моряка, находившихся на борту для связи с командованием флота союзников…

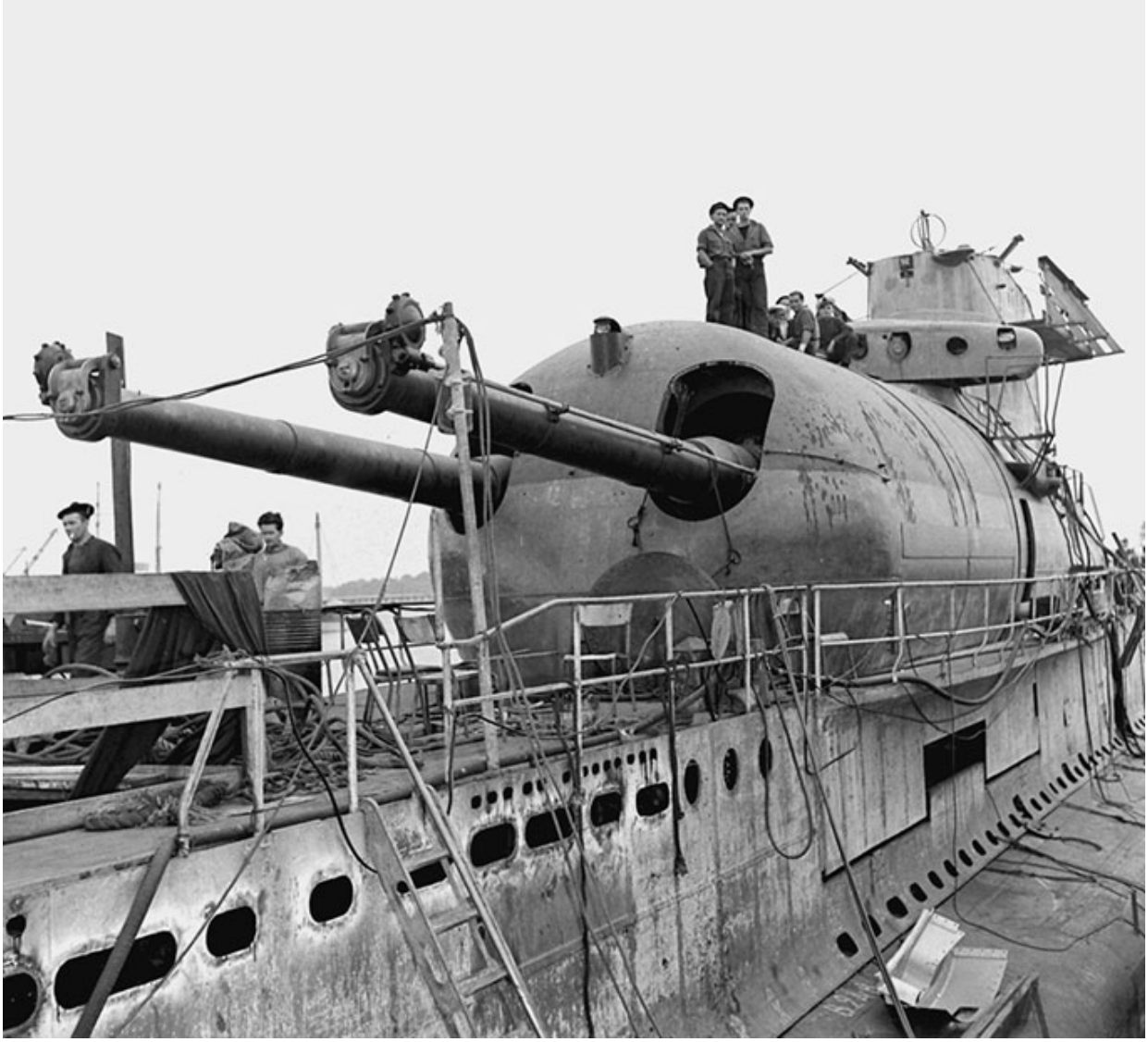
В течение 300 лет только английский флот господствовал на морях и океанах Земли. За это время лишь два человека сумели поколебать уверенность невозмутимых бриттов в морском могуществе Великобритании. Первым был американский капер, а позже – русский адмирал Джон Поль Джонс. Вторым – наводивший ужас на английских купцов своими набегами неуловимый французский корсар Роберт Сюркуф. Посему, когда после окончания Первой мировой войны французское командование решило построить субмарину-крейсер, сомнений в том, как должен был называться этот подводный корсар, никто в Париже не испытывал. Конечно, «Сюркуф»! Проект подлодки потрясал своей смелостью и оригинальностью. Громадное по тем временам подводное водоизмещение в 4300 т делало «Сюркуф» самой большой субмариной в мире. Ну а 14 торпедных аппаратов, два 203-мм артиллерийских орудия, надводный ход около 18 узлов и радиус действия в 12 тыс. миль превращали новую субмарину в настоящую грозу не только для торговых судов, но и для любого военного корабля. Проблемой стало обнаружение противника на необозримых океанских просторах – ведь радиолокаторов тогда еще не было…. Но французские конструкторы с блеском решили эту задачу, разместив позади рубки «Сюркуфа» в водонепроницаемом ангаре маленький гидросамолет-разведчик. После всплытия его можно было собрать и отправить в полет всего за 4 мин.

«Сюркуф» вошел в состав французского флота в 1932 г. В трагическом для Франции июне 1940 г. корабль, во избежание захвата немцами, под одним двигателем (второй был разобран для ремонта) перешел из Бреста в английский Девонпорт. Раздавленная гитлеровскими танками Франция сложила оружие. Экипаж «Сюркуфа» решил продолжать сражаться с оккупантами и присоединился к военно-морским силам созданной Шарлем де Голлем организации «Свободная Франция». 9 февраля 1942 г. подводный крейсер, базировавшийся в то время на Бермудских островах, получил приказ следовать через Панамский канал на Таити. 12 февраля он вышел в море (вновь с одним неисправным двигателем) под командой капитана Луи Безона. Больше «Сюркуфа» никто не видел…

18 февраля из Колона (порт при входе в Панамский канал со стороны Карибского моря) в северном направлении отправился союзный конвой, в состав которого входил военный транспорт «Томсон

Лайкс». В тот же день в 22:30 по восточному стандартному времени в точке с координатами 10°40′ северной широты и 79°30′ западной долготы транспорт столкнулся с незамеченным судном, получив серьезные повреждения носовой оконечности.

Спустя месяц в американском Нью-Орлеане состоялось закрытое заседание комиссии по расследованию инцидента с «Томсон Лайкс». Входивший в ее состав в качестве наблюдателя английский морской офицер докладывал своему командованию: «Никто из свидетелей не видел корабля, с которым произошло столкновение. Приблизительно через минуту после столкновения под килем “Томсон Лайкс” раздался сильный взрыв. Обширные повреждения форштевня транспорта ниже ватерлинии дают основание полагать, что корабль, в который он врезался, быль большого тоннажа и низко сидел в воде».



Французская субмарина «Сюркуф»

На последнем заседании нью-орлеанской комиссии Льюису, шкиперу «Томсон Лайкс», был задан вопрос французским офицером-членом «Свободной Франции»: «Скажите, если бы вы ночью заметили впереди по курсу неопознанную подводную лодку, вы бы постарались выяснить ее государственную принадлежность?» – «При всем моем к вам уважении, сэр, сначала я бы эту лодку на всякий случай протаранил! – ответил Льюис, а затем добавил: – Война – не место для любезностей». Эти слова заставили командование союзников немедленно издать приказ о запрете своим подлодкам ночью приближаться к своим же кораблям.

Хотя комиссия и не сделала однозначного вывода о столкновении транспорта с «Сюркуфом», констатировав, что «Томсон Лайкс» столкнулся с «неопознанным судном неизвестной национальности, в результате чего это судно и его экипаж полностью погибли», последующие исследования не ставили этот факт под сомнение. Однако в 1983 г. английский журнал «Санди таймс мэгэзин» опубликовал некоторые неизвестные ранее подробности этой истории. Оказывается, что после перехода «Сюркуфа» в Англию с ним произошли события, которые заставляют по-иному взглянуть на причины его гибели. 3 июля 1940 г., получив сообщение о возможности тайного возвращения лодки в захваченную Германией Францию, англичане попытались захватить ее силой. В результате возникшей на борту перестрелки погибли и были ранены несколько английских моряков и один француз. После этого экипаж «Сюркуфа» был практически полностью заменен французскими военными и торговыми моряками, ранее примкнувшими к «Свободной Франции», а из офицерского состава на лодке остался только лейтенант Луи Безон, которого через некоторое время произвели в капитаны и назначили командиром.

Смена экипажа не оздоровила, однако, обстановку на подводном крейсере. Английский офицер связи, прикомандированный к «Сюркуфу», доносил своему руководству о «плачевном» моральном состоянии экипажа и высказывал сомнение в компетентности командира. 21 ноября 1941 г. в ходе учений у берегов США «Сюркуф» столкнулся с американской подводной лодкой, в результате чего образовалась течь в цистернах главного балласта. Подводный крейсер пришлось срочно поставить в док на ремонт. Позже, во время перехода из Галифакса в канадский Сен-Пьер, «Сюркуф» попал в сильный шторм. Ударами волн у него помяло ограждение рубки, заклинило орудийную башню, повредило надстройку и подпалубные торпедные аппараты, в результате чего «Сюркуф» был вынужден вернуться в Галифакс.

В феврале 1942 г. лодка совершила переход из Галифакса на Бермуды, во время которого из строя вышел один из ее главных дизелей, а в кормовом отсеке произошел пожар. Все эти аварии, конечно, не способствовали укреплению морального духа экипажа. Командующий морскими силами Великобритании в районе Америки и Вест-Индии адмирал Чарльз Кеннеди-Пэрвис отмечал в это время в

своем сообщении адмиралтейству: «На “Сюркуфе” дисциплина отвратительная, офицеры почти утратили контроль над командой… Матросы открыто читают нацистские листовки. Отсеки лодки забиты ящиками с алкоголем, контрабандным женским бельем и чулками. В настоящее время подводная лодка потеряла боевую ценность. По политическим соображениям, возможно, будет сочтено желательным оставить ее в строю, но, с моей точки зрения, ее следовало бы направить в Великобританию и списать на металлолом».

9 февраля «Сюркуф» вышел в свой последний поход. Что происходило на его борту после этого – неизвестно. Английский радист, служивший в годы войны на Бермудских островах, уже после войны рассказывал, что получил от шурина (который находился на «Сюркуфе» во время последнего похода в качестве радиста при английском офицере связи) радиограмму следующего содержания: «Я заперт в радиорубке. У меня есть револьвер. Позаботься о жене и детях». Руководитель ФБР Дж. Эдгар Гувер, пока работала следственная комиссия, направил управлению разведки ВМС США секретный меморандум, в котором сообщал, что, по его сведениям, «Сюркуф» затонул у острова Мартиника 3 марта 1942 г., то есть спустя почти две недели после столкновения «Томсон Лайкса» с неизвестным объектом.

В начале 1983 г. бывший капрал морской пехоты США, служивший в феврале 1942 г. на американском крейсере «Саванна», заявил, что им было приказано встретиться около Мартиники с английским крейсером и потопить «Сюркуф», который якобы сделал попытку напасть на одно из судов союзников. Однако, добавил капрал, когда они прибыли на место, «Сюркуф» уже затонул.

Сразу же после исчезновения «Сюркуфа» представители «Свободной Франции» потребовали проведения независимого расследования, наконец, разрешения на ознакомление с вахтенным журналом «Томсон Лайкса». Во всем этом союзники им отказали.

Так что же все-таки произошло с «Сюркуфом»? Было ли причиной его гибели случайное столкновение, или он сознательно уничтожен союзниками после восстания на его борту, которое экипаж предпринял с целью переметнуться на сторону пронацистского правительства и «отсидеть» войну на далекой Мартинике? Ответа на этот вопрос до настоящего времени нет. Официальные круги по обе стороны Ла-Манша хранят молчание. Видимо, версия гибели «Сюркуфа» в

результате столкновения все-таки является верной либо… вполне устраивает все заинтересованные стороны. Хочется отметить, что Франция не забыла пропавший без вести экипаж подводного крейсера. Совсем недавно в состав французского ВМФ вошел современный эскадренный миноносец под названием «Сюркуф».

(По материалам А. Союстова)

Мужество защитников «Сванетии»

1942 г.

В апреле в Черном море в результате налета немецких самолетов потоплено транспортное судно «Сванетия». Число жертв не определено до сих пор.

«Сванетия» была построена в Дании в 1937 г. по заказу Советского Союза и предназначалась для Черноморского пароходства. Экипаж, слаженный и дружный, состоял из 80 человек. Командовал теплоходом опытный капитан дальнего плавания Александр Беляев, немногословный суровый человек, требовательный и справедливый…

Капитану Беляеву было присвоено военное звание капитан-лейтенант, часть экипажа (мужчины) были мобилизованы, теплоход окрашен в защитный цвет, и на флагштоке взвился военно-морской флаг.

Кроме того, на палубе теплохода было установлено пять 45-мм полуавтоматических пушек и два крупнокалиберных пулемета ДШК. На «Сванетию» прибыл главврач 2-го ранга В.А. Итин, и совместно с другим коллегой В.В. Борисовским они в короткий срок переоборудовали помещения теплохода для принятия раненых и пассажиров.

После гибели «Армении» с основным составом флотских квалифицированных медработников (7 ноября 1941 г.) «Сванетия» была укомплектована почти сплошь студентами старших курсов медицинских институтов, которые в условиях войны быстро обрели хорошую медицинскую сноровку и практику и неплохо справлялись со своими обязанностями.

Для «Сванетии» наступил новый период, полный тревоги и опасностей. Теплоход стал военным транспортом Черноморского

флота.

Данные из документа той поры красноречиво свидетельствуют, как много значил для флота и армии каждый рейс теплохода. Однако сохранились и другие документы, отмечающие большие недостатки и нарушения строгих указаний при конвоировании транспортов при переходе морем, в частности той же «Сванетии». Капитан Беляев, стоя на мостике с биноклем, с тревогой и досадой сказал своему старпому:

– Старшой, на каком удалении следует охраняющий нас лидер «Ташкент»?

– Не менее 10 кабельтовых (кабельтов равен 185 м).

– Между тем даже в элементарных учебниках морской тактики сказано, что дистанция при охране конвоя не должна превышать 2 кабельтовых.

Даже в лаконичной и строго документальной записи в судовом журнале «Сванетии» сквозит неприкрытое недоумение в действиях командования флота и как следствие – ожидание худшего.

Так, в записи от 3 апреля 1942 г. говорилось, что в 21:12 «Сванетия» отошла от Севастопольского причала и взяла курс на Туапсе за новой партией ценного груза. Однако распоряжением командования лидер «Ташкент» в проводке транспорта «Сванетии» с ранеными и эвакуированными уже не участвует, так как главным грузом при перевозках считалась живая сила и техника. «Сванетию» в море охраняли лишь те же эсминцы: «Незаможник» и «Шаумян».

На сей раз «Сванетия» даже со слабым охранением благополучно достигла конечного пункта, разгрузилась и, заправившись и взяв часть нового груза, отправилась в Новороссийск. Несколько раз капитану Беляеву докладывали, что замечен самолет-разведчик противника, и он понял, что противник внимательно следит за всеми морскими коммуникациями и что рано или поздно следует ожидать массированного налета авиации. Но «Сванетии» решительно везло!

Севастополь обстреливался и систематически подвергался налетам бомбардировочной авиации. Поэтому разгрузка и погрузка шли усиленными темпами в течение всего дня. Капитану Беляеву доложили, что на борт уже принято 240 человек тяжелораненых, 354 кавалериста 154-го кавполка, отправляемых в тыл для переформирования и отдыха, 50 человек эвакуированных, 10 рабочих морзавода, 65 человек

военнослужащих различных рангов. Всего с экипажем – более 900 человек.

Затем последовал срочный приказ из штаба Севастопольского оборонительного района к 21:00 закончить все погрузочные работы и быть готовым к выходу в Новороссийск.

Капитан Беляев сразу побледнел и осунулся, когда узнал перед самым отплытием, что перегруженную сверх всякой меры «Сванетию» будет сопровождать лишь один эсминец «Бдительный».

Первым, согласно строгому флотскому правилу, из широкой Южной бухты Севастополя вышел эсминец «Бдительный», а за ним, содрогаясь в такт работе дизелей, медленно отвалила от причала и отправилась в свой последний рейс «Сванетия»…

За ночь она ушла далеко в море, достигнув широты 43°, то есть оказалась на одинаковом удалении от турецкого и родного берега, после чего развернулась и взяла курс на восток. Видимо, этот маршрут был рассчитан на то, что немецкие «рамы» (самолеты-разведчики) в нейтральных водах не смогут опознать принадлежность судна или из-за большого удаления вообще не смогут их обнаружить. Но немецкая разведка не дремала…

С наступлением светлого времени суток в 7:24 вахтенные доложили, что на северо-западе наблюдают самолет противника. Дабы не угодить под огонь эсминца, разведчик держался поодаль довольно долго. Наконец он скрылся за горизонтом. Капитан дал отбой воздушной тревоге, но приказал усилить наблюдение по всем секторам. Рассекая форштевнем легкие волны, «Сванетия» торопилась пройти опасный участок моря.

В 14:00 на высоте 3000 м показался первый бомбардировщик, а вскоре – восемь «Хейнкелей-111» и четыре «Юнкерса-88». Они зашли со стороны солнца и энергично атаковали теплоход. Капитан все время менял курс, описывал циркуляцию или стопорил машины, и бомбы, обдавая теплоход дождем брызг, рвались за кормой или у бортов. В первый заход насчитали 48 разрывов и только одна «зажигалка», угодив прямо в трубу, разворотила ее и, рикошетом чиркнув по шлюпочной палубе, улетела за борт.

Зенитчики «Бдительного» и «Сванетии» стреляли неплохо, заставляя бомбардировщики и торпедоносцы сворачивать с боевого

курса. Один «юнкерс» загорелся и упал в море, а другой, видимо, подбитый, стал терять высоту и скрылся…

Сделав еще несколько заходов, бомбардировщики ушли и, как полагал капитан Беляев, ненадолго, дабы вернуться с новым грузом бомб, до наступления темноты.

В 15:55 с западного сектора на горизонте показались самолеты. С каждой минутой характерный гул моторов усиливался, и скоро поступил доклад:

– Сзади по правому борту девятка торпедоносцев «Хейнкелей-111»!

Атака с воздуха

Самолеты шли на предельно малой высоте. Разделившись на три группы, они развернулись и легли на боевой курс. Первые восемь торпед были сброшены с высоты 30–40 м на расстоянии 6–7 кабельтовых, и стоявшие на мостике люди видели, как одна из торпед вошла в воду под тупым углом и от удара взорвалась. Остальные, оставляя пузырчатый след на спокойной глади, приближались, как стая акул.

– Рулевой, правый координат! – выкрикнул Беляев, и опытнейший старший рулевой Куренков бешено стал вращать штурвал. Все, что не было закреплено, по инерции полетело за борт. Те, кто был на палубе, хватались за поручни. Лежа в крене, «Сванетия» выписала немыслимую кривую, и торпеда прошла мимо в каких-то 4–5 м. Куренков успел уклониться еще от четырех торпед, но последние две угодили в носовую часть судна. Последовало два мощнейших взрыва. Капитал Беляев успел взглянуть на часы – было 16:10. Нос «Сванетии» подпрыгнул и почти сразу образовался дифферент на нос и крен на левый борт.

И тут началось самое страшное: паника обезумевших от страха людей! Краснофлотцы боцманской команды Данченко и Воронов сумели спустить на воду лишь две шлюпки. Неожиданно появившиеся на кренящейся палубе кавалеристы, не имевшие понятия о механике спуска шлюпок на воду, выхватили шашки и в мгновение ока перерубили первые попавшиеся на глаза блоки (лопаря), удерживающие шлюпки, и они, сорвавшись вместе с людьми, полетели за борт, переворачиваясь или разбиваясь о воду. Люди страшно кричали.

Крен судна быстро увеличивался. Зенитки продолжали вести огонь, и один из атакующих торпедоносцев, зацепив крылом воду, взорвался. Капитан Беляев дал команду в машинное отделение:

– Задний ход!

Почти сразу его швырнуло новым взрывом на шлюпочную палубу, и он потерял сознание. «Сванетия» медленно погружалась под грохот зениток и крики людей.

Поразительно, что когда взрывом весь боевой расчет орудия № 2 был выброшен за борт, командор Арсланбеков стал вести огонь с помощью санитарки Лизиченко и старшей медсестры Бердичевской. До самого момента погружения стреляло и орудие № 1, и тоже с помощью медсестер Е.Г. Дорошенко и О.С. Соколовой. Все они погибли вместе со «Сванетией»…

Известно, что мужественно до последнего дыхания действовали моряки БЧ-5 (электромеханической части) «Сванетии».

После взрыва торпед мостик дал команду «Полный назад», чтобы уменьшить динамический напор воду на носовую часть. Но сильное сотрясение корпуса нарушило работу двигателей – стали греться

подшипники, крышки цилиндров дали течь, и из картеров дизелей пошел дым. В машинное отделение начала поступать вода. Воентехник 1-го ранга В.И. Бирюков и его зам П.П. Ананьев брезентом и одеялами пытались заделать пробоины в корпусе, пустив в дело цемент, клинья и деревянные подпорки… Из-за соленой воды загорелся главный распределительный щит, пришлось обесточить судно. В помещениях, где сновали люди, стало темно. Моряки БЧ-5 погибли почти все, включая Бирюкова и Ананьева…

Спасшиеся рассказали, что военврачи «Сванетии» В.А. Итин, В.Б. Борисовский, А.П. Тарасенко и медсестры – недавние студентки – до последнего гудка «Сванетии» оказывали помощь раненым и одевали на объятых страхом людей спасательные пояса, круги и выводили женщин и детей на палубу. Вот их имена: Таня Королева, Клава Калугина, Лида Барсук, Зина Демченко, Лиза Дорошенко, Ева Клычьян, Фрося Кардашева и другие. Многие погибли…

Согласно архивным документам, «Сванетия» держалась на плаву лишь 18 мин. Известны координаты ее гибели: 43°00′ северной широты, 36°55′ восточной долготы. Глубина 2150 м…

Командир эскадренного миноносца «Бдительный», начав бой с атакующими «Сванетию» и его самого самолетами противника, постепенно удалился за горизонт. Вернулся он к месту гибели теплохода лишь через 2 ч. С поверхности моря был подобран только 61 человек, из которых 18 скончались от переохлаждения…

Дальнейшее изучение документов (в отношении числа погибших и спасшихся) привело только к разноголосице: в одних донесениях говорилось, что подобрано было 157 человек, из которых 17 скончалось. В других утверждалось, что было спасено 143 человека, а сколько погибло, вообще не указывалось.

Как немцы спасали пассажиров потопленной ими же «Лаконии»

1942 г.

12 сентября в Южной Атлантике британское транспортное судно «Лакония» было торпедировано немецкой подводной лодкой U-156. Погибли более полутора тысяч человек.

«Лакония» была крупным судном – водоизмещением 19 695 т. Этим рейсом она шла из Суэца в Великобританию и везла на своем борту британских солдат и офицеров, а также служащих с семьями: женщинами и детьми, да, кроме того, еще 1800 итальянских пленных, захваченных в Ливии. Перед отправкой их заперли в зарешеченных трюмах. Охрану несли польские солдаты, держа наготове винтовки со штыками.

Корабль поднял якорь 12 августа 1942 г. Командир Рудольф Шарп понимал, что ему предстоит перевезти почти 3 тыс. человек.

В тропиках ночь наступает быстро. Когда садились за стол, было еще совсем светло. К концу ужина, в 20:00, вокруг уже стояла черная ночь. В кают-компании из проигрывателя лился блюз. Как и каждый вечер, несколько пар поднялись и закружились в танце. Другие расселись вокруг столов для бриджа, и каждый надеялся, что уж сегодня-то ему непременно повезет. Многие пассажиры вышли на палубу подышать воздухом. Ну а итальянцы, приникнув к вентиляционным трубам, скупо пропускавшим хоть чуть-чуть влажного воздуха, проклинали в эти минуты – как и каждый день, и каждый час – свою судьбу.

Внезапно – было 20:07 – страшной силы взрыв потряс корабль. Людей, находившихся в кают-компании и в коридорах, швырнуло на пол. С грохотом разлетелись переборки. И тут грянул второй взрыв. Как по команде смолк равномерный гул машин, с самого отплытия сопровождавший пассажиров успокаивающим фоном. На борту «Лаконии» воцарилась зловещая тишина. Тишину разорвали громкие призывы: офицеры требовали, чтобы все немедленно поднялись на верхнюю палубу, где пассажирами займутся матросы спасательных команд. А «Лакония» уже начинала медленно крениться на один бок. И женщины, и мужчины бросились к своим каютам за спасательными поясами, а оттуда – к трапам. Люди плотной толпой взбирались вверх, каждый – на свое определенное место, где находились заранее распределенные шлюпки. Матери успокаивали детей.

В этот миг за спиной последних взбиравшихся по трапу раздался какой-то странный, все нарастающий гул. Глянув вниз, они увидели огромную толпу истощенных и оборванных людей, которые с безумными от ужаса глазами, дико крича, неслись вперед, готовые смести на своем пути все. Конечно, это были итальянцы.

Поляки еще пытались удержать пленников штуками. Стрелять в них они не могли по той простой причине, что винтовки их были не заряжены. Ударами штыков они остановили несколько человек, но силы были не равны, и вот уже огромная толпа объятых ужасом и гневом людей неслась вперед.

Шлюпки спешно заполнялись пассажирами, и уже было очевидно, что на всех места в шлюпках не хватит.

Пассажиры между тем начали мастерить плоты. Наконец были сброшены веревочные трапы и тросы. И вот уже сотни мужчин и женщин плыли по океану. Кое-кто держался на воде только благодаря спасательным поясам. А шлюпки все отдалялись, нагруженные сверх всякой меры. Итальянцев, все рвавшихся к бортам, отгоняли топорами.

На капитанском мостике «Лаконии», медленно уходящей под воду, спокойно стоял капитан Рудольф Шарп. Все, что от него зависело, он уже сделал и на этот раз: организовал эвакуацию людей, передал по радио координаты судна, сообщил, что «Лаконию» потопила подводная лодка. Он знал, что должен умереть.

Вокруг в безбрежном океане качались на волнах перегруженные шлюпки с пассажирами, переполненные людьми плоты, отдельные пловцы на воде. И на глазах всех этих людей «Лакония» вдруг резко выпрямилась и, подняв вокруг себя целую бурю, с ужасающим грохотом провалилась в океан. По среднему гринвичскому времени было 21:25.

Человека, потопившего «Лаконию», звали Вернер Гартенштейн. Тридцатитрехлетний капитан 3-го ранга, командир немецкой подводной лодки U-156, отличного военного корабля, спущенного на воду в октябре 1941 г. Операция началась 12 сентября 1942 г. в 11:37 по немецкому времени. Матрос, несший вахту на корме левого борта, закричал: «Вижу справа по борту дым. Пеленг – 230».

После полудня немцы приблизились к незнакомому кораблю. К 15 ч. Гартенштейн уже знал, что перед ними вражеское грузо-пассажирское судно. Что оно везет? Вероятно, вражеских солдат. Подходить ближе не следовало: судно, разумеется, имеет на борту вооружение. Самое надежное: атаковать с наступлением ночи.

Ровно в 22:7 экипаж занял боевые позиции. Вернер Гартенштейн лично повернул рукоятку торпедного аппарата № 1, а спустя 20 с – аппарата № 3.

После чего флегматично проговорил:

– Приятного аппетита, господа англичане!

Разве мог он знать, что только что стал причиной одной из величайших трагедий в истории мореплавания, которой суждено остаться в памяти потомков?

Первая торпеда со всего размаху врезалась в середину теплохода. Вдоль всего его корпуса и до самой верхней палубы поднялся гигантский столб воды. Едва волна спала, они увидели зияющую дыру в корпусе корабля. Вторая торпеда попала в корму. Уже потом стало известно, что первая торпеда разнесла в щепки трюм № 4, в котором томилось 450 пленных итальянцев. Почти все они погибли сразу. Вторая торпеда ударила на уровне трюма № 2, в котором также находились итальянцы.

И тут к Гартенштейну вбегает матрос-связист. Только что перехвачена радиограмма. Потопленное судно сообщает свое название – «Лакония», свои координаты, а дальше идет бесконечный призыв: «SSS». Не «SOS», как следовало бы ожидать, а именно «SSS». Гартенштейн даже подпрыгнул на стуле от неожиданности. он понял задумку потерпевших крушение: средняя «С» должна была означать «субмарину», т. е. подводную лодку. Это был сигнал тревоги всем, находящимся в этом районе океана судам и самолетам: «Нас потопила подводная лодка. Она где-то здесь, поблизости!»

Гартенштейн приказал немедленно начать глушение радиосигнала с «Лаконии». А расстояние между двумя судами между тем все сокращалось. Уже начинало понемногу светать. И то, что открылось взорам Гартенштейна и его моряков, было поистине ужасным. Море вокруг было буквально усеяно людьми. Шлюпки были набиты так, что их пассажирам приходилось стоять. То же самое творилось на плотах. А сколько народу просто держалось на воде, вцепившись в какой-нибудь плавучий обломок!

И вдруг раздался крик: «Aiuto! Aiuto!» («На помощь!»). Это кричали двое с ящика. Гартенштейн уперся взглядом в дежурного радиста Маннесманна. Почему эти люди кричат по-итальянски? В том, что кричали по-итальянски, не сомневались ни тот, ни другой. А крики все не смолкали: «Aiuto! Aiuto!» Что здесь делают итальянцы? Итальянцы – союзники Германии?! Ведь «Лакония» – британское судно! И Гартенштейн отдает приказ выловить и поднять на борт двоих

с апельсинового ящика. Их немедленно ведут к Гартенштейну как есть: мокрых, задыхающихся от слабости и волнения.

– Вы – итальянцы?

– Итальянцы!

И он решился:

– Продолжать спасательные работы.

Теперь подводники начали методично вытаскивать из воды людей и собирать их на палубе. В основном в этой части моря плавали итальянцы. Потом один из поднятых на борт оказался англичанином. За ним – еще один. И казалось, им не будет конца. Все-таки нужно было предупредить Дёница. И в 1:27 в эфир ушла радиограмма: «13.9. Атлантический океан. Ближайший порт – Фритаун. ЕТ. 5775, 1–2, 1, 7 1100.400 – видимость 4 мили. Потопил английскую “Лаконию”, 7721—310 град. – к сожалению, на борту находились 1500 пленных итальянцев. В настоящий момент спасено 90. Гартенштейн».

Дёниц поднялся и пошел к себе в кабинет. Там он собственноручно написал одно из уникальнейших сообщений за всю историю последней войны: «Шахт, группа “Белый медведь”. Вюрдеманн, Виламовиц, немедленно следуйте для помощи Гартенштейну в кв. 7721, скорость максимальная. Шахт и Вюрдеманн, сообщите свои координаты».

Итак, Дёниц издал приказ трем остальным немецким подводным лодкам идти на помощь Гартенштейну и принять участие в спасательных работах. Шахт сразу решил, что Гартенштейну нужно помочь. Поэтому, получив в 3:55 приказ Дёница, он немедленно рапортовал: «Направляюсь к месту торпедирования со скоростью 15 узлов. Нахожусь на расстоянии в 750 миль. Буду там через два дня. Шахт».

Точно так же реагировал и Вюрдеманн, при первом же известии о крушении взявший курс к месту катастрофы. Но вот капитан фон Виламовиц-Меллендорф первым делом после получения адмиральского приказа тщательно рассчитал все координаты. И потому его решением было продолжать идти юго-восточным курсом с нормальной скоростью в 8 узлов. Виламовиц был практичным офицером. И он знал, что Дёниц признает его правоту.

Наступало воскресенье, 13 сентября. U-156 по-прежнему курсировала на малой скорости, подбирая тех из терпящих бедствие, кто был в самом отчаянном положении. Теперь Гартенштейн знал, что к

нему на помощь идут еще две подводные лодки. И поскольку масштаб случившейся катастрофы постепенно овладевал его сознанием, он решился отправить Дёницу еще одну радиограмму: «Сотни пострадавших держатся на воде благодаря спасательным поясам. Предлагаю объявить зону бедствия дипломатически нейтральной территорией. Гартенштейн».

Дёниц принял решение. Операцию по спасению необходимо продолжить, но большими силами. Следует обратиться за помощью к итальянцам. В водах близ Фритауна находилась итальянская подводная лодка «Каппеллини». Пусть итальянцы отправят ее к месту катастрофы. И тут, глядя на карту, Дёниц высказал только что возникшую у него идею. Палец его уткнулся в Дакар. В Дакарском порту стоит несколько французских кораблей. Почему бы не обратиться к французам с предложением принять участие в операции по спасению?

В 10:10 утра командир итальянской субмарины «Каппеллини», капитан 1-го ранга Марко Реведин получил приказ двигаться к месту крушения «Лаконии». Приказ был принят к исполнению немедленно.

В 13:00 адмирал Коллине, находившийся в Дакаре, получил приказ из Виши: приготовиться принять на борт пострадавших пассажиров с британского судна «Лакония». Адмирал сразу же отправляет телеграмму: «Судно “Дюмон-д'Юрвиль”, доложите немедленную готовность крейсировать в 20 милях к юго-западу от Пор-Буэ, где вы должны встретиться с немецкими подводными лодками и принять от них на борт потерпевших крушение пассажиров с “Лаконии”».

В тот же самый день аналогичный приказ – идти на помощь пострадавшим с «Лаконии» – получил командир сторожевого судна «Аннамит», капитан 3-го ранга Кемар. Наконец, в 16:00 адмирал Коллине выслал к месту крушения крейсер «Глуар».

Ночь с 14 на 15 принесла небольшое облегчение. Гартенштейн по-прежнему держался на ногах, глотая кофе. В 3:40 он получил радиограмму, в которой сообщалось, что «Дюмон-д'Юрвиль» и «Аннамит» подойдут 17 сентября.

И вот в 11:32 вахтенный матрос закричал: «263 градуса по левому борту вижу судно!» Это была подводная лодка U-506. И вот уже обе немецкие субмарины плавают борт к борту. Краткий рассказ Гартенштейна. Вюрдеманн уточнил, сколько сейчас пассажиров на «яхте» Гартенштейна.

– Ровно 263 человека.

– Беру половину. 131 – и ни человеком больше.

Было решено переправить к Вюрдеманну одних итальянцев. Здравый смысл подсказывал, что лучше держать их подальше от англичан.

После этого Вюрдеманн медленно обошел окрестные воды, подбирая с лодок и плотов раненых, женщин и детей. К вечеру 15 сентября на U-506 находилось более 200 пассажиров.

В тот же день, в 14 ч. с минутами, подошел Шахт на своей U-507. Он также принял на борт наиболее слабых – всего 153 человека. К 17:55 погрузка была закончена. Кроме того, он взял на буксир несколько спасательных шлюпок.

16 сентября, в 8:28 утра, «Каппеллини» встретила в открытом море первую группу спасшихся с «Лаконии». На шлюпке под алым парусом они увидели 50 человек. Это были английские солдаты и матросы.

Инцидент с «Лаконией»

И «Каппеллини» отправился дальше на юг, искать других терпящих бедствие.

А на борту U-156 Гартенштейн в который раз смотрел на часы. Было 11:25. Он был вымотан до предела. Не отрываясь от бинокля, он сверлил взглядом океан. Где эти чертовы французы? Он подсчитал, что уже спасли жизнь примерно 600 потерпевшим. Как только он сдаст их с рук на руки французам, сможет наконец заснуть…

Механики докладывали Гартенштейну: получены значительные повреждения. Необходим срочный ремонт. Единственный выход: эвакуировать всех до единого пассажиров. Англичанам было приказано

освободить лодку. Мужчины и женщины стали прыгать в воду. Туда же было предложено отправиться итальянцам, несмотря на бурные протесты последних, полагавших, что уж они-то теперь в надежном убежище. Устранив самые опасные повреждения, подводная лодка совершила пробное погружение. В 16:00 Гартенштейн записал в судовой журнал: «Произведен ремонт подручными средствами».

17 сентября, в 6:52, корабль «Глуар» забрал на борт пассажиров первой встреченной им спасательной шлюпки. В 14 ч. «Глуар» встретился в море с подлодкой U-507, и от нее узнал, что остальные шлюпки следует искать в радиусе 40–50 миль. Чуть позже сюда же подошел «Аннамит», на который перешли итальянцы Шахта, а также итальянские и британские пассажиры, пока еще находившиеся на субмарине Вюрдеманна.

Поиск терпящих бедствие продолжался еще несколько часов. Только 18 сентября, в 9:25 «Глуар» и «Аннамит» снова встретились в море. Распределили между собой подобранных в море людей. И взяли курс на Дакар.

В трагедии под названием «Лакония» можно было ставить точку.

Напомним читателю, что к моменту крушения на борту «Лаконии» находилось 2789 человек, включая экипаж и пассажиров. «Глуар» привез в Дакар 1039 спасенных, еще 42 прибыли на «Аннамите». Четверо английских офицеров остались в плену: двое на подводной лодке U-507, двое – на итальянской «Каппеллини». Две спасательные шлюпки сумели самостоятельно пристать к берегу: в них находилось 20 человек. Шестеро итальянцев остались на итальянской субмарине. Таким образом, живыми из этой передряги выбрались 1111 человек. К сожалению, многие из них умерли в ближайшие дни.

Охота за «Восходящим солнцем»

1944 г.

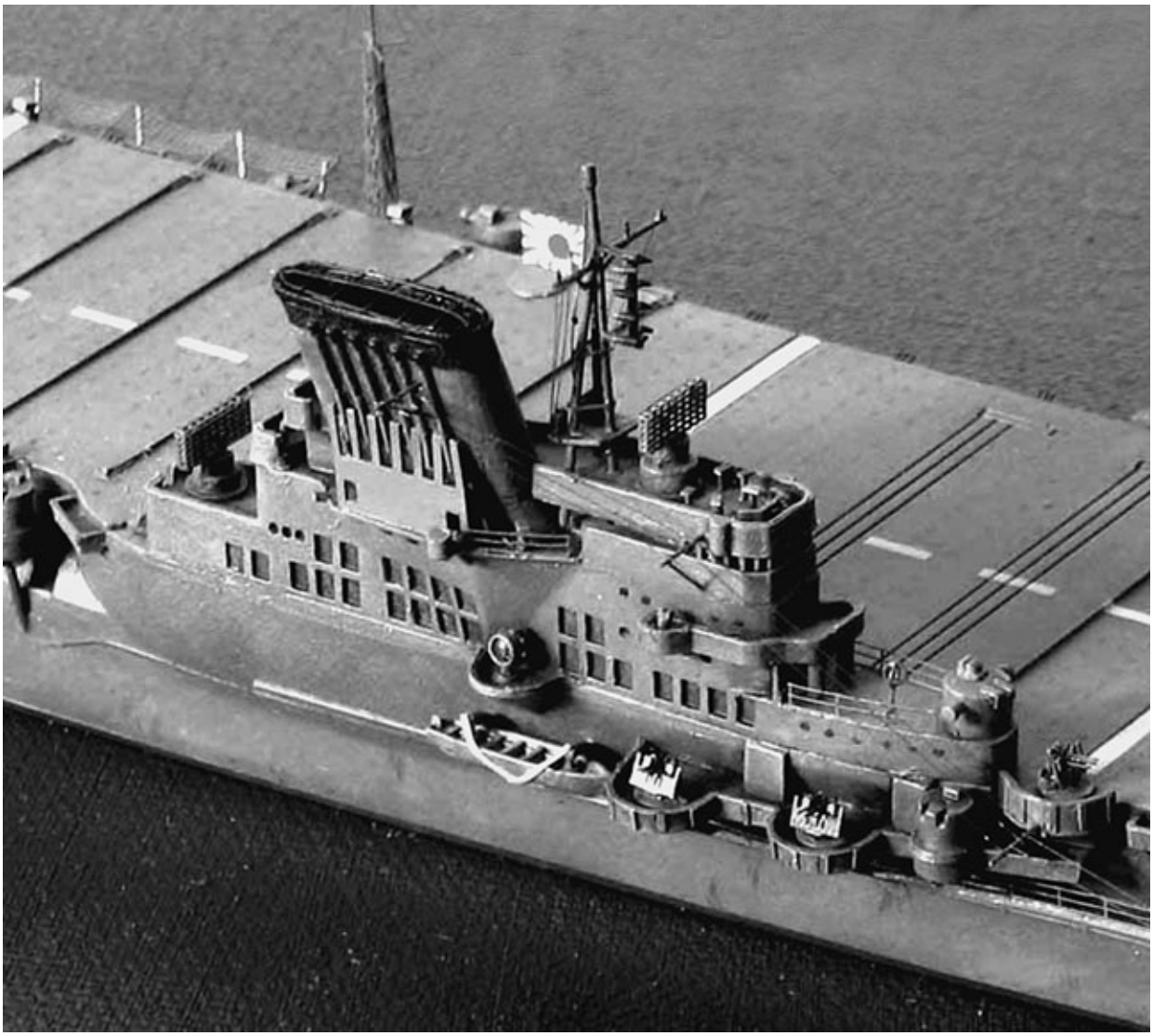
19 июня западнее Гуама после торпедной атаки американской подводной лодки загорелся и 6 ч. спустя затонул японский авианосец «Тайхо». 1650 человек погибло.

В ночь с 23 на 24 июня во время встречи немецкой и японской подлодок посреди Атлантики они были атакованы американской эскадрильей, взлетевшей с авианосца «Бунж».

Субмарина затонула в июне 1944 г. на пути из военно-морской базы Куре (остров Хонсю) в оккупированную немцами Францию, в порт Лорьян. Вместе с ней в пучину Атлантического океана канули 109 пассажиров и членов экипажа, а также поистине бесценный груз в виде 2 т золота.

Подлодка I-52 – подобно целому семейству субмарин этого типа – создавалась исключительно как транспортное подводное судно. Подобные суда стали в буквальном смысле связующим звеном между странами Оси, при помощи которого они вели интенсивный обмен стратегическими материалами и новейшими технологиями. В разгар войны Германия все явственней стала ощущать нехватку некоторых видов промышленного сырья, а в 1943 г. положение было уже почти катастрофическим. Японии же как воздух были нужны последние разработки немецких специалистов. Благодаря грузовым лодкам удалось наладить взаимовыгодный трансатлантический «бартер». В обмен на немецкое ноу-хау японцы поставляли союзникам сырье – прежде всего каучук и металлы.

Перед отправлением в свой первый и последний рейс команда I-52 приняла на борт золото, предназначавшееся для разрабатывавшихся в то время в Германии оптических технологий (потому-то, кстати, среди пассажиров лодки была и группа японских специалистов-оптиков, откомандированных для обмена опытом с немецкими коллегами). По пути I-52 сделала остановку в Сингапуре, где загрузилась каучуком, а также оловом и прочими металлами.



Часть модели авианосца «Тайхо»

Союзники между тем вовсю готовились к встрече с I-52. Ни японцы, ни немцы даже не догадывались, что неприятелю давно уже удалось расшифровать секретные коды, при помощи которых велись все разговоры в эфире, так или иначе связанные с «бартером». Так что, когда I-52 отправилась в рейс, ни маршрут следования, ни содержимое грузового отсека японской лодки не были тайной для союзного командования. Вскоре после ее отплытия из Куре навстречу I-52 из Норфолка (штат Вирджиния) вышла оперативно-тактическая группа во главе с авианосцем «Будж». Приказ, полученный командиром перед самым выходом в море, был более чем кратким: перехватить и уничтожить I-52». Поскольку у японцев поход I-52 проходил под

кодовым обозначением «Операция “Восходящее солнце”», союзники не мудрствуя лукаво окрестили свой контрвыпад «Охотой за “Восходящим солнцем”».

В ночь с 23 на 24 июня обреченная лодка – в полном соответствии с намеченным планом – встретилась посреди Атлантики, в квадрате EG5288, с немецкой субмариной U-530. I-52 надо было пополнить изрядно истощившиеся запасы воды и продовольствия. Кроме того, немецкие специалисты должны были установить на борту японской лодки, а затем настроить радары, что позволило бы ей практически беспрепятственно пройти через Бискайский залив – один из самых опасных участков маршрута.

Едва началось намеченное немецко-японское рандеву, как с борта авианосца «Будж» взлетела эскадрилья, ведомая капитаном Джесси Тэйлором. В 23:40 американцы были уже на месте. Немецкой лодке удалось ускользнуть от преследователей. Но для нападавших U-530 не представляла особого интереса, главной целью была ее японская «напарница». И вот для нее-то завязавшаяся меж двумя стихиями игра в кошки-мышки кончилась столь же быстро, сколь и печально. «Мы засекли лодку, сбросили пару бомб, зафиксировали попадание и то, как она пошла ко дну». Так лаконично и буднично описывал памятный поединок с I-52 отставной пилот Джесси Тэйлор.

Данные разведки, проведенной рано поутру 24 июня, подтвердили, что ночная атака была успешной.

Впервые американский историк Пол Тидуэлл узнал о существовании I-52 в 1990 г., когда обратился в Национальный архив США в Вашингтоне в поисках документов о поставках золота во время Второй мировой войны. «Золотая лихорадка» обуяла Пола (профессионального историка и не менее профессионального ныряльщика) после того, как несколькими годами раньше он нашел неподалеку от берегов Флориды несколько испанских золотых монет весьма «преклонного возраста». После чего, по отзывам близких, Пол буквально помешался на сокровищах затонувших кораблей.

В Национальном архиве ему попались на глаза стенограммы радиоперехватов сообщений, которые передавали в эфир японские и немецкие моряки. В расшифровках Пол вычитал немало интересного о «бартере», осуществлявшемся между странами Оси при помощи

подлодок. Среди прочего всплыла и информация и памятном «золотом» рейсе I-52.

Проанализировав имевшуюся у него информацию, Тидуэлл пришел к сенсационному для всех специалистов выводу: лодку можно найти! С подробнейшими выкладками на руках Тидуэлл принялся «вербовать» единомышленников. Получив миллион спонсорских денег, исследователь заручился поддержкой компании «Саунд оушэн системс» в организации экспедиции. С ее подачи было зафрахтовано российское океанографическое судно «Южморгеология», на борту которого имелось необходимое оборудование. Неоценимую помощь оказали Полу также специалисты из компании «Меридиан сайенс Инк.». Внимательно изучив все имевшиеся данные, они скорректировали курс, которым шла полвека назад I-52, и – самое главное – уточнили, где именно может находиться лодка. Расхождение с координатами, которые дали в свое время военные эксперты, оказалось весьма значительным. Целых 32 км.

В апреле «Южморгеология» вышла в море, держа курс в указанный Тидуэллом район Атлантического океана – примерно в 1600 км от островов Зеленого Мыса. Район поисков общей площадью в 500 кв. км был условно разбит на квадраты. Исследовательское судно проходило их один за другим, прощупывая дно сонаром. Имевшееся на борту оборудование позволяло одновременно «захватывать» по 1000 м по обе стороны от корабля. По словам Тидуэлла, «это очень похоже на то, как косят траву». Он и его помощники (всего в команду Пола входило 62 человека) были уверены, что лодка где-то здесь, совсем рядом.

Так проходил день за днем. Исследователи перебирались с места на место, при помощи чутких приборов прощупывая водяную толщу. Но I-52 оставалось недосягаемой. Каждый раз многообещающее пятно на экране сонара оказывалось всего лишь еще одной «неровностью рельефа». Подходила к концу пятая неделя экспедиции. Перерасход первоначально запланированной сметы составил к тому моменту 250 тыс. долларов. Топливо было практически на исходе. Тидуэлл все чаще склонялся к мысли, что с поисками, пожалуй, пора заканчивать. Утром 2 мая он решил, что даст самому себе и всей команде еще один шанс. «По сути, это был последний наш подход», – вспоминал Пол позже. Два часа спустя стало очевидно: исследователи достигли своей

цели. На этот раз ошибки быть не могло. Принтер сонара выдал на бумаге узнаваемые очертания I-52. Все еще не веря собственной удаче, исследователи более детально «прощупали» найденный объект, после чего опустили вглубь камеру с дистанционным управлением. Да, это была она, затонувшая полвека назад I-52 с более чем явными следами точного попадания. При этом она стояла совершенно прямо. «Как будто не на дне морском, а на приколе в доке», – скажет потом Тидуэлл.

Эксперты из «Меридиан сайенс» не подвели. Лодку обнаружили менее чем в километре от того места, которое они указали. По морским меркам сущий пустяк. Впрочем, как заметил один из специалистов компании Девид Уайатт, дело здесь не только в их филигранной работе, но и в невероятном везении.

Поскольку лодка покоится в международных водах, по мнению Тидуэлла, он имеет определенные права на ее груз – конечно, в том случае, если его удастся поднять. Сейчас идет подготовка необходимых документов. Пол намерен лично заняться операцией. По расчетам экспертов, успешный исход подобной операции вполне реален. Кстати, удачное расположение I-52, о котором упоминал Уайатт, не только облегчает саму процедуру подъема золота на поверхность, но и заметно сокращает соответствующие технические расходы.

Золото «Джона Барри»

1944 г.

28 августа немецкой подлодкой было потоплено американское судно класса «Либерти» – «Джон Барри» водоизмещением более 7 тыс. тонн.

Жена командира сумбарины U-859 увлекалась астрологией. Муж готовился к очередному выходу в море, и она составила гороскоп – получалось, что «черным» числом календаря для подводника станет день с четырьмя четверками. Верил ли в астрологию ее муж корветтен-капитан Ян Гебсен – неизвестно, но в плавание отправился в день, предписанный приказом – 4.04.44 г.

Поход был дальний – вокруг Африки через Индийский океан до Сингапура, захваченного союзниками немцев – японцами. В Сингапур везли секретный груз – ящики, до предела переполнившие отсеки. Что

было в ящиках, моряки не знали. Логика и некоторые сведения позволяют предположить, что немецкая сумбарина везла союзникам по Оси материалы, относящиеся к созданию «оружия возмездия» – реактивных самолетов, ракет, атомной бомбы.

А в начале июля для уготованной судьбой роковой встречи с немецкой субмариной от побережья США отошло судно класса «Либерти» водоизмещением более 7 тыс. т «Джон Барри». Тайны из груза на пароходе, казалось, не делали. Верхняя палуба была заставлена тракторами и «студебеккерами». Отправитель – армия США. Получатель – Россия. Обычный груз по ленд-лизу, доставляемый в Советский Союз через Иран.

И лишь посвященные знали, что в трюмах лежат штабелями ящики, которые грузила в глубокой тайне особая команда.

К месту своей гибели «Джон Барри» спешил кратчайшим путем: пересек Атлантику, прошел Средиземное море и Суэцкий канал. Давно отстали суда конвоя – немецкие подводники «шалили» в основном в Атлантике.

Вел «Джон Барри» тоже немец – Йозеф Эллервальд. Но теперь его на американский манер называли Джозеф. Родители привезли его в Америку ребенком в 1919 г.

В безоблачную ночь на 28 августа суда встретились в Аравийском море. С перископной глубины корветтен-капитан смотрел на американский семитысячник, одинокий и беззащитный. До цели было чуть больше четырех кабельтовых.

Командир субмарины дал команду, и стая из трех торпед устремилась к кораблю. Через 55 с прогремел взрыв. Прошло еще 10 мин. – с «Джо Барри» началась эвакуация. Спасательные плоты и шлюпки уже удалились от судна на достаточное расстояние, а пароход все еще высился черным силуэтом над серебряной поверхностью моря. Корветтен-капитан приказал выпустить еще одну торпеду. Гигант переломился пополам и быстро скрылся под водой.

Не прошло и месяца, как U-859 настигло возмездие – в Малаккском проливе субмарина была торпедирована английской подводной лодкой. Из 69 членов экипажа в живых осталось 19.

Несмотря на строжайший режим секретности, избежать утечки информации о секретном грузе «Джона Барри» не удалось – стало

известно, что в Аравийском море на глубине 3 км лежит 3 млн серебряных реалов (это 300 млн долларов).

Американцы, образовав группу «Джона Барри», договорились со своим правительством о подъеме сокровищ. Вошел в группу и инвестор, выделивший на экспедицию 10 млн долларов. Но поскольку судно лежало в 127 милях от побережья Омана, то есть в экономической зоне султаната, то и там образовалась компания «Океанская группа», претендующая на серебро «Джона Барри». В конце концов стороны пришли к соглашению о совместных действиях и привлекли к сотрудничеству специалистов Французского морского института, в частности Жана Ру, известного тем, что поднял с «Титаника» кольцо с алмазом и пиджак стюарда.

В качестве экспедиционного использовалось судно «Флекс» с установкой для подводного бурения. На конце буровой трубы крепились телекамера и клешня для захвата.

Шесть месяцев в году, с мая по октябрь, в Аравийском море дуют муссоны, поднимающие волны шестиметровой высоты. «Флекс» вышел в море в марте 1994 г. Но пришлось ждать несколько дней, прежде чем непогода сменилась относительным затишьем.

Начались поиски, и однажды на экране монитора появилось судно класса «Либерти», покоящееся на дне моря. Под воду ушла мини-субмарина с экипажем из трех человек. Но оказалось, что все выпавшее из развалившегося судна утонуло в мягком грунте. Было решено «вскрыть» корпус судна контролируемыми взрывами. Французский подрывник указал места, где следует заложить заряды.

После первого взрыва мини-субмарина устремилась в глубину. Но из-за поднявшейся пыли видимость была нулевой. Второй взрыв тоже не дал результатов. Наступившая непогода загнала экспедиции в порт.

В октябре судно снова вышло в море. И снова разыгралась непогода. А ведь каждый экспедиционный день обходился в 30 тыс. долларов.

Но вот буровая труба пошла на глубину, и 3 ноября Р. Хадсон, дежуривший у монитора, заметил, как что-то блеснуло под клешней. Но пришлось набраться терпения – подъем трубы длился 6 ч.

Наконец, зависнув над палубой, клешня разжалась – хлынул серебряный дождь!

Успели поднять 1 млн реалов общим весом 17 т. После чего экспедиционные средства иссякли. На морском дне осталось больше половины сокровищ.

На состоявшейся в ноябре 1994 г. пресс-конференции, посвященной этой экспедиции, один арабский журналист спросил:

– Если монеты из Америки, то почему на них надпись, что их чеканили в Мекке?

Ответа он не получил. Были и другие вопросы – кому предназначалось серебро? Почему тайный груз прикрыли доставкой по ленд-лизу?

После смерти капитана Эллервальда в 1975 г. выяснилось, что по своему официальному адресу он никогда не жил. Спецслужбы всячески избегали его нежелательных контактов.

Как Маринеско потопил «Вильгельма Густлоффа»

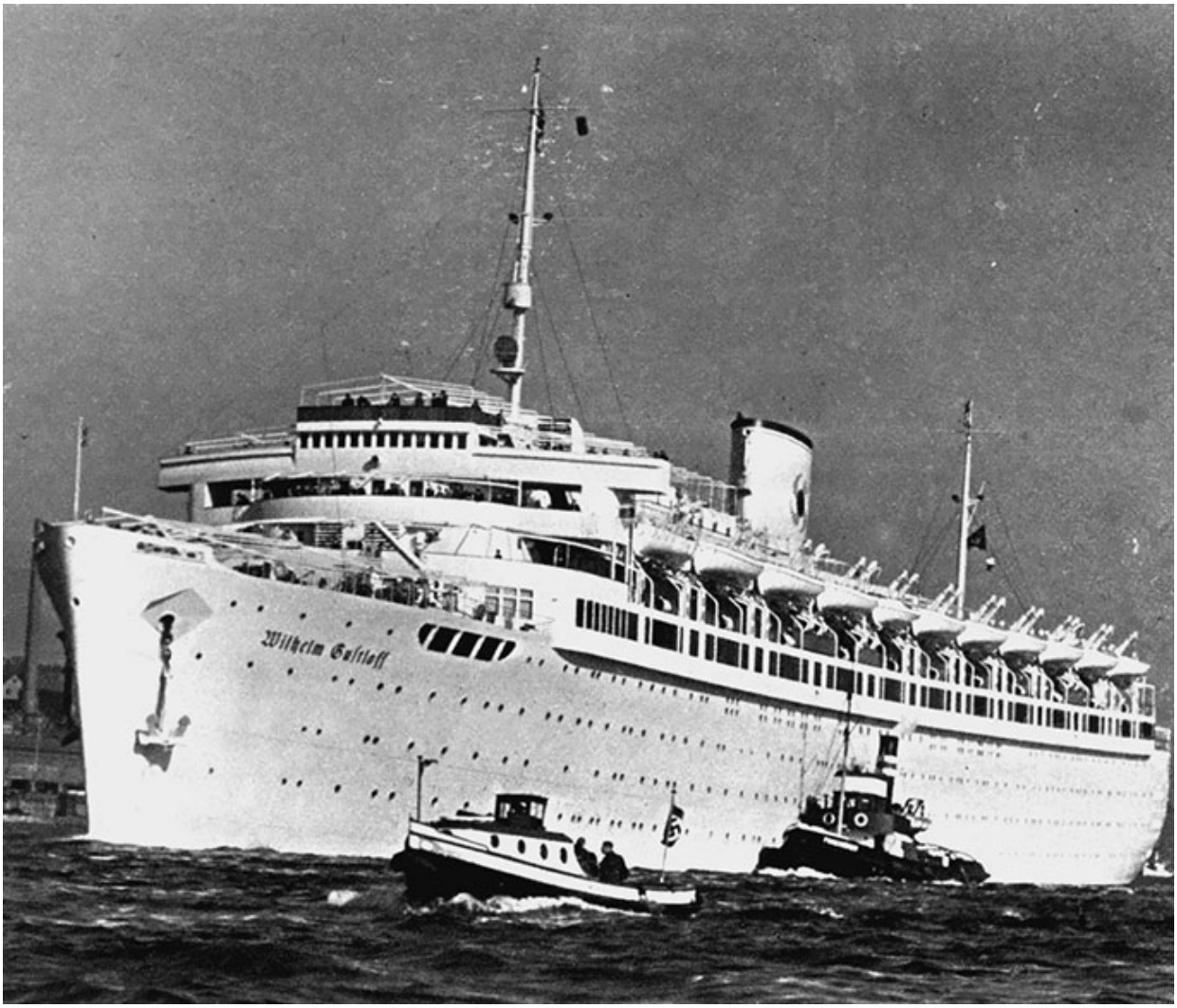
1945 г.

30 января в Балтийском море советской подводной лодкой С-13 под командованием А. Маринеско был потоплен немецкий теплоход «Вильгельм Густлофф». По разным данным, в этой катастрофе погибли от 6 тыс. до 8 тыс. человек.

Шведская газета «Афтонбладет» от 20 февраля 1945 г. сообщала, что на борту судна находилось 9 тыс. человек, в том числе 22 высокопоставленных партийных чиновника из Восточной Пруссии, генералы и офицеры РСХА, батальон вспомогательной службы порта из войск СС численностью 300 человек, 3700 унтер-офицеров – выпускников школы подводного плавания и 100 командиров субмарин, окончивших специальный курс по управлению лодками Вальтера. Однако, согласно немногим сохранившимся документальным свидетельствам, в списке пассажиров значились: 918 военно-морских офицеров и специалистов-подводников, 373 служащих флотских женских вспомогательных подразделений, 162 раненых и 4424 беженца, всего – 6050 человек вместе со 173 членами команды. Официальные данные не учитывали сотни беженцев, среди которых, по свидетельствам оставшихся в живых, было очень много женщин и детей, расположившихся прямо на палубах «Густлоффа». Точное

количество пассажиров, вероятно, никогда уже не установят, однако предполагают, что их число могло достигать 8 тыс.

Эти данные, до недавнего времени казавшиеся сенсационными, понемногу начинают утверждаться в российской военно-морской историографии и вытесняют многочисленные легенды, созданные в советский период. Однако и на Западе интерес к этой теме продолжает оставаться большим, в связи с чем возникают новые толкования «Атаки века». В последнее время некоторые немецкие историки упорно проталкивают версию о том, что в районе катастрофы «Густлоффа» находилась по крайней мере еще одна советская подводная лодка.



«Вильгельм Густлофф» в мирное время

Вот как описывает этот эпизод немецкий военный историк Г. Кнопп в своей книге «Гибель “Густлоффа”». По его версии, С-13 или другая русская подводная лодка атаковала по крайней мере один раз миноносец Т-36, прибывший через 40 мин. к месту катастрофы и заставший «Густлофф» еще на плаву. В 00:25 01.02.1945 г. раздался крик: «Торпеды по встречному курсу!» Лишь с большим трудом удалось командиру миноносца капитан-лейтенанту Херингу резко повернуть корабль на правый борт и избежать атаки.

В описании этого эпизода имеются удивительные расхождения в сообщениях спасшихся после катастрофы и в советских источниках. Историограф «Густлоффа» Хайнц Шен нашел в ходе своих исследований целый ряд свидетелей, которые сообщали, что сразу после гибели лайнера видели в море рубку подводной лодки и даже слышали, как подводники разговаривали между собой по-русски. Однако советские источники нигде не сообщают о всплытии С-13 в этот момент. Бортовой журнал подводной лодки также подтверждает, что она уже ушла под воду. Может быть, в районе катастрофы находилась еще одна подводная лодка?

Хорст Манковка, подводник из 2-й учебной дивизии подводных сил, рассказывает: «Я стоял у борта. К тому времени “Густлофф” уже сильно накренился. Вдруг я увидел подводную лодку. Вначале я подумал, это немецкая лодка и сказал стоявшим рядом женщинам: “Успокойтесь, это подошли спасательные суда”. Но затем я увидел, как с рубки вниз спускаются три человека, которые побежали вперед и начали разворачивать орудие. Тогда я осознал, что это должны быть русские. Через короткое время они вернулись в рубку, и лодка ушла».

Урсула Биркле, беженка из Восточной Пруссии, подтвердила высказывание Манковки: «Тут появилось что-то длинное и черное, которое вдруг возникло из ниоткуда. Мы увидели орудие, направленное на нас. Затем лодка вновь исчезла».

Один из последних ныне здравствующих членов экипажа советской подводной лодки Алексей Астахов, проживающий в Кронштадте, утверждает, что С-13 сразу же погрузилась и отошла от места торпедной атаки. Русские архивные материалы нигде не упоминают о повторном нападении подводной лодки. Все опубликованные документы говорят лишь об уходе С-13 из опасной зоны под шквалом глубинных бомб.

Крупнейший специалист по истории военно-морских флотов периода Второй мировой войны немецкий профессор Ю. Ровер считает, что Маринеско упустил блестящую возможность атаковать один из самых крупных кораблей военно-морских сил Германии – тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер». Поскольку миноносец Т-36 все еще подбирал уцелевших пассажиров «Густлоффа», то дрейфовавший рядом крейсер представлял для командира подводной лодки заманчивую цель. Но вне всяких сомнений, советский подводник переоценил силу конвойного охранения «Хиппера». Тем не менее советская подводная лодка настолько угрожала тяжелому крейсеру «Адмирал Хиппер», что тот был вынужден спасаться бегством, дав полный ход прямо по головам находившихся в этот момент в воде пассажиров «Густлоффа»…

По данным Ровера, сверенным им с российскими источниками, в этот момент в Балтийском море находились семь советских подводных лодок. Могла ли какая-либо из них также принять участие в атаке на немецкие корабли в этом районе? Теоретически – да. Однако конкретный ответ может быть дан лишь после того, как будут проанализированы данные из вахтенных журналов советских лодок.

Но, скорее всего, все-таки правы авторы английской версии потопления «Густлоффа» К.Д. Обсон, Д. Миллер и Р. Пейн, опубликовавшие в 1979 г. книгу «Ночь ужаса» (в русском переводе: «Правда о “Вильгельме Густлоффе”», СПб.: Нева, 2005). По их мнению, «торпеды, вынудившие Т-36 прекратить спасательную операцию, являлись оптическим обманом, вызванным лунным светом и волнами. За них была принята лунная дорожка с водяными пузырьками».

(По материалам Ю. Лебедева, подполковника запаса)

Двойной взрыв?

1955 г.

29 октября в Севастополе взорвался и затонул советский линкор «Новороссийск» (бывший итальянский «Юлио Чезаре», переданный СССР по репарациям). По официальным данным, погибло 608 человек, однако полагают, что жертв было намного больше.

Рассказывает военный историк Олег Сергеев, журнал «Новое военное обозрение»:

– 29 октября 1955 г. в Северной бухте Севастополя линкор «Новороссийск» получил тяжелые повреждения в результате взрыва, характер которого до сих пор достоверно не установлен. «Новороссийск» затонул, погибли 608 человек из состава экипажа линкора и других кораблей, прибывших для оказания помощи. В Севастополе на братском кладбище сооружен памятник жертвам трагедии «Новороссийска».

Были выдвинуты различные версии причин гибели «Новороссийска». Заслуживает внимания заявление начальника минно-торпедного управления Черноморского флота Марковского: «У меня есть сомнения, что это мина, можно предположить, что такое повреждение могло быть от подрыва торпеды весом 400–500 кг или двух донных мин (немецких) RMH. Однако выброска на поверхность палубы заставляет сомневаться, что взрыв принадлежит донной мине».

Но характер повреждений правого борта указывает на направленный выход энергии взрыва другого боеприпаса, установленного на некотором расстоянии от первого. Очевидно, что одним боеприпасом, как это указано в акте комиссии, нанести кораблю столь разнородные повреждения нельзя.

Первый взрыв боеприпаса (донной мины) произошел с левого борта. Нанести повреждения, гибельные для корабля, он не смог, но созданная им в толще воды каверна (полость) сыграла роль концентратора энергии взрыва второго боеприпаса, придав ему кумулятивный эффект.

Подводя итог, можно сказать, что линкор «Новороссийск» был подорван двумя боеприпасами с суммарным тротиловым эквивалентом около 2000–2500 кг, расположенными в районе диаметральной плоскости корабля на незначительном расстоянии друг от друга. Взрывы боеприпасов произошли с коротким временным интервалом, не превысившим десятых долей секунды, что обусловило создание кумулятивного эффекта и нанесение повреждений, в результате которых корабль затонул.

Поскольку в период с 5:50 28 октября до 0:17 дежурные силы охраны водного района (ОВР) в Севастопольской бухте отсутствовали, окончательное приготовление и постановка боеприпасов могла быть

осуществлена в районе 18:27. При этом теоретически чистое время действия подводных диверсантов не могло превысить пяти с половиной часов – с 18:47 (конец сумерек) и до прибытия дежурных сил ОВРа на базу.

Напрашивается вывод о надводном способе постановки боеприпасов с использованием в качестве ориентира створа якорных бочек, на которые должен был встать «Новороссийск» после возвращения с моря.

В качестве наиболее достоверной версии можно принять использование плавсредства с малочисленным экипажем, оснащенного подъемным оборудованием и слипами (торпедолов, тральщик, минный плотик), а в качестве боеприпасов – две авиабомбы типа ФАБ-1000 или ФАБ-1500 либо донные мины в таких же габаритах, оснащенные взрывателями с часовыми механизмами.

На основании полученных данных можно предположить возможную причастность к гибели «Новороссийска» отечественных спецслужб.

Последовавшее после гибели «Новороссийска» освобождение Николая Герасимовича Кузнецова от должности главкома ВМФ и назначение на эту должность Сергея Горшкова сняло препятствия на пути сокращения корабельного состава и авиации ВМФ, разделке на металлолом недостроенных кораблей.

В дальнейшем, в результате лоббирования со стороны группировок ВПК, заинтересованных в развертывании комплексов баллистических ракет, партийное руководство страны пошло на резкое сокращение вооруженных сил, уничтожение авиационного парка ВВС и свертывание наукоемких оборонных производств.

Принимая во внимание факт непростых, если не сказать больше, отношений между министром обороны СССР Георгием Жуковым и Николаем Кузнецовым, некоторые исследователи возлагают вину за принятие решения о проведении диверсии на министра обороны и председателя КГБ СССР Ивана Серова.

Достоверно можно указать на три легенды прикрытия проводимой спецоперации.

Первая легенда объясняла катастрофу линкора детонацией взрывчатого вещества при выгрузке старого артиллерийского боезапаса.

В мае 1955 г. взрывом неустановленного боеприпаса выгруженные артиллерийские снаряды были разбросаны, но не сдетонировали.

За неделю до катастрофы «Новороссийска» эскадра по тревоге перешла на севастопольский рейд и была развернута по диспозиции к ноябрьскому празднику. Среди личного состава был распространен слух об обнаружении в Черном море неизвестной подводной лодки.

28 октября свое место по диспозиции занял линкор «Новороссийск». Распространилась легенда об итальянских диверсантах, которая в силу своей фантастичности запала на долгие годы в память участников и свидетелей катастрофы.

Симптоматично принятое уже в начале 1956 г. решение уничтожить материалы свидетельских показаний и не возбуждать уголовного дела против непосредственных виновников катастрофы с целью не допустить проведения следствия, которое неминуемо вело к раскрытию истинных причин катастрофы «Новороссийска» и установлению ее заказчиков и исполнителей.

Установленные факты говорят о реальной возможности довести до конца расследование причин катастрофы «Новороссийска», привлечь к нему органы прокуратуры, которые должны возбудить по факту гибели боевого корабля уголовное дело, воздать должное героизму моряков-черноморцев, до конца выполнивших свой воинский долг.

Рассказывает С. Елагин:

– Можно с уверенностью сказать, что атаку «Новороссийска» проводили настоящие профессионалы, специалисты своего дела. Это могли быть только боевые пловцы из итальянской флотилии MAC, британской 12-й флотилии или германского соединения «К». Других специалистов с практическим боевым опытом в Европе и НАТО просто не существовало. Почему правительственная комиссия СССР в 1955 г. только робко потянула и тут же оборвала тонкую ниточку версии, которая тянулась к диверсантам из 12-й флотилии военно-морских сил Великобритании в Портсмуте?

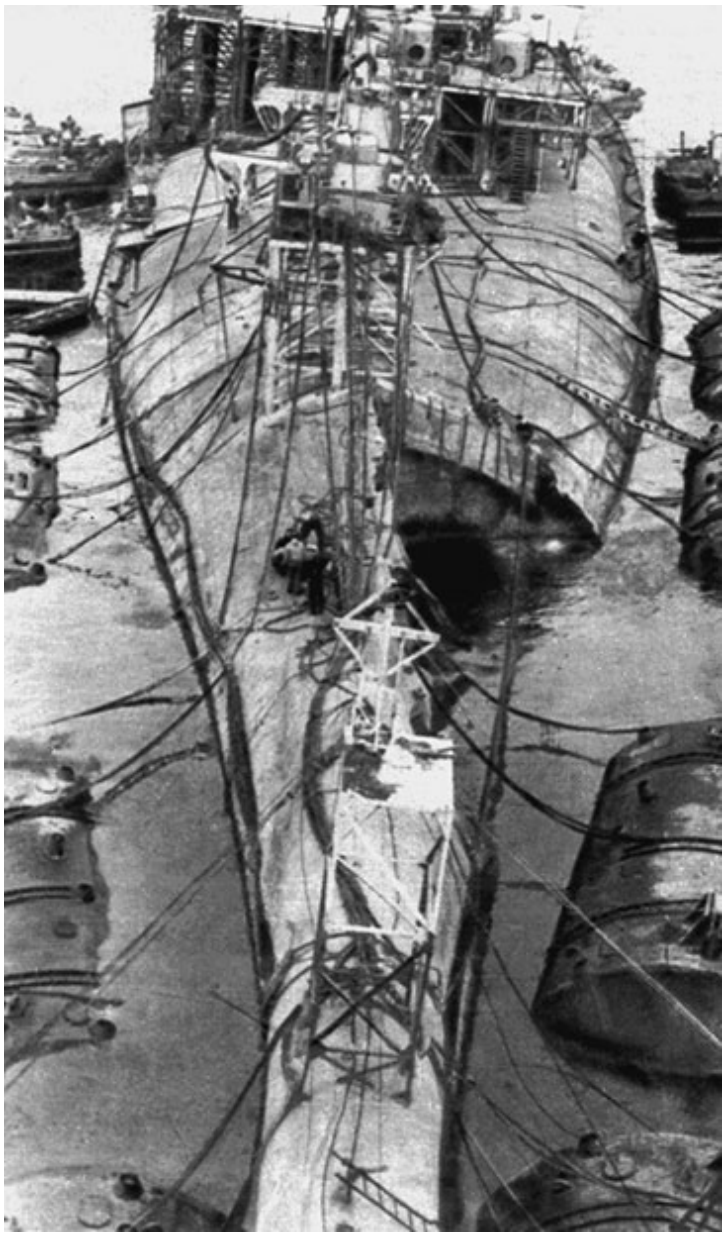
18 апреля 1956 г. с официальным визитом в Англию прибыл отряд советских кораблей. На борту одного из них находился 1-й секретарь ЦК КПСС Никита Сергеевич Хрущев. Внезапно происходит целая серия взаимосвязанных «случайных» событий, в центре которых находится советский флагманский корабль крейсер «Орджоникидзе».

«Случайно» под днищем именно этого корабля оказался водолаз, «случайно» паротурбинная установка крейсера оказалось прогретой и способной к немедленной даче хода, «случайно» механики крейсера получили приказ: «Провернуть гребные винты!», «случайно» водолаза затянуло под крутящиеся гребные винты крейсера. Очень похоже, что команда крейсера заранее знала о плане и времени визита без приглашения водолаза-«диверсанта», которого она показательно уничтожила без применения какого-либо оружия!

Журналисты достоверно установили, что трагически погибший и никому не известный этот водолаз-«диверсант» был одним из ветеранов суперсекретной 12-й флотилии британского флота, имел чин капитана 2-го ранга и звали его Лайонел Крэбб. Он лично знал многих итальянцев из 10-й флотилии MAC, которые не только консультировали специалистов из 12-й флотилии, но и выполняли совместные боевые операции.

Если в октябре 1955 г. лучшие боевые пловцы отсутствуют в Портсмуте, то надо искать «следы» их профессиональной деятельности достаточно далеко за его пределами. Один такой «след» существует – диверсионный подрыв 29 октября 1955 г. советского линкора «Новороссийск» в бухте Севастополя! Все прошедшие годы вину за эту диверсию авторы версий причин гибели линкора «Новороссийск» приписывали исключительно профессионалам Второй мировой войны из подразделения боевых пловцов Италии – 10-й флотилии MAC! Но кто может серьезно поверить, что в 1955 г. командование Военно-морского флота Италии могло самостоятельно планировать и проводить спецоперации такого масштаба и такого уровня возможных военно-политических последствий без санкции командования НАТО? Можно предположить, что в Севастопольской бухте действовала единая команда британских и итальянских боевых пловцов, проходящих совместную службу в 12-й флотилии Королевского флота.

Остается вопрос о мотивах подрыва «Новороссийска». Ответ можно найти в истории Суэцкого канала!



Отчетливо видна пробоина в днище «Новороссийска». После поднятия его с глубины в 1957 г.

В сентябре 1955 г. Египет в ответ на реальную военную угрозу со стороны Великобритании заключает «торговые» соглашения с СССР, Чехословакией и Польшей о поставках современного вооружения. 29 октября 1955 г. происходит таинственный подрыв линкора «Новороссийск» в Севастополе, что реально могло бы уничтожить все боевое ядро Черноморского флота и на длительный период вывести из строя его главную военно-морскую базу. 11 июня 1956 г. зону Суэцкого

канала покидает последний британский солдат. В июле 1956 г. правительство Египта национализирует Суэцкий канал. 29 октября 1956 г. Великобритания, Франция и Израиль предпринимают агрессивные действия против Египта в зоне Суэцкого канала. Если задаться вопросом, что объединяет даты 29 октября 1955 г., 29 октября 1956 г., то ответ лежит в плоскости геополитики – Суэцкий канал!

Роковое столкновение

1956 г.

26 июля у острова Нантакет итальянский лайнер «Андреа Дориа» столкнулся с шведским теплоходом «Стокгольм». Через 11 ч. лайнер затонул. Погибло 55 человек.

Одна из наиболее известных катастроф XX столетия – гибель итальянского трансатлантического лайнера «Андреа Дориа» 16 июля 1956 г.

Правительство видело в возрождении гражданского флота возможность восстановления престижа новой Италии, поэтому решение о строительстве двух пассажирских лайнеров имело выраженный политический оттенок.

Названия для новых судов были выбраны подобающими случаю и достаточно громкими «Андрея Дориа» и «Христофор Колумб». Если в отношении второго все ясно, то по поводу первого надо дать небольшие пояснения.

В Италии его знают главным образом как выдающегося флотоводца. Поэтому неудивительно, что его именем были названы несколько военных кораблей и пассажирский лайнер, о котором и пойдет речь.

Очевидцы свидетельствовали: лайнер выглядел стремительным даже у причальной стенки. Он был оборудован кондиционерами, что встречалось тогда не так уж часто, и имел на борту телефонов для связи с берегом больше, чем любое иное судно.

Одиннадцатипалубный лайнер длиной 213 м, оборудованный двумя паротурбинными установками для обеспечения эксплуатационной скорости 23 узла, предназначенный для перевозки более 1200 пассажиров и 560 членов экипажа, был введен в

эксплуатацию в январе 1953 г. Утверждалось, что судно останется на плаву при затоплении любых двух из 11 отсеков.

«Андреа Дориа» вышел из Генуи 17 июля 1956 г. под командованием Пьеро Каламаи – бессменного капитана с первого рейса лайнера. 25 июля, около 3 ч. пополудни, оказавшись в густом тумане, судно двигалось с высокой скоростью, наверстывая опоздание из-за шторма, в который попало накануне. Отметим, что действия капитана находились в противоречии с международными правилами предотвращения столкновений судов в море: в такой ситуации судно должно было снизить скорость.

Тем временем готовилось к выходу из Нью-Йорка шведское грузопассажирское судно «Стокгольм», пунктом назначения которого был порт Гетеборг.

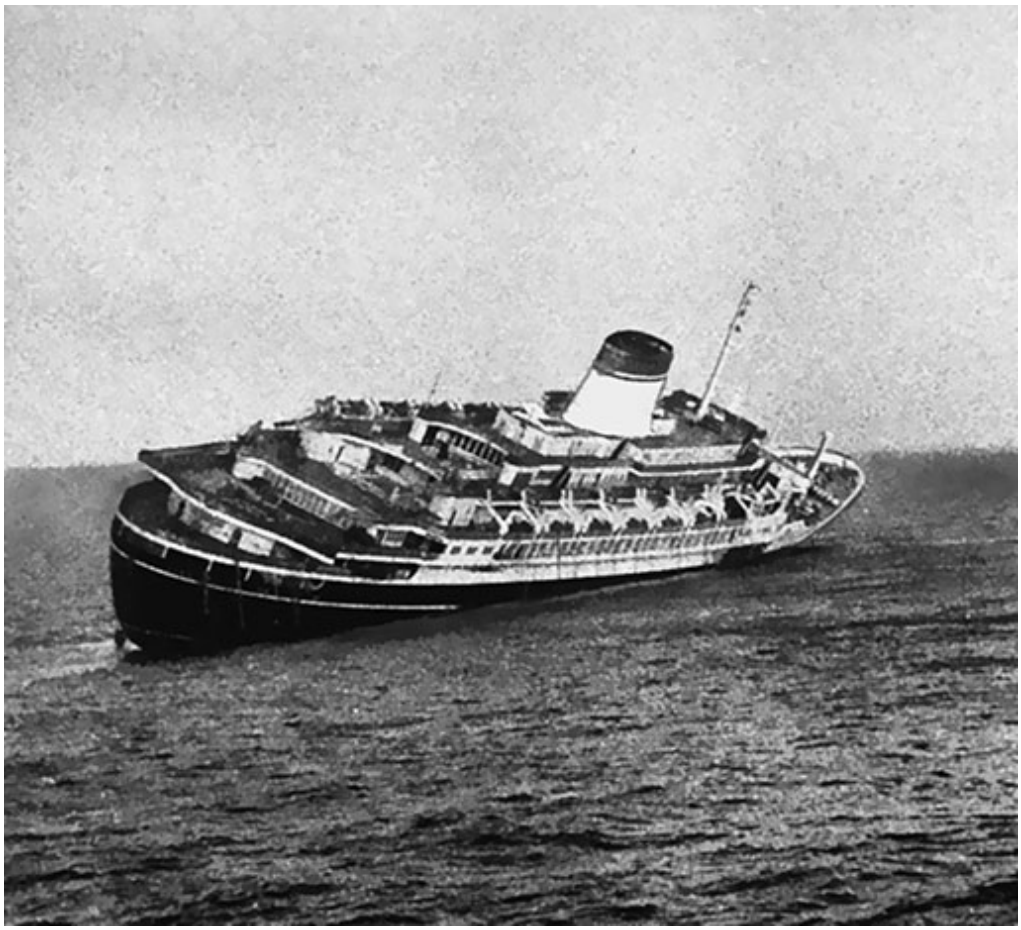
Около 22 ч. суда, шедшие встречными курсами в районе к югу от плавучего маяка Нантакет, опасно сблизились. Это сближение заметили на ходовых мостиках обоих. На «Стокгольме» эхо-сигнал приближающегося итальянского лайнера обнаружили за 10 миль, а на «Андреа Дориа» – за 17 миль. Что же помешало двум судам, имевшим новейшие по тем временам навигационные приборы, разойтись? Ведь каждое, как это предусмотрено уже упомянутыми правилами, ввиду угрозы столкновения должно было отвернуть вправо? Скорее всего, все тот же «человеческий фактор».

Картина столкновения, произошедшего около 23:10, с очевидностью показывает, что если маневр «Стокгольма» был верным – судно повернуло именно вправо, то на «Андреа Дориа» поступили в точности наоборот… Впоследствии выяснилось, что рулевые на обоих судах ждали появления ходовых огней встречного (на правом борту – зеленого, на левом – красного, чтобы разойтись левыми бортами, т. е. наблюдая красные огни друг друга). Попыток разойтись на основе прокладки курса при помощи радиолокатора не было предпринято – на «Андреа Дориа» полностью, а на «Стокгольме», хоть прокладка и была сделана, выводы из нее оказались неверными. К сказанному добавим, что исходя из действительных курсов судов (шведы шли севернее) им легче было бы разойтись правыми бортами, но, как известно, история сослагательного наклонения не знает…

Удар «Стокгольма» пришелся лайнеру в правый борт почти под прямым углом. В результате в районе отверстия оказались три

пассажирские палубы с каютами, в которых находились люди, и пять пустых топливных цистерн, в которые влилось около 500 т морской воды. Глубина пробоины составляла 9—12 м, чему способствовала повышенная прочность носовой оконечности шведского судна, усиленная для плавания в разреженном льду. В течение примерно 30 с оба судна находились в контакте, однако «Стокгольм» остановил свои машины и дал полный ход назад, тогда как итальянский лайнер продолжал движение, увеличивая тем самым размеры повреждений.

Вскоре после столкновения крен протараненного лайнера на правый, поврежденный, борт достиг 18°. Это препятствовало спуску шлюпок с левого борта, и для половины людей на судне спасение, таким образом, исключалось. Капитан Каламаи принял вполне оправданное решение – направить сигнал бедствия, который передали примерно через 20 мин. после столкновения. Так же поступили и на «Стокгольме». До аварии суда не общались по радио. Беда послужила для них поводом идентифицировать друг друга!



На SOS откликнулись сразу несколько кораблей. Самым крупным был французский лайнер «Иль де Франс», вышедший из Нью-Йорка во Францию раньше «Стокгольма», но повернувший назад для спасения тонувшего «Андреа Дориа».

Всего погибли 53 человека, около 1700 остались живы. Эта спасательная операция – одна из наиболее успешных за всю историю кораблекрушений. Около 1000 человек было спасено экипажем «Иль де Франс», часть пассажиров взял на борт «Стокгольм», дошедший до Нью-Йорка своим ходом в сопровождении корабля береговой охраны.

Один из матросов на «Стокгольме» вспоминал позднее, насколько отвратительным было поведение некоторых членов итальянского экипажа, буквально сражавшихся с пассажирами за места в шлюпках. Капитан Каламаи, однако, повел себя как настоящий моряк, покинув тонущее судно последним в 9:00, за три четверти часа до того, как оно стало уходить на дно.

Любопытно, что и теперь, спустя более полувека после аварии, специалисты не пришли к единому мнению относительно истинных причин гибели «Андреа Дориа», который должен был бы остаться на плаву после полученных повреждений. Наиболее распространенная точка зрения – лайнер потерял равновесие (моряки скажут – «остойчивость») вследствие несимметричного затопления отсеков только правого борта, не исчерпав вместе с тем запаса плавучести.

Что же касается человеческого фактора, то расследованием было установлено: на «Андреа Дориа» вообще не умели осуществлять прокладку на основе показаний радиолокатора для безопасного расхождения судов. Кроме того, как сказано ранее, капитан Каламаи слишком быстро вел свое судно в тумане и не принял водяной балласт в опустевшие топливные танки для придания судну достаточной остойчивости. И то и другое объясняется его стремлением довести судно вовремя и сэкономить на расходах по очистке балластной воды, загрязненной топливом.

Трагедия «Андреа Дориа» была последней морской катастрофой перед тем, как основным средством пересечения Атлантики стали самолеты.

Для пострадавших был учрежден совместный фонд оказания помощи, из которого практически все жертвы или их родственники получили материальные компенсации. Капитану Каламаи не разрешили более командовать судами. Убытки «Италиан лайн» составили 30 млн долларов.

«Андреа Дориа», лежащему на глубине около 70 м, не давали покоя многочисленные экспедиции дайверов, которые исследовали обломки с тем, чтобы поднять оставшиеся на нем ценности. В конце 1980-х на поверхность были подняты судовой колокол и статуя адмирала, стоявшая в кают-компании первого класса. Еще одним предметом интереса дайверов был изысканный столовый фарфор, до сих пор «всплывающий» на аукционах раритетов. Сейчас обломки изрядно обветшали, дайверы зовут их «шумными», поскольку части постепенно отделяются от корпуса, в том числе из-за сильного подводного течения. Более полутора десятков дайверов погибли под обломками бывшей гордости итальянского флота.

Новый нос обошелся «Стокгольму» в сумму около 1 млн долларов.

Бывший «Стокгольм» неоднократно объявлялся и в наших водах, обслуживая линию между тогдашней ГДР и Ленинградом. Судно было куплено Восточной Германией по весьма низкой цене в 1960 г., плавало до 1985 г. под названием «Дружба народов».

Потопленный самолетом-камикадзе

1958 г.

17 апреля у острова Окинава во время водолазных работ взорвался покоившийся на дне пароход «Кэнада Виктори».

Американские водолазы проведали судоподъемные работы на пароходе «Кэнада Виктори», который был отправлен на дно 27 апреля 1945 г. японским летчиком-камикадзе. Тогда вместе с судном погибло 43 моряка. Спустя 13 лет, когда водолазы в целях получения доступа к грузу произвели на затонувшем судне подводный взрыв, сдетонировали боеприпасы, которыми, как оказалось, был загружен пароход «Кэнада Виктори».

Пропал без вести теплоход «Ханс Хедтофт»

1959 г.

В январе у берегов Гренландии пропал без вести датский теплоход «Ганс Хедтофт». На борту находились 55 пассажиров и 39 членов экипажа.

Большинством голосов парламентариев датский фолькетинг принял решение о строительстве судна для плавания в Гренландию, причем немалую роль в этом сыграли ссылки представителя министерства по делам Гренландии на успешный опыт плавания советских транспортов ледокольного типа в Арктике.

Работы по строительству судна велись быстро, и примерно через год в торжественной обстановке оно было спущено на воду. Разбив о его форштевень традиционную бутылку шампанского, «крестная мать» нарекла его именем датского национального героя «Хансом Хедтофтом».

Теплоход имел водоизмещение 3 тыс. т и был рассчитан для плавания в условиях зимней навигации в Северной Атлантике: его снабдили двойным днищем, семью прочными водонепроницаемыми переборками, усиленным набором корпуса и дополнительным ледовым поясом из специальной стали. Теплоход имел новейшее навигационное оборудование и радиолокационную аппаратуру. Для спасения пассажиров и экипажа на судне были спасательные шлюпки, автоматические надувные плоты с аварийным снаряжением и герметично закрывающийся и потому непотопляемый моторный бот. Теплоход отвечал самым высоким требованиям как датских страховых компаний, так и реестра Ллойда.

Капитаном «Ханса Хедтофта» был назначен пятидесятидевятилетний Раусс Рамуссен, опытнейший датский судоводитель. Тридцать два года отплавал он в полярных морях и, как никто другой, знал все их коварство. За свою долгую жизнь и службу на море он не раз попадал в опасные ситуации, но всегда благополучно выходил из них. Недаром он носил прозвище «морской волк».

8 января 1959 г. в торжественной обстановке, провожаемый добрыми напутствиями и гудками судов, «Ханс Хедтофт» снялся со швартовых и взял курс на Готхоб.

«Ханс Хедтофт» до рокового случая

Приход «Ханса Хедтофта» в Гренландию вызвал там сенсацию и непередаваемый восторг. Далекая провинция получила первую постоянную судоходную линию! «Ханс Хедтофт» доставил в Готхоб первым рейсом много разных грузов и три десятка пассажиров.

Но когда наступил день отхода судна, погода резко ухудшилась, стрелки барометра начали стремительно падать. Теплоход принял груз, в его каютах разместились 55 пассажиров, в основном местные жители. Среди них было 19 женщин и шесть детей, старшему из которых исполнилось 11 лет.

В четверг 29 января 1959 г. «Ханс Хедтофт» отдал швартовы и медленно отошел от причала.

Еще несколько дней назад погода была более благоприятной для плавания, и капитан Рамуссен имел значительно больше шансов благополучно провести свой теплоход через опасный район скопления айсбергов у мыса Фарвель. Но капитан получил четкое и

категорическое указание компании о продолжительности пребывания в Готхобе и точном времени прибытия в Копенгаген.

Пока «Ханс Хедтофт» пробирался через забитый мелким льдом пролив Девиса, вдоль обрывистых берегов у Фредериксхоба, подходя к крайней южной оконечности Гренландии – мысу Фарвель, наступило утро пятницы 30 января. Как только теплоход прошел мыс и оказался на просторе Северной Атлантики, его встретила тяжелая океанская штормовая волна. Снег не прекращался, крупные льдины встречались все чаще и чаще. Вахта на «Хансе Хедтофте» была усилена, оба локатора непрерывно обшаривали поверхность океана. И неудивительно: в это время года особенно часто волны носят айсберги, кочующие группами и в одиночку. Одни из них вздымаются над водой на десятки и даже сотни метров, и их нетрудно вовремя заметить даже визуально, другие же – еле-еле возвышаются над поверхностью воды. Они-то и особенно опасны, так как их изображение на экранах локаторов смазывается отражением от волн.

Капитану все время приходилось маневрировать, уклоняясь от столкновения с возникающими то справа, то слева, то прямо по курсу молчаливыми призраками.

Еще в 10:30 вахтенный радист «Ханса Хедтофта», связавшись с радиостанцией копенгагенского порта, сообщил, что рейс проходит успешно, но в очень тяжелых штормовых и ледовых условиях. А уже через час с небольшим, в 11:54, радиооператор станции мыса Рае на острове Ньюфаундленд принял сигнал бедствия: «SOS! SOS! SOS! Теплоход “Ханс Хедтофт” столкнулся с айсбергом. Наши координаты: 59°5′ широты северной, 43° долготы западной. До мыса Фарвель 38 миль. Нуждаемся в немедленной помощи».

Одновременно с оператором мыса Рае этот же сигнал бедствия принял и радист корабля береговой охраны США «Кэмпбелл». Он тут же поставил об этом в известность координационный центр береговой охраны в Нью-Йорке. Там дали команду полным ходом идти на помощь «Хансу Хедтофту». Правда, близость «Кэмпбелла» к месту аварии была относительной – почти 300 миль. Две его турбины могли выжать при самых благоприятных условиях не более 20 узлов хода. Никакими спасательными средствами, кроме штатных шлюпок, корабль не обладал.

Огромные волны и все чаще встречавшиеся крупные льды вынудили командира «Кэмпбелла» снизить скорость хода сначала до 17, а затем и до 12 узлов.

События же на «Хансе Хедтофте» разворачивались катастрофически быстро. В 12:30 его радист Хуго Виндструп сообщил: «Повреждения значительны. Справиться с поступлением воды не можем. Вокруг много льда. Машинное отделение под угрозой затопления. Все, кто нас слышит, торопитесь!»

Координационный центр береговой охраны установил контакты со многими судами, находившимися в Северной Атлантике. Вскоре выяснилось, что значительно ближе «Кэмпбелла» к гибнущему судну находится западногерманский траулер «Иоханнес Круесс». Получив распоряжение из центра, он тоже поспешил на помощь «Хансу Хедтофту».

В 12:42 с «Ханса Хедтофта» последовало новое сообщение: «Вода появилась в машинном отделении, хотя работают все насосы. Появился крен на левый борт».

С аварийного судна летели в эфир новые призывы о помощи: «13:22. На борту 95 человек пассажиров и экипажа. Тщетно пытаемся задержать поступление воды. Возможно, скоро прекратится подача электроэнергии. Все, кто слышит нас, окажите помощь немедленно!»

«Держитесь! – радировал “Иоханнес Круесс”. – Идем к вам полным ходом. Давайте сигналы прожекторами или ракетами. Спускаете ли вы шлюпки?» На этот вопрос ответа не последовало. Зато «Ханс Хедтофт» сообщил: «13:50. Осадка растет. Крен тоже. В машине находиться почти невозможно. Левый дизель-генератор затоплен. Торопитесь! Торопитесь!»

«14:20. Машинное отделение затапливается. Через несколько минут остановится второй дизель-генератор. Осадка и крен растут…»

«Спускаете ли шлюпки? Мы так близко от вас. Будем подбирать шлюпки. Сколько их спущено?» – вновь и вновь запрашивал радист траулера, но ответа не последовало.

В 14:40 «Иоханнес Круесс» передал в центр: «Объект виден на локаторе. Начинаю поиск».

В 15:10 радист «Ханса Хедтофта» передал, что работает на аварийном передатчике и что теплоход погрузился в полную тьму. А еще через 20 мин. в эфире прозвучал отчаянный вопль: «Больше

держаться невозможно. Прекращаю работу. SOS! SOS! SOS! Тонем! Льдины таранят борт, заползают на палубу. Прекращаю работу. Тонем!»

Передача оборвалась. После этого траулер пятнадцать раз пытался связаться с «Хансом Хедтофтом» по радио, но безуспешно.

От первой радиограммы о несчастье до последнего отчаянного вопля прошло 3:36. Что происходило в эти часы на борту «Ханса Хедтофта», что предпринимал его экипаж – осталось загадкой. Почему ни в одной из радиограмм капитан не сообщил о намерении спустить шлюпки? Спускали ли их вообще? Почему для спасения пассажиров не воспользовались непотопляемым мотоботом? То ли капитан до конца верил в непотопляемость судна, то ли рассчитывал дождаться помощи? Ответов на эти вопросы нет.

Рассчитывать на то, что хоть кто-то, оказавшись за бортом гибнущего судна, дождется помощи, не приходилось: ледяная вода январской Атлантики убьет их за несколько минут. И тем не менее «Иоханнес Круесс» и «Кэмпбелл» продолжали упрямо идти вперед.

В координационном центре с нетерпением ждали сообщений с борта траулера, и они последовали через час-полтора: «Несмотря на все усилия, ничего не обнаружили. Объект исчез с экрана локатора. Кроме льдин не видно ни обломков, ни шлюпок, ни мертвых, ни живых».

«Иоханнес Круесс» много часов утюжил район катастрофы, но бесполезно. К вечеру его капитан сообщил: «Ничего не найдено. Не видно ни сигналов, ни шлюпок, ни судна. Много льда, движущегося с северо-запада. Появились ледяные поля, началось обледенение судна. Это опасно для нас, мы не можем здесь больше находиться».

Через сутки, 31 января, ветер стих, прекратился снег, значительно уменьшилось волнение. Над усеянном льдом океаном заревели патрульные самолеты США, поднявшиеся с аэродрома базы Туле в Гренландии. Снова начал активный поиск так и не ушедший с места катастрофы траулер «Иоханнес Круесс». В полдень к нему присоединился изрядно побитый волнами «Кэмпбелл». Увы, поиск оставался столь же безрезультатным: визуально ничего обнаружить не удалось, эффективному же использованию радиолокаторов препятствовали айсберги и льдины.

Стало ясно, что надежд на спасение людей больше уже нет. К концу недели поиски были прекращены.

Королевская судоходная компания «с глубоким прискорбием» сообщила, что «…теплоход “Ханс Хедтофт” и 95 человек, находившихся на его борту, считаются пропавшими без вести, и все дальнейшие поиски прекращены ввиду истечения всех сроков выживаемости людей». В Гренландии был объявлен траур.

Копенгагенские газеты высказывали множество предположений о столь быстрой гибели новейшего теплохода, но все сходились во мнении, что в последние минуты с теплоходом произошло что-то внезапное и непредвиденное. Скорее всего, предполагали специалисты и журналисты, теплоход неожиданно перевернулся. А вот почему?! То ли произошло это под натиском льдов, ведь в последней радиограмме радист сообщал, что льдины «заползают на палубу». То ли теплоход еще раз столкнулся с другим айсбергом. То ли с увеличением крена теплоход потерял поперечную устойчивость и мгновенно перевернулся. Было ясно, что гибель «Ханса Хедтофта», его экипажа и пассажиров была почти мгновенной, а ледяная вода Атлантики быстро покончила с теми, кто не пошел на дно вместе с судном.

Неясно было одно: почему такой опытный капитан, как Раусс Рамуссен, ничего не сделал для спасения людей? Ведь на «Хансе Хедтофте» были и шлюпки, и спасательные плоты, и непотопляемый мотобот. Что помешало капитану дать команду о спуске спасательных плавсредств? Ведь у него было предостаточно времени для принятия разумного и правильного решения. Это останется тайной той трагической пятницы.

Тайна «Трешера»

1963 г.

10 апреля в Северной Атлантике затонула американская атомная подводная лодка «Трешер». Эта катастрофа унесла жизни 129 человек.

Одна из крупнейших в истории подводного плавания загадочных катастроф произошла 10 апреля 1963 г. Атомная подводная лодка «Трешер», принадлежащая ВМС США, должна была в этот день завершить ходовые испытания после очередного заводского ремонта. Перед этим она уже провела несколько погружений на небольшую

глубину (260–300 м) и ночью вышла за пределы континентального шельфа, унося с собой на борту в неизвестность 129 человек. «Трешер» в походе сопровождало спасательное судно «Скайларк», оборудованное приборами звукопроводной связи и спасательным подводным колоколом. На судне также находилась группа водолазов, способных выполнять работы на большой глубине.

В этот злосчастный день в 6:23 «Трешер» всплыл на перископную глубину для того, чтобы определить свое место перед глубоководным погружением. К этому времени субмарина уже вышла в район впадины Уилкинсона, где глубина Атлантического океана резко возрастает от 300 до 2400 м. В 7:47 командир «Трешера», капитан-лейтенант Гарвей, отдал приказ начать глубоководное погружение. В 8:35 лодка достигла глубины, которая была на 90 м меньше предельной, а в 9:02 от Гарвея поступило сообщение, что лодка идет заданным курсом на той же глубине.

Но в 9:10 лодка на связь не вышла, а в 9:12 с ее борта поступило неразборчивое сообщение, из которого удалось выяснить, что по непонятным причинам лодка имеет дифферент на корму и подводники пытаются продуть цистерны главного балласта. Спустя некоторое время на «Скайларке» услышали последнее сообщение с обреченной подлодки, из которого удалось разобрать лишь два слова – «предельная глубина». Вслед за этим раздался приглушенный грохот.

«Трешер» уходит под воду. Кадр 1961 г.

В течение полутора часов «Скайларк» безуспешно ждал всплытия лодки, непрерывно вызывая ее на связь. Но напрасно прослушивал подводные шумы гидроакустик, напрасно люди на мостике пытались обнаружить знакомый силуэт подводного корабля.

Около 10:00 один из сигнальщиков заметил в 3–4 милях от «Скайларка» серый силуэт, похожий на силуэт подводной лодки, двигающейся в надводном положении. С помощью сигнального прожектора и ультракоротковолновой радиостанции были сделаны запросы, но ответа от неизвестного корабля не последовало, а через несколько минут он растаял в туманной дымке. Что это был за корабль, осталось неизвестным.

О случившейся катастрофе и о встрече с неизвестным кораблем командир «Скайларка» сообщил в штаб, указав и свои координаты. Для

поиска исчезнувшего «Трешера» в район вышли группы кораблей и вылетели самолеты. Командование обратилось к капитанам всех торговых судов, находящихся в районе поисков, с просьбой тщательно следить за водной поверхностью. С рассветом следующего дня действия спасателей приняли организованный характер. К этому времени в составе спасательно-поисковой группы уже находились крейсер, 6 эскадренных миноносцев, 2 атомные подводные лодки, дизель-электрическая подводная лодка, 3 спасательных судна и научно-исследовательское судно «Атлантис II», оснащенное новейшей электронной аппаратурой.

Время шло, а обнаружить лодку не удавалось. Поэтому спустя сутки после катастрофы начальник штаба ВМС США, адмирал Андерсон, сделал заявление для прессы: «Печальная необходимость вынуждает меня прийти к заключению, что подводная лодка “Трешер”, на борту которой находилось 129 человек и которую мы в течение некоторого времени считали пропавшей, в действительности затонула…»

Поиски лодки, продолжавшиеся в течение 1963–1964 гг., завершились частичным успехом: на грунте были обнаружены и многократно сфотографированы обломки легкого корпуса и ограждения выдвижных устройств подводной лодки, определена принадлежность «Трешеру» деталей, поднятых со дна при помощи батискафа «Триест».

Ни одна из выдвинутых компетентными комиссиями версий не давала ответа на вопрос: что же в действительности случилось с атомоходом? Поэтому, кроме официальных версий, в печати были высказаны и другие предположения, не исключающие, в частности, возможности взрыва подлодки в результате боевых действий «неизвестного подводного противника». Сторонники этой версии ссылались не только на увиденный со «Скайларка» силуэт неизвестной подводной лодки, но и на то, что среди найденных на месте гибели субмарины предметов оказался кусок полиэтилена площадью около 116 см со следами воздействия огня, служивший для защиты реактора.

Черный дым над «Форрестолом»

1967 г.

29 июля в Тонкинском заливе, Северный Вьетнам, во время маневров загорелся авианосец ВМС США «Форрестол». В результате катастрофы 134 человека погибли, 62 были ранены. Сгорело 29 реактивных самолетов.

«Форрестол» – первый авианосец, который был полностью спроектирован и построен после Второй мировой войны. При его разработке учли не только опыт, обретенный в ходе боевых действий, но и реалии того времени: появление ядерного оружия и уже начинавшееся противостояние двух сверхдержав – СССР и США.

Водоизмещение «Форрестола» составляло 76 614 т. Это был самый большой корабль того времени. Помимо головного, построили еще три авианосца того же типа – «Саратога», «Рэнджер» и «Индепенденс». Они создавались специально для базирования и использования тяжелых палубных бомбардировщиков (штурмовиков) взлетной массой до 36 т, способных нести атомные бомбы, которые по конструктивным особенностям отличаются от авианосцев более ранней постройки. В частности, на них впервые был применен закрытый ангар с включением полетной палубы в общую прочность корабля.

Для запуска самолетов уже применялось не две, как раньше, а четыре катапульты, что позволило уменьшить интервал между взлетами самолетов.

Энергетическая установка «Форрестола» имела мощность 260 тыс. л. с. и обеспечивала полного хода до 34 узлов.

Дальность плавания экономическим ходом (20 узлов) составляла 8 тыс. миль (12 800 км). Экипаж судна насчитывал 4940 человек.

До 1965 г. «Форрестол» исправно нес службу в Атлантике, прикрывая восточное побережье США. Советские газеты тех лет неоднократно сообщали о заходах авианосца в порты Великобритании и о «бесчинствах», которые учиняли американские моряки в припортовых пабах.

Проплавав 10 лет, «Форрестол» был отправлен на модернизацию, которая обошлась американским налогоплательщикам в 50 млн долларов. Затем его перевели на Тихий океан и бросили в жерло вьетнамской войны.

Но вернемся к 29 июля. Этот день для моряков с авианосца «Форрестол» мало чем отличался от других дней того лета. Война в

Индокитае была в самом разгаре, и пилоты готовились к очередным рейдам на Северный Вьетнам. В этот раз на задание должны были отправиться 12 штурмовиков «скайхок», семь истребителей «фантом» и два самолета-разведчика «виджилент».

Подготовка шла обычным порядком: техники крепили бомбы и ракеты на подвесках, заправляли машины, проверяли работу бортового оборудования, перебрасывались шутками. Ничто не предвещало беды… В 10:53 по местному времени один из 127-мм неуправляемых реактивных снарядов «Зуни» сорвался с направляющих. Спустя мгновение он врезался в подвесной топливный бак стоявшего впереди «скайхока» и взорвался.

Мгновенно вспыхнуло разлившееся по палубе топливо. Над «Форрестолом» взвилось облако черного дыма. В череду обычных звуков ворвался оглушительный вой сирен.

Аварийные команды сразу же приступили к тушению пожара. За борт авианосца полетели и уже подготовленные к вылету самолеты, и предназначавшиеся для них боеприпасы.

На помощь терпящему бедствие кораблю поспешили другие суда американского флота: авианосцы «Орискани» и «Бон Омм Ричард», эскадренные миноносцы «Маккензи» и «Рупертс».

Эсминцы, несмотря на рвавшиеся бомбы и ракеты, подошли к «Форрестолу» вплотную и направили на него два десятка мощных струй воды. Однако из-за того, что помещения не были вовремя загерметизированы, дым уже распространился по всему кораблю, а огонь проник внутрь…

Борьба со стихией продолжалась почти сутки. Когда огонь был наконец потушен, казалось, что «Форрестол» вышел из жесточайшего сражения. Из десяти палуб шесть были повреждены. От разрыва авиабомб в броневой полетной палубе образовалось семь пробоин диаметром до 7 м каждая.

В результате пожара 29 самолетов сгорели полностью. Еще 42 машины были серьезно повреждены. Погибли 134 человека, 62 получили ожоги и ранения.

Ущерб, причиненный пожаром, составил 135 млн долларов. И это – в тогдашних ценах. В переводе на сегодняшний курс это более 1,5 млрд долларов.

Хотя «Форрестол» вступил в строй в 1955 г., поход к берегам Вьетнама стал его первым боевым выходом.

Ликвидация пожара на авианосце «Форрестол». 29 июля 1967 г.

Основными причинами трагедии назвали низкую эффективность противопожарных средств, слабую подготовку личного состава и недостаточно четкую организацию действий. И это – после недавней модернизации, в ходе которой особое внимание обращалось как раз на противопожарные средства!

Но техника техникой, а есть еще и люди. Как заметил после катастрофы на «Форрестоле» адмирал Рассел: «В течение прошедших

лет мы в значительной мере утратили способность борьбы с большими пожарами».

Действительно, после окончания корейской войны ВМФ США не сталкивался со столь масштабным бедствием. Да и личный состав авианосца тогда больше готовили к ведению боевых действий, чем к борьбе за живучесть корабля. Больше опасались диверсантов, чем собственной неосторожности.

Корпус корабля, обезображенный пламенем и взрывами, выглядел бесформенной серой массой. В броневой палубе зияли пробоины. Катапульты, аэрофинишеры и артиллерийские установки обгорели и вышли из строя.

Встречая репортеров, командир «Форрестола» хвалил конструкцию корабля, говорил о мужестве экипажа. Правда, о количестве жертв и сумме ущерба умолчал. Эти цифры стали известны позднее. Хотя многие уже тогда догадывались о масштабах трагедии.

Восстанавливали «Форрестол» почти год. Только летом 1968-го он снова вышел в открытое море. В течение следующих 15 лет авианосец нес службу в составе 7-го флота США, демонстрируя мощь американского флота то у берегов Японии, то близ Тайваня, то еще где-нибудь – Тихий океан большой и омывает берега многих стран, где не всегда одобряли политику дядюшки Сэма.

В 1983-м авианосец вновь отправили на модернизацию, которая растянулась на два года. Лишь в 1985-м он был вновь введен в строй.

Планировалось, что «Форрестол» проплавает до конца века. Но мир стал стремительно меняться.

Распался Советский Союз. Теперь США могли отказаться от содержания огромной и дорогостоящей военной машины. Многие системы вооружения пошли под нож. В том числе и «Форрестол».

Его списали 11 сентября 1993 г., хотя он мог бы проплавать еще несколько лет. Но в этом уже не было необходимости.

Операция «Дженифер», или Гибель К-129

1968 г.

8 марта в Тихом океане затонула советская дизельная ракетная подводная лодка К-129 с тремя баллистическими ракетами. Погибли 98 человек.

Советская подводная лодка затонула на глубине 6000 м. Причина катастрофы неизвестна. Вероятно, субмарина столкнулась с АПЛ ВМС США «Свордфиш», приблизительно в 700 милях к северо-западу от острова Мидуэй.

В чем причина гибели в марте 1968 г. К-129? Этим вопросом задался журналист А. Мозговой. Вот его рассказ.

– Версий три. Первая – экипаж не справился с управлением, лодка ушла за предельную глубину погружения и затонула. Вторая – на борту К-129 произошла техническая авария, переросшая в катастрофу. Третья (ее придерживается большинство российских военно-морских специалистов) – советская лодка погибла в результате столкновения с американской субмариной, которая вела длительное наблюдение за К-129.

Часто упоминается и название этой субмарины – «Суордфиш» («Меч-рыба»). Через несколько дней после исчезновения К-129 советская разведка донесла: в японский порт Йокосука зашла «Суордфиш» с поврежденными перископом, рубкой и носовой частью. Во время ее ремонта принимались чрезвычайные меры секретности.

Стоит заметить, что «Суордфиш» – не рядовая лодка американского флота. В отличие от трех других атомоходов типа «Скейт» она сразу после вступления в строй была приписана к немногочисленному отряду субмарин, предназначенных для участия в специальных подводных разведывательных операциях против СССР. В 1961 г. в дальневосточных водах «Меч-рыба» столкнулась с советской дизельной подводной лодкой С-176, которая отрабатывала курсовые задачи в полигоне боевой подготовки. К счастью, удар пришелся по касательной. С-176 отделалась вмятиной в легком корпусе.

Американская сторона категорически отвергает версию столкновения К-129 с какой-либо из субмарин своих ВМС.

Американская подводная лодка «Суордфиш», ставшая причиной потопления К-129

«Суордфиш» имела скорость подводного хода 20 узлов. То есть 300 миль она могла преодолеть за 15 ч. Даже если учесть, что из-за полученных повреждений она не способна была развить полную скорость, то за сутки с небольшим лодка все равно успела бы уйти на значительную дистанцию от зоны катастрофы.

Не так давно в США вышла книга Шерри Зонтаг и Кристофера Дрю «Игра в жмурки. Неизвестная история американского подводного шпионажа», посвященная секретным операциям ВМС США в годы холодной войны. По понятным причинам авторы не ставили целью специально расследовать обстоятельства гибели К-129. Однако о нашей лодке они «накопали» немало. По их данным, факт исчезновения

русской субмарины был установлен американской разведкой благодаря поисковой операции, начатой… советским Тихоокеанским флотом.

Американская АПЛ «Барб» уже готовилась взять курс на восток, когда случилось нечто невиданное. В море вышел большой отряд русских кораблей и подводных лодок. Однако не это поразило капитана Б. Кудерера. Ведь красные могли затеять очередные маневры. Удивление вызывало иное. Советские корабли, в том числе и подлодки, постоянно «работали» сонарами (гидроакустическими станциями – ГАС) в активном режиме.

Очевидно, экипаж «Барб» пережил не самые приятные минуты, когда над ним проносились русские корабли, а рядом шныряли субмарины с работающими в активном режиме ГАС. Однако вскоре стало ясно, что русские ищут вовсе не американскую лодку. Их корабли быстро смещались к востоку, заполняя эфир радиодонесениями, причем часто некодируемыми.

Кудерер сообщил командованию о случившемся и высказал предположение, что, судя по характеру «мероприятия», русские ищут свою затонувшую лодку.

Высокая точность определения координат места катастрофы вызывает серьезные сомнения. В Тихом океане с его большими глубинами, сложной гидрологией и слабо развитой сетью гидроакустического наблюдения по «легкому хлопку» рассчитать место гибели К-129 с точностью до 5 миль – нечто из области фантастики. Да и сам «легкий хлопок» выявили не сразу. Может, после того, как американская лодка, участвовавшая в трагическом инциденте, вернулась на базу?

14 апреля 1968 г. из длительного похода в Перл-Харбор вернулась атомная подводная лодка «Хэлибат». Ее ввели в состав американского флота в 1960 г. Это был первый и единственный в ВМС США атомоход, вооруженный четырьмя ядерными крылатыми ракетами «Регулус-2» класса «корабль – берег». Брэдли, Кравена и другие специалистов военно-морской разведки привлек прежде всего обширный ангар для крылатых ракет. В ангаре, который получил название «Нора летучей мыши», установили новейшую акустическую, электронную, фото– и видеоаппаратуру, мощнейшую ЭВМ по обработке информации «Юнивак-1124». «Хэлибат» оснастили также телеуправляемыми мини-подлодками, способными погружаться на большую глубину и

передавать по кабелю обитателям «Норы летучей мыши» картинки с морского дна. У этих аппаратов имелись «клешни» для захвата с глубин различных предметов.

Командира «Хэлибат» Кларенса Мура и хозяина «Норы летучей мыши» Джона Кука вызвали в Вашингтон. Заместитель командующего подводными силами контр-адмирал Филип Бешани сообщил, что русские «возможно, потеряли подводную лодку» в Тихом океане, поэтому «Хэлибат» предстоит отправиться на поиски советского «Гольфа».

Вскоре на операцию, позже получившую название «Вилвет фист» («Бархатный кулак»), дал «добро» Белый дом.

Шли недели. Каждые шесть дней поднимали глубоководный аппарат, чтобы перезарядить в фотокамерах пленку. И тогда в бешеном темпе работала фотолаборатория, поскольку камера снимала 24 кадра в секунду.

И вот однажды на стол лег снимок с четко очерченным пером руля подводной лодки. Это была К-129. После ее обнаружения «Хэлибат» сделала еще 22 тыс. фотографий советской субмарины, лежащей на пятикилометровой глубине.

Как пишут Зонтаг и Дрю, фотокамера запечатлела пролом шириной около 3 м сразу за рубкой. Кроме того, оказались сильно поврежденными две кормовые ракетные пусковые установки в ограждении рубки. У них были сорваны крышки. Ближняя к корме шахта сильно погнута, а головная часть у ракеты отсутствовала. Не было боеголовки и у второй ракеты. Нетронутой осталась только третья пусковая установка – та, что ближе к носу.

На основании фотоснимков, как указывают Шерри Зонтаг и Кристофер Дрю, специалисты разведки ВМС пришли к заключению, что русский «Гольф» затонул в результате взрыва водорода в аккумуляторных ямах во время зарядки батарей. Лодка находилась в надводном положении, но от полученных повреждений быстро пошла ко дну.

Судя по всему, события развивались иначе. К-129 готовилась к всплытию на сеанс связи или для того, чтобы начать зарядку батарей под РДП. Как и положено в таких случаях, она совершала циркуляцию – маневр поворотом за 360°, чтобы акустикой прослушать море с «мертвых» кормовых курсовых углов. Американская субмарина,

следившая за советским ракетоносцем, в этот момент потеряла контакт с объектом наблюдения. По правилам, действовавшим у американских подводников, командир субмарины был обязан взять курс на пеленг потери контакта. И тут американская лодка в буквальном смысле «наехала» на советскую, проломив ее корпус.

Операция «Дженифер» проводилась вопреки противодействию военно-морской разведки США. Брэдли и Кравен разработали проект извлечения нужных американским спецслужбам материалов с борта русской субмарины без подъема самой лодки.

Что ценное могли добыть американские разведчики на К-129? Впрочем, был один предмет, который чрезвычайно интересовал Джеймса Брэдли. Его подчиненные научились пеленговать и перехватывать сигналы русских лодок. Но не могли их «прочитать». И даже не потому, что не сумели подыскать ключ к шифрам. Они оказались не в состоянии «развернуть» сообщения, «сжатые» специальной аппаратурой в микросекундные импульсы. Аппаратура аналогичного предназначения имелась и у американского флота. Но у русских она действовала по какому-то неведомому алгоритму. Можно ввести новые коды, но принцип «сжатия» поменять сложно.

По некоторым американским источникам, команде Брэдли удалось проникнуть в чрево К-129 и извлечь ряд предметов, интересовавших военно-морскую разведку. Впрочем, сведения эти относятся к разряду неподтвержденных.

Почему ЦРУ все-таки решило осуществить безумно дорогую – в полмиллиарда долларов – операцию «Дженифер»?

Обратимся к технической стороне операции «Дженифер». Уникальное судно Хьюза «Гломар эксплорер» никогда не смогло бы поднять советскую лодку целиком. Хотя бы потому, что «Лунный бассейн» – огромное открывающееся с днища помещение в корпусе «Гломар эксплорер», куда требовалось затащить К-129, – имел длину чуть более 60 м, тогда как длина русской субмарины 100 м. Разумеется, в ЦРУ знали, что корпус К-129 разломлен. Остаются носовые отсеки с каютами офицеров, где могла храниться секретная документация и торпедные аппараты, снаряженные ядерными торпедами. Вероятно, именно за носовой частью и охотился «Гломар эксплорер».

Вероятно также и другое предположение: вся операция «Дженифер» – блеф. И главная ее цель – уничтожение следов

катастрофы.

Можно ли раскрыть тайну гибели К-129? Безусловно. Для этого нужно немного. Создать совместную российско-американскую комиссию экспертов, которые должны изучить десятки тысяч фотоснимков, полученных «Хэлибат», и дать свое заключение. Никаких военных тайн К-129 давно не хранит. Кроме тайны своей гибели.

…В конце сентября 1998 г. в Санкт-Петербурге произошло необычное событие. В Морском Никольском Богоявленском соборе была отслужена панихида по погибшим в годы холодной войны морякам К-129, американских подводных лодок «Трешер» и «Скорпион». На поминальную траурную церемонию собрались их родственники, российские и американские ветераны-подводники. Был в их числе и Кларенс Мур. После панихиды с ним разговаривала Ирина Георгиевна Журавина – вдова старпома К-129 капитана 2-го ранга Александра Журавина. (Во многом благодаря ее мужеству и настойчивости в нашей стране сдвинулось с мертвой точки дело восстановления доброй памяти об экипаже К-129.) Конечно, ее прежде всего интересовали подробности, содержащиеся в фотоматериалах, добытых «Хэлибат». Бывший командир американской субмарины сначала делал вид, что не понимает вопросов, а потом сказал: «Извините меня, мэм, но я связан присягой. Мой рот – на замке».

Гибель атомохода

1970 г.

В апреле в Бискайском заливе в результате пожара затонула советская атомная подводная лодка К-8 (класса «Ноябрь»). Погибли 52 человека.

8 апреля, когда подводная лодка возвращалась с учений, в центральном посту и восьмом отсеках почти одновременно начался пожар. Лодка всплыла, но потушить пожар не удалось – сработала аварийная защита реакторов, лодка осталась без электроэнергии. Дизель-генераторы также запустить не удалось. Оставшихся в живых членов экипажа эвакуировали на верхнюю палубу лодки и на корабли, подошедшие на помощь.

К 10 апреля, на вторые сутки, был израсходован запас воздуха, в седьмой и восьмой отсек начала поступать вода. К вечеру 10 апреля

часть экипажа была эвакуирована на суда сопровождения. Утром 11 апреля, в 6:20 утра, в результате потери продольной устойчивости лодка затонула на глубине 4680 м.

Газ погубил судно

1974 г.

9 ноября в Токийском заливе крупное японское судно для перевозки сжиженного газа «Юйо Мару № 10» столкнулось с либерийским транспортом «Пасифик Арес».

Вся команда либерийского судна, попавшего в область испаряющегося и горящего газа, погибла. За столкновением последовал пожар. Спасательные работы на газовозе затруднялись из-за высокой температуры, и судно отбуксировали к отдаленному берегу. Пожар долго не прекращался, чему способствовало постепенное испарение газа. 28 ноября (через 19 дней после начала катастрофы!) горящий транспорт было решено вывести в океан и затопить. Большая часть команды газовоза успешно эвакуировалась еще в начале пожара с помощью шлюпок.

Спасение «Ориона»

1978 г.

В конце октября российские моряки, рискуя жизнью, сумели спасти американских летчиков с разведывательного самолета «Альфа-Фокстрот-586» (P-3C Orion), затонувшего в северной части Тихого океана.

То, что это было неординарное событие, которое не вписывалось в психологию противостояния, знает каждый, кто служил на флоте и в авиации. Наши моряки боролись за жизни «потенциальных противников» – они собирали о нас секретные сведения, перехватывали радиопереговоры и т. д. Был разгар холодной войны.

Один из активных участников спасения экипажа «Ориона», попавшего в беду в 78-м, капитан 1-го ранга в отставке Михаил Петрович Храмцов был тогда командиром 173-й бригады

противолодочных кораблей на Камчатке. Ему тогда довелось руководить отрядом поиска и спасения.

Он рассказывает:

– Ночью меня подняли по тревоге. Капитан 1-го ранга Штыров приказал по телефону: «Экстренно приготовить к походу стоявший в дежурстве сторожевой корабль “Ретивый”. Пойдете спасать американских летчиков». Только я успел подняться на борт, как на связь вышел командующий Камчатской флотилией вице-адмирал Клитный. Он уточнил, что потерпел аварию самолет ВМС США типа «Орион». Оказалось, правительство США экстренно обратилось к Советскому Союзу с просьбой оказать помощь в спасении экипажа. Начинаем разбираться у карты. Ближайший американский спасательный катер «Джарвис» более чем в 24 ч. пути от места крушения, американская военная база Адака на Алеутских островах – почти в 700 милях, Петропавловск-Камчатский – в 600 милях. Ближе всех к месту аварии вел промысел советский большой морозильный траулер (БМРТ) «Мыс Сенявина» – в 70 милях.

В завершение вице-адмирал по радио добавил: «Операцией руководит сам Дмитрий Федорович. Понимаешь?» Речь шла о министре обороны СССР маршале Устинове. Прошла ровно неделя после того, как СССР и США подписали договор о спасении терпящих бедствие на воде…

Через 30 мин. «Ретивый» вышел в море. Мы взяли на борт еще двух офицеров-медиков, среди них – опытный хирург. Обстановка была – врагу не пожелаешь: ночь, штормовой ветер, проливной дождь. Пирс ходил ходуном, через него перекатывались волны. Буксиров, под которыми в таких случаях положено выходить из базы, нам не дали – они в такой шторм не рискнули выйти. Зато мы крепко рисковали – в мирное время в такую погоду без крайней нужды корабли не выходят в море… Помогли выдержка и подготовка командира корабля Юрия Максимовича Рыжкова и четкая работа экипажа. «Ретивый» полным ходом вышел в море. Я тут же связался с пограничным сторожевым кораблем «Дунай», большим морозильным траулером «Мыс Сенявина» и нашей атомной подводной лодкой, которая тоже оказалась в районе падения самолета, – все эти средства были отданы в мое распоряжение. Переход до района поиска занял почти 8 ч. В том, что «Орион» утонул, мы не сомневались. Понимали также, что вероятность спасения

экипажа чрезвычайно мала. И в штилевом-то море ночью обнаружить людей сложно, а в шторм…

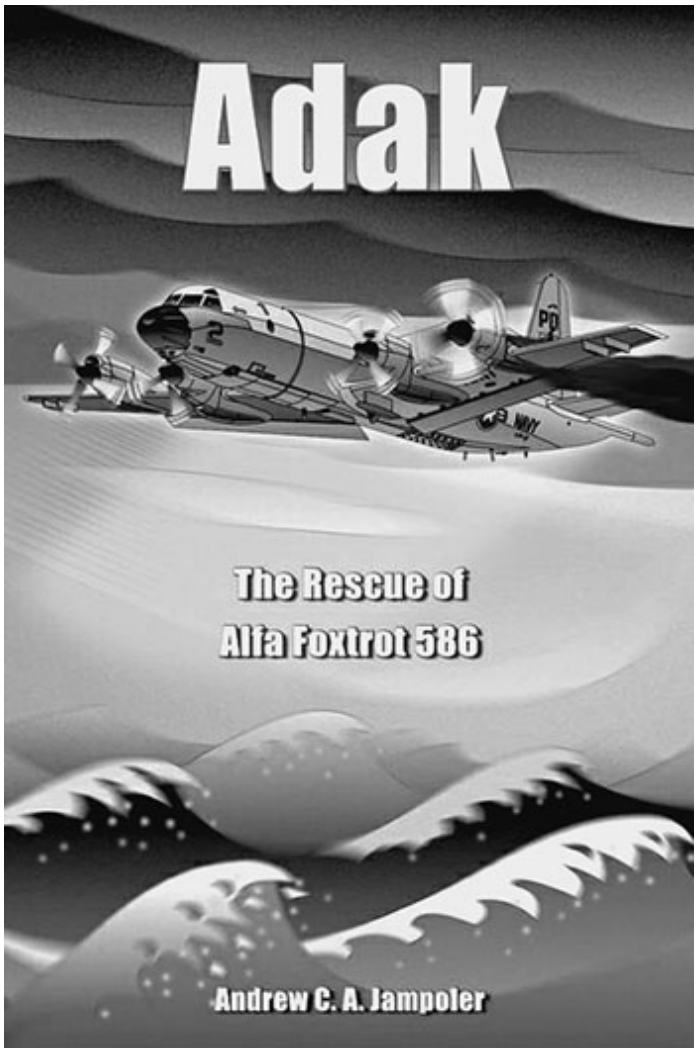
У меня есть вырезка с интервью второго пилота «Ориона» Эдварда Кэйлора, которое он давал зарубежной прессе. «Когда мы увидели, что загорелся левый двигатель самолета, а справиться с пожаром не было возможности, у нас оставалось два варианта: либо продолжить полет, и тогда последует взрыв, либо приводниться. Мы выбрали второе, – рассказывал он. – Самолет продержался на плаву несколько минут и затонул. Высота волн достигала 8 м, был штормовой ветер, температура воды где-то 4–5 °С. Проливной дождь. Мы на аварийных плотах ждали спасения 12 ч…»

И даже в таких невероятно сложных условиях русские моряки спасли американцев. Первыми их обнаружили сахалинские рыбаки с БМРТ «Мыс Сенявина», который в этом районе вел промысел под командованием капитана А. Арбузова. Как только с него заметили американцев, капитан вышел с ними на связь. Затем рыбаки произвели сложный маневр, чтобы мощным корпусом судна закрыть от ветра терпящих бедствие летчиков. Спустили на воду 30-футовый моторизованный плот, на который и подобрали посиневших от холода американцев.

Вот как описывал эту историю в своем письме советским спасителям член экипажа погибшего «Ориона» Говард Мур: «Невозможно передать радость, которую я испытал, когда увидел ваше судно. Доблесть и профессионализм моряков были совершенно исключительными. Не укладывается в голове, как можно было нас спасти ночью в океане. Когда меня поднимали на борт, я не чувствовал ни рук, ни ног. Мне оказали медицинскую помощь, и я пришел в себя… С чувством глубокой благодарности я думаю о вас, русских, чьи усилия позволили нам выжить.»

Капитан 3-го ранга ВМС США в отставке Джон Болл пишет, что «риск, которому подвергли себя капитан и команда судна “Мыс Сенявина”, намного превосходит риск, которому они обязаны были подвергнуть себя по долгу службы. Ситуация осложнялась погодными условиями на месте крушения нашего самолета. Но русские рисковали своими жизнями, чтобы спасти наши! Я ясно помню те чувства, которые охватили меня, когда я увидел огни приближавшегося к нам в

ночи “Мыса Сенявина”. Я никогда не забуду этого зрелища! Начиная с 1978 г. каждое 28 октября я праздную как свой второй день рождения».



Обложка книги Э. Ямполера, вышедшая в США и посвященная событиям октября 1978 г.

С двух американских плотов экипаж рыболовного траулера «Мыс Сенявина» снял 10 живых и трех мертвых членов экипажа. Двое, в том числе и командир «Ориона», ушли на дно с самолетом. Судовой врач оказал спасенным первую помощь, их переодели в сухие робы, укрыли одеялами.

– Связь с траулером была очень короткой, – продолжает Михаил Храмцов, – мы с ним говорили в открытом эфире, а с командованием я общался по засекреченной связи. Но как только операция завершилась, второй американский самолет «Орион», который все это время «вел»

нас к месту трагедии, начал подавать сигналы, чтобы мы повернули на восток и следовали к американской военно-морской базе. Тут же подоспел и их сторожевой корабль «Чермиз». С него тоже потребовали: «Поворачивайте на восток!» Тогда я был вынужден призвать на подмогу свой пограничный сторожевой корабль «Дунай» и «поднять» с глубины нашу атомную подводную лодку. Лишь после этого нас оставили в покое, и мы принялись конвоировать БМРТ «Мыс Сенявина» в родной порт.

На базе «Мыс Сенявина» уже ждали сотрудники госбезопасности. Летчиков перевезли в военный госпиталь, поместили их, как потом рассказывали, в двухместные палаты, поставили им цветные телевизоры, кормили до отвала. (Особенно американцам понравился борщ.) А уже через несколько дней, приодев летчиков в советские теплые летные куртки, переправили самолетом сначала в Хабаровск, а затем через Японию в США.

Я их так и не увидел. Из моряков «Ретивого» к ним близко никого не подпустили. Да что там, даже слова доброго экипажу никто не сказал. В те времена, впрочем, мы другого и не ждали.

В адрес Михаила Храмцова, других моряков все же пришли три письма от спасенных американских летчиков со словами благодарности. Послания торжественно вручили в генеральном консульстве США во Владивостоке. Михаил Петрович тотчас написал ответы и передал письма в консульство, чтобы узнать о судьбе остальных спасенных. Но до сих пор ни ответа, ни привета.

Храмцов никак не может понять причину столь затянувшейся паузы. Михаил Петрович, выйдя в отставку, занялся писательством. Недавно у него вышла книга «От Камчатки до Африки», где он рассказал и об этой истории 25-летней давности и хотел бы написать, как теперь живут спасенные американцы.

…На форме пилота, спасенного боцманом там,
у Камчатки,
Остались промасленных пальцев его отпечатки.
Таких отпечатков не взять у него преднамеренно…
Храните их вечно, шерифы Америки!
Так парни с разведывательного самолета,
Надеюсь, в нас,

В русских, разведали что-то… —

написал поэт Евгений Евтушенко.

Погибли, выполняя свой долг

1982 г.
16 февраля в Северной Атлантике, у Ньюфаундленда, Канада, во время шторма затонуло советское грузовое судно «Механик Тарасов». Погиб почти весь экипаж.

Огромное судно «Механик Тарасов», погрузив в одном из портов Канады на борт несколько тысяч контейнеров, вышло в Северную Атлантику курсом на Европу. В океане бушевал жестокий шторм, высота волн достигала 15 м. Курс корабля был проложен так, чтобы судно имело возможность противостоять ударам волн.

Неожиданно был получен сигнал бедствия – попала в беду крупнейшая в мире морская буровая платформа. Для оказания помощи платформе «Механик Тарасов» изменил курс в сторону терпящих бедствие буровиков. Мощная буровая платформа не выдержала ударов 15-метровых волн и ураганного ветра и затонула вместе с персоналом из 84 человек. На подходе к платформе на «Механике Тарасове» ослабли крепления контейнеров и они стали смещаться. В итоге корабль потерял остойчивость, опрокинулся и затонул. Так, почти весь экипаж «Механика Тарасова», пытаясь выполнить свой долг по спасению терпящих бедствия буровиков, погиб вместе с кораблем. Из 37 членов экипажа спасено только 5 человек.

Катастрофа в бухте Золотой Рог

1982 г.
6 мая, в 3 ч. ночи, в бухте Золотой Рог у причала № 42 во Владивостоке, СССР, опрокинулся и лег на грунт плавзавод «Александр Обухов», стоявший на двух якорях и девяти швартовых. На корабле неограниченного района плавания погибли почти у берега 10 моряков флота «Дальморепродукт».

Эта редкая по своей сути катастрофа в порту вызвала разные кривотолки: говорили, в частности, о диверсии и сотнях жертв. Судно быстро подняли – потеряв при этом двух водолазов, – затем списали и продали Японии на «гвозди». А спустя полтора года было судебное разбирательство.

Что представлял собой «Александр Обухов»? Это был крупный перерабатывающий завод (162 × 20 м, высота борта 12,5 м, водоизмещение 15,3 тыс. т), построенный в 1962 г. ленинградскими корабелами как краболов. Он имел большой запас прочности. До списания судна было еще пять лет.

Десять месяцев 500 человек делали в океане рыбные консервы. Незадолго до возвращения на базу капитан-директор Розов заболел, руководство флотилии прислало ему замену. Замена капитана произошла не только и не столько из-за болезни Розова, а прежде всего потому, что с ним не выполняли завышенный квартальный план, чем срывали гонку «Дальрыбы» к заявленным годовым результатам. Молодой же Турушев был готов любой ценой добывать «хвосты» и заставить коллектив выполнять поставленные сверхзадачи.

Действительно, ступив на накренившийся корабль, он проигнорировал устав службы и святую заповедь моряков: «На воде всегда считай себя ближе к опасности». Не удивился крену, поверил успокоительным донесениям и тут же подписал акт: «Судно принял в удовлетворительном состоянии».

План они перевыполнили, и 2 апреля с полными трюмами прибыли во Владивосток.

За пять суток разгрузились и начали ремонт. Управление не обеспечило нужными материалами, но настояло сократить сроки стоянки. Турушев пообещал выйти на промысел раньше на 15 суток. В ответ несколько опытных моряков заявили, что в такой ситуации считают корабль обреченным на гибель, и ушли с него.

Но остальные трудились до упаду. Ведь большинство членов экипажа не имели квартир и, с согласия управления, жили на судне. Под кормой 1,2 м глубины на причал переброшен трап: ремонтируемый плавзавод стал еще и базой отдыха в порту. Естественно, это опрокинуло строгие морские порядки. На судне начались пьянки, появились посторонние, дело дошло до преступления – изнасиловали

несовершеннолетнюю. Когда после этого сюда пришли работники милиции и прокуратуры, пьяный вахтенный помощник капитана дал команду пожарным сбросить их брандспойтами за борт…

Обо всех безобразиях транспортный прокурор Владивостока Громов проинформировал городские и краевые органы власти, сделав акцент на том, что обстановка на борту промысловика неизбежно приведет к большой беде. Но абсолютно все руководители Приморского края проигнорировали предписание прокурора.

«Александр Обухов» в минуты бедствия

Утром в день катастрофы механик Верещагин, сдавая вахту, заявил, что при крене более 3° на любой борт корабль заваливается.

Вахту с капитаном несли четвертый помощник штурмана Виктор Поповнин и второй механик Виктор Калянин. Первый год тому назад

пришел из Дальрыбвтуза, и это была его первая в жизни стояночная вахта. Стаж второго – 20 лет.

В 20:00 штурман потребовал держать 3° крена по левому борту – так ремонтникам удобнее заканчивать чистку донных танков пресной воды. К этому времени предельно облегченное судно уже обрело отрицательную остойчивость и склонность к опрокидыванию. Вот почему в 22:15 плавзавод перевалился на 6° правого борта. Калянин доложил Поповнину: перекачек не производили и заваливание самопроизвольное.

– В 22:40 я доложил на мостик, что при подравнивании судно не держалось на ровном киле и упало на 10° левого борта, – заявил в суде Калянин. – В ответ последовала команда подравнять до 5°. Начали перекачку – повалились на правый борт… 13°… В машинное отделение пошли люди с вопросами: что происходит?

В этот момент крен заметила с берега и диспетчер портфлота Хомич.

– «Обухов», вы опасно накренились, – подсказала она по рации Поповнину. – Помощь нужна? Могу подослать буксиры, чтобы прижали к причалу.

– Нет! – ответил тот. – Подравняем сами.

В 23:00 Калянин сообщил: судно раскачивается с увеличивающейся амплитудой. Поповнин разбудил капитана, доложил, сказал, что не может ничего понять. Тот по-прежнему считал опасения напрасными, распорядился прекратить перекачки, оставить до утра крен 6° правого борта – и снова уснул.

К 1:30 ночи крен довели до 8° правого борта. И Поповнин с Каляниным пошли спать. А в 2:20 судно завалилось на 11°.

Чувствуя беду, моряки начали сходить на берег, откуда безучастно (?!) наблюдали за мучениями своего корабля: надстройки скрипели, по верхней палубе катало бочки с горючим. Но даже в это время никаких команд и сигналов общесудовой тревоги не раздалось, хотя от последнего крена по судну пробежала дрожь… Проснувшийся Калянин спустился к машинам. Механик сам решил запрессовать дополнительный танк. Эта перекачка и стала для корабля роковой гирей. Он начал было выравниваться, дошел до нулевой отметки, а через 10 мин. упал на 20° левого борта. В машинном отделении переключили насосы, но крен не устранялся, а увеличивался рывками.

Вот тут по общесудовой трансляции и прозвучала запоздалая команда капитана. Выброшенный из кровати, он требовал задраить иллюминаторы нижней палубы и всем эвакуироваться на берег по правому борту.

Однако два десятка открытых иллюминаторов нижней палубы уже вошли в воду, и та хлынула внутрь. В 2:55 корабль накренился на 35°. Находиться в машинном отделении стало невозможно, и Калянин приказал вахте покинуть судно. Сам с трудом добрался в котельное отделение, распорядился потушить котел… Еще несколько минут, и «Обухов» лег левым бортом на грунт… Мелководье спасло жизнь сотне людей. Под водой осталось 10 человек, включая и бывшего капитана Розова. Как показало заключение судебно-медицинской экспертизы, все они были в состоянии опьянения…

Поначалу капитан признавал себя виновным в трагедии. Затем во всем обвинил помощников. А свое руководство – в том, что передало ему судно в предаварийном состоянии. Поэтому следствие поручило опытным корабелам и судоводителям Дальневосточного морского пароходства тщательно обследовать системы поднятого корабля, а также проверить профессиональные знания вахтенной команды.

– Трагедия произошла из-за самоуверенности капитана, – заявил судостроитель, лауреат Государственной премии СССР Селезнев. – Нарушение остойчивости в порту у причала – редкое ЧП, и оно всегда особо проявляет способность капитана к борьбе за живучесть корабля. Встречи с Анатолием Турушевым и его помощниками убедили меня: они не знали элементарных основ остойчивости и не могли гарантировать сохранение судна. В нестандартной, расслабляющей близостью берега обстановке они проявили свою низкую квалификацию и полное безразличие к надвигающейся катастрофе.

Транспортный прокурор Громов заметил, что властный берег неистово защищает промысловиков, дающих ему официальный консервный вал и личное обогащение. Поэтому там и предпринимают все, чтобы скрыть от Центра абсолютное безразличие судовладельца к охране жизни добытчиков.

Суд строго оценил криминальные просчеты всех, кто исподволь разлагал рыболовный флот и вел моряков к катастрофам. Были названы также и должностные лица «Дальрыбы», превращавшие капитанов в роботов. Оказалось, что «берег» толкал экипажи даже на нарушение

санитарных требований, и промысловики не выбрасывали за борт подпортившиеся слои мороженой рыбы – из них делали… консервы для Крайнего Севера. Потому и перетасовывали капитанов: чтобы не успевали вникнуть в проблемы корабля, чтобы как можно больше брали с него и со случайной команды, навербованной в селах. В противном случае капитанов беспощадно списывали на берег…

(По материалам А. Клевы)

«Александр Суворов» налетел на мост

1983 г.

5 июня около Ульяновска, СССР, советский теплоход «Александр Суворов» налетел на мост через Волгу. Погибли 176 человек.

Теплоход «Александр Суворов» был построен в 1981 г. в Чехословакии. Пассажировместимость 400 человек. До аварии принадлежал Волго-Донскому пароходству…

Вечер был веселым. Во время ужина по громкой связи поздравили повариху с днем рождения. В ресторане раздались аплодисменты: на «Суворове» вкусно готовили. Потом объявили – будет разыгран аукцион. Поэтому все устремились в зал на верхней палубе – и не только ради аукциона: многим хотелось посмотреть по телевидению детектив «Возвращение “Святого Луки”».

До моста – 5 мин. хода. На часах – 22:45. Видимость ясная, хотя и сумерки. В рубке вахтенный штурман, он же старший помощник капитана Владимир Митенков, рядом с ним рулевой Уваров. Капитан Владимир Клейменов отдыхал в каюте – предстояло нести вахту ночью.

Некоторые пассажиры видели, как на мост на полной скорости влетел товарный состав, когда «Суворову» оставалось до него метров сто. Теплоход шел на предельной скорости – 25 км/ч.

Все шло обычно. Кроме одного – и в том ужас, – теплоход шел в шестой пролет моста, через который суда и меньших габаритов пройти не могли!

Береговая диспетчерская служба, увидев, что судно движется к шестому пролету, пришла в панику и принялась предупреждать по радио вахтенных на «Суворове». Диспетчеры успели даже предупредительные ракеты пустить в полном отчаянии, потому что

было уже ясно: остановить судно или заставить его, как «Титаник» от айсберга, хоть чуть отклониться уже невозможно.

Не сбавляя скорости, «Суворов» врубился в пролет…

Многие из тех, кто оставался в каютах на нижних палубах, удара даже и не заметили – в точности, как на «Титанике», – в корпусе он отозвался глухим, неясным гулом. К тому же в репродукторах звучала музыка.

Этот тихий, быстро погасший удар срезал, как лезвием, ходовую рубку и всю верхнюю палубу вместе с кинозалом, до отказа набитым людьми.

Тяжелый железнодорожный состав громыхал наверху. И казалось, что несильный удар, для многих оставшийся незамеченным, так потряс фермы. моста, что вагоны опрокинулись и вниз на «Суворова» посыпались уголь, зерно, бревна…

Теплоход остановился не сразу. Инерция скорости и огромная масса протащили его под мостом и еще метров триста после него. И только потом «Суворов» замер на глади реки.

…Сразу после ужина Владимир Петрович П. пошел в каюту с женой. Около половины одиннадцатого она сказала: «Пойдем наверх, рядом город, а мы его не увидим – сидим, как тараканы…» Он отмахнулся, не захотелось. Она ушла. Больше он ее живой не видел.

Он ощутил удар. Какой-то растянутый, не резкий, но жуткий, будто суда столкнулись. Теплоход замедлял движение. Владимир Петрович выскочил из каюты и бросился наверх по трапам, Перед последним, ведущим на верхнюю палубу, отпрянул.

Сверху сплошным потоком лилась кровь. Пересилив себя, пошел вверх. Увидел горы окровавленных шевелящихся обрубков тел.

Жену он нашел неподалеку от того места, где предположительно находился вход в кинозал. Лежала с проломленной головой…

Перед началом фильма многие заглядывали в зал, но, увидев столпотворение, уходили. Акоп А. с женой тоже попытался войти, но душно показалось. Спустились в каюту. Почувствовав, что судно содрогнулось, он побежал наверх и отпрянул: потоки крови, оторванные конечности, головы, вывороченные внутренности…

Двоих приятелей спасла бутылка водки. Следователь попросил объяснить, как это могло случиться: жены погибли, а они живы? А

просто: жены тянули кино смотреть, а у них интерес был другой – выпить хотелось, остались. Теперь молятся на эту бутылку.

Капитан Клейменов выжил. По сведениям, Клейменова подобрали возле опоры моста, на дамбе. Он был в одних плавках и не помнил, как оказался здесь. Судя по всему, его выбросило с высоты 12 м. По его рассказу, он еще вытащил из реки погибающего человека и только потом потерял сознание. Это на одном допросе. На другом заявил, что сознания не терял.

На предприятиях Ульяновска были мобилизованы рабочие, собрались отряды студентов. Работали в больницах, на транспорте. Катастрофически не хватало гробов…

Перед следствием стояло много и задач и одна из них – отыскать на дне ходовую рубку с телами вахтенного штурмана и рулевого. Медэкспертиза должна найти ответ: почему «Суворов» двинулся в заведомо непроходимый пролет?

На рассвете 6 июня никто не представлял объема беды. Ни один из членов правительственной комиссии, ни один из следователей не смог бы назвать количество жертв.

Хирурги работали как в полевом госпитале. Непрерывно резали и штопали людей. Невероятная сложность в работе в том заключалась, что были только рваные раны. Безумно сложно было их промывать, обрабатывать. Мелкая угольная крошка и в особенности зерна, которыми раны присыпало, окрашенные кровью, делались невидимыми. «Гораздо легче было бы, если бы была просто грязь…» – говорили врачи.

Экипаж «Суворова» жил на борту. Шли допросы. Всех интересовала та повариха, которую поздравляли с днем рождения: как она отмечала праздник? При этом можно не сомневаться, что она станет отрицать какое бы то ни было застолье. Очень многие считали тогда, что другой причины, кроме как пьянство, толкнувшее огромный теплоход к прохождению моста с неслыханными нарушениями правил, – нет. Предполагали даже, что в роковые минуты теплоходом вообще никто не управлял.

Повреждения в хвостовом отсеке парохода

В 1983 г. эксперты пришли к мнению: четыре факта привели к катастрофе:

– халатность первого штурмана;

– халатность рулевого;

– отсутствие сигнальных огней на мосту, в темное время суток;

– на шестом пролете, через который такое судно пройти не могло, стояла будка путевого обходчика, напоминавшая своими очертаниями сигнальный щит, обозначавший судовой пролет. Такой сигнал есть в виде ромба для судов, идущих вниз по Волге, и прямоугольник для судов, по ней поднимающихся. Светлая будка могла восприниматься прямоугольником.

И еще. Капитаны судов неоднократно писали в управление Куйбышевской железной дороги о том, что в районе моста сложилась аварийная ситуация. Вина железнодорожников в аварии была тоже.

Следствие разыскало свидетелей, заходивших в рубку и видевших замечтавшегося рулевого и штурмана, углубившегося в чтение детектива. Митенков шел 18-й раз под этим мостом и, видимо, чувствовал себя слишком уверенно. Это погубило 176 человек. Тела этих двоих подняли со дна Волги. Алкоголя в крови не обнаружили.

Следствие пришло к выводу, что капитан Клейменов самоустранился от спасения пострадавших, телесных повреждений на нем не было обнаружено, и поскольку он не смог обеспечить дисциплину на судне, суд приговорил его к 10 годам лишения свободы.

В заключении капитан «Суворова» пробыл около шести лет, потом был освобожден по состоянию здоровья, а вскоре после этого умер.

Как подлодку «утопили» еще на берегу

1983 г.

24 июня у берегов Камчатки затонула атомная подводная лодка Тихоокеанского флота К-429.

Лодкой командовал капитан 1-го ранга Н. Суворов. Старшим на борту был начальник штаба дивизии, Герой Советского Союза, капитан 1-го ранга А. Гусев. На лодке находились 120 человек, в результате катастрофы погибли 16 членов экипажа.

Николай Михайлович Суворов был осужден Военным трибуналом Тихоокеанского флота к 10 годам лишения свободы. Три года провел в колонии-поселении в Новгородской области. Освобожден по амнистии в сентябре 1987 г. Умер 26 сентября 1998 г. в Санкт-Петербурге.

Мы публикуем историю трагического рейса К-429 и рассказ о судьбе Николая Суворова по документам, предоставленным его вдовой – Зинаидой Васильевной Суворовой.

Из пояснительной записки старпома И.В. Чехова:

«…экипаж готовился к отпуску, который был спланирован на июнь 1983 г. Однако за неделю до катастрофы командир дивизии Алкаев Н.Н. вызвал командира Суворова Н.М. и поставил задачу, в корне отличающуюся от годового плана, а именно: выйти в море на одни сутки для выполнения боевого упражнения с тем, чтобы закрыть план боевой подготовки экипажа и дивизии в целом.

Суворов крайне отрицательно отнесся к задаче, поставленной командиром дивизии. Мы приняли решение поочередно попытаться его убедить не изменять годовой план. Первым пошел я, разговор происходил в резкой форме со стороны командира дивизии, и он просто выгнал меня из кабинета. После этого к командиру дивизии пошли капитан 1-го ранга Суворов Н.М. и капитан 2-го ранга Пузик В.Т., результат разговора также был отрицательным».

Из записок Суворова Н.М.:

«Я доложил, что не могу выполнять данное задание. Приказами командования экипаж был разукомплектован – недокомплект составил 50 %. Мне был отдан приказ выйти в море, иначе через 30 мин. я буду исключен из рядов КПСС и отдан под суд военного трибунала. Я получил приказание: отпуск отменяется, экипажу готовиться в ближайшее время к выполнению торпедных стрельб».

Из письма Героя Советского Союза капитана 1-го ранга Гусева А.А. (в 1983 г. был начальником штаба):

«Я заявил о своем несогласии с выходом в море К-429 с экипажем Н.М. Суворова. Однако вечером того же дня узнал, что план подписан, то есть утвержден начальником штаба флотилии контр-адмиралом О.Е. Ерофеевым.

Я прибыл к Ерофееву и попробовал его убедить отменить решение, но получил ответ: “Ты что же, герой, струсил?”

После этого я написал официальный рапорт на имя начальника флотилии о неготовности ПЛ к выходу в море и поставил гриф “Секретно”. Один экземпляр отправил в штаб флотилии, второй закрыл в сейфе в своем кабинете… Я оказался среди спасенных членов экипажа К-429, и, когда после трехсуточного пребывания в барокамере спасательного судна был доставлен в дивизию, встретил меня капитан 1-го ранга Апкаев. Первым делом я ворвался в свой кабинет и обнаружил взломанный сейф. Он был пуст».

Так принималось решение о выходе лодки в море.

Из записок Н.М. Суворова:

«Командование дивизии скомплектовало экипаж для выхода на торпедные стрельбы из личного состава пяти экипажей. Приказ ВРИО командира дивизии Гусева об укомплектовании и прикомандировании недостающего личного состава был подписан всего за один час до

выхода подводной лодки на стрельбы. Этим приказом было прикомандировано 58 специалистов.

Я и мои подчиненные были поставлены в условия, при которых за 12 ч. был собран экипаж. Нужно было проверить подготовку людей, ознакомиться с материальной частью ПЛ, выгрузить боевые и погрузить практические торпеды, принять корабль и подготовить его к выходу в море. Эти мероприятия выполнить не смог бы никто, что и было подтверждено экспертами во время следствия».

К моменту выхода ПЛ К-429 в море на борту оказались два командира экипажей Суворов и Белоцерковский, два командира БЧ-5, старпом Рычков, не допущенный к самостоятельному управлению, отсутствует старшина команды трюмных.

Из приговора Военного трибунала Тихоокеанского флота от 02.11.1984 г.:

«Суворов знал, что ПЛ к бою и походу была подготовлена не полностью, принял решение осуществить проверку прочного корпуса ПЛ на герметичность… на переходе к месту выполнения задания. Выполняя это решение на переходе в район дифферентовки, при проверке прочного корпуса на герметичность Лиховозов, видя, что личный состав 4-го отсека в течение получаса не мог подготовить систему судовой вентиляции, не разобрался в причинах задержки, практической помощи не оказал».

4-й отсек был затоплен через захлопки системы вентиляции. Напомним, что старшины команды трюмных на ПЛ не было.

Из объяснительной записки Суворова:

«Громко объявил в центральном посту: “Задраить верхний рубочный люк”. Лично убедился по сигнализации, что рубочный люк закрыт и что все забортные отверстия по сигнализации “Ключ” закрыты. Запросил разрешение Гусева погружаться.

В это время поступил доклад с 1-го отсека: “Аварийная тревога, поступление воды в 1-й отсек!” Я посмотрел вниз, в шахту перископа, увидел мичмана Лящука, старшего электрика 4-го отсека, который, вглядываясь вверх, кричал: “Аварийная тревога, поступление воды через вентиляцию в 4-й отсек!” – и вернулся в 4-й отсек. В это время поступил доклад от старпома: “Аварийная тревога”. Почти одновременно с Гусевым прокричал: “Продуть балласт. Всплывать”. Услышал шум воздуха, поступавшего в ЦГБ, через 30 с шум

прекратился, я услышал, что ПЛ “вздрогнула”, посчитал, что началось всплытие, бросился в рубку отдраивать люк. Повернув ручку, не услышал шума воздуха. Пытался поднять крышку, она не открылась. Я задраил ее, спустился вниз. Личный состав готовил и надевал средства индивидуальной защиты. В центральный пост поступала вода. Пропало освещение, обесточились “Ключ” и “Шпат”. Поступили доклады о наличии воды в трюмах 1, 2, 3-го отсеков. С трюма и средней палубы поступил доклад о хлопках и искрах в районах щитов. По докладу с 1, 2 и 7-го отсеков – глубина 35 м и не меняется, решили, что ПЛ легла на грунт.

После оценки обстановки сообщили в отсеки, что находимся на грунте, нас должны скоро найти, так как оперативный дежурный не получил доклада от ПЛ об освобождении района, вышло время донесения следующего района».

Из рапорта Суворова (июль 1983 г.):

«Решили, что разведчиков необходимо выпустить с рассветом. Оперативная служба, зная о занятии района и отсутствии донесения об освобождении, будет запрашивать ПЛ, должен последовать запрос, при отсутствии донесения от ПЛ, поэтому разведчикам была поставлена задача – обозначить место ПЛ буем, передать данные. В период с 7 до 8 ч. утра были выпущены два разведчика (мичман Мерзликин и мичман Лесник). Выпустив разведчиков, ждали донесения и связи с аварийно-спасательной службой».

Но наверху подводников никто не ждал, они плыли около 4 ч. Их подобрал пограничный корабль. Подводникам удалось передать сообщение о месте нахождения ПЛ. Спасатели прибыли.

Из письма Гусева А.А.:

«Мы с Николаем Михайловичем Суворовым перебрали все известные случаи из мировой практики спасения подводников. Получалось так, что никогда не удавалось спасти весь экипаж из затонувшей ПЛ. Мы решили пойти на самый надежный, но предельно рискованный шаг – метод свободного всплытия через торпедные аппараты».

Из 106 человек, оставшихся в живых после затопления отсека, им удалось спасти 104 жизни.

Николай Михайлович Суворов вышел из ПЛ 28 июня 1983 г. Через 4 ч. он докладывал об обстоятельствах аварии командующему ВМФ

Горшкову. После катастрофы началось хождение по мукам.

Из заявления Суворова Н.М. военному прокурору ТОФ от 17 мая 1984 г.:

«После подъема корабля с грунта не был составлен акт материально-технической экспертизы… Техническое состояние и исходное положение глубиномера… захлопок и положения манипуляторов системы вентиляции в аварийном положении и т. д. Невозможно было уже проверить в связи с ремонтными работами, произведенными на корабле… В акте экспертной комиссии указано, что аварийно-спасательные устройства исправны, что не соответствует действительности, так как я лично предъявил следователю акт ревизии аварийно-спасательных средств, которая проводилась в присутствии начальника технического управления ТОФ… Я пришел к убеждению, что следователем была дана экспертам неполная информация и по другим вопросам… Мною лично с аварийного корабля был вынесен дифферентовочный журнал… и предъявлен членам государственной комиссии. Но к началу следствия журнал оказался утерянным.

Я был ознакомлен с актом экспертной комиссии, по результатам которой следователь Бородовицин намерен мне предъявить обвинение. Акт составлен в Москве, в отрыве от места событий и времени аварии, без ознакомления в существе дела на месте, по неполным односторонним и необъективным данным, предъявленным следователем членам комиссии».

Военный трибунал ТОФа 2 ноября 1984 г. признал Суворова Николая Михайловича виновным в нарушении правил кораблевождения и приговорил его к 10 годам лишения свободы.

11 сентября 1987 г. Н.М. Суворов вернулся домой по амнистии. И начал обращаться во всевозможные инстанции с просьбой о пересмотре дела.

На все обращения получал ответы о правильности приговора.

За полгода до его смерти пришло очередное письмо от Главного военного прокурора России Ю.Г. Демина:

«В ходе судебного разбирательства бесспорно установлено, что непосредственной причиной несанкционированного открытия забортных вентиляционных и незакрытия переборочных отверстий, что и повлекло затопление корабля, явились конкретные нарушения требований Корабельного Устава ВМФ СССР и инструкций… Судом

надлежащим образом оценен и факт укомплектования подводной лодки специалистами из различных экипажей, а также предоставления Вам ограниченного времени на приготовление к походу. Данные обстоятельства не колеблют вывода о Вашей виновности».

«Не колеблют»…

Правду об аварии ПЛ К-429 скрывают по-прежнему. Подводную лодку утопили еще на берегу ради выполнения и перевыполнения плана.

Спасенный экипаж «Михаила Лермонтова»

1986 г.

16 февраля на пути в залив Порт-Гор в Индийском океане напоролся на рифы круизный лайнер «Михаил Лермонтов». В экстремальной ситуации экипаж теплохода спас всех пассажиров, не потеряв ни одного человека.

Рассказывает А. Червоненко:

– Индийский океан. Мы возвращались домой из Юго-Восточной Азии, когда начальник радиостанции позвонил мне в каюту и прокричал: «Быстрее в радиорубку! “Лермонтов” тонет!» Первое, о чем я подумал: такого просто не может быть. Но когда услышал переговоры, которые вел с пароходством по радиотелефону капитан тонущего судна, то все понял. Далеко-далеко отсюда, у берегов Новой Зеландии, действительно погибал наш белый красавец теплоход. В тот злополучный день я должен был находиться на «Лермонтове». Но обстоятельства сложились так, что в рейс на «Лермонтове» отправился другой доктор – мой сменщик.

Теплоход «Михаил Лермонтов» был построен на судоверфи немецкого порта Висмара в 1972 г. В то время Министерство морского флота СССР заказало новую серию из пяти крупных пассажирских судов. Два – «Александр Пушкин» и «Михаил Лермонтов» – получили приписку в Ленинградском порту.

Корпуса судов этой серии, в отличие от пассажирских теплоходов всех стран, были окрашены в черный цвет. Из них белым был только «Михаил Лермонтов». Его перекрасили в начале 80-х, во время реконструкции. Тогда же изменили и внутренние интерьеры – он стал

более комфортабельным и современным. Это позволило «Михаилу Лермонтову» занять достойное место среди круизных лайнеров зарубежных фирм.

На пяти пассажирских палубах, соединенных трапами и лифтами, было расположено 239 кают, в которых со всеми удобствами могли разместиться 550 пассажиров. Экипаж состоял из 350 человек и размещался на нижних палубах. Исключение составлял высший комсостав, живший на верхней палубе, рядом с каютой капитана.

«Михаил Лермонтов» был круизным судном. Зимой уходил в кругосветное плавание – через Панамский и Суэцкий каналы, с заходами в порты Центральной и Южной Америки, на острова Океании, в Новую Зеландию, Австралию, Юго-Восточную Азию и Индию.

В свой последний рейс из Ленинградского порта белоснежный красавец лайнер отправился в пятницу 22 ноября 1985 г. «Михаил Лермонтов» находился под фрахтом английской туристической фирмы Charter Travel Co. Ltd (сокращенно CTC), дирекция которой присутствовала на борту судна.

После захода в Тилбери, портовый пригород Лондона, был взят курс на Австралию. Из порта Сидней 6 февраля 1986 г. теплоход отправился в круиз вокруг островов Новой Зеландии. На борту находилось 408 пассажиров, в основном австралийцев, и 330 членов экипажа. 15 февраля, после заходов в порты Северного острова, «Михаил Лермонтов» прибыл в порт Веллингтон – столицу Новой Зеландии. Затем лайнер отправился к одному из красивейших мест в мире – каналу Тори, который ведет из пролива Кука в пролив Королевы Шарлотты. Пройдя канал, теплоход зашел в порт Пиктон, отстоял 7 ч. у причала и двинулся дальше, чтобы, обогнув мыс Джексон, выйти на западное побережье острова…

Красавец «Михаил Лермонтов» до рокового случая

Отсчет времени начнем с вечерней вахты, которая заступила 16 февраля, в 16:00, в составе старшего штурмана, второго помощника капитана, рулевого и впередсмотрящего матроса. Кроме вахтенных, на мостике судна находились капитан и опытный новозеландский лоцман – Дон Джемисон. Он прекрасно знал район плавания.

По его предложению скорость судна была увеличена до 15 узлов.

Необходимо отметить, что лоцман имеет на судне рекомендательный голос, то есть он может посоветовать произвести то или иное действие или маневр, но окончательное решение принимает только капитан либо, в его отсутствие, старший вахтенный штурман.

Лоцман несет ответственность за свои рекомендации перед организацией, выдавшей ему лицензию на проводку судов в данном регионе. В конкретном случае это был совет директоров Марлборской акватории.

Как свидетельствуют члены экипажа, теплоход шел очень близко к берегу, чтобы пассажиры могли любоваться великолепными морскими пейзажами.

Начавшийся небольшой дождь ухудшил видимость, поэтому капитану приходилось постоянно выходить на крыло мостка. В 16:30 он, оставив вместо себя старшего штурмана, покинул ходовую рубку и отправился сменить мокрую от дождя одежду.

На подходе к мысу Джексон лоцман, неожиданно изменив заранее согласованный и проложенный на карте курс, направил «Михаила Лермонтова» в узкий пролив между мысом и скалистой отмелью, на которой возвышался маяк. Старший штурман поинтересовался: «Почему вы ведете нас так близко к берегу?», однако команды лоцмана не отменил. В этот момент последовал рапорт второго помощника капитана: «Вижу белые буруны по курсу». «Воды в этом месте достаточно», – успел произнести лоцман, и вдруг со стороны правого борта раздался сильный удар и послышался скрежет. Судно вздрогнуло всем корпусом. На хронометре было 17:38, когда теплоход «Михаил Лермонтов» налетел на риф и получил пробоину в правом борту. Удар был скользящий, поврежденными оказались несколько водонепроницаемых отсеков.

Риф между мысом Джексона и скалой Уорен, вставшей на пути нашего теплохода, хорошо известен и обозначен на всех морских картах. О коварстве этих мест люди знают уже более двух веков – впервые риф описал знаменитый мореплаватель Джеймс Кук еще в 1770 г.

Сразу же после удара старший штурман дал команду «Стоп машина».

В 17:43 по приказу капитана аварийная партия приступила к обследованию нижних палуб. Однако вскоре стало ясно, что спасти теплоход не удастся. Последовало объявление, что «Михаил Лермонтов» напоролся на рифы, но причин для беспокойства нет, так как суда такого класса считаются непотопляемыми. Экипажу было рекомендовано надеть спасательные жилеты. Пассажирская служба получила распоряжение проконтролировать сбор пассажиров у шлюпок и обеспечить для них спасательные жилеты.

В 18:01, после переговоров капитана тонущего судна с руководством пароходства, был подан сигнал бедствия. Сигнал приняли в Веллингтоне. На помощь тонущему теплоходу направился находившийся в 17 милях от места катастрофы танкер «Тарихико».

В 18:04 судно, продолжая медленное движение в залив Порт-Гор, второй раз ударилось правым бортом о камни.

В 18:20, после того как было замечено поступление воды из затопленного рефрижераторного отсека во вспомогательное машинное отделение, был подан второй сигнал бедствия.

В 19:00 вода начала поступать в помещение главного распределительного щита.

В 19:32 механики и мотористы покинули машинное отделение. В 19:41 «Михаил Лермонтов» находился на расстоянии менее 8 кабельтовых (точнее, 1450 м) от южной части залива Порт-Гор. С подошедшего танкера «Тарихико» наконец увидели терпящий бедствие теплоход и немедленно по радиотелефону сообщили в Веллингтон, что необходимо использовать все находящиеся рядом суда для оказания немедленной помощи. Тонущий лайнер освещали сигнальными ракетами.

Основная масса туристов была пожилого возраста, и некоторых пришлось нести к трапу на руках.

В 21:35 к месту разыгравшейся трагедии подошел паром «Арахура», следовавший из Пиктона через пролив Кука. Танкер «Тарихико» принял на борт 356 пассажиров и членов экипажа, остальные спасенные находились на пароме «Арахура». Кроме танкера и парома, в спасении пассажиров и экипажа принимали участие небольшие рыболовецкие суда, поспешившие на помощь.

В 22:40 круизный лайнер «Михаил Лермонтов» лег на дно залива Порт-Гор со значительным креном на правый борт, невдалеке от берега. В далекой Англии, в Лондоне, печально зазвонил колокол Ллойда.

Среди членов экипажа недосчитались механика. Один из мотористов видел, как за минуту до удара тот зашел в помещение рефрижераторного отделения. Пробоина длиной 12 м оказалась именно в этом месте, и отсек был мгновенно затоплен водой.

Отправкой пассажиров домой занялась дирекция компании СТС. Экипаж «Михаила Лермонтова» был отправлен в Веллингтон, затем в Сингапур, откуда самолетом Аэрофлота через Ханой, Калькутту, Карачи, Ташкент – в аэропорт Пулково. Старшие офицеры и вахтенные моряки оставались пока в Новой Зеландии для участия в предварительном расследовании дела о крушении лайнера. Хотя все казалось предельно ясным: вина лоцмана, указавшего неверный курс, и

старшего штурмана, передоверившего управление судном лоцману, была очевидной. Неясными были только мотивы, побудившие старшего лоцмана Дона Джемисона направить теплоход на камни рифа.

Но это далеко не единственная загадка в истории гибели лайнера. Почему не были предприняты попытки поднять затонувшее судно? Почему Балтийское морское пароходство, потеряв современный, недавно прошедший дорогостоящую реконструкцию лайнер, не настояло на проведении судебного расследования по горячим следам? Иск совету директоров Марлборской акватории и ее начальнику старшему лоцману Дону Джемисону был выставлен только осенью 1989 г. – после того, как 151 пассажир из числа переживших крушение подал иск на само пароходство и на фирму СТС. По этому иску власти Новой Зеландии выплатили пароходству сумму, эквивалентную 50 млн американских долларов.

После гибели теплохода ходило много различных слухов о скрытых причинах катастрофы. Но давайте обратимся к мнению Героя Социалистического Труда, кандидата технических наук Арама Михайловича Оганова – основного капитана теплохода «Михаил Лермонтов»:

– Мы очень мешали иностранным компаниям. Будучи капитаном, я неоднократно получал письменные и устные угрозы, неоднократно с судном происходили инциденты. Однажды в порту Сан-Франциско я получил известие о том, что «Михаил Лермонтов» заминирован. Думаю, западным компаниям необходимо было посеять панику и недоверие среди потенциальных пассажиров лайнера. В другой раз нас вынудили уйти с одной из международных линий, угрожая взорвать теплоход. Мы стали работать на Австралию и снова пересеклись с конкурентами. В тот рейс я был в отпуске. Буквально за два часа до трагедии связывался по радио со сменным капитаном. Лоцмана, который вывел судно на риф и потом даже не скрывал своей вины, наказали всего лишь лишением лицензии. Позднее выяснилось, что этих лицензий у него несколько. Теплоход затонул на глубине 43 м, рядом с берегом. Из-под воды видна мачта.

Гибель «Адмирала Нахимова»

1986 г.

31 августа советский лайнер «Адмирал Нахимов» затонул близ Новороссийска после столкновения с балкером «Петр Васев». Погибло почти 600 человек.

В результате столкновения из-за образовавшейся пробоины в корпусе пароход «Адмирал Нахимов» затонул в двух милях (около 3,7 км) от прибрежного мыса Дооб, что в 15 км от Новороссийского порта. Произошло это в течение каких-нибудь 7–8 мин.

Пароход «Адмирал Нахимов» вышел из Одессы 29 августа в очередной круизный рейс по маршруту Одесса – Ялта – Новороссийск – Сочи – Батуми – Сочи – Одесса. На его борту находилось 897 туристов и 346 человек команды.

В результате гибели парохода «Адмирал Нахимов» погибло 423 человека (820 человек были спасены). В течение первых суток после катастрофы были подобраны с поверхности воды и береговой черты тела 79 погибших. В корпусе затонувшего судна и на грунте в районе катастрофы остались 344 человека, из них 279 погибших вскоре были подняты водолазами.

Эта катастрофа была одной из крупнейшей в пассажирском флоте СССР.

В 22:15 ПРДС передал на сухогруз «Петр Васев»: «Из порта выходит пассажирский пароход “Адмирал Нахимов”. Прошу пропустить “Адмирал Нахимов” на выходе». С сухогруза ответили: «Ясно, пропустить».

В 22:30 ПРДС сообщил на пароход «Адмирал Нахимов»: «На створах и рейде движения нет, но на подходе с Босфора идет сухогруз “Петр Васев”. Он предупрежден о вашем выходе и пропустит вас». На это с парохода ответили: «Ясно».

Береговой пост регулирования движения судов дал рекомендацию сухогрузу пропустить пароход, но по международным правилам, принятым и нашей страной, следовало поступить наоборот.

Согласно международным правилам пароход «Адмирал Нахимов», у которого справа по борту находился сухогруз «Петр Васев», обязан был пропустить сухогруз.

Судоводители обоих судов в период с 23:00 до 23:05 вели переговоры между собой: «Адмирал Нахимов» – «Петр Васев»: «Ваш курс, ваши действия?»

«Петр Васев»: «Идем курсом 36, скоростью 12,5 узла».

«Адмирал Нахимов»: «Вы можете нас пропустить, так как у нас на борту 1000 туристов и наш курс 160 град.?»

«Петр Васев»: «Идите!»

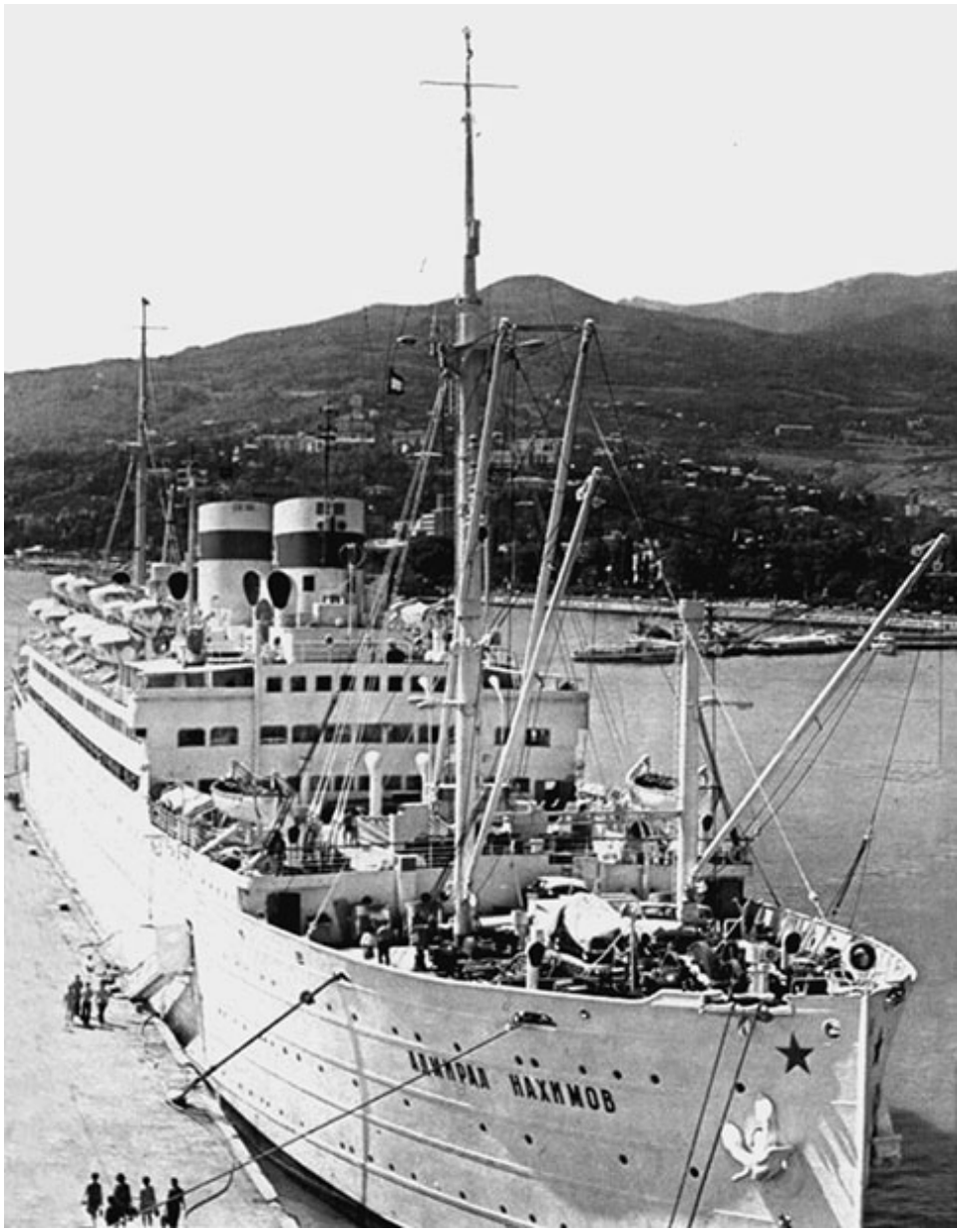
«Адмирал Нахимов»: «Можем идти тем же курсом и не сбавлять оборотов?»

«Петр Васев»: «Да, можете идти».

«Адмирал Нахимов»: «Вы пропустите нас?»

«Петр Васев»: «Идите».

Однако совершенно неожиданно для всех капитан сухогруза самовольно отказался от данной ему рекомендации и, вопреки своим собственным заверениям о согласии пропустить пассажирский пароход, принял другое решение. Просчитав на своем компьютере сложившуюся навигационную ситуацию, он пришел к выводу, что сухогруз при избранной скорости движения успевает пройти по намеченному курсу без необходимого торможения, связанного с пропуском парохода «Адмирал Нахимов», и дал указание в машинное отделение обеспечить работу двигателей в прежнем режиме.



«Адмирал Нахимов» в 1970-е гг.

Когда вахтенный парохода обнаружил по пеленгу, что сухогруз не собирается пропускать пароход и ситуация приобретает катастрофический характер, он в 23:10–23:12 передал по радиотелефону: «Немедленно назад!» С сухогруза «Петр Васев» ответили: «Даем задний ход».

Вахтенный парохода не вызвал капитана на мостик и самостоятельно начал изменять курс; вместо резкого развертывания

судна он начал делать медленные маневры, что привело пароход в точку столкновения с сухогрузом.

Капитан сухогруза находился на мостике с вахтенным помощником и, видя, что суда идут на столкновение, не дал команду на остановку сухогруза.

Удар сухогруза в борт парохода был настолько сильным, что он оказался распоротым от середины судна до кормы. В образовавшуюся в правом борту пробоину площадью около 80 кв. м с большой скоростью стала поступать забортная вода и пароход стал быстро крениться на правый борт. После удара пароход прошел по инерции на юго-восток еще 900 м, постепенно ложась на правый борт и погружаясь. Через некоторое время на поверхности воды был виден левый борт парохода, по которому карабкались люди, а капитан парохода отдавал команды: «Немедленно покинуть судно!», «Всем от судна, от воронки, от взрыва!»… Трубы парохода уже уходили под воду и могли взорваться котлы.

Все это время на палубе парохода матросы сбрасывали плоты и пытались спустить шлюпки. Плоты, оказавшиеся потом в воде, спасли жизни многим людям. Так как пароход оставался на плаву считаные минуты, шлюпки парохода на воду спустить не успели.

В 23:20 произошла полная потеря плавучести и пароход с креном около 60° с задравшимся носом ушел в пучину, затягивая за собой множество людей, не успевших отплыть подальше и хороня в своих недрах тех, кто не успел выбраться из лабиринта многочисленных проходов, трапов и дверей парохода. Погибли и члены экипажа, которые находились в нижних каютах, помогая пассажирам найти свои спасательные жилеты, надеть их и покинуть тонущее судно.

Судно легло на дно Цемесской бухты на правый борт на глубине 47 м. А в это время на поверхности моря в сплошной темноте при волнении 3 балла сотни людей боролись за свою жизнь и спасали жизнь других.

Позднее вокруг сухогруза скопилось много людей. Спустить за борт парадный трап не смогли и были выкинуты только штормтрапы и концы. Но не всем удавалось по ним забраться, обессиленные люди срывались с них и падали обратно в море.

В 23:24 из порта было передано на все суда, стоящие на внешнем рейде, указание о подготовке к спуску на воду спасательных средств

для оказания помощи пострадавшим, а на все буксиры срочно сниматься и следовать в район аварии.

В 23:30 портовой флот и диспетчер спасательных служб получили указание дежурного порта о подготовке плавающих средств для выхода в район аварии и оказания помощи пострадавшим, а через 3 мин. оперативный дежурный в дивизионе пограничных кораблей принял телефонограмму из порта: «В шести милях от порта терпит бедствие пароход “Адмирал Нахимов”, необходима помощь!»

Капитан порта г. Новороссийска в 23:42 дал команду теплоходу «Килия», следующему со стороны моря, следовать в район аварии для спасения людей на воде. В это время 8 буксиров из порта вышли в район аварии, а в 1:15 из порта Геленджик вышли 7 катеров для оказания помощи пострадавшим.

В дивизионе пограничных кораблей была немедленно объявлена «боевая тревога», и спустя несколько минут от стенки причала бухты отошли два катера и следом еще один, на котором к месту столкновения вышел командир дивизиона.

К 23:50 лоцманский катер ЛК-90, рассчитанный на 10 человек, поднял из воды 80 человек.

В течение первого часа работ экипажем одного пограничного катера было поднято на борт 146 человек, другого катера – 86 человек.

Всего в район аварии прибыло около 60 плавающих средств: судов, катеров, ботов и лодок. Поиски людей проводились при подсветке прожекторами пограничных служб с берега, а также с судов и катеров. С рассветом к поиску пострадавших подключились 18 вертолетов и самолетов.

В результате поисковых и спасательных работ на море было спасено 820 человек, из которых 29 – госпитализировано. Были подняты тела 79 погибших.

Со спасательного судна «Аметист» с помощью эхолота было обнаружено место затопления парохода. После первичного водолазного обследования, проведенного с водолазного бота СВМ-2, было определено, что живых людей внутри затонувшего парохода нет. Тогда было решено начать поиск и подъем тел погибших внутри парохода.

Наибольшая нагрузка выпала на 98 военных водолазов, которым для работы отвели кормовую часть парохода. Они провели 568 спусков под воду с общим временем пребывания там более 1360 ч., осмотрели

253 судовых помещения (52 % от подлежащих осмотру). Гражданскими водолазами велась работа в носовой части парохода.

Водолазы выполняли огромную, полную опасностей работу, извлекая из помещений утонувшего парохода бездыханные тела и поднимая их на спасательные суда. Им приходилось ползти по узким коридорам, тащить за собой шланг-кабель, кабель светильника и различный инструмент, минуя завалы и препятствия, рискуя попасть в ловушки.

Затонувший пароход постепенно погружался в ил и к 18 сентября ушел в него на 1,5 м. Ил через выдавленные иллюминаторы и наружные двери заполнил все помещения правого борта. Работать в отсеках парохода стало чрезвычайно опасно, и поэтому 19 сентября последовало распоряжение о прекращении водолазных работ, связанных с поиском погибших.

В результате проделанной водолазами работы в районе катастрофы были подняты тела 279 погибших.

Капитан сухогруза, давший согласие на пропуск идущего встречным курсом парохода, не выполнил своего обещания и не принял своевременно необходимых мер для избежания столкновения.

Первопричиной столкновения судов было указание берегового поста регулирования сухогрузу «Петр Васев» пропустить пароход «Адмирал Нахимов» вопреки действующим правилам.

Спасательная служба порта не была готова к проведению работ по спасению людей с потерпевшего кораблекрушение парохода.

(По материалам МЧС)

Вода хлынула через двери

1987 г.

6 марта при выходе из Зеебрюгге, Бельгия, Северное море, опрокинулся на борт английский пассажирский паром «Геральд оф Фри Энтерпрайз». Погибло 197 человек.

Трагедия произошла из-за того, что не были вовремя закрыты огромные наружные двери (каждая весом 12 т). Когда паром через 11 мин. после отхода от бельгийской пристани Зеебрюгге на большой скорости вошел в зону течения, балластные отсеки быстро наполнились водой, грузовая палуба опустилась почти до уровня моря. Морская вода

внезапно хлынула через незакрытые наружные двери. Автомобили в грузовых отсеках, сорвавшись с креплений и уткнувшись в борт, накренили судно еще больше. Паром перевернулся, и в ледяной морской воде погибли 197 человек, пожелавших совершить однодневную увеселительную поездку.

Ракета для «Муссона»

1987 г.

16 апреля во время учений погиб малый ракетный корабль «Муссон» советского Тихоокеанского флота. Трагедия унесла жизни 39 человек.

Четверг, 16 апреля, выдался ясным весенним днем. После обеда отряд кораблей в составе малого противолодочного корабля, малых ракетных кораблей «Муссон» и «Вихрь», а также двух ракетных катеров снялся с якоря в заливе Стрелок и взял курс в заданный район залива Петра Великого для отработки совместной стрельбы зенитно-ракетным комплексом. Примерно часа через два они разделились, малый противолодочный корабль, «Муссон» и «Вихрь» образовали ордер, по которому ракетные катера должны были выполнить стрельбы ракетами-мишенями. Кораблям же ордера требовалось отбиться от них. Шел 7-й час вечера, когда поступила команда и один из катеров пустил первую крылатую ракету-мишень по «Муссону» – ядру ордера. Обнаружив цель, «Муссон» ударил по ней двумя ракетами из зенитно-ракетного комплекса, которые и разорвались в зоне поражения ракеты-мишени.

Но пораженная первая ракета-мишень резко изменила траекторию полета, стала снижаться и спустя несколько мгновений вонзилась в надстройку «Муссона» – радиорубку. Пронизав ее, она взорвалась на главном командном пункте корабля. «Муссон», содрогнувшись от удара и взрыва, загорелся. В ходовой рубке стреляющего катера по радиосвязям разнеслось: «Первый, я Третий (позывной “Вихря”), во Второй (позывной “Муссона”) попало “изделие”. Второй горит. Люди покидают корабль…»

Было 18:36. Получив этот сигнал тревоги, стреляющие катера полным ходом пошли к месту бедствия «Муссона». В 19:13 катера и

корабли были в сборе и рассредоточились примерно в двух кабельтовых от «Муссона», надстройка которого была объята сильным пламенем.

Корабль был полностью обесточен, вследствие чего вышли из строя все системы пожаротушения и связь. Часть спасательных средств сгорела, другие от моряков отрезал огонь. Надстройка и другие конструкции корабля, выполненные из алюминиево-магниевых сплавов, от высокой температуры горения плавились, как пластилин. Этой лавой и дымом закрыло контейнеры с крылатыми ракетами по левому борту. Поэтому находящиеся на «Муссоне» и на окружающих кораблях не видели и не знали, что с ними. С правого же борта контейнеры с ракетами встали «на попа» и, свалившись в воду, затонули.

Командир «Муссона» капитан 3-го ранга В. Рекиш, 1-й заместитель командующего объединением капитан 1-го ранга Р. Темирханов и ряд других офицеров, мичманов, старшин и матросов погибли сразу же после взрыва. За старшего на объятом пламенем «Муссоне» остался помощник командира корабля капитан-лейтенант Игорь Голдобин. Получив при взрыве травму позвоночника, перелом ноги и ожог руки, он тем не менее остался в строю, возглавив вместе с замполитом старшим лейтенантом Василием Загоруйко сначала борьбу с огнем, а затем и организацию спасения оставшихся в живых людей. Во избежание преждевременного взрыва морякам удалось приоткрыть крышки погреба с зенитными ракетами, чтобы снизить внутреннее давление. Они пытались подозвать к себе другие корабли, пусть не помочь, а чтобы хотя бы с них перебросили на «Муссон» пожарные шланги, ведь голыми руками и даже огнетушителями разбушевавшуюся огненную стихию не укротишь. Однако оттуда ответили, что командование не дает «добро» на сближение. Морякам «Муссона» оставалось рассчитывать только на себя.

Учитывая опасную обстановку, капитан-лейтенант Голдобин отдал приказ всем покинуть корабль. Тех, кто был тяжело ранен или не умел плавать и боялся прыгать в воду, хотя только что проявлял мужество на горящем корабле, облачали в спасательные жилеты и выбрасывали за борт в ледяную воду. Вслед им бросили плотик, сооруженный из контейнеров из-под зенитных ракет.

Последними с гибнущего корабля спустились в воду по якорной цепи, цепляясь за нее обожженными руками, помощник командира

Игорь Голдобин и замполит Василий Загоруйко… Часы показывали 19:20 по местному времени. Подобрав из воды моряков, корабли отошли, ожидая взрывов и наблюдая, как догорает в ночи их боевой собрат. Около полуночи, после того как рванули артиллерийские снаряды и зенитные ракеты, «Муссон» затонул на глубине около 3 тыс. м, унеся с собой в морскую бездну обгоревшие тела 39 человек: матросов, старшин, мичманов и офицеров из экипажа малого ракетного корабля вместе с его командиром, а также нескольких офицеров проверяющих-наблюдателей из штаба и курсантов школы техников ВМФ и мореходки, проходивших стажировку.

Трагедия произошла в 33 милях от острова Аскольд. В базе отряд кораблей и катеров, поредевший на одну боевую единицу, встречали высокое флотское начальство, представители прокуратуры и особого отдела.

Так в чем же причина трагедии? Как же так случилось, что ракета-мишень поразила корабль, вместо того чтобы после подрыва сразу же упасть камнем в море? Однозначного ответа на сей счет не дали ни оставшиеся в живых муссонцы, ни их сослуживцы с других кораблей, на глазах у которых все произошло. По мнению одних, нелепая трагическая случайность: при поражении ракеты-мишени в ней заклинило руль, и так как мишень, хоть и посеченная осколками зенитной ракеты, оставалась объектом целостным, она продолжила полет прямо в надстройку корабля, а малая дистанция уже не позволяла ее добить. Другие склонны считать, что если бы «Муссон» не застопорил ход (некоторые утверждают, что корабль был на малом ходу), то подбитая ракета-мишень никогда бы не попала в него. У некоторых же специалистов сложилось впечатление, что головка самонаведения ракеты-мишени не была отключена. Об этом говорили траектория полета ракеты и ее «поведение» на конечном отрезке, а в итоге – попадание в зону наибольшего радиолокационного отражения на корабле – радиорубку. Отсюда делались выводы: на базе подготовки ракет-мишеней допустили преступную халатность, позабыв отключить головку самонаведения…

Памятник погибшим на «Муссоне». Фото С.А. Бабушкина

Официальную версию служебного расследования, как говорили офицеры и мичманы, им никто не посчитал нужным сообщить, как не пожелал спустя несколько лет после катастрофы встретиться с журналистами контр-адмирал Л. Головко, у которого не оказалось «оснований и желания» говорить о былой трагедии, хотя, безусловно, у него и «имеется несколько иное мнение» о случившемся, чем «у некоторых официальных и неофициальных лиц». А между тем комиссия под руководством 1-го заместителя главкома ВМФ СССР

адмирала флота Н. Смирнова в ходе расследования ЧП, не сбрасывая со счетов все вышеназванное, в конце концов пришла к выводу, что произошло роковое стечение обстоятельств, базирующихся на непродуманности действий и преступной халатности должностных лиц во время учений, стремлении флотских начальников пустить пыль в глаза вышестоящему командованию и заработать во что бы то ни стало высокую оценку за стрельбы, для чего были изменены и до минимума упрощены условия учений. В том числе дистанцию стрельбы и скорость кораблей спланировали в конце концов так, чтобы, не дай бог, не промахнуться. Цена за попытку очковтирательства оказалась слишком высокой.

Как погиб «Комсомолец»

1989 г.

7 апреля в Норвежском море в результате пожара погибла советская атомная подводная лодка Северного флота К-278 «Комсомолец». 42 человека погибли.

7 апреля в результате аварии в Норвежском море на глубине 1700 м в 180 км юго-западнее острова Медвежий и в 490 км от норвежского берега затонула атомная подводная лодка «Комсомолец».

Подводная лодка находилась на боевом дежурстве в Норвежском море и 7 апреля следовала на глубине 386 м со скоростью 6–8 узлов.

Причиной гибели подводной лодки «Комсомолец» явился пожар, возникший около 11:03 в электрооборудовании кормового 7-го отсека, который распространился на другие отсеки. Огонь расплавил уплотнители трубопроводов и вводов различных устройств, в результате чего нарушилась герметичность 6-го и 7-го отсеков и прилегающих к ним цистерн главного балласта, что привело к поступлению забортной воды в кормовые цистерны и в прочный корпус корабля.

Всплывшая в 11:16 в надводное положение подводная лодка, обесточенная и неуправляемая, едва держалась на плаву из-за поступающей воды в кормовые отсеки. В 17:08 лодка приняла почти вертикальное положение и в следующие секунды пошла под воду. Перед этим большая часть экипажа покинула корабль.

Из 69 членов экипажа подводной лодки погибли 42 человека, из них: непосредственно на подводной лодке погибло 10 человек; 29 человек погибло из тех, кто покинул корабль и находился на воде (тела 19 человек были подняты подошедшими судами); 3 человека умерли от переохлаждения уже на плавбазе «Алексей Хлобыстов», которая через 1 ч. 12 мин. после гибели корабля подобрала в районе катастрофы 30 членов экипажа.

В 11:06 на пульте вахтенного механика зажегся сигнал: «Температура в 7-м отсеке больше 70 градусов». Вахтенный механик немедленно объявил: «Аварийная тревога. Всплытие на глубину 50 м». Подводная лодка увеличила ход и стала всплывать. Но продувание кормовых цистерн главного балласта воздухом высокого давления вызвало усиление пожара в 7-м отсеке. Более того, огонь перекинулся в 6-й отсек. Из-за непроизведенной герметизации переборок по всем отсекам в дальнейшем произошло задымление 2, 3 и 5-го отсеков.

На глубине 150 м сработала аварийная защита реактора, который обеспечивал электропитание лодки, и она потеряла ход. В дополнение к этому заклинило вертикальный руль, прервалась межотсечная связь, повредилась система шланговых дыхательных аппаратов, в результате чего часть экипажа получила тяжелые отравления.

В 11:16 подводная лодка после продувания цистерн главного балласта всплыла в надводное положение с нулевым креном и дифферентом и частично продутой цистерной главного балласта правого борта и непродутой цистерной левого борта. Горячие газы из 7-го отсека по трубе аварийного продувания поступали только в цистерны правого борта, что и дало крен на левый борт. Через 1–2 мин. после всплытия крен достиг 4–6° на левый борт. В процессе всплытия были неуправляемы вертикальный руль и кормовые горизонтальные рули.

От резкого повышения температуры нарушилась герметизация трубопроводов высокого давления и огонь усилился в 6-м отсеке, возникли местные возгорания в 3, 4 и 5-м отсеках.

По состоянию на 12:10 отсеки лодки были задымлены до предела поступающими дымовыми газами, так как не было возможности запустить вытяжной электровентилятор и провентилировать отсеки. Люди в отсеках и на центральном посту вынуждены были находиться в шланговых дыхательных аппаратах, предназначенных для обеспечения

дыхания в задымленной атмосфере отсеков. Некоторые из них начали терять сознание.

В связи с этим была дана команда о подготовке всплывающей спасательной камеры (ВСК) подводной лодки. Эта камера, отделяющаяся от корпуса корабля, предназначена для спасения всего личного состава лодки с глубины, превышающей предельную глубину ее погружения.

В это время уже предпринимались активные действия по оказанию помощи аварийной подводной лодке.

Для спасения лодки и ее экипажа в период с 12:34 до 13:10 из г. Северодвинска вышел отряд кораблей в составе спасательного судна подводных лодок и спасательного буксира.

В 12:39 в район аварии вылетел первый самолет Ил-38 с задачей обнаружения лодки.

В 12:52 в тот же район начало движение гидрографическое судно «Колгуев», находившееся от места аварии в 71 миле (около 131 км), позже в 13:27 начали движение в район аварии рыболовецкая плавбаза «Алексей Хлобыстов» и рыболовецкий траулер СРТ-6121, находившиеся ближе всех к месту трагедии на расстоянии 51 мили (около 94 км).

На атомном крейсере «Киров» в район аварии был отправлен резервный экипаж, прошедший обучение на подводной лодке «Комсомолец».

После всплытия подводной лодки аварийная группа вынесла из 4-го и 5-го отсеков находящихся там без сознания, обожженных и раненых членов экипажа, часть людей самостоятельно поднялась на верхнюю палубу. Пострадавшие от ожогов получали первую помощь, их бинтовали и одевали. Потерявших сознание пытались привести в чувство, но два человека, подключенные к стационарной дыхательной системе, умерли, так как она разгерметизировалась и в нее попал угарный газ.

«Комсомолец» за два года до трагедии

Выходя из отсеков подводной лодки, моряки были уверены, что лодка не пойдет ко дну. Именно по этой причине подводники поднимались наверх без гидрокомбинезонов, что для многих оказалось роковой ошибкой.

С 14:18 была установлена УКВ-связь подводной лодки с самолетом Ил-38. С самолета сообщили на лодку, что прибытие спасательных надводных кораблей ожидается к 18 ч.

В 17:08 лодка приняла почти вертикальное положение и пошла вниз. Часть экипажа успела перейти в спасательную камеру. Предположительно на глубине 300–400 м камера отделилась от лодки. Камера вместе с людьми сначала медленно, а потом все быстрее стала подниматься с глубины на поверхность. Учитывая, что в камеру успел попасть сильно загазованный воздух и люди стали терять сознание, командир лодки дал команду на подключение к индивидуальным дыхательным аппаратам. Позднее в своей пояснительной записке мичман В. Слюсаренко отметил, что это успели сделать только он и мичман Черников.

Камера всплыла рядом с плотом, от разницы давлений внутри камеры и на поверхности моря у нее сорвало с защелки верхний люк и в штормовое море был выброшен мичман Черников, который тотчас погиб. Из открытого люка успел вылезти только мичман В. Слюсаренко, находившийся в сознании. Всплывшая камера была притоплена, ее стали накрывать волны, в открывшийся люк хлынула вода, отчего она перевернулась и через 5–7 с вместе с командиром

лодки и еще тремя членами экипажа снова ушла на дно Норвежского моря.

Рыболовецкая плавбаза «Алексей Хлобыстов» подошла к обессилевшим морякам через 1 ч. 12 мин. после гибели подводной лодки. 30 спасенным морякам незамедлительно была оказана необходимая помощь: их закутывали в одеяла, растирали, ставили грелки, отпаивали коньяком и кормили горячей пищей. Но трое моряков умерли из-за сильного переохлаждения. Все спасенные моряки были доставлены в госпиталь г. Североморска для обследования и лечения.

В экспедиции по ликвидации последствий катастрофы подводной лодки участвовали научно-исследовательское судно «Академик Мстислав Келдыш» и океанографическое судно вспомогательного флота ВМФ России «Семен Дежнев». С приходом судов в район гибели подводной лодки началась напряженная работа, основные трудности которой выпали на долю экипажей «Мир».

В результате экспедиции в районе гибели подводной лодки «Комсомолец» был выполнен большой объем научных исследований и подводно-технических работ, проведена частичная герметизация носовой оконечности подводной лодки в целях снижения водотока через проемы волнорезных щитов торпедных аппаратов и разрушения в носовой части. С помощью аппаратов «Мир-1» и «Мир-2» установлено шесть больших заглушек на проемы и три заглушки меньшего диаметра на разрушения в районе первого отсека.

Доводы исследователей сводились к тому, что лодку вообще нет нужды герметизировать, поскольку имеющиеся данные свидетельствуют об отсутствии сколько-нибудь значительной угрозы. Полезнее направить все финансовые средства на мониторинг и исследования, а с герметизацией не торопиться и провести эти работы, когда будет возможно их финансирование. После обстоятельных обсуждений было принято решение о герметизации корпуса лодки, а операции по подъему всплывающей спасательной камеры и дальнейшие исследовательские работы отодвинулись на более поздний срок.

Сегодня есть полная уверенность в том, что пластыри, закрывающие отверстия и трещины в корпусе, а также две диафрагмы, установленные в ходе пятой экспедиции, препятствующие перемещению продуктов коррозии внутри лодки, исключили

возможность выноса радионуклидов в окружающее пространство и сделали ее безопасной на обозримое будущее. На корпус лодки были установлены подводные станции со съемными капсулами, оборудованные гидроакустическим каналом, которые способны в дальнейшем выдавать полную информацию о состоянии окружающей среды. Ежеквартально в район гибели подводной лодки заходит гидрографическое судно ВМФ, специалисты которого дают капсулам команду на всплытие. После изучения и обобщения поступивших данных, эксперты научно-исследовательских институтов дают заключения о состоянии окружающей среды около лодки. Радиационный мониторинг дал возможность убедиться, что радиационная обстановка на подводной лодке продолжает оставаться нормальной; концентрации цезия-137 в районе реакторного отсека не превышают фоновых значений.

Смерть на Темзе

1989 г.

На Темзе, вблизи моста Саутуорк, в центре Лондона, Англия, небольшой речной трамвай был протаранен огромной землечерпалкой. В течение 2 мин. он затонул и погрузился на глубину 8 м. 60 человек погибли.

Трагедия произошла около 2 ч. ночи. Один из спасшихся пассажиров рассказывал: «Ночь для пикника на реке была отличной. Возможно, именно это обстоятельство и спасло мне жизнь. Я встретился с друзьями и поднялся на борт речного трамвая “Марчионесс” на причале “Чарингкросс”. Все мы были гостями человека, зафрахтовавшего судно для прогулки по случаю дня рождения. Я стоял у носа судна, беседуя с друзьями. Мы плыли уже примерно 20 мин. и смеялись над уродливым обликом зданий на берегах, когда внезапно ощутили легкий толчок. Первая мысль, пришедшая в голову, – мы на что-то наткнулись.

Но, оглянувшись, я увидел над собой гигантский корпус землечерпалки. Кто-то воскликнул: “Переворачиваемся!” Через несколько секунд наше судно действительно перевернулось. Мне очень повезло, ибо я стоял у левого борта в момент, когда “трамвайчик” дал

крен вправо. Пока речной трамвай переворачивался, мне удалось забраться на корпус. В результате, совершенно сухой, я очутился на боку плоскодонного судна. Вокруг меня не было никого. Остальные исчезли под перевернувшимся теплоходом, в том числе и друзья, с которыми я беседовал. Меня спасло, возможно, то обстоятельство, что я находился на верхней палубе. Те, кто танцевал палубой ниже, оказались в плену. Внезапно я осознал, что “Марчионесс” медленно возвращается в вертикальное положение. У меня промелькнула мысль, что пассажиры смогут выбраться. Затем понял: мне надо как можно скорее прыгать в воду, что я и сделал.

Тот самый мост, где в 1989 г. произошла трагедия

Я вынырнул в нескольких ярдах от тонущего речного трамвая и обнаружил, что меня сносит очень мощный поток. Ухватиться было не

за что. Изо всех сил работая руками и ногами, я попытался добраться до пришвартованных к противоположному берегу двум баржам. К счастью, я хороший пловец. После очень большого, как мне показалось, промежутка времени я почувствовал под ногами нечто похожее на дно. И я встал во весь рост. Воды было по колено. Тишину нарушали отдаленные крики тонущих пассажиров».

Прогулочный катер «Марчионесс» вмещал 149 человек. 60 из них погибли.

«Эстония» была взорвана?

1994 г.

28 сентября в Балтийском море затонул эстонский пассажирский паром «Эстония». Погибли 852 человека (по другим данным – 912).

Эстонский морской паром, совершая рейс Таллин – Стокгольм, затонул во время шторма из-за неисправности носовых ворот близ острова Утре. Из поднятых из воды 264 человек 65 умерли от переохлаждения.

В ночь на 28 сентября затонул морской пассажирский паром «Эстония», на борту которого находились 1049 человек. Больше всего погибло шведов, но среди утонувших были и эстонцы, финны, норвежцы, русские, немцы и другие.

Балтика – не океан, но эта катастрофа показала, что от беды здесь не застрахованы даже такие мощные суда, как «Эстония» – бывшая «Диана-2», закупленная эстонцами у известной финской компании «Викинг-лайн».

В последние годы появилось несколько версий гибели парома, однако внимание общественности привлекли исследования экспертов с судоверфи «Майер», которые действовали по заданию пароходства и пришли к заключению, что паром пошел ко дну из-за пробоин, полученных в результате взрывов.

Специалисты уверены, что створки носовой части парома не могли открыться под напором волн, как предполагалось первоначально. Массы воды попали вовнутрь через две обширные пробоины ниже ватерлинии, образовавшиеся в результате взрывов. Комиссия, состоявшая из 13 человек, пришла к заключению, что взрыв, возможно,

был связан с нелегальной торговлей оружием. Неизвестные лица установили взрывные устройства, чтобы предотвратить доставку по назначению очередной партии оружия… Один из членов комиссии капитан Вернер Хуммель из Гамбурга сообщил, что в видеоматериалах, отснятых водолазами, отчетливо видны два несработавших взрывных устройства.

Согласно результатам экспертизы, проведенной шведами летом 1999 г., паром «Эстония», покинув в последний раз порт Стокгольма, не полностью соответствовал международным правилам судоходства. Следовало бы воспрепятствовать выходу парому в море. Но проверка проводилась в то время, когда большая часть пассажиров и автотранспорта уже находилась на борту. А между тем на пароме отсутствовала необходимая система оповещения об отклонении от курса. Все инструкции были написаны не на эстонском языке, и команда имела о них самое поверхностное представление.

Непонятно, почему комиссия по расследованию не дала указания водолазам, которые обследовали лежащий на дне паром, осмотреть автомобильную палубу и не обратила особого внимания на рассказы некоторых свидетелей, которые слышали там какие-то подозрительные шумы. А журналистам, которые на свой страх и риск пытались провести частные расследования, неизвестные угрожали по телефону расправой!

Труднообъяснимым выглядит и решение заключить паром в бетонный саркофаг стоимостью 33,8 млн долларов! На «Эстонии» явно имеются доказательства, которые объяснили бы причины катастрофы, но эти улики предпочли не искать.

Имеется также много противоречивых сведений об уцелевших после катастрофы пассажирах и членах команды, в том числе и капитане Аво Пихта: многие из них долгое время кочевали из списков погибших в списки выживших и наоборот, что само по себе не только кощунственно, но и не имеет объяснений.

Дополнительный штрих в эту еще совсем не разгаданную тайну вносит журналист-известинец М. Зубко:

– Я хочу рассказать об одном из тех, кому удалось спастись да еще войти в историю в качестве автора самых последних и просто уникальных фотографий утонувшей «Эстонии». Это 34-летний техник-лаборант Микаэл Эун из шведского городка Нурсборг.

Он оказался в числе последних пассажиров, которым удалось добраться до открытой палубы «Эстонии». Судно уже так накренилось, что было трудно стоять. Все же швед успел найти красный спасательный жилет и одеть его на себя.

А потом паром уже совсем стал ложиться боком на воду, вот почему Микаэлу ничего не оставалось, как выползти на ставший почти горизонтальным борт судна. Постепенно «Эстония» переворачивалась килем кверху. И швед, карабкаясь, выполз в конце концов в кромешной тьме на самое днище парома.

«Эстония» незадолго до катастрофы

– Когда я сидел на днище, – рассказал потом журналистам Микаэл, – увидел вдали огни двух других паромов, которые спешили нам на помощь. А внизу, в воде, мигали небольшие аварийные лампочки спасательных плотов. Все остальное было во мраке…

Тут надо учитывать, что на самой «Эстонии» освещение погасло раньше, а в тот момент вся ее надводная часть к тому была уже под

водой. Микаэл вспомнил, что в кармане его куртки лежал небольшой фотоаппарат «Олимпус», оснащенный вспышкой.

Швед вытащил его и стал нажимать на спуск, освещая днище для ориентировки. Затем Микаэл сообразил, что вспышка дает сигнал подходившим паромам, поэтому он продолжал нажимать на кнопку спуска до тех пор, пока в «Олимпусе» не кончилась цветная пленка. Когда паром стал совсем уходить под воду, набежала огромная волна, которая смыла Микаэла в море.

– Я выплыл на поверхность, – вспоминал Эун, – и увидел рядом с собой спасательный плот. Сидевшие там пассажиры помогли мне забраться на него…

Всю эту группу спасшихся пассажиров подобрали вертолетчики, которые высадили их на паром «Силья Симфони», подошедший к месту катастрофы. Там Микаэл передал спасателям свою фотокамеру. Потом кто-то из них догадался отдать проявить пленку. И родилась сенсация! Частично пленка пострадала от воды, тем не менее две цветные фотографии все же получились.

Нажимая на кнопку пуска, Микаэл думал лишь о вспышке, однако объектив уловил кое-что из того, что происходило вокруг. На фотографиях достаточно хорошо был виден еще один пассажир, который тоже находился на днище. О его существовании Эун даже не подозревал, так как в темноте не заметил соседа.

Этот человек, также одетый в красный спасательный жилет, сидел ногами вперед на клонившемся днище. Видимо, он сползал в воду, поскольку поддерживал себя, опираясь сзади руками. Вокруг тьма, испещренная точечными огоньками и бликами.

Таким были самые последние секунды парома «Эстония».

Обе уникальные фотографии, хотя и не очень хорошего качества, сначала появились в шведской печати, а потом обошли газеты и журналы многих стран мира. Микаэл получил за снимки солидный гонорар, который он отдал в фонд помощи эстонским детям, потерявшим в этой катастрофе родителей.

До рокового плавания на «Эстонии» Эун находился в Таллине по случаю передачи гуманитарной помощи детским домам. С ним была еще одна шведка – пенсионерка Тамар Ален, но ей не довелось выжить.

Через некоторое время стало известно, что человек, изображенный на фотографиях, остался жив. Его зовут Янно Асер, в день катастрофы

ему было 21 год. Финские и шведские газеты сообщили, что он эстонец и что плыл на пароме в Стокгольм, где собирался попасть на выставку новых компьютеров. Асер рассказал, что за несколько минут до гибели «Эстонии» он сидел в баре на четвертой палубе. Когда выбрался на открытый воздух, паром уже стал сильно накреняться. Дальше Янно действовал примерно так, как и швед Микаэл Эун. Поэтому он и оказался на самом днище судна.

Вполне возможно, что в будущем появятся новые свидетельства, которые все-таки позволят сделать окончательные выводы о причинах гибели парома «Эстония».

Утонувшие тайны «Курска»

2000 г.

12 августа в Баренцевом море во время крупных учений Северного флота погибла российская атомная подводная лодка К-141 «Курск» (проект 949А, класс «Оскар II»). Погибли все 118 человек, находившихся на борту.

Причины гибели новейшей подводной лодки с одним из лучших экипажей с первых же дней обросли множеством версий и слухов. Спустя 10 лет в западной прессе, да и в России опять обсуждают гибель атомохода и вновь ставят под сомнение результаты официального расследования Генпрокуратуры, которая не нашла виновных.

«Курск»

Что известно достоверно и не подвергается сомнению? 10 августа 2000 г. АПРК «Курск» вышел на учения Северного флота. Утром 12 августа он условно атаковал крылатой ракетой «Гранит» эскадру во главе с авианосцем «Адмирал Кузнецов» и флагманом флота атомным крейсером «Петр Великий». Через несколько часов подлодка должна была добить условного противника учебными торпедами.

Однако в назначенное время вместо движения торпеды гидроакустик на крейсере «Петр Великий» зафиксировал хлопок, после чего корабль ощутимо тряхнуло. Командир «Петра Великого», капитан 1-го ранга Владимир Касатонов, выслушав доклад о хлопке, не придал ему значения. Командующий Северным флотом Вячеслав Попов, также находившийся на крейсере, поинтересовался, что произошло. Ему ответили: «Включилась антенна радиолокационной станции».

На самом деле на крейсере ощутили последствия взрывов на «Курске», который находился в 40 км от «Петра Великого».

Каковы версии случившегося? Взорвалась учебная торпеда, которая находилась в торпедном аппарате и уже была готова к пуску. От

взрыва мощностью в 300 кг в тротиловом эквиваленте погиб весь личный состав первого отсека. Крышка люка торпедного аппарата и хвостовая часть торпеды летели со скоростью 600–800 м/с, буквально сминая все на своем пути. Через 136 с. взорвались остальные торпеды. После этого от ударной волны и поступившей забортной воды погибли подводники носовых отсеков, вплоть до 5-го бис. Надо сказать, что если бы такой взрыв произошел на воздухе, то образовалась воронка размером как минимум с футбольное поле. Тут же ударная волна вместе с водой пошла внутрь лодки как поршень, который разрывал прочные переборки как бумагу.

Первоначально уголовное дело было заведено по статье о нарушении правил судовождения, которое повлекло столкновение и гибель лодки, но уже к концу августа становится понятно – ближайший российский корабль находился в 40 км от «Курска». Остаются еще 18 версий, в том числе торпедирование или столкновение с иностранной лодкой, подрыв на мине времен войны, диверсия и многие другие, одной из последних шла версия о внештатной ситуации на борту, но ее всерьез особо никто не воспринимал.

Первостепенной была американская версия. В ее пользу говорило то, что «Курск» за несколько недель до этого вернулся с боевой службы из Средиземного моря. Надо напомнить, что как раз в это время проходили натовские бомбардировки Сербии. Так вот «Курск» в это время не только незамеченным два раза прошел Гибралтарский пролив, буквально нашпигованный противолодочной аппаратурой, но умудрился еще долгое время следить за американской авианосной эскадрой, буквально находясь под днищем авианосца. После этого ряд американских морских военачальников были сняты со своих постов. Говорят, что «Курск» и командир Лячин стал чуть не личным врагом американских ВМС. Поэтому вполне логично было, что русским могли отомстить.

Что отвечает на это следствие Генпрокуратуры? Еще в то время, когда проводилась операция по подъему тел, параллельно поднималось то, что осталось от первого отсека – несколько тонн обломков. Так вот ни одного кусочка от иностранной лодки, торпеды или взрывчатки найдено не было. Оставалась версия столкновения – в Норвегии 18 августа неожиданно появляется явно поврежденная американская лодка «Мемфис». «Столкнулся “Запорожец” с КамАЗом», – сказал на это

конструктор «Курска» Игорь Баранов. У нашей лодки водоизмещение в два раза больше американской, и в случае столкновения «Мемфис» не просто бы получил повреждения – он бы погиб. Кстати, прочный корпус «Курска» был спроектирован так, что был способен выдержать небольшой ядерный взрыв, не говоря об обычном попадании торпеды.

После подъема все увидели внушительную дыру в районе 4-го отсека. Напрашивался вывод: вот оно – попадание торпеды. После экспертизы выяснилось, что никакого внешнего воздействия на корпус не было, а дыра – следствие мощнейшего взрыва, из-за которого прочный корпус буквально повело гармошкой. Именно из-за этой деформации не могли присосаться к аварийному люку 9-го отсека и наши спасательные аппараты с «Рудницкого» – они буквально качали море в море.

Что касается версии о том, что уцелевшие в 9-м отсеке подводники жили еще несколько суток и их можно было спасти, следствие и судмедэксперты дают однозначный ответ – не могли.

После взрыва в живых остались только 23 человека в кормовой части лодки. Их возглавил капитан-лейтенант Дмитрий Колесников. Вместе с другими уцелевшими офицерами он принял решение: остаться в не потерявшем герметичность 9-м отсеке и ждать помощи. «Шансов, похоже, нет. Процентов 10–20», – писал в темноте Дмитрий Колесников. Последняя запись датирована 15:15 12 августа, то есть спустя 4 ч. после взрыва. Почему они не вышли? Следователи говорят, что, скорее всего, не успели. В 9-м отсеке произошла еще одна трагичная случайность – из-за попадания воды взрывается регенерационная пластина, которая вырабатывает из углекислого газа кислород. Происходит это буквально в руках Колесникова, который погибает на месте. Как установили судмедэксперты, остальные моряки умирают спустя секунды от отравления угарным газом.

Да, были еще в уголовном деле вещи, которые не особо афишировались. Например, почему не всплыл аварийно-спасательный буй и «Курск» не смогли сразу найти? Оказалось, что ключ активации буя, который находится на одном из постов внутри лодки, был не то что не активирован – его даже не вставляли.

Большую надежду следователи возлагали на вахтенные журналы и записи бортовых самописцев. Журналы нашли – но в них ни намека на аварию. Нашли так называемый черный ящик «Курска» –

искореженный бортовой самописец «Снегирь». Эксперты сделали невозможное – восстановили пленки, пролежавшие год на глубине 100 м. Последняя запись оказалась докладом об успешной стрельбе «Гранитом», а дальше на бобинах была записана музыка и голоса касаток, которые и крутились по внутрикорабельной трансляции, вместо того чтобы, как положено, писать все, переговоры и команды на лодке. Было выявлено и еще много мелких и более крупных нарушений, но все они по выводам следствия не имели отношения к катастрофе и никак на нее не повлияли. Поэтому экипаж никто обвинять не стал.

Так в чем же причина гибели, если американцы не виноваты, экипаж не виноват? Причина во взрыве практической 650-мм торпеды, а точнее, резервуара окислителя. Почему следователи в этом уверены? Потому что были найдены фрагмент хвостовой части этой злополучной торпеды и развороченный резервуар окислителя, в котором и произошел первоначальный взрыв. В течение нескольких месяцев в институте криминалистики ФСБ проходила взрывотехническая экспертиза. Аналогичную торпеду сбрасывают с большой высоты на бетонные плиты, под ней разводят костер. Под резервуар окислителя закладывают несколько килограммов взрывчатки. Один и тот же результат – взрыва не происходит. Эксперты делают вывод, что воздействовать на резервуар снаружи невозможно – взрыв мог произойти только внутри.

Но на самый главный вопрос, в чем же все-таки первопричина взрыва, ни следователи, ни эксперты ответить не смогли. Были предположения о человеческом факторе: «Курск» этой торпедой с момента спуска на воду ни разу не стрелял и даже ее не эксплуатировал. Но сложно представить, что экипаж мог не следить за капризной торпедой и не стравливать перекись водорода, тем более что на борту был флагманский минер дивизии подводных лодок, который «толстушку» знал как свои пять пальцев. Возможно, что это мог быть заводской дефект. Возможно, что-то пошло не так при заряжании в торпедный аппарат. Эта тайна после взрыва 12 августа 2000 г. так и останется неразгаданной на дне Баренцева моря.

(По материалам И. Егорова)

Памяти «Меркурия»

2001 г.

26 января, в 18 ч., в районе мыса Сарыч в 97 милях от берега потерпел крушение украинский пароход «Память Меркурия», шедший рейсом Стамбул – Евпатория.

На борту находились 25 членов экипажа и 26 пассажиров, так называемые «челноки». Погибли 16 пассажиров и членов экипажа. Тела еще четверых пассажиров так и не были найдены.

Судно погибло из-за перегруженности (на теплоходе было 79 т груза сверх допустимого веса) и неправильного размещения груза. Кроме того, следователи установили, что экипаж теплохода был сформирован в основном из людей, не имеющих специальной подготовки. Они неправильно расположили аварийный буй, и он передавал сигналы SOS не в космос, а в море. Поэтому спасательная операция началась только на третьи сутки после катастрофы. По мнению прокуратуры Автономной Республики Крым, главным виновником гибели украинского теплохода был 62-летний капитан судна Леонид Пономаренко.

1000 пассажиров парома утонули у берега

2002 г.

27 сентября на пути в Дакар (Сенегал) из-за шторма затонул паром «Джула».

Гамбия, крошечное государство на западном берегу Африки, почти полностью разрезает Сенегал на южную и северную части. Самым распространенным способом путешествия из столицы Дакара на юг, в плодородную область Касаманка, являются паромы. Расстояние в 400 км они преодолевают за 12 ч. Поездки по суше не пользуются у сенегальцев популярностью не только из-за бюрократических задержек на границах с Гамбией, но и также из-за действующих уже более двух десятилетий в Касаманке вооруженных повстанцев.

Переполненный паром в Гамбии

10 сентября после затянувшегося более чем на год ремонта возобновил работу паром «Джула», построенный 12 лет назад на одной из немецких верфей и рассчитанный на 536 пассажиров. Жители Зигиншора, провожавшие паром в четверг, обратили внимание на то, что из-за перегрузки он низко сидел в воде. Кто-то снял отплытие «Джулы» на видеокамеру. Судно, заметно завалившись на правый борт, отошло от пристани, а к нему все подплывали и подплывали лодки, с которых перебирались на борт безбилетники.

Этот рейс выдался особенно перегруженным еще и потому, что помимо обычных пассажиров, торговцев, везущих сушеную рыбу, манго, пальмовое масло и другие дары плодородного юга, в Дакар после летних каникул возвращалось много школьников.

Паром не прошел и трети пути, когда в районе гамбийского участка побережья около 11 ч. вечера внезапно налетел сильный ветер и начался шторм. Корабль стал все больше крениться на правый борт.

Когда в каюты хлынула вода и погас свет, пассажиры закричали от ужаса.

Огромное судно перевернулось за считаные минуты. Многие пассажиры даже не успели выбежать на палубу из кают и салонов. Только через 4 ч. к месту трагедии начали подходить рыбацкие траулеры, которые сняли с днища несколько десятков спасшихся пассажиров и членов экипажа.

Спасательные работы начались утром в пятницу. В них участвовало 150 спасателей, рыбаков и аквалангистов. Командование французской военно-морской базы в Дакаре выделило сенегальским властям несколько кораблей, самолет с вертолетом и водолазов. Надежды на то, что удастся найти живых людей, таяли с каждым часом. Водолазы разбивали иллюминаторы на пароме и доставали тела утонувших пассажиров. Аквалангисты прекратили спасательные работы 1 октября.

По уточненным данным, паром «Джула» был перегружен почти вдвое. Вместо положенных 550 человек на борту находились 1034 человека, в том числе 52 моряка. Помимо сенегальцев в Дакар плыли 20 граждан Гвинеи-Бисау, 10 французов, 5 испанцев, 2 голландца, 2 бельгийца и 1 швейцарец.

Спастись удалось лишь 64 пассажирам и членам экипажа, остальные считаются погибшими. К середине дня в воскресенье удалось найти тела 352 человек. Трупы фотографируют и отвозят на 6 контейнеровозах, стоящих в порту столицы Гамбии Банжула и оборудованных огромными холодильниками.

«Все случилось очень быстро, – с трудом говорит Мулай Бадги, который за несколько минут до трагедии вышел на палубу покурить и благодаря этому сумел спастись. – Паром перевернулся быстрее чем за 3 мин. Многие даже не поняли, что происходит. Снизу доносились крики детей, это было ужасно».

«Я лишь чудом остался в живых, – рассказал журналистам француз Патрик Овре, единственный спасшийся иностранец. – Я видел, как тонет моя жена, но ничем не мог ей помочь».

На следующий день после трагедии в Дакаре был объявлен трехдневный траур. Президент Сенегала прервал визит во Францию и срочно вернулся на родину. Он признал виновными в катастрофе власти

и пообещал родственникам погибших и пострадавших материальную компенсацию. Министры транспорта и обороны подали в отставку.

В ходе расследования причин трагедии выяснилось, что, помимо двукратной перегрузки и сильного шторма, паром «Джула», оказывается, вообще не должен был курсировать между Зигиншором и Дакаром, поскольку предназначался для плаваний по… озерам и рекам. В довершение ко всему за две с половиной недели, прошедшие после ремонта, он уже успел побывать в шторме и повредил один из двигателей.

Уже в пятницу у ворот французской базы в Дакаре начали выстраиваться длинные очереди людей, которые хотели взглянуть на фотографии найденных тел в надежде найти близких и знакомых. Из-за длительного пребывания в воде трупы сильно раздулись и их трудно было опознать. Поблизости постоянно дежурили машины «скорой помощи» и врачи, которые тут же увозили в больницу или оказывали помощь тем, кому становилось плохо от 30-градусной жары.

Трагедия у берегов Гамбии стала самой крупной морской катастрофой в истории Африки.

Исчезнувший экипаж «Марии»

2002 г.

2 декабря у северного побережья Приморского края, Россия, потерпела крушение рыболовная шхуна «Мария».

Рыбаков с аварийного судна снял теплоход «Игорь Ильинский». В его судовом журнале сделана запись, что все 12 рыбаков переданы на рыболовный сейнер «Парный», который следовал в сахалинский порт Холмск. Однако директор сахалинской рыболовной компании «Родарг-98», которой принадлежит сейнер, сообщил, что никаких рыбаков с «Марии» на борту прибывшего «Парного» не было. Капитан сейнера также заявил начальству, что никого на борт не принимал.

Таким образом, экипаж шхуны «Мария», зарегистрированной под флагом Белиза и наскочившей на рифы близ побережья Приморья, таинственно исчез.

Гибель траулера «Кафор»

2005 г.

31 января в Японском море, в 30 милях от Находки, Россия, во время сильнейшего шторма произошло кораблекрушение рыболовецкого траулера «Кафор».

Пятеро из 19 членов экипажа судна погибли, так и не дождавшись спасателей. Сигнал SOS от радиста «Кафора» во владивостокском морском спасательно-координационном центре получили около полудня по местному времени. Судно вышло на промысел и попало в шторм. Высота волн достигала 3 м, скорость ветра была до 17 м/с. Причиной бедствия рыболовецкого траулера стало обледенение корпуса, в результате чего корабль перевернулся и затонул. Команда успела высадиться на спасательные плоты, однако пятеро моряков погибли от переохлаждения. Рыболовное судно погибло из-за того, что его капитан проигнорировал поступившее штормовое предупреждение и отказался зайти в одну из многочисленных бухт приморского побережья.

Лайнер был на грани гибели

2005 г.

14 февраля в Средиземном море потерпел бедствие один из крупнейших круизных лайнеров «Вояджер», на борту которого находился 791 пассажир. Погибших нет, но есть раненые.

Круизный лайнер «Вояджер»

Утром лайнер попал в 11-балльный шторм в 100 км от острова Менорка. Сильная волна разбила стеклянную надстройку на палубе. Вода проникла внутрь, повредила системы управления двигателями. У лайнера остался один работающий двигатель из четырех, возникли проблемы с электричеством.

Первый сигнал SOS корабль подал около 12 ч. дня. В тот момент в районе происшествия скорость ветра достигала 100 км/ч, а высота волн – 14 м. Связь с «Вояджером» осуществлялась с помощью азбуки Морзе. Ценой больших усилий команде удалось наладить работу двух из четырех двигателей, после чего судно медленно вышло из района шторма в направлении острова Сардиния.

Черный рейс «Булгарии»

2011 г.

10 июля в Куйбышевском водохранилище на Волге затонул двухпалубный теплоход «Булгария» с 208 человеками на борту. Спастись не удалось 105 из них. Очевидцы трагедии рассказывают, что теплоход ушел под воду буквально за пару минут.

Это был самый обычный рейс. Такие часто называют рейсами выходного дня. В субботу вечером судно «Булгария» вышло из Казани и в 7 ч. утра воскресенья пришвартовалось в городке Болгар. Экскурсия длилась около 3 ч., и в 11 утра пассажиры уже были на борту судна. Теплоход лег на обратный путь. До катастрофы оставалось около 2 ч. Все произошло в считаные минуты. Примерно в 3 км от берега, напротив деревни Сюкеево, судно резко накренилось и начало тонуть. Трагедия развивалась столь стремительно, что пассажиры даже не успели понять, что произошло.

«Булгария» во время одного из своих последних рейсов

«Он сразу завалился на правый борт. Вот так кувыркнулся и там все остались», – рассказывает очевидец Николай Чернов.

Наталья Макарова с мужем в этот момент находились в своей каюте. Своим спасением они обязаны собственной дочери. Вот только ее жизнь они спасти так и не смогли.

«Ребенок нам с мужем жизнь спас. Она прибежала минуты за две до катастрофы и сказала: “Папа, мама, теплоход сейчас будет тонуть, наденьте жилеты”…»

Наталья до последнего пыталась удержать дочь. Но, когда судно уже было под водой, воздушная пробка выбила ее из рук матери.

Детей вообще на теплоходе было очень много. Часть детей перед катастрофой собрали в отдельной комнате, салоне, выбраться из которого они уже не смогли. Выпрыгнуть за борт удалось в основном взрослым. Они провели в воде еще около 2 ч.

«Два корабля прошли – вообще не остановились. Мы им махали-махали. Проходил “Волганефть” сине-голубой с большими бортами, прошел мимо, вообще не остановился. Потом баржа – не остановилась», – продолжает Николай Чернов.

На шедший следом теплоход «Арабелла» были приняты 76 спасенных (53 пассажира и 23 члена команды), которые были доставлены в Казань. Еще три человека были спасены другими судами и силами МЧС, несколько человек, как считают, самостоятельно добрались до берега.

Сам теплоход «Булгария» был построен в Чехословакии еще в 1955 г. и капремонт проходил в 1980 г. Оособенности конструкции были устаревшими.

11 июля спасатели, обследовав с утра внутренние помещения затонувшего в Татарстане теплохода «Булгария», обнаружили там большое число погибших.

Водолазам сложно было подступиться к теплоходу – «сильным течением его крутило под водой, и он переваливался с одного борта на другой». Также поисковая операция осложнялась вытекающим из судна топливом.

По данным МЧС, на его борту находились 208 человек.

По мнению специалистов, одной из причин столь быстрого затопления стали открытые нижние иллюминаторы, через которые в судно попала вода. Иллюминаторы были открыты из-за отсутствия кондиционеров.

Между тем установлено, что теплоход вышел из Казани с неисправным двигателем и креном на правый борт. Хотя ранее представители судовладельца сообщили, что оно было исправно, последний капитальный ремонт на теплоходе был проведен 30 лет назад, а первоначальная проверка выявила, что «в ходе рейса “Булгарии” было допущено множество нарушений».

В течение недели после катастрофы судно было отбуксировано на мель и тщательно обследовано. Техническое состояние «Булгарии» уже несколько лет вызывало нарекания пассажиров; в одном из недавних рейсов двигатель якобы постоянно глох.

Однако коммерческий директор компании «Водоходъ-Москва» Андрей Смолин утверждает, что теплоход, не прошедший обязательного технического освидетельствования в речном регистре (проходит перед началом каждой навигации), просто не выпустят ни из одного порта. Также он подчеркнул, что из-за неисправности двигателя судно утонуть не может, в худшем случае – лишь потерять управляемость. Нелепой ему представляется и гипотеза о гибели «Булгарии» от перегрузки. «Судно 785-го проекта – грузопассажирское, оно способно поднять 300 человек и 25 т груза», – отметил эксперт.

Во флоте многих компаний состоит немало кораблей выпуска 50-х и 60-х гг., но зачастую об их возрасте уже ничто не напоминает из-за многократного ремонта и полной замены машинной части. В то же время эксперты отметили, что техническое состояние «Булгарии» было не лучшим, поскольку судно часто переходило от одного оператора к другому.

Участники рынка не исключают, что гибель «Булгарии» может послужить поводом для дополнительного технического освидетельствования речных судов.

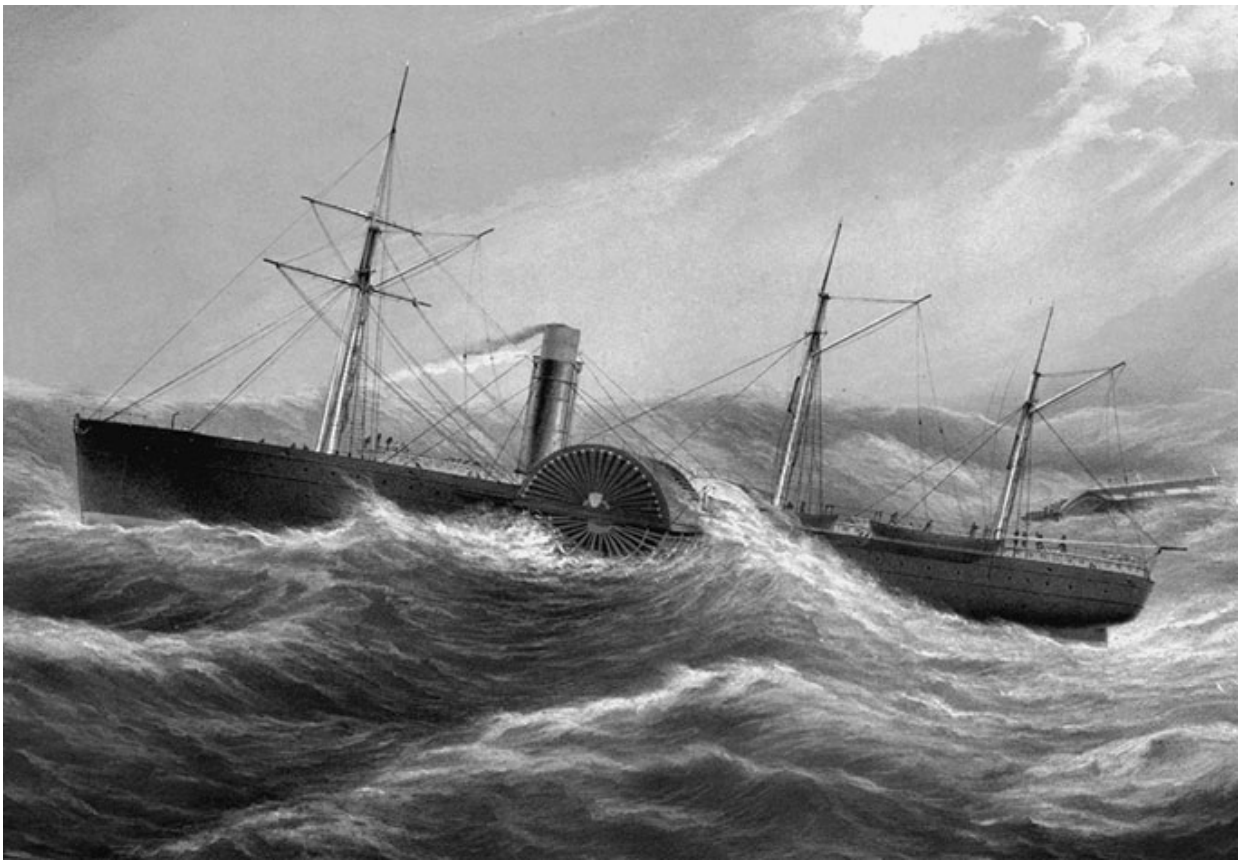
(По материалам МЧС)

Катастрофы на рельсах

Неподнятые сокровища Фаддея Бирке

1853 г.

Это было самое ужасное крушение поезда в Америке по тем временам. Груз несколько раз пытались поднять – тщетно. Потерянное сокровище принадлежало некоему Фаддею Бирке, ювелиру, приехавшему в Соединенные Штаты из Англии всего за несколько месяцев до катастрофы. Он вел бизнес по импорту великолепных драгоценных камней из Лондона, Франции и Баварии. В надежде продать свои сокровища он 6 мая сел на поезд и отправился в Бостон, забронировав в первом вагоне целое купе для себя и своего ценного багажа.



Так выглядел «Пасифик» в 1849 г.

Примерно в 10 ч. утра пароход «Пасифик» подходил к железнодорожному навесному мосту, соединявшему берега одной из судоходных рек всего в нескольких сотнях ярдов от станции Саут-Норуолк. Завидев приближающийся пароход, смотритель моста открыл красный круг семафора – предупреждение об опасности, – запретив на время движение поездов. Затем он быстро повернул навесную часть моста вдоль реки. «Пасифик» проследовал в открытый коридор, продолжив курс на Лонг-Айленд.

Служащий только было приготовился запустить механизм, чтобы вернуть мост на место, когда невесть откуда взявшийся экспресс загромыхал по рельсам совсем рядом. Вовремя смекнув, что к чему, и не имея никакой возможности остановить поезд, паровозная бригада быстренько выпрыгнула на ходу за несколько секунд до падения состава в зияющую бездну. Поезд несся так быстро, что, оторвавшись от берега, совершил в воздухе вираж и врезался в одну из железобетонных опор, после чего ушел под воду на дно реки.

За паровозом в подводную могилу последовали тендер, два почтовых, багажный и два пассажирских вагона, в одном из которых находился Фаддей Бирке вместе с драгоценностями. За несколько секунд погибли 46 человек, которые так и не успели ничего понять, а поезд развалился на части.

Позже следственная комиссия возложила вину за происшедшее на машиниста.

Обломки поезда были извлечены из реки, но багаж и большинство предметов, принадлежавших пассажирам, оказались разбросанными по дну. Их так никогда и не подняли. Тяжелые дорожные чемоданы, набитые золотом и драгоценными камнями, принадлежавшими несчастному Фаддею Бирке, также остались на дне.

Самый медленный поезд

1875 г.

В январе экспресс-люкс Канзас – Денвер, США, попал в сильный буран. Быстро образовались высокие сугробы, так что локомотив смог двигаться со скоростью пешехода.

Железным печкам не хватало мощности прогревать остывшие вагоны, что уже в первый день привело к смерти двух пожилых

пассажиров. Только через сутки состав добрался до городка Салина, насчитывавшего не больше тысячи жителей. В последующие дни в город прибыли еще два поезда, которые следовали по тому же маршруту. 780 пассажиров искали убежища у горожан; пострадавших было почти в два раза больше, чем самих жителей на тот момент. На третий день, наконец, ненадолго выглянуло солнце. Из трех поездов сделали один; во главе шли два локомотива, а третий подталкивал сзади. Через сутки состав достиг Рассела. Снег не прекращался, температура опустилась до –22 °С, а запасы угля давно закончились. Все больше пассажиров умирало от холода и истощения. Поезд продолжал пробиваться сквозь заносы. В Форт-Уэлласе он встретился еще с двумя денверскими поездами. В конечном счете огромный экспресс, который подталкивали и тянули 5 локомотивов, достиг Денвера только через 11 дней – 18 января 1875 г. За это время от холода умерли 30 человек.

Поезд в снегу. Художник К. Моне

Гибель почтового поезда

1879 г.

За тысячелетия строительство мостов превратилось в настоящее искусство, требующее от конструкторов и инженеров феноменальной точности. Ведь даже самая маленькая ошибка может обернуться ужасной трагедией. И в наши дни, в век технического прогресса, известно достаточно примеров обрушивания мостов больших и малых, причем по совершенно разным причинам.

Можно лишь восхищаться мужеством инженеров XIX в., стремившихся создавать все новые и новые сооружения, раздвигая границы технических возможностей человека. Однако, как везде и всегда, совершенство – понятие относительное, а последствия конструкторских просчетов иногда могут оказаться весьма плачевными.

Одной из самых мрачных катастроф можно считать крушение моста в устье реки Тей возле залива Ферт-оф-Тей на восточном побережье Шотландии, между городами Эдинбургом и Данди. По своему шоковому воздействию на англичан трагедию сравнивали только с ужасом, который люди испытали позднее в связи с гибелью океанского лайнера «Титаник».

Мост на реке Тей, Шотландия

Газеты и журналы тогда подробно сообщали о трагедии, а известного писателя Теодора Фонтане она побудила к созданию баллады «Мост на реке Тей».

Торжественное открытие моста состоялось в 1878 г. Событие масштабное во всех смыслах: длина моста составляла 3155 м, за что его объявили самым длинным мостом в мире. Восемьдесят шесть быков из шести сплоченных чугунных колонн каждый, установленных на каменных фундаментах, поддерживали стальные фермы и балки трубчатого поперечного сечения с одноколейным рельсовым путем, широкой дугой простиравшимся над заливом.

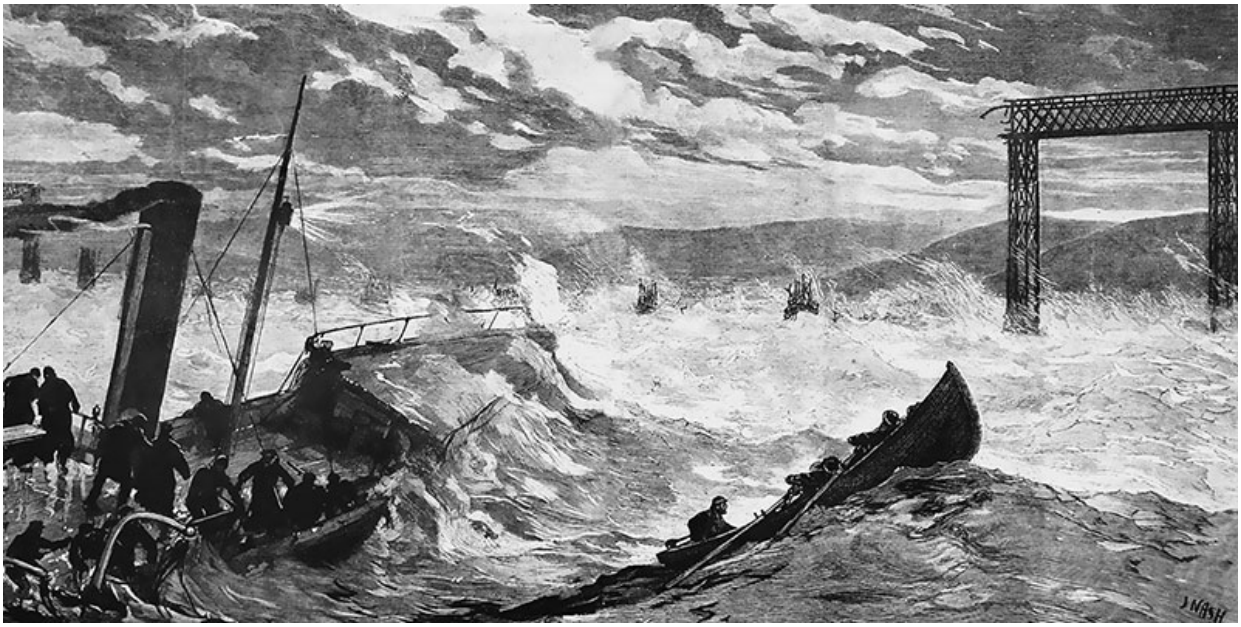
Инженер Томас Буч, возводивший конструкцию, уверял всех, что это новейшее сооружение из чугуна и бетона не только самое длинное в мире, но и самое прочное, самое надежное. Бучу, конечно, верили, однако поездка на поезде по самому длинному в мире мосту едва ли

доставляла удовольствие. Под массой воды, гонимой с моря ветрами, мост начинал странно поскрипывать, железо терлось о железо, и многие опасались, что какая-то из ферм не выдержит и вот-вот рухнет в воду. Особое опасение вызывали самые длинные пролеты длиной в 74 м, которых всего было одиннадцать. Пока все обходилось. Машинисты и кондукторы убеждали недоверчивых пассажиров, что мост совсем новый и нет причин для беспокойства. Однако на самых длинных пролетах скорость обязательно снижали, двигаясь очень медленно.

28 декабря 1879 г., в воскресенье, с моря налетел сильный ураган. Тем не менее это не помешало почтовому поезду отправиться в Данди с эдинбургского вокзала Барнтисленд точно по расписанию – в 18:20. Пассажиров первого и второго классов в вагонах не было, но только лишь потому, что продолжался уик-энд. В вагонах третьего класса находилось 75 человек.

Вода в реке вздыбилась, поднялась, угрожая разливом, а к вечеру начался ливень. Местные жители утверждали, что были слышны скрежет железа и жуткое завывание ветра в фермах моста. В 19:13 поезд миновал последнюю небольшую станцию Уормит, забрал еще несколько пассажиров, в основном женщин и детей, и в полной темноте въехал на первый пролет. Машинист, предупрежденный об ураганном ветре, не стал рисковать, он вел поезд со скоростью 5 км/ч и надеялся в темпе черепашьего шага спокойно переехать на другую сторону реки.

Дежуривший у моста обходчик Томас Баркли, как обычно, долго смотрел вслед медленно удаляющемуся составу, как вдруг в один миг потерял из виду задние красные огни последнего вагона. В тот же момент раздался какой-то приглушенный грохот, и все погрузилось в полный мрак.



Обрушение моста. Шотландия, 1880 г.

Чувствуя неладное, Баркли направился в свою сторожку и принялся телеграфировать в Данди. Но линия молчала, телеграф не работал. Это могло означать только одно: оборван кабель, тянувшийся внутри ферм моста. Подозрения путевого обходчика усилились, и он стал телеграфировать в Эдинбург.

На другой стороне реки Тэй ждали поезда, который опаздывал уже на 4 мин. Ветер разошелся настолько, что со здания железнодорожного вокзала сорвало крышу. Служащие станции выбежали на улицу и стали пристально вглядываться в темноту, но мост был пуст и никаких огней на нем не было видно. Попытка связаться по телеграфу с Уормитом ничего не дала, связи не было.

Тем временем Баркли пытался понять, что же произошло. Не могла же буря просто разорвать телеграфный кабель! Может быть, поезд остановился? И почему у него погасли огни? Обходчик побежал на мост и через несколько минут остолбенел, обнаружив вместо него пропасть. Исчезла мощная, в 74 м длиной, балка центрального пролета. Внизу бушевало море, и лишь ряд вспененных мест указывал след от пролета. Бесследно исчез и сам поезд, увлеченный в бездну рухнувшим мостом. Его опоры не выдержали двойной нагрузки – идущего состава и ураганного ветра.

Вскоре с берега реки прибежали люди и рассказали, что видели, как во время сильнейшего порыва ветра в воду рухнул один из самых

длинных пролетов. И вместе с ним воду упал неторопливо двигавшийся освещенный поезд. Начавшиеся сразу спасательные работы ни к чему не привели. Ночь, темнота, сильный ветер и бушующие волны мешали поискам. Сам локомотив вместе с первыми двумя вагонами застрял на дне между каменными валунами. Из воды выловили только несколько тюков почты. Не спасся никто, даже тел погибших не смогли найти. Только на следующее утро к берегу далеко от места катастрофы прибило несколько трупов.

Многие тогда свято верили в победу технической мысли над природой, поэтому катастрофа на Тейском мосту повергла людей в настоящий шок. Немало людей специально приезжали в Эдинбург, чтобы посмотреть на следы разрушительной работы урагана.

Началось скрупулезное расследование причин катастрофы. В суде давал показания и инженер Буч. Сначала его одного обвиняли во всем случившемся. Инженер особенно не оправдывался, считая, что во всем был виноват ураган. Ветра такой силы никто не мог ожидать. Получалось, что мост просто не выдержал двойной нагрузки – идущего состава и ураганного порыва. Буч же считал, что все его расчеты были верными и, скорее всего, причину следует искать еще и в качестве металла. И тогда на процесс вызвали представителя литейной фирмы, поставщика железных материалов для моста. Он вынужден был признать, что качество чугуна и железа не всегда отвечало требуемым нормам. Впоследствии там, где обнаружили разрыв, качество материалов оказалось очень низким. Обнаружили ошибки и при строительстве – желание быстро и дешево возвести такое гигантское сооружение сыграло не последнюю роль.

Подняв со дна реки локомотив, выяснили, что он при падении не очень сильно пострадал. Его даже пустили на рельсы после небольших ремонтных работ, правда, уже на других железнодорожных путях. Мост восстановили, сделали более крепким и надежным.

Инженера Буча освободили от всех занимаемых должностей. После суда он прожил всего шесть месяцев и умер в возрасте 58 лет от сердечного приступа.

Всего через несколько лет катастрофа на Тейском мосту трагически отозвалась в судьбе одного немецкого инженера, построившего Мюнгстенский мост через реку Вуппер высотой 107 м недалеко от Золингена. Этот самый высокий в то время

железнодорожный арочный мост был возведен в рекордные сроки: всего лишь полгода длился монтаж стальной арки.

Во время открытия моста в июле 1897 г., на котором присутствовал сам наследник германского императора, когда украшенный венком локомотив уже был готов пересечь новую переправу, главному инженеру показалось, что при расчетах он допустил роковую ошибку, и он в ужасе бросился в реку прямо с моста. Парадокс: мост функционирует уже более 100 лет, отвечая всем современным требованиям…

Кукуевская драма

1882 г.

Название катастрофы почтового поезда происходит от близлежащей деревни Кукуевки, в Чернском районе Тульской области. Она произошла в ночь с 29 на 30 июня 1882 г. на 316 км (7-й пикет) перегона Чернь – Мценск, недалеко от станции Бастыево Московско-Курской железной дороги.

Сильный ливень привел к тому, что водопропускная труба под насыпью, не справлявшаяся с притоком воды, была вырвана напором. В результате насыпь была размыта, и семь вагонов следовавшего по путям почтового поезда провалились в образовавшуюся пустоту. Машинист проходившего получасом ранее поезда заметил, что с насыпью происходит что-то неладное, и доложил об этом по прибытии на станцию Чернь, но предупреждение оказалось бесполезным: телеграф из-за ненастья не работал. В результате крушения погибло 42 человека, 35 было ранено.

В числе погибших оказался племянник писателя И.С. Тургенева. От этой вести брата писателя, Н.С. Тургенева, разбил паралич. Спустя несколько дней после трагедии И.С. Тургенев писал Ж.А. Полонской: «Мне постоянно мерещатся эти несчастные, задохнувшиеся в тине, и хотя отрытие их теперь, конечно, ничему не поможет – но я весь горю негодованием при мысли, что в течение нескольких дней ничего не было сделано!»

Памятная табличка о жертвах Кукуевской катастрофы

Ликвидация последствий крушения была затруднена тем, что поток воды не прекращался, засасывая в трясину обломки вагонов, трупы людей. Раскопка места катастрофы завершилась только 15 июля.

На месте катастрофы оказался известный журналист и писатель В.А. Гиляровский. Позднее в своих воспоминаниях он писал:

«Вспоминаю момент приезда: […] Огромный глубокий овраг пересекает узкая, сажень до двадцати вышины, насыпь полотна дороги, прорванная на большом пространстве, заваленная обломками вагонов. На том и другом краю образовавшейся пропасти полувисят готовые рухнуть разбитые вагоны. На дне насыпи была узкая, аршина в полтора диаметром, чугунная труба – причина катастрофы. […] Два колена трубы, пудов по двести каждая, виднелись на дне долины в полуверсте от насыпи, такова была сила потока…»

В течение двух недель Гиляровский, бывший все это время в районе крушения, вопреки попыткам чиновников «замолчать» катастрофу, информировал о ходе спасательной операции читателей своей газеты «Московский листок». После этих 14 дней непрерывной работы на месте аварии Гиляровский, по собственному признанию, полгода страдал расстройством обоняния и не мог есть мясо.

Следствием катастрофы стала оживленная полемика в прессе: предметом критических публикаций были порядки, царившие в ведомстве путей сообщения, личные грехи отдельных железнодорожных чиновников. Кукуевская катастрофа была не первой на сети российских железных дорог, но она в силу широкого освещения в прессе и значительного числа жертв глубоко потрясла общество и стала в определенной степени одним из знаковых явлений, грозным символом технического прогресса, неуклонно наступавшего на быстро развивавшуюся капиталистическую Россию. Позднее выражение «кукуевская катастрофа» как нарицательное обозначение аварии, серьезной неудачи фигурировало в произведениях А.П. Чехова («Счастливчик»), М.Е. Салтыкова-Щедрина («Современная идиллия»). Ряд подлинных событий вокруг расследования Кукуевской трагедии лег в основу рассказа («огромнейшего романа в сжатом виде») А.П. Чехова «Тайны ста сорока четырех катастроф, или Русский Рокамболь».

В 2003 г. на станции Скуратово в память о жертвах катастрофы силами Тульского отделения Московской железной дороги была построена часовня.

(*По материалам Википедии)*

Крушение императорского поезда

1888 г.

Речь идет о катастрофе, случившейся с поездом императора Александра III 17 (29) октября на Курско-Харьково-Азовской (ныне Южной) железной дороге, в результате которой ни император, ни его семья не пострадали, выйдя из-под страшных обломков невредимыми. Спасение императорской семьи в церковной печати интерпретировалось как чудесное; на месте катастрофы был воздвигнут православный храм.

Авария императорского поезда произошла в 14:14, на 295-м км линии Курск – Харьков – Азов, южнее Харькова. Царская семья ехала из Крыма в Санкт-Петербург. Техническое состояние вагонов было отличным, они проработали 10 лет без аварий. В нарушение железнодорожных правил того периода, ограничивающих число осей в пассажирском поезде до 42, в императорском, состоявшем из 15 вагонов, было 64 оси. Вес поезда был в рамках, установленных для грузового, но скорость движения соответствовала экспрессу. Поезд вели два паровоза, и скорость составила около 68 км/ч. При таких условиях произошел сход 10 вагонов. Причем путь в месте крушения проходил по высокой насыпи. По рассказам очевидцев, сильный толчок сбросил с места всех ехавших в поезде. После первого толчка последовал страшный треск, затем произошел второй толчок, еще сильнее первого, а после третьего, тихого, толчка поезд остановился.

Ужасная картина разрушения, оглашаемая воплями и стоном изувеченных, представилась глазам уцелевших от крушения. Все бросились разыскивать императорское семейство и вскоре увидели царя и его семью живыми и невредимыми. Вагон с императорской столовой, в которой находились Александр III и его жена Мария Федоровна, с детьми и свитой, потерпел полное крушение.

Отдельные вагоны императорского поезда

Вагон был сброшен на левую сторону насыпи и представлял ужасный вид: без колес, со сплюснутыми и разрушенными стенами, вагон полулежал на насыпи; крыша его лежала частью на нижней раме. Первым толчком повалило всех на пол, а когда после страшного треска и разрушения пол провалился и осталась одна рама, то все оказались на насыпи под прикрытием крыши. Утверждают, что Александр III, обладавший недюжинной силой, держал на плечах крышу вагона, пока семья и другие пострадавшие выбирались из-под обломков.

Обсыпанные землей и обломками, из-под крыши вагона вышли император, императрица, наследник цесаревич Николай Александрович – будущий последний российский император Николай II, великий князь Георгий Александрович, великая княжна Ксения Александровна, а вместе с ними и лица свиты, приглашенные к завтраку. Большинство

находившихся в этом вагоне отделалось легкими ушибами, ссадинами и царапинами, за исключением флигель-адъютанта Шереметева, которому раздробило палец руки.

Во всем поезде, состоявшем из 15 вагонов, уцелело только пять вагонов, остановившихся от действия автоматических тормозов Вестингауза. Также остались целыми и два паровоза. Вагон, в котором находились придворнослужащие и буфетная прислуга, был совершенно уничтожен, и все находившиеся в нем погибли и найдены в обезображенном виде – 13 изуродованных трупов подняты с левой стороны насыпи среди щепы и мелких остатков этого вагона.

В вагоне царских детей в момент крушения находилась лишь великая княжна Ольга Александровна, выброшенная вместе со своей няней на насыпь, и малолетний великий князь Михаил Александрович, которого вытащил из-под обломков солдат при помощи самого государя.

Всего пострадало при крушении 68 человек, из них 21 человек погиб. Только в сумерки, когда были опознаны все убитые и не осталось ни одного раненого, царская семья села во второй прибывший сюда царский поезд (свитский) и отбыла назад на станцию Лозовую, где ночью было отслужено на самой станции, в зале третьего класса, первое благодарственное молебствие в честь чудесного избавления царя и его семьи от смертельной опасности. Часа через два императорский поезд отбыл в Харьков для следования в Санкт-Петербург.

Расследование причин катастрофы с царским поездом в Борках с ведома царя было поручено прокурору уголовного кассационного департамента Сената А.Ф. Кони. Были привлечены к следствию и уволены в отставку министр путей сообщения адмирал К.Н. Посьет и ряд других лиц. Основной версией было крушение поезда в результате ряда технических факторов: плохого состояния пути и повышенной скорости поезда. Через несколько месяцев незавершенное расследование было прекращено по высочайшему повелению.

Другая версия событий была изложена в воспоминаниях В.А. Сухомлинова и М.А. Таубе (сына инспектора императорских поездов). Согласно ей крушение было вызвано взрывом бомбы, которую заложил помощник повара императорского поезда, связанный с

революционными организациями. Заложив бомбу с часовым механизмом в вагон-столовую, рассчитав момент взрыва ко времени завтрака царской семьи, он сошел с поезда на остановке перед взрывом и скрылся за границу.

В советское время остановочная платформа железной дороги между станциями Тарановка и Борки носила название Первомайская (как и находящийся рядом поселок) и была мало известна кому-либо, кроме местных жителей. Недавно ей вернули изначальное название Спасов скит – в честь события, происшедшего здесь более 100 лет назад.

Художником-пейзажистом С.И. Васильковским была написана картина «Крушение царского поезда близ станции Борки 17 октября 1888 года», изначально хранившаяся в Русском музее императора Александра III (ныне – Государственный Русский музей) в Санкт-Петербурге.

Ад в Парижском метро

1903 г.

Слово «метрополитен», рожденное от греческого «метрополис», означает «столичный» или «городской». Именно так был назван новый вид городского транспорта, упрятанный под землю. Его первые линии были открыты в Лондоне в 1863 г.

Вслед за Лондоном метро появилось в Нью-Йорке, Будапеште и Париже. Пуск первой линии парижского метрополитена был приурочен к открытию Всемирной промышленной выставки 1900 г. Именно тогда в одном из ее павильонов демонстрировалось новшество, представленное американской «Отис Элевейтор Компани» и сулившее благодаря открытию метро ускорение перевозок пассажиров. С того времени и до 1903 г. под французской столицей было прорыто и освоено несколько десятков километров линий.

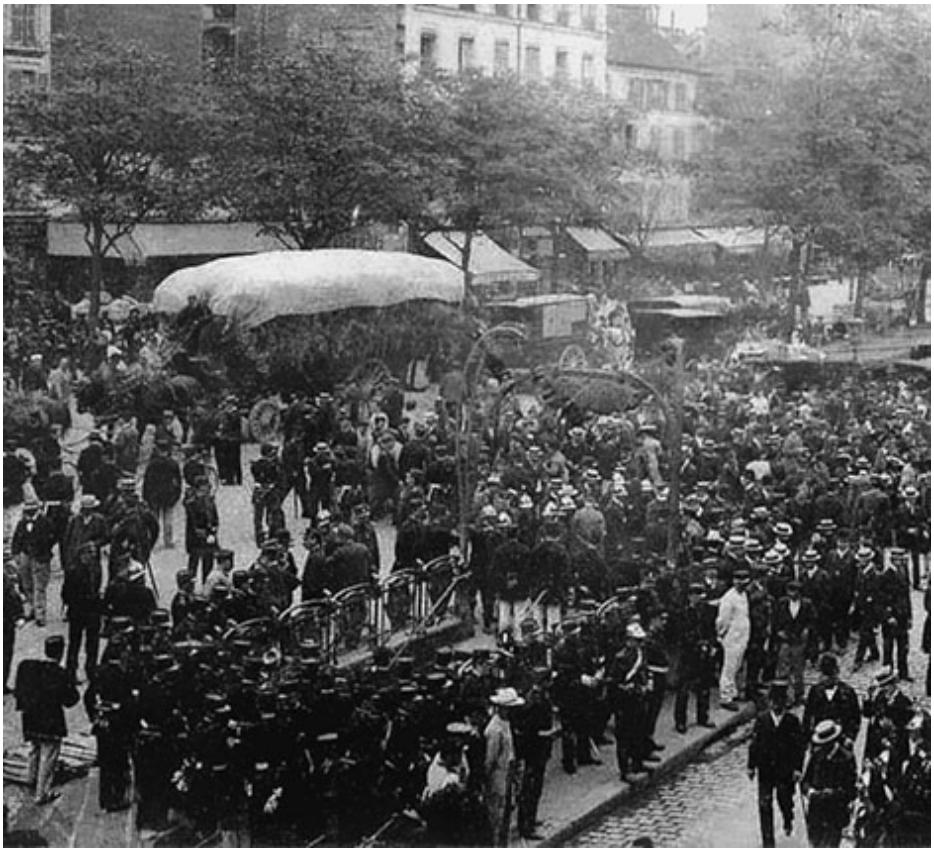
Архитектор Гектор Жюмар дал волю своей фантазии, которая выразилась в отделке станций и входов к подземным туннелям. Он использовал мрамор, гранит, поделочные камни. По желанию архитектора платформы и своды туннелей были отделаны красивым камнем, легко воспламеняющиеся материалы в отделке станций не использовались. Вместо острых углов он выбрал овальные линии и

вообще придал «молодежный» стиль всему архитектурному облику Парижского метрополитена.

Метро работало, как известно, от электричества. Опасно было ступать только на рельсы, все остальное находилось в относительной безопасности. Поэтому и меры противопожарной безопасности были приняты не особенно строгие. Казалось бы, все было предусмотрено для удобства пассажиров.

Но именно в этом популярном общественном транспорте и случилась самая крупная до настоящего времени катастрофа в метро.

10 августа 1903 г., около 8 ч. вечера, у одного пассажирского вагона на станции «Плас де Насьон» обнаружились технические неисправности. Вагон предполагалось отвезти в депо для ремонтных работ, поэтому его отцепили от состава и оттащили в параллельный туннель. Но в дороге между станциями «Мепилмонтан» и «Куронне» в вагоне произошло, по-видимому, короткое замыкание, и он неожиданно загорелся. Локомотив от него сразу же отцепили, но погасить пожар собственными подручными средствами не удавалось. Тушению мешали мгновенно образовавшаяся большая задымленность и возникшая плохая видимость. Дым был густым и едким. Но самое страшное заключалось в том, что он расползался по туннелям и мешал видеть машинистам других локомотивов. Светофоры оказались практически бесполезными, так как свет прожекторов не мог пробить плотную пелену дыма.



Сразу после катастрофы в парижской подземке в 1903 г.

Машинист двигавшегося поезда, не увидевший из-за дыма горевший вагон, не успел вовремя затормозить и остановиться. На полном ходу состав врезался в горевший вагон. Удар был настолько сильным, что некоторые пассажиры выпали из вагонов. В дыму они стали прыгать на рельсы и искать выход. Но где он, в какой стороне? Никто не мог ответить на эти вопросы: машинисты при столкновении погибли.

О распространявшемся огне и дыме сообщили в пожарную часть. Однако прибывшие к метро пожарные не смогли пробиться к поврежденному составу и вывести людей. Дым был настолько сильным, что они попросту не знали, куда идти и что гасить.

Электропоезда остановились практически на всех линиях. Только утром 11 августа удалось определить место происшествия. Было решено взорвать туннель, чтобы добраться к месту аварии. Взрыв образовал брешь в земле, из нее повалил дым, и в это отверстие стали спускаться пожарные.

Но эта помощь для многих уже запоздала. После трагедии люди в темноте разбрелись по туннелям в поисках выхода. Не находили его, теряли сознание и погибали от удушающего дыма. Десять часов, проведенных в задымленном туннеле, стали последними в жизни 100 человек. Трупы людей лежали на рельсах в разных углах тоннелей. У многих ко ртам были прижаты носовые платки, но они их не спасли.

Долго еще Париж переживал эту катастрофу, а специалисты пытались выяснить причину возгорания. Были приняты усиленные противопожарные меры. С той поры в Парижском метро больше ничего, связанного с человеческими жертвами, не происходило. А вот в Лондоне в 1973 г. случилась крупнейшая трагедия, причины которой так и не выяснены до сих пор. Мимо одной из центральных станций со скоростью примерно 65 км/ч неожиданно промчался поезд и врезался в тупик. Машинист электропоезда, как свидетельствовали очевидцы, выглядел очень странно: обезумевшими глазами он смотрел в одну точку. Вполне возможно, что во время работы у него случился сердечный приступ. А может быть, он хотел таким жутким образом покончить с собой. В любом случае машинист не затормозил. Тогда в катастрофе погибло 45 человек.

Были катастрофы в метро и в других странах, но за всю историю существования метрополитена 100 человек, погибших в подземке Парижа, до настоящего времени остаются самой большой жертвой.

Пожар в военном поезде

1917 г.

12 декабря в Модане, Франция, произошла одна из самых страшных железнодорожных катастроф в мировой истории. 800 человек погибли.

Военный эшелон, везущий в отпуск 1000 французских солдат, неожиданно сошел с рельсов на одном из крутых участков железной дороги, ведущей из Турина в Лион. Машинист, двигаясь под уклон, решил затормозить, но поезд двигался на очень большой скорости, и от резкого перегрева тормозной системы возник пожар. Вагоны были деревянными и почти сразу загорелись. После того как неуправляемый состав сошел с рельсов, вагоны превратились в груду горящих углей. Из 800 тел погибших военных смогли опознать только 425.

Сошел с рельсов аэровагон

1921 г.

24 июля произошла катастрофа аэровагона инженера Абаковского на железной дороге Москва – Тула. В результате схождения его с рельсов погибло 7 человек, в том числе сам Абаковский, а также известный большевик Ф.А. Сергеев (Артем).

В 1921 г. в Советской России по проекту инженера-самоучки В. Абаковского был сконструирован пробный вариант аэровагона. Он представлял собой дрезину, снабженную мотором от самолета и двухлопастным винтом.

(Валериан Иванович Абаковский, по специальности шофер, был талантливым самородком-изобретателем. Он сконструировал аэромотовагон – моторную дрезину с авиационным пропеллером. Потребляя незначительное количество горючего, вагон развивал громадную по тем временам скорость до 140 км/ч).

Вид с окрестного холма на железнодорожную дорогу, ведущую в Модан. Открытка начала XX в.

В июле 1921 г. в Москве проходили заседания Третьего конгресса Коммунистического Интернационала. 24 июля около 20 человек, в том числе иностранных коммунистов – представителей делегаций, прибывших на конгресс, во главе с известным большевиком, участником Гражданской войны 38-летним Федором Сергеевым, более известным как товарищ Артем, должны были отправиться в Тулу, на встречу с местными шахтерами. Для поездки ими был избран только что построенный пробный вариант аэровагона, который уже проходил испытания и наездил порядка 3 тыс. км испытательного пробега.

До Тулы делегация доехала успешно, и в тот же день после окончания встреч с шахтерами отправилась обратно. В 18:35 по местному времени, приблизительно в 110 км от Москвы, в районе

Серпухова, на скорости приблизительно 85 км/ч, аэровагон сошел с рельсов и упал под откос. Как писала «Правда», «из находившихся в вагоне 22 человек на месте погибло 6: Отто Струнат (Германия), Гельбрих (Германия), Хсоолет (Англия), Константинов Ив. (Болгария), председатель ЦК союза горнорабочих Артем (Сергеев) и т. Абаковский. Тяжело ранены 6 человек, из которых наиболее серьезно пострадал т. Фриман Поль (Австралия)». Еще один скончался от травм позднее. Семерых погибших, в том числе Абаковского и Артема, похоронили в братской могиле в некрополе у Кремлевской стены.

Официальной причиной крушения аэровагона считается катастрофическое состояние железных дорог в России начала 1920-х гг. Согласно этой версии аэровагон во время движения подскочил на ухабе и сошел тем самым с рельсов.

Сын Федора Сергеева Артем был убежден, что катастрофа, в которой погиб его отец, была подстроена: «…Как говорил Сталин, если случайность имеет политические последствия, к этому надо присмотреться. Выяснено, что путь аэровагона был завален камнями. Кроме того, было две комиссии. Одну возглавлял Енукидзе, и она увидела причину катастрофы в недостатках конструкции вагона, но Дзержинский говорил моей матери, что с этим нужно разобраться: камни с неба не падают. Дело в том, что для противодействия влиянию Троцкого Артем, по указанию Ленина, создавал Международный союз горнорабочих как наиболее передового отряда промышленного пролетариата. Оргкомитет этого союза был создан за несколько дней до катастрофы. Троцкий в то время представлял очень большую силу».

Таинственный взрыв на железной дороге

1929 г.

В том году специальная комиссия Губчека Алтайского уезда расследовала взрыв поезда на перегоне между станциями Топчиха и Алейская. Груженный углем товарный поезд в считаные секунды взлетел на воздух, словно вместо антрацита в его вагоны был загружен тротил. Сила взрыва была настолько огромной, что искореженные колесные пары – все, что осталось от вагонов, – находили за 15 км от места катастрофы. Почти через 20 лет на этом же участке железной дороги снова произошло аналогичное крушение – взорвался состав,

везший в Казахстан вагоны с углем и лесом. Во втором случае, как и в первом, установить причину взрыва не удалось, а виновными в произошедшем посчитали погибшую бригаду машинистов паровоза.

В условиях густого тумана

1933 г.

23 января в Ланьи, Франция, произошла крупная железнодорожная катастрофа. В условиях густого тумана экспресс из Страсбурга на полном ходу врезался в хвост поезда Париж – Нанси. 230 пассажиров погибли, 300 получили ранения.

Катастрофа при Ланьи, 1933 г.

С этой катастрофой связана одна запутанная история. Этой аварией в своих целях намеревался воспользоваться известный авантюрист Ставиский, за которым вела слежку полиция. Он хотел сделать вид, будто погиб в катастрофе, для чего в Ланьи послал своего человека, чтобы тот подбросил к какому-нибудь неопознанному телу документы Ставиского. Полиция должна была поверить в эту липу, но

план сорвался – ночью того же дня Ставиского видела в доме домохозяйка, зачем-то оставшаяся ночевать… Все закончилось тем, что Ставиский через два дня покончил жизнь самоубийством. Многие считают, что на самом деле произошло убийство. Но это уже другая история…

Принял один сигнал за другой

1939 г.

23 декабря в Гентхине, Германия, машинист пассажирского поезда из Берлина ошибочно принял разрешающий сигнал, предназначавшийся для другого состава, следующего в Кельн.

Монумент в память катастрофы в Гентхине в 1939 г.

Служащие станции предприняли титанические усилия, чтобы остановить разогнавшийся поезд до того, как он врежется в хвост кельнского состава. Но это не удалось. Удар был такой силы, что вагоны, как игрушечные кубики, прокатились по крыше врезавшегося локомотива. Погибли 136 человек.

Загадочное происшествие с литерным поездом

1954 г.

Таинственное происшествие, связанное с железной дорогой, случилось в 1954 г. на ветке Томск – Новосибирск. Тогда сошел с рельсов литерный поезд с опломбированными вагонами. О перевозимом грузе не знала даже поездная бригада. После крушения поезда территория, прилегавшая к железнодорожной ветке, была оцеплена в радиусе нескольких десятков километров. После проведенных работ по расчистке места катастрофы, которые осуществляли военнослужащие железнодорожных войск и сотрудники Министерства госбезопасности, участок в несколько десятков квадратных километров был надолго закрыт, а западнее его оперативно проложили новую ветку.

Бригады оставались на посту

1965 г.

Обстоятельства были таковы, что крушения избежать не удалось. Можно было только спасти жизни людей, пожертвовав своими. До последней секунды обе локомотивные бригады оставались в кабинах. Включая 2 локомотивные бригады (4 человека – машинисты С. Кяхерь, Б.М. Бобков, помощники машиниста Ф.К. Бусло, А.С. Суханов), всего погибло 7 человек. На месте трагедии был установлен памятный обелиск.

Завтра никто не придет

1970 г.

25 апреля в Новосибирске бросилась под поезд знаменитая на всю страну советская актриса Екатерина Савинова, прославившаяся ролью Фроси Бурлаковой («Приходите завтра»). Трагедия произошла на вокзале Новосибирск-Главный. Стрелочница, ставшая свидетельницей происшествия, рассказывала, что сразу обратила внимание на хорошо одетую красивую женщину, которая взволнованно ходила по перрону. На первом пути стоял пассажирский поезд. Но этот состав ушел, и было объявлено о том, что на второй путь прибывает пассажирский поезд. Когда он уже подъезжал к перрону, женщина вдруг перебежала через пути и бросилась под колеса. Стрелочница пыталась ее

остановить, кричала: «Стой, что же ты делаешь?» Но это не помогло. Екатерина Савинова была больна бруцеллезом, что в конечном счете привело к нервному расстройству.

Екатерина Савинова. Кадр из фильма «Приходите завтра»

Трагедия в лондонской подземке

1975 г.

По лондонской подземной железной дороге мчался поезд. На станции «Мургейн» он не остановился. Машинист поезда, казалось, увеличивал скорость, вместо того чтобы тормозить. Пока поезд

проезжал мимо платформы, стоявшим на ней людям бросился в глаза застывший взгляд машиниста. А впереди был короткий туннель, заканчивавшийся тупиком. Первый вагон снес тупиковый брус, протаранил насыпь из песка и врезался в бетонную стену. Второй вагон наехал на первый и раздавил его. Третий вагон взлетел на второй, проломив потолок туннеля. Следующие вагоны остановились у платформы. Авария произошла 28 февраля в 8:46. Как раз в это время большинство жителей Лондона спешили на работу. Городская подземная дорога была достаточно безопасной, так что сообщения о несчастных случаях уже давно не появлялись в газетах. Трагедия на станции «Мургейн» была самой страшной за все время существования лондонской подземки, которая была открыта в 1863 г.

Спасение пострадавших при инциденте на станции «Мургейт», лондонской подземки. 1975 г.

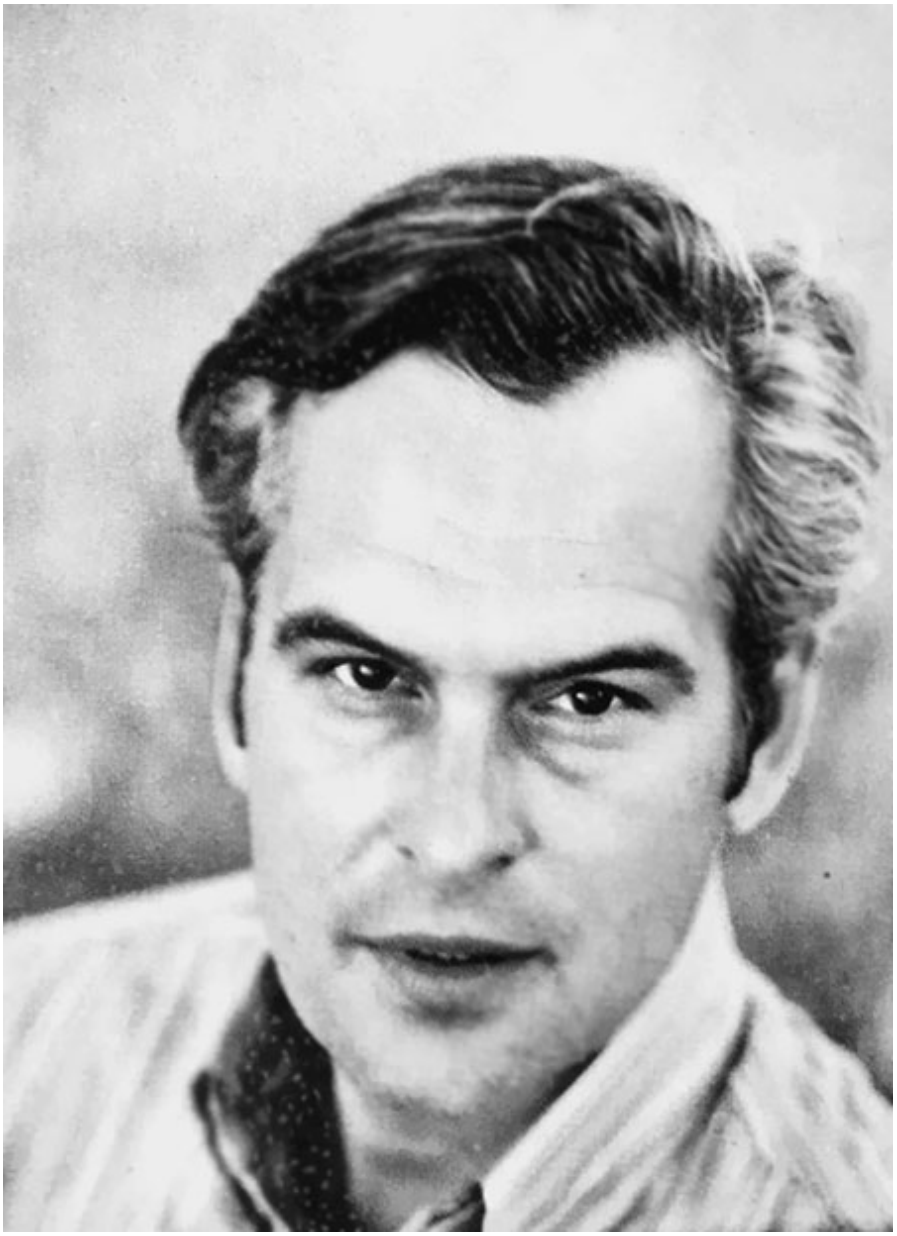
Работа спасателей была сильно затруднена; только через 13 ч. были освобождены последние оставшиеся в живых пассажиры. Спустя 4 дня рабочие наконец добрались до изуродованной кабины машиниста и извлекли труп Лесли Ньюсона. В подземных поездах имеются две независимые системы торможения и устройство аварийного торможения, которое должно остановить поезд в случае, если машинисту станет плохо. Расследование показало, что все системы были исправны. Ничто не указывало и на то, что машинист опустил рычаг аварийного торможения.

В конечном счете так и не был найден ответ на вопрос, почему машинисту не удалось остановить поезд…

Уход любимца публики

1976 г.

4 июня покончил жизнь самоубийством, бросившись под поезд, венгерский киноактер Золтан Латинович. Уроженец Будапешта, юный ученик столяра… Потом он строил мосты. И в один прекрасный день строительный рабочий стал студентом строительного института. В 1956 г. Золтан Латинович получил диплом инженера-строителя. В этом же году он приходит на театральную сцену.



Золтан Латинович

С 1971 г. – актер театра в Веспреме им. Шандора Петефи. Первая роль в кино – Имре в ленте «Gyalog a mennyorszbgba» (1959).

Большой кинодебют состоялся в фильме Миклоша Янчо «Развязки и завязки/ Кантата» – роль врача Амбруша (1963).

С успехом играл в психологических и социальных драмах – «Карамболь» (1964), «Старик» (1965), «Без надежды» (1965), «Холодные дни / Облава в январе» (1966), «Тишина и крик» (1968), «На

венгерской равнине» (1973), «141 минута из “Незавершенной фразы”» / «Незавершенная фраза» (1975).

Актерский диапазон Латиновича был необычайно широк – он снимался в музыкальных комедиях и опереттах – «Принцесса чардаша» (1971), «Три ночи любви» (1967) и в фильмах-притчах – «Пятая печать» (1976), «Синдбад» (1971).

Исполнение роли писателя – героя гротескового фильма «Путешествие вокруг моего черепа» (1970) отмечено премией на МКФ в Сан-Себастьяне, Испания (1971).

Он сыграл главные роли во многих значительных фильмах 1960—1970-х гг., равно выразительно и убедительно воплощая и социальных героев, бескомпромиссных и упрямых, и пылких любовников, и коварных интриганов, и чванливых аристократов, и современных интеллигентов-интеллектуалов, и иезуитски хладнокровных, немилосердно жестоких адептов насилия.

В 1971 г. Латинович был удостоен главного приза на VI традиционном Фестивале художественных фильмов в Венгрии за лучшее исполнение мужской роли в фильме «Семья Тоот» (1969).

Золтан Латинович снялся в 60 фильмах, сотрудничал с выдающимися режиссерами, среди которых Хуан Антонио Бардем, Золтан Фабри, Миклош Янчо, Андраш Ковач, Феликс Мариашши.

Он вошел в историю венгерского кино как один из самых выдающихся актеров XX в.

«Мясорубка» на «Авиамоторной»

1982 г.

Самая страшная авария в истории Московского метро произошла там, где ее никто не ждал. 17 февраля 1982 г. на станции «Авиамоторная» сорвался один из поручней эскалатора. В результате пропало сцепление деталей лестницы с двигателем, и вся конструкция под тяжестью людей помчалась вниз, стремительно набирая скорость. Вообще для предотвращения подобных ситуаций на эскалаторах предусмотрены тормоза. Один основной и еще один запасной. В тот злополучный день оба не сработали.

В считаные мгновения все ехавшие на эскалаторе оказались внизу. Люди валились друг на друга, а движущийся с огромной скоростью

монстр продолжал сбрасывать в эту кучу-малу все новые жертвы. Образовалась страшная давка, в которой за 110 с погибли 8 человек. Еще 15 были доставлены в больницы с тяжелыми травмами и ранениями.

После этой трагедии по Москве долго ходили слухи о мучительной смерти людей, которые пытались выскочить с несущейся вниз лестницы, проламывали пластиковую балюстраду и падали на вращающиеся шестерни машин. К счастью, кровавая «мясорубка» оказалась лишь плодом человеческого воображения. По версии властей, эскалатор устроен так, что ничего похожего в принципе случиться не может. Люди действительно стремились выпрыгнуть, пластик действительно ломался (его толщина составляет всего 3 мм), но провалившиеся отделались легкими ушибами. Под самой балюстрадой всего в паре метров находится бетонное основание, никаких движущихся механизмов там нет.

Власти, как водится, не сообщили о происшедшем общественности. Даже сейчас сотрудники эскалаторной службы Московского метрополитена не любят вспоминать о трагических событиях 30-летней давности.

Известно только, что после того случая были укреплены балюстрады и разработано новое устройство тормозного пути.

Но вот что писало «Новое русское слово» в 1992 г. (статья Е. Манина «Юбилей эскалатора»): «Десять лет назад, 18 февраля, в газете “Вечерняя Москва” внизу третьей страницы была напечатана следующая “Информация”: “17 февраля 1982 г. на станции “Авиамоторная” Калининского радиуса Московского метрополитена произошла авария эскалатора. Среди пассажиров имеются пострадавшие. Причины аварии расследуются”». Из этой скромной заметки (а ничего иного в советской прессе об этой аварии больше никогда не появилось) нельзя, разумеется, вынести должных впечатлений. Поэтому процитируем еще «Новое русское слово» от 2 апреля 1982 г. (со ссылкой на журнал «Посев»): «По сообщениям очевидцев, в результате обрыва переполненного эскалатора несколько сот человек упало в продолжавший вращаться механизм, десятки были раздавлены, более сотни искалечено. Все это происходило на глазах людей, двигавшихся на параллельном эскалаторе. Среди них возникла

паника, вызвавшая дополнительные жертвы: несколько человек погибло в толчее».

На эскалаторе в минуту трагедии было множество народу

Вернемся к событиям. Было 5 ч. вечера, и спускавший к поездам эскалатор станции метро «Авиамоторная» (в то время один из длиннейших в Москве) был заполнен ехавшими с работы людьми. Вдруг в нем словно что-то оборвалось, и он начал набирать скорость. У его подножия возникла свалка, но в этом еще не было большой беды. Возможно, будь ступени эскалатора из обычного пластика, последствия не были бы столь кошмарными. Но на Калининском радиусе были

впервые в Москве широко внедрены эскалаторы с дюралюминиевыми ступенями (рационализация!), материалом весьма вязким. И вот в какой-то момент очередную ступень заклинило внизу, там, где она уходит под «гребенку». Эскалаторная лента оборвалась и стала осыпаться вниз вместе с людьми…

Но не только вид этого кошмара посеял панику на встречном эскалаторе. Многие, особенно молодые люди, в то время когда эскалатор еще скользил вниз, пытались, запрыгивая на межэскалаторную панель и сбивая при этом укрепленные на ней лампы, перебраться на соседний эскалатор. Некоторым это удалось. Однако затем не рассчитанное на такие нагрузки перекрытие проломилось… Под ним как раз и находились наиболее опасные элементы работающего механизма. Наконец, металлические ступени, оказавшиеся под напряжением 380 вольт, стали причиной дополнительного массового поражения людей электрическим током.

Так эскалатор в тот злополучный день стал убийцей почти 40 человек, около полутора сотен было ранено и искалечено. Вывешенные в вестибюлях предприятий фотографии в траурных рамках с соболезнованиями «от парткома и месткома» – вот и все, чем почтило государство память очередных своих неудачливых «винтиков», ибо ничто не имело права омрачать лучезарность «образцового коммунистического города», в котором метро всегда было на особом счету – как едва ли не единственное, чем еще можно было удивить иностранного гостя.

«Единственное, что ей понравилось в Москве, – это городской транспорт и полное отсутствие надписей на стенах и вагонах метро» – так описывало «Новое русское слово» впечатления от поездки в Москву (в мае того же 1982 г.) президента городского совета Нью-Йорка Кэрол Беллами. Действительно, кровь со стен станции метро «Авиамоторная» была к тому времени давно смыта…

Что же заставило эскалатор сделаться убийцей? Как и в большинстве подобных случаев, к этому привело сочетание нескольких факторов: просчеты конструкторов, неквалифицированность и халатность персонала и, в частности, преступная безалаберность ремонтников, непосредственно перед аварией отключивших систему автоматической защиты.

Взрыв на станции Арзамас-1

1988 г.

К станции Арзамас-1, расположенной на северо-западной окраине города, подходил со стороны Нижнего Новгорода грузовой поезд, в составе которого были три вагона, загруженные промышленными взрывчатыми веществами.

Когда поезд прошел железнодорожный переезд и вышел к стрелочным переводам, за которыми начинались разветвления стационарных путей, занятых стоящими составами, в том числе содержащими вагоны – цистерны, заполненные сжиженным газом, скорость его в результате торможения снизилась до 22 км/ч. От здания вокзала поезд отделяли 320 м, когда раздался мощный взрыв, взорвались три вагона.

Через несколько часов после взрыва на станции Арзамас-1. 1988 г.

Это произошло 4 июня в 9:40. На месте взрыва образовалась огромная воронка эллипсовидной формы глубиной до 10 м. Взрывом было уничтожено 12 вагонов железнодорожного состава и две секции локомотива. О силе взрыва можно судить по тому, что одна из секций локомотива оказалась отброшенной на 70 м.

Серьезным разрушениям подверглись пристанционные сооружения и городское хозяйство на обширной территории. Непосредственно на железнодорожной станции Арзамас-1 полностью были разрушены и повреждены железнодорожные пути, нарушена система автоблокировки, выведена из строя контактная сеть протяженностью 300 м, разрушена часть опор контактной сети, выведен из строя силовой трансформатор, разрушены воздушные линии связи на всей территории станции, поврежден кабель связи на участке 400 м, разрушены здание вокзала, пристанционные постройки и железнодорожный переезд.

В городе и близлежащих населенных пунктах были нарушены телефонная и ретрансляционная сети, уличное освещение, прекращена подача электроэнергии в жилые дома. Полное разрушение получили 44 дома, сильное разрушение – 156 домов, среднее и слабое – 509 домов. Из этого количества – 184 дома (366 квартир) – восстановлению не подлежали. Повреждения получили 49 детских садов (один полностью разрушен), 4 школы, 2 больницы, 69 магазинов, другие объекты городской инфраструктуры. Оконное остекление было разбито на площади около 400 тыс. кв. м. Был поврежден газопровод.

Причиной взрыва явилась совершенно недопустимая правилами погрузки и перевозки разрядных грузов совместная перевозка инициирующих и детонирующих взрывчатых веществ.

«Аврора» сошла с рельсов

1988 г.

16 августа, в 18:25 по московскому времени, на перегоне Березайка – Поплавенец Бологовского отделения Октябрьской железной дороги на 307—308-м км магистрали произошло крушение скоростного

пассажирского поезда № 159 «Аврора», ведомого электровозом ЧС6—017.

Состояние пути на 306—308-м км непрерывно ухудшалось в период перед крушением. За сутки до крушения при проверке вагоном-путеизмерителем были установлены отступления в содержании пути на 306—308-м км IV и V степеней по просадкам, по перекосам, по положению пути в плане. Такие отступления не обеспечивали безопасности движения с установленными скоростями 160 км/ч и в соответствии с техническими указаниями требовали ограничения скорости по 306-му километру до 60 км/ч, по 307-му – до 120 и 308-му – до 25 км/ч.

Просадка пути была настолько большой, что привела к саморасцепу первого вагона и локомотива поезда № 159, следовавшего по этому километру пути со скоростью 155 км/ч. Перепад высот автосцепок в момент саморасцепа оказался настолько большим, что автосцепкой электровоза ЧС6—017 поезда № 159 у первого вагона была повреждена поддерживающая балка, на которую опирается переходная площадка.

В результате саморасцепа произошел обрыв тормозной магистрали, который вызвал экстренное торможение состава поезда. При этом возникла дополнительная продольная сила, которая привела к разрушению ослабленного пути в конце первого пикета 308-й км и сходу вагонов с последующим крушением.

Накренившийся хвост состава «Авроры». 1988 г.

Высокая скорость следования пассажирского поезда была обусловлена тем, что старший дорожный мастер необоснованно, без устранения неисправностей, отменил предупреждение, по которому скорость следования была ограничена до 60 км/ч.

В вагоне-ресторане в результате опрокидывания возник пожар, который перекинулся на другие вагоны поезда. Пожарные машины, спешившие из Бологого, Вышнего Волочка, Удомли и Боровичей, не смогли оперативно добраться до места из-за болотистой местности. Пожарный поезд, вышедший к месту крушения, быстро исчерпал запасы воды из-за большого масштаба пожара. Для доставки воды на тушение пожара было организовано постоянное курсирование пожарных автомобилей от водоисточника, находящегося примерно в 2 км от места аварии, до ближайшего места, к которому можно было подъехать. Это место было примерно в 150–200 м от железнодорожного полотна, далее был сплошной болотистый участок, где глубина воды достигала местами до 50–60 см. Пожарные и прибывшие к месту крушения военнослужащие срочной службы сделали проход по этому

участку из срубленных деревьев и проложили рукавные линии для подачи воды для тушения пожара.

Все 15 вагонов пассажирского поезда сошли с рельсов. Было повреждено 2500 м контактной сети, 500 м железнодорожного пути. До степени исключения из инвентаря повреждено 12 вагонов.

В результате 31 человек погиб и более 100 получило телесные повреждения различной степени тяжести, допущен перерыв в движении поездов на участке свыше 15 ч.

На месте крушения поезда установлен небольшой памятник.

Вагоны ушли под откос

1989 г.

3 июня произошла одна из крупнейших катастроф в России. На участке Аша – Уфа Куйбышевской железной дороги, Башкирия, в результате разрыва трубы на продуктопроводе образовалась утечка углеводородовоздушной смеси. В момент, когда мимо проходили два пассажирских поезда: Новосибирск – Адлер и Адлер – Новосибирск, произошел мощнейший взрыв. Погибло более 780 человек, более 600 получили серьезные телесные повреждения. Данные о погибших установлены аналитическим путем, поскольку останки около 220 человек не удалось разыскать и идентифицировать, предположительно они полностью сгорели в вагонах.

Предположительно из-за искрения токоприемника одного из локомотивов возник пожар и произошел объемный взрыв, энергия которого, по расчетным данным, соответствовала энергии взрыва тротила массой около 300 т. Ударной волной от поездов было оторвано и сброшено под откос 11 вагонов (5 одного поезда и 6 – другого), из которых 7 полностью сгорели. Остальные 26 вагонов обгорели снаружи и полностью выгорели внутри.

Монумент в память жертвам башкирской трагедии в 1989 г.

Возникший пожар и взрыв в одно мгновение превратили вагоны в кучу горящих обломков, среди которых метались обгоревшие оставшиеся в живых пассажиры. Многие из них от полученных травм и ожогов впоследствии скончались. На месте взрыва было разрушено 350 м железнодорожного пути.

Пожар в поезде

1991 г.

22 декабря – крушение на станции Ельниково в Белгородской области. По причине халатности электромеханика СЦБ, установившего перемычку на контакты путевого реле, произошло столкновение

скорого поезда № 22 с хвостовой частью грузового поезда. Погибло 10 человек, ранено около 55, перерыв в движении поездов составил более двух суток.

Здание вокзала на станции Ельниково

От удара и взрыва электровоз отбросило в сторону, на один из соседних путей. А по нему в это время следовал пассажирский поезд № 237 Москва – Харьков. При столкновении упала одна из опор высоковольтной линии электропередачи – прямо на вагоны. Загорелся газ из пробитой цистерны, и огонь охватил весь пассажирский поезд. «Я ехала в первом вагоне и в первом купе, – рассказывала одна из уцелевших пассажирок. – До Курска оставалось километров 70. Вдруг – удар. Свет погас. Потом за окном полыхнуло пламя. По вагону пополз дым. Я пальто в руки и – к выходу. Соседи – за мной. Через разбитые

окна стали выпрыгивать на снег другие пассажиры. В тамбуре заклинило одного мужчину, он был в огне… Кто-то взял огнетушитель и попытался сбить пламя с несчастного. Но пена не шла. Мужчина, можно сказать, погиб на наших глазах».

Последний рейс «Юрмалы»

1992 г.

3 марта, в 5 ч. 15 мин. по московскому времени, на разъезде Подсосенка (Тверская область) однопутного участка Великие Луки – Ржев Ржевского отделения Октябрьской железной дороги произошло столкновение с тяжелыми последствиями скорого поезда № 4 сообщением Рига – Москва, следовавшего под управлением машиниста депо Великие Луки Ленинград-Витебского отделения дороги Г.Т. Морозова и помощника машиниста О.В. Ефимова, и грузового поезда № 3455 встречного направления под управлением машиниста депо Ржев.

Поезд № 4 следовал ранее расписания на 3 мин. На разъезд принимался на главный путь для скрещения с грузовым поездом, на входном светофоре горел один желтый огонь. На вызовы по радиосвязи машинист не отвечал. Тормоза применил поздно, что привело к проезду выходного сигнала с запрещающим показанием и лобовому столкновению с прибывающим грузовым поездом на скорости около 50 км/ч. Столкновение произошло на стрелке № 1. В результате столкновения возник пожар, распространившийся на пассажирские вагоны.

Возможной причиной крушения может быть то, что локомотивная бригада поезда № 4… заснула. В результате столкновения поездов погибли обе локомотивные бригады, проводник второго вагона пассажирского поезда и 36 пассажиров, 22 человека травмированы, разбито 4 секции тепловозов, 8 вагонов грузового поезда и 4 вагона пассажирского поезда, разрушен один стрелочный перевод и 23 м пути. Допущен перерыв движения поездов на участке 15 ч. 30 мин.

«Встреча» двух локомотивов

Рассматриваются несколько версий катастрофы:

1. Неадекватное поведение машиниста скорого поезда, не отвечавшего на вызовы по радиосвязи от дежурного по станции Подсосенка.

2. Отказ тормозной системы грузового поезда.

3. Ошибка дежурного по станции, не предпринявшего мер для предотвращения крушения. Поводом для этого могло послужить четырехкратное безуспешное действие по вызову радиосвязи. Как следствие, произошло полное непонимание происходящего на линии.

В качестве мер по предотвращению катастрофы могло быть закрытие входного сигнала обоим поездам.

Экспресс столкнулся с газовой турбиной

1993 г.

В декабре в пригороде Саратова сошел с рельсов железнодорожный состав. В результате взорвалось несколько цистерн с бензином и аммиаком. Погиб машинист тепловоза, сгорел жилой дом, возникла реальная угроза заражения Волги в ее нижнем течении. При составлении грузового состава сцепщик не соединил тормозные шланги между платформами, а машинист маневрового тепловоза не проверил их «под воздух». Состав тронулся, и 11 цистерн (в пяти было 600 т бензина и 4 цистерны с аммиаком) медленно покатились под уклон. Торможение тепловозом ничего не дало, и вскоре неуправляемый состав набрал скорость 50 км/ч. Его, к счастью, вовремя перевели на запасный путь, который не эксплуатировался более двух лет. Ветхие шпалы не выдержали, и на повороте состав опрокинулся в овраг, подмяв под себя тепловоз. Произошел взрыв.

Взбесившийся поезд идет назад

1995 г.

Техника не прощает человеку его слабостей. И этот случай, происшедший 8 февраля, запомнившийся специалистам тем, что не вписывался ни в какие хрестоматийные рамки, лишнее тому подтверждение. Той вьюжной ночью по воле человека, не сумевшего повелевать «прирученной» машиной, последняя стала неуправляемой и жестоко отомстила невиновным…

Садясь в поезд, мы обычно не задумываемся о том, что в один прекрасный момент убаюкивающий перестук колес может смениться грохотом и скрежетом сминаемых неведомой силой вагонов. Так было и в тот день.

Пассажирский поезд № 191 сообщением Москва – Хмельницкий отправился с перрона Киевского вокзала Москвы в 15:20. Спустя 5 ч. с того же вокзала отправился скорый фирменный поезд № 1 «Украина» сообщением Москва – Киев.

1-й скорый прибыл около полуночи на станцию Сухиничи-Главное, чуть обогнав в пути пассажирский «тихоход» № 191. На киевском поезде произошла смена локомотивных бригад: в кабину электровоза ЧС 8—004 поднялась бригада локомотивного депо Брянск-1 в составе машиниста Владимира Мисюто и его помощника Андрея Мартынова. Техническое состояние подвижного состава

тревоги пока не внушало. При пересмене коллеги уведомили Мисюто лишь о том, что под колеса локомотива плохо поступает песок. Помощник тут же вызвал слесаря для устранения неполадки.

0:27. С десятиминутным отставанием от расписания пассажирский поезд № 1 отправился дальше. Почти все пассажиры уже спят. Следом за киевским составом с интервалом в две с половиной минуты отправился и 1-й пассажирский.

0:29. Поезд № 1 находился в границах станции, когда состав внезапно остановился – произошла рассинхронизация контроллера. При этом сработала защита – выбило главный выключатель. Владимир Мисюто остановил локомотив, включил пневмотормоза и вспомогательный тормоз, а сам отправился исправлять неполадки.

0:31. Поломка исправлена. Состав медленно тронулся.

0:33. Пройдя всего 400 м, поезд вновь остановился. На этот раз неисправность оказалась серьезнее – произошла рассинхронизация секций электровоза. Машинист оставил в кабине помощника, а сам нырнул в темное машинное отделение, пытаясь собрать временную схему. Мисюто нервничал – остановка в пределах станции ничего хорошего не сулила. Если начальство узнает о поломке, то предстоит «разбор полетов» – без премии можно остаться. Чтобы успокоить дежурного по станции, а заодно и собственную совесть, машинист доложил, что кто-то из пассажиров якобы сорвал стоп-кран.

Мисюто собирал временную схему при свете спичек, а потому работа не ладилась. Если бы в машинном отсеке были лампочки – все оказалось бы гораздо проще. Однако с этим на киевской линии обычно проблемы – как правило, «бедные» украинские бригады свинчивали большинство лампочек в локомотиве. Дошло до того, что российские бригады, «откатав смену», вывинчивали «свои» лампочки и уносили их с собой, чтобы украинским коллегам нечем было поживиться.

Необходимо было как можно быстрее продолжить движение, и машинист, уже отчаявшись, отключил одну из секций локомотива. Дальше электровоз тянул состав уже на одной секции, что, впрочем, инструкцией не запрещено. Поезд потихоньку наверстал упущенное время, но на душе Владимира Мисюто по-прежнему было неспокойно.

1:07. Состав миновал стрелку и следовал «в горку» с уклоном 12–13° через перегон Сухиничи – Главное – Живодовка. На 267-м километре вновь сработала электрозащита на локомотиве, и он начал

останавливаться. Разом «вырубилось» все электрооборудование и освещение. Скорость упала почти до нуля, и Мисюто затормозил с помощью вспомогательного тормоза. Состав остановился на крутом подъеме. Лоб машиниста покрыла испарина. Мисюто вдруг показалось, что электровоз «скис» окончательно, и теперь неприятностей точно не избежать. Отныне все действия машиниста строились на одной логике: только вперед, поскорее отправиться с этого места!

Уже потом, отвечая на вопросы следователя Московской транспортной прокуратуры, Мисюто заявит, что не задействовал при остановке основные пневмотормоза, поскольку очень спешил исправить поломку, при этом ужасно нервничая и действуя хаотично. Машинист надеялся, что мощности одного только вспомогательного тормоза будет достаточно, чтобы удержать тяжелый состав на подъеме.

Мисюто понимал, что грубо нарушает все должностные инструкции. В подобных ситуациях машинист обязан задействовать автотормоза и вспомогательный тормоз локомотива. Далее ему следует доложить о происшествии дежурному по станции, диспетчеру, а также поставить в известность начальника поезда. Кроме того, инструкция предписывает дать команду проводникам на включение ручных тормозов в вагонах. Ничего этого сделано не было…

1:09. Начальник поезда пытался связаться с локомотивной бригадой по радио. Ответа нет. Обеспокоенный, он взял с собой электрика и пошел в голову состава, чтобы выяснить, в чем дело.

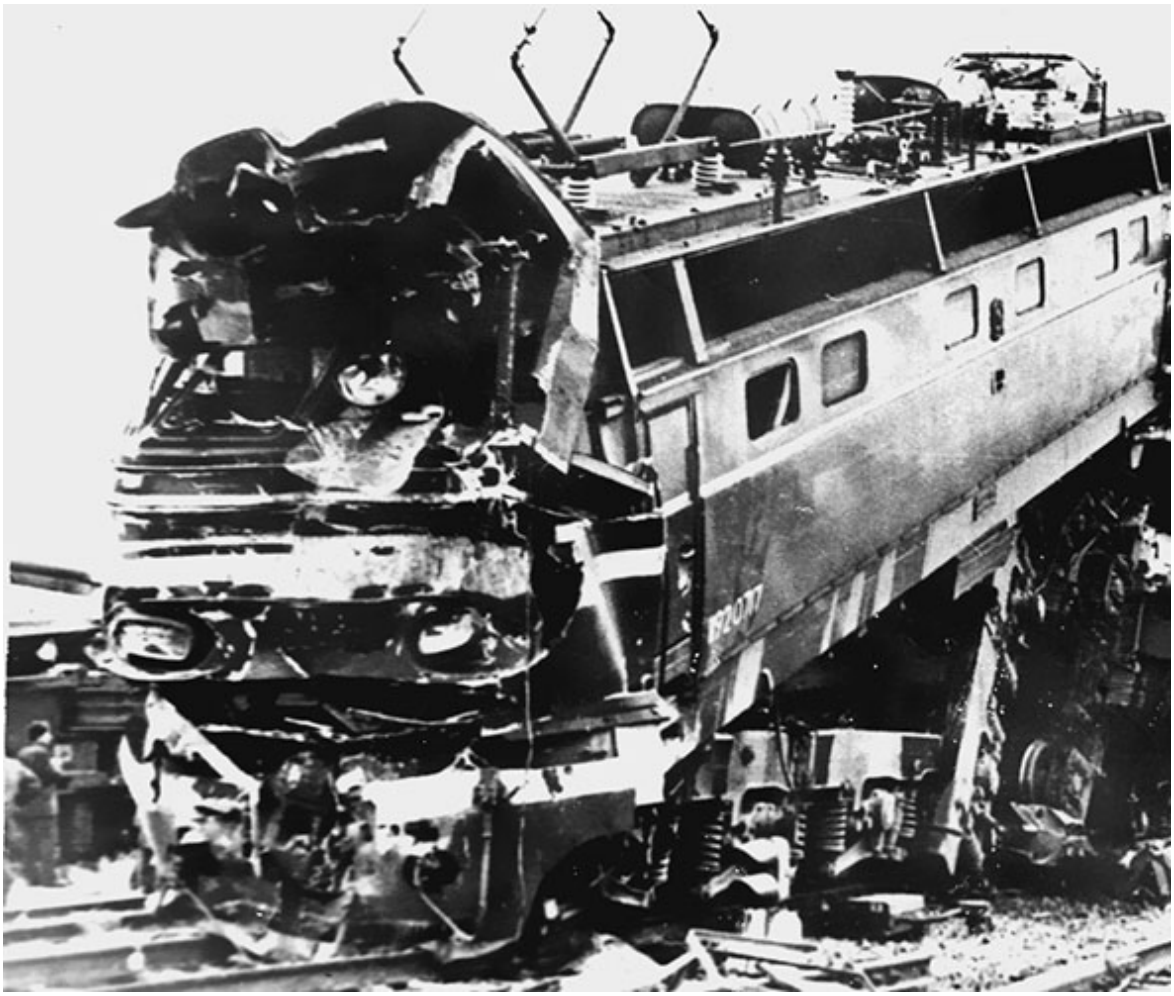
1:10. На 266-й км прибыл пассажирский поезд № 191 сообщением Москва – Хмельницкий и остановился в 250–300 м от светофора, поскольку тот выдал запрещающий сигнал, – перегон в этот момент был занят поездом № 1. Дистанция между 191-м и 1-м составляла всего 640 м.

Около 1:11. Мисюто послал помощника Мартынова в машинный отсек включить аккумулятор. Вскоре заработали освещение и связь. В этот момент машинист сделал то, что предопределило весь дальнейший ход событий. Дело в том, что в момент торможения реверсионная ручка электровоза стояла в положении «вперед», а ее необходимо было перевести в нейтральное положение. Для этого надо отключить электропневмоклапан автостопа. Машинист так и поступил. Правда, после этого клапан нужно было вернуть в исходное положение, но ведь Мисюто очень торопился…

Отключив один из двигателей, Мисюто вернулся в кабину. Машинист перевел рукоятку в положение «ход вперед», отключил при этом вспомогательный тормоз и задействовал электропневмоклапан. Внезапно клапан «начал сигналить». Это означало, что вместо движения вперед состав шел… задним ходом. Но Мисюто это не насторожило. Он решил, что клапан заело. Дело в том, что сменная бригада в свое время его предупреждала о таких «сюрпризах» клапана. На самом деле тяжелый состав медленно, но верно двигался назад, потихоньку разгоняясь «под горку».

Почему локомотивная бригада не почувствовала этого? Во-первых, за окном была кромешная тьма, мела метель. Заснеженные деревья вокруг сливались в тягучую белесую пелену – визуально движение состава заметить было практически невозможно. Во-вторых, как оказалось, на этом участке пути на протяжении полукилометра рельсы были положены без стыка. Поэтому характерного перестука колес машинисты не услышали.

Услышав сигнал клапана, Мисюто отключил «вредный агрегат» и снова дал передний ход, задействовав электропневмоклапан. Тот вновь отчаянно сигналил: «ход назад». Машинист снова отключил его и попытался сдвинуться с места. Все попытки включить клапан оканчиваются безрезультатно – тот постоянно сигналил «задний ход». Мисюто еще несколько раз пытался тронуться вперед, все еще не подозревая, что состав полным ходом катится обратно. Борьба человека и клапана будет продолжаться вплоть до столкновения поезда с непонятным препятствием…



Искореженный металл головных вагонов

Около 01:12. Начальник поезда, шедший в голову состава, увидел, что состав начал двигаться назад с ускорением. Ни звуковых сигналов, ни звука тормозов он не услышал. Вскочив в первый вагон, он отдал приказ включить там тормоз и помчался в следующий, чтобы отдать аналогичное распоряжение, но не успел…

Около 01:15. В одном из купейных вагонов поезда проводники почувствовали, что состав медленно катится в обратном направлении, но не придали этому значения – дескать, машинист знает, что делает…

01:19. Машинист поезда № 191 Бобков внезапно увидел, как из темноты на его локомотив бесшумно надвигаются габаритные огни какого-то поезда. Его скорость была достаточно велика – порядка 30 км/ч. В ужасе машинист попытался связаться с «летучим голландцем», но тщетно – поезд не отвечал. В последний момент

поездная бригада хмельницкого состава успела покинуть локомотив, спрыгнув на насыпь. Спустя мгновение хвостовой вагон 1-го скорого с хрустом врезался в электровоз поезда № 191…

01:20…Кабину локомотива поезда № 1 резко тряхнуло. Раздался громкий хлопок. Поначалу Мисюто решил, что в машинном отсеке взорвались изоляторы. Однако услышав истошные вопли с улицы, он выглянул из кабины и увидел в хвосте состава нечто такое, что сразу заставило его похолодеть. Прямо в последний вагон поезда № 1 уткнулся… еще один пассажирский состав. Хвостовой вагон сошел с рельсов и, смятый в гармошку, валялся на боку поперек колеи, протараненный сцепкой предпоследнего вагона, который резко накренился и завалился на хвостовой. Вагон третий с хвоста просто сошел с рельсов. В остальных вагонах после столкновения разорвались трубы водяных баков и электрокоммуникации. Из некоторых вагонов невозможно было выйти, поскольку подножки искорежило, завернув их винтом. Растерянные раздетые пассажиры в панике покидали вагоны, выпрыгивая на снег. Слышались стоны раненых, крики женщин, потерявших в темноте и неразберихе детей, мужская ругань. Сила удара была такова, что в некоторых вагонах не выдерживали крепежные болты верхних полок, и люди падали вниз – в стеклянное крошево лопнувших окон.

Машинист Владимир Мисюто хотел было пойти в хвост состава, но его помощник Мартынов предостерег: «Не ходи туда! Узнают – разорвут…»

Между тем развернулась спасательная операция. Раненых усаживали в уцелевшие вагоны и отправляли в Сухиничи, где ими занялись медики. На 267-й км прибыл восстановительный поезд, подразделения ГО и спасатели. Последние приступили к своей скорбной обязанности – извлечению погибших из закрученного в спираль хвостового вагона. Их оказалось четверо… Спасателям, чтобы их достать, пришлось использовать автоген.

5:30. Восстановлено движение на одном из путей.

5:43. Скорый поезд № 1 во второй раз предпринял попытку преодолеть роковой подъем, но упавшие под откос вагоны повредили участок контактной цепи, который к этому моменту восстановить не смогли. Теперь машинист попросту разогнал состав и, опустив пантограф с отключенным двигателем, на скорости взобрался на горку.

11:42. Пассажирский поезд № 191 после замены искореженного локомотива тоже отправился по назначению.

Всю ночь на перегоне Сухиничи – Живодовка работали спасатели и медики. Синие «фирменные» вагоны, смятые словно пивные жестянки, отчетливо выделялись на фоне свежевыпавшего снега. Вдоль путей, словно призраки, слонялись пассажиры в окровавленных бинтах, укутанные в казенные железнодорожные одеяла.

Почему же случилась трагедия?

Следствие длилось чуть меньше года. Конечно, не последнюю, хотя и косвенную роль сыграли те злополучные неполадки, из-за которых состав трижды останавливался. Сам Владимир Мисюто считает, что причиной крушения стала именно техническая неисправность локомотива. Он твердо уверен, что состав покатился под уклон еще до того момента, как он, отключая пневмоклапан, пытался дать ход вперед. Скорее всего, полагает Мисюто, вспомогательный тормоз, который должен был держать состав на уклоне, оказался неисправен. Включив, он установил его на отметке «4 атм.», но не зафиксировал. Вполне возможно, что вспомогательный тормоз мог самопроизвольно переключиться на уровень 2–3 атм. и «упустить состав». Тем более что, по словам Мисюто, такое самопроизвольное переключение бывало в его практике не раз.

Однако следствие придерживается иной точки зрения. Даже принимая во внимание тот факт, что локомотив оказался не вполне исправен, оно обоснованно установило и персональную вину самого машиниста. Мало того что он не зафиксировал состав, находящийся в рискованном положении, по полной схеме, но и нарушил инструкции, регламентирующие его поведение в таких ситуациях, – не связался с диспетчером, дежурным по станции, начальником поезда и проводниками. Кроме того, манипуляции Мисюто со злополучным клапаном были признаны как недостаточно грамотные и неадекватные создавшейся ситуации. Суд признал Владимира Мисюто виновным и приговорил его к 4 годам лишения свободы с отбыванием наказания в исправительной колонии-поселении для лиц, совершивших преступление по неосторожности.

Конечно же, самые страшные потери – это погибшие люди. Но и материальный ущерб был не мал: в ценах 1995 г. он исчисляется в более чем 8 млрд руб. Кроме того, крушение вызвало задержку

движения поездов по перегону на 154,5 ч. Из графика выбились 29 пассажирских, 4 грузовых и 3 пригородных поезда. Были еще компенсации пострадавшим и семьям погибших. Такой высокой оказалась цена той роковой остановки…

Кагальницкая трагедия

1996 г.

Чрезвычайное происшествие случилось в 7 ч. 45 мин. по московскому времени. Школьный автобус ПАЗ-672М следовал из Кагальницкого района Ростовской области в станицу Кировская. Водитель автобуса Константин Сидельников, несмотря на сильный туман, решил проскочить нерегулируемый железнодорожный переезд, проигнорировав мигающие огни и звуковые сигналы, предупреждающие о приближении поезда. Переезд не был оборудован шлагбаумом и, достигнув второй нитки путей, ПАЗ столкнулся с внеплановым поездом на 23 км Ростовской железной дороги. Даже несмотря на то, что за 30 м до переезда машинист Сальского депо Виталий Нечаенко включил экстренное торможение, идущий с большой скоростью маневровый тепловоз ударил автобус и протащил его около сотни метров вдоль железной дороги, буквально разрубив пополам.

В этой страшной аварии серьезно пострадали 40 пассажиров автобуса, среди них 37 детей и трое взрослых. Более половины из них погибли (18 детей и 1 взрослый погибли на месте катастрофы, еще трое детей скончались в местной больнице, несмотря на все усилия врачей). Пять человек навсегда остались инвалидами.

ПАЗ-672М

9 июля 1999 г. завершился первый судебный процесс по этому делу. Водитель автобуса Константин Сидельников и машинист Виталий Нечаенко были признаны виновными в произошедшей трагедии и гибели пассажиров. Сидельников был приговорен к 9 годам исправительно-трудовой колонии общего режима. В 1999 г., как инвалид 2-й группы, водитель попал под объявленную амнистию и был освобожден досрочно.

В декабре 1999 г. Верховный суд Российской Федерации отменил приговор в отношении машиниста и вернул дело на дополнительное рассмотрение в Ростов. 29 июля 2002 г. Ростовский областной суд признал невиновным водителя тепловоза. Суд установил размер компенсации в возмещение морального и материального ущерба: 1 356 693 рублей. Постановление суда предписывало Ассоциации крестьянских хозяйств «Лада» (владелец автобуса) и Ростовскому отделению Северо-Кавказской железной дороги выплатить эту сумму родственникам погибших детей.

Обрушился мост

1998 г.

13 мая в городе Гурьевске Кемеровской области обрушился автомобильный мост, сооруженный над железнодорожными путями. Причиной аварии стало разрушение одной из опор проходившим под мостом железнодорожным краном. Вместе с перекрытиями рухнул вниз автомобиль «Жигули», в котором погибла одна пассажирка (по другим данным, лишь один пассажир выжил, остальные 3 или 4 пассажира позже скончались в больнице). Виновным в трагедии признали машиниста железнодорожного крана, который по халатности не опустил крановую конструкцию на платформу. Стоит отметить, что жертв этой трагедии могло быть в несколько раз больше: следом за «Жигулями» ехал наполненный пассажирами рейсовый междугородный автобус № 102, следовавший по маршруту Гурьевск – Белово. Водитель автобуса успел затормозить буквально в нескольких метрах от образовавшегося провала.

Тройная авария

2001 г.

28 февраля на северо-востоке Великобритании, графство Северный Йоркшир, произошла крупная железнодорожная катастрофа. Погибло 13 человек, более 40 человек получили тяжелые ранения.

Ранним утром, до восхода солнца, на одном из переездов главной магистрали, ведущей в Лондон, автомобиль марки «Лендровер» потерял управление и упал с моста на железнодорожные пути. Секунду спустя его сбил груженный цементом товарный состав, с которым, в свою очередь, через мгновение столкнулась переполненная людьми электричка. Электричка, полная людей (около 150 пассажиров), направлялась на лондонский вокзал Кинг-Кросс и в момент столкновения шла со скоростью свыше 160 км/ч. Сошедшие с рельсов 9 вагонов перевернулись, и силой удара их отбросило на несколько сотен метров. Благодаря своевременным действиям спасателей и отсутствию пожара удалось избежать больших жертв.

«Лендровер», ставший причиной трагедии 28 февраля 2001 г. Фрагмент реконструкции аварии в графстве Северный Йоркшир

Поезд покатился назад

2002 г.

23 июня около Иганду, в 400 км от Дар-эс-Салама, Танзания, в результате столкновения двух поездов погибли около 200 человек, сотни ранены.

В ночном пассажирском поезде, следовавшем из Дар-эс-Салама в северо-западный город Кигома, находились около 1600 человек. Состав из-за технических проблем не смог преодолеть подъем и покатился назад. В это время в него врезался следовавший за ним товарный поезд. 19 из 20 вагонов поезда сошли с рельсов и перевернулись. Эти вагоны так сильно сплющило, что спасателям из-за нехватки технических средств не удавалось извлечь пострадавших в течение многих часов после аварии.

Катастрофа на железной дороге в Африке

Это самая ужасная железнодорожная катастрофа за всю историю танзанийской железнодорожной корпорации.

Вагоны упали с моста

2002 г.

27 сентября в Пакистане, провинция Белуджистан, упали с моста 8 вагонов пассажирского поезда. Погибли не менее 16 человек, травмы получили порядка 70 челове.

Пакистан. Катастрофа унесла жизни многих людей

Состав погубили химикаты

2004 г.

18 февраля на северо-востоке Ирана в провинции Хорасан, в 20 км от города Нейсабур, произошли крушение и взрыв товарного поезда, перевозившего химикаты. Погибло 320 человек. Около 300 иранских пожарных и спасателей получили ранения и ожоги.

Товарный состав из 51 вагона стоял на одной из станций близ Нейсабура, когда в одном из вагонов произошел взрыв. Во всех домах в радиусе 10 км из окон вылетели стекла. От взрывной волны горящий поезд покатился и доехал почти до следующей станции. Там с рельсов сошли 48 вагонов (17 вагонов серы, 6 цистерн бензина, 7 вагонов удобрений, 10 вагонов хлопка). Начался мощный пожар, во время которого вновь прогремел взрыв, в результате чего погибли пожарные и местные жители. Среди погибших оказались губернатор провинции Хорасан, мэр города, его заместитель, глава местного отделения полиции и другие представители местных властей.

Поезд задел кабель

2004 г.

22 апреля, Северная Корея, провинция Пхенан-Пукто, железнодорожная станция Йончхон (Ренчхон) – взрыв грузового поезда, перевозившего, по одной версии, нефтепродукты, по другой – взрывчатку. Возможная причина – соприкосновение корпуса вагона с находившимся под высоким напряжением электрическим кабелем. Погибли не менее 160 человек, в том числе 76 детей, скончались позже в больнице не менее 15 человек, получили травмы не менее 1249 человек, разрушены полностью 1850 домов и строений, частично – 6350, в воздухе оказалось распылено неопределенное количество аммиачной селитры.

Катастрофа, в районе которой власти объявили чрезвычайное положение и заблокировали все телефонные линии, произошла 9 ч. спустя после того, как по этому же пути проследовал поезд, перевозивший руководителя страны Ким Чен Ира из Пекина (Китай) в Пхеньян (Северная Корея).

Электричка столкнулась с дальним

2005 г.

2 февраля в Риге, Латвия, неподалеку от Центрального железнодорожного вокзала, столкнулись два поезда – пригородная электричка и пассажирский поезд Рига – Москва. 6 человек погибли, около 20 ранены.

В поезде Рига – Москва пассажиров не было, он шел в депо задним ходом со скоростью 20 км/ч. В электропоезде Рига – Лиедварде, двигавшемся со скоростью 30 км/ч, были пассажиры. Именно машинист этого поезда не заметил запрещающий сигнал семафора, однако он успел сорвать стоп-кран, иначе последствия столкновения были бы еще более тяжелыми. Сам машинист и его помощник получили очень тяжелые травмы.

В столкновении больше пострадал электропоезд. У него от удара почти полностью была раздавлена кабина машиниста и часть первого вагона, который буквально «въехал» на крышу поезда.

Разбор завалов после аварии в Риге. 2 февраля 2005 г.

Катастрофа в метро, Валенсия

2006 г.

По количеству жертв крушение поезда метро в Валенсии 3 июля стало самой страшной катастрофой за всю историю существования метрополитена в Испании. В результате аварии погибли не менее 41 человека.

«Поезд начал двигаться быстрее чем обычно, и его стало раскачивать из стороны в сторону, – рассказывает выживший 21-летний пассажир Фернандес Нуньес, – после этого наступил хаос…»

Другая женщина, которая находилась на перроне, услышала ужасный треск и грохот. Затем она увидела вспышки далеко в туннеле,

откуда должен был выехать состав, который она ожидала.

Сразу же после аварии с ближайшей станции метро было эвакуировано не менее 150 человек.

Основной версией крушения поезда, состоявшего всего из четырех вагонов, является то, что при входе в поворот была существенно превышена предельно допустимая скорость состава. Это привело к возникновению дополнительных нагрузок на ходовую часть и стало причиной поломки одного из колес первого вагона. В итоге головной вагон перевернулся.

Свидетели говорят, что в поезде было относительно немного пассажиров. И большинство из них сидели в момент катастрофы.

Что характерно, потерпевший крушение состав считался одним из наиболее старых в парке Валенсийского метро. Он был введен в эксплуатацию практически сразу с момента открытия метрополитена в 1988 г. Однако представители городских властей утверждают, что перевернувшийся поезд отвечал всем требованиям и прошел техническую инспекцию за неделю до крушения.

Проехали на запрещающий сигнал

2006 г.

21 августа произошло столкновение двух поездов в египетском городе Кальюб. Один из поездов следовал из провинции Аль-Мансура в Каир, второй – по маршруту Бенха – Каир.

В результате катастрофы погибли 57 человек, 168 были госпитализированы.

По информации египетских СМИ, столкновение произошло из-за того, что поезд, следовавший из Аль-Мансуры, проехал на запрещающий сигнал и на большой скорости врезался в хвостовую часть другого состава, стоявшего неподалеку от железнодорожной станции. В результате оба состава сошли с рельсов, четыре вагона перевернулись, возник сильный пожар.

Железнодорожное полотно после катастрофы в Кальюбе

Наиболее вероятная причина столкновения поездов – ошибка машиниста одного из составов.

Подрыв «Невского экспресса»

2007 г.

13 августа в 21:38 на 179-м километре перегона Бурга – Малая Вишера в поезде № 166 сообщением Москва – Санкт-Петербург при скорости 180 км/ч произошел подрыв под 2-й секцией локомотива за 30 м до путепровода. По четному пути образовалась воронка диаметром 2 м, глубиной 0,7 м. В результате подрыва произошел сход локомотива и 12 вагонов, из них 1 вагон (вагон-ресторан, 7-й по ходу движения) оказался на боку.

По предварительной информации, пострадали 25 человек, из них 6 госпитализированы в ЦРБ г. Малая Вишера. В поездке был 231 человек.

Машинист первого класса Алексей Федотов, управлявший поездом, в интервью радио «Свобода» вспоминает:

– Проезжаем станцию Бурга, выезжаем на перегон Бурга – Малая Вишера по второму головному пути. Передо мной находится мост, это 177-й километр. Метров за 20–30 под моей кабиной происходит взрыв, у меня стекла летят, все в пыли, гарь. Я сразу понял, что взорвали. Я сразу применяю экстренное торможение, обесточиваю тягу, опускаю токоприемники – чтобы провод не намотать. Все. И мы летим 700 м, скорость у меня была 185 км/ч. Остановились. […] За мной вижу только четыре вагона, со мной вместе, с локомотивом, оторвались, а через 200 м остальные вагоны валяются. Ресторан улетел в откос в правую сторону, штабной вагон перевернулся. В общем, вагоны все лежат на боку, какой стоит, какой лежит. […] Самое интересное, что паники не было. Люди такие сознательные, что паники не было. Я подошел к мальчику, говорю: «Как ты себя чувствуешь?» Он говорит: «Хорошо». Я говорю: «Страшно было?» Он говорит: «Нет, я уже большой. Я понял, что всё будет в порядке».

«Невский экспресс» в начале своего пути

Вслед за «Невским экспрессом» следовал электропоезд ЭР-200 сообщением Москва – Санкт-Петербург, он вернулся в Бологое, там пассажиров пересадили на резервный состав и отправили в Санкт-Петербург через Дно и Шушары. Всего по состоянию на 23:30 по московскому времени 13 августа на участке Санкт-Петербург – Бологое находился 21 поезд, которые были направлены в объезд.

В дальнейшем поезда следованием из Санкт-Петербурга в Москву отправлялись окружным путем через Чудово, Новгород, Дно и Бологое. Поезда из Москвы в Санкт-Петербург следовали по маршруту Ярославль – Вологда – Череповец – Волховстрой. Поезда южных направлений отправлялись через Кошту и Александров. В результате время в пути для этих поездов увеличилось на 8 ч.

Указом президента РФ, подписанным 3 октября 2007 г., начальник поезда «Невский экспресс» Игорь Болдырев, машинист Алексей Федотов и помощник машиниста Андрей Иванов были награждены орденом Мужества. Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени были награждены проводники поезда Андрей Власов, Мохубат Гаджиев, Наталья Ермолаева, Александр Козеренко, Елена Крашенинникова, Ирина Савельева, начальник отдела службы автоматики и телемеханики Октябрьской железной дороги Петр Капуста и электромеханик Игорь Стрыгин.

Крупная авария в метро Вашингтона

2009 г.

В метро Вашингтона 23 июня произошла серьезная авария. Два поезда столкнулись на «красной» линии подземки, недалеко от станции «Такома-Парк». Погибли 6 человек, не менее 75 получили ранения.

Инцидент произошел в час пик, около 17:00 – это примерно час ночи по московскому времени, – между станциями Takoma и Fort Totten «красной» ветки метро на северо-востоке города. Один из поездов остановился на перегоне, чтобы дождаться, когда от платформы отойдет другой состав. В это время, по невыясненным пока обстоятельствам, идущий сзади состав врезался в хвост стоящего поезда, оказавшись на его крыше.

«Мэр подтвердил наличие шести жертв, что является крупнейшей катастрофой в столичном метро за 40 лет его существования», – сказал

представитель Управления метрополитена Джек Пфайффер. Одной из погибших оказалась женщина, которая вела врезавшийся поезд.

Глава спасателей Денис Рубин заявил, что из 76 пассажиров, получивших травмы, шестеро отправлены в госпиталь в критическом состоянии. Каждый поезд состоял из шести вагонов и мог вмещать до 1,2 тыс. пассажиров.

Это не первый случай, когда в Вашингтонском метро сталкиваются поезда. Так, в ноябре 2004 г. на той же «красной» ветке столкнулись два поезда. Тогда в результате ЧП ранения различной степени тяжести получили 20 человек. Последний инцидент с человеческими жертвами был зарегистрирован в подземке США в январе 1982 г., когда при сходе поезда с рельсов погибли 3 человека.

Катастрофа в Вашингтоне. 23 июня 2009 г.

Теракт на дороге Москва – Санкт-Петербург

2009 г.

27 ноября произошло крушение скоростного фирменного поезда «Невский экспресс» № 166, следовавшего из Москвы в Санкт-

Петербург, приведшее к гибели 28 и ранениям более 90 человек. Среди погибших – государственные чиновники высшего ранга, известные бизнесмены и две беременные женщины. Оно случилось в 21 ч. 30 мин. по московскому времени на 285-м километре (перегон Угловка – Алёшинка, на границе Тверской и Новгородской областей) недалеко от деревни Лыкошино.

Согласно официальной версии, крушение явилось результатом теракта.

За 44 мин. до крушения по этому перегону проследовал скоростной поезд «Сапсан», совершавший испытательную поездку.

По версии следствия, подрыв взрывного устройства произошел под электровозом ЧС200—010. В результате был вырван кусок рельса длиной более 50 см. Вследствие высокой скорости, состав миновал место разрыва, оставаясь на рельсах. Сход двух последних вагонов с рельсов произошел через 260 м в результате разрушения рельсового пути в месте схода. Хвостовой вагон находился в вертикальном положении правее железнодорожного пути на 10–15 м. Второй от хвоста вагон остановился от места схода еще через 130 м, находясь уже на боку на рельсошпальной решетке. Внешне этот вагон пострадал больше всех. Третий от хвоста вагон сошел с рельсов одной тележкой, но остался стоять на пути, от состава вагон не отцепился. Хвост состава остановился на расстоянии 750 м от предпоследнего вагона.

На месте происшествия обнаружена воронка диаметром около метра.

Согласно данным, опубликованным в СМИ, в момент крушения скорость поезда составляла 190 км/ч. Большинство из погибших пассажиров ехали в последнем вагоне поезда (под № 1). Первые десять вагонов не пострадали. Вагоны № 2, 3 и 4 завалились на бок, прислонившись к откосу. Вагон № 1 оторвался от состава, поднялся над рельсами, столкнулся с тремя бетонными опорами линии электропередачи и ударился в откос своей торцевой частью.

После подрыва «Невского экспресса» в 2009 г.

Именно этот удар, а не взрыв, по заключению судмедэкспертов, привел к массовым жертвам среди пассажиров.

К сожалению, кресла российского производства из стального каркаса 40 × 60 мм в вагонах «Невского экспресса» незадолго до происшествия были заменены на легкие конструкции из алюминия и пластика производства ФРГ. Очевидец, житель поселка Лыкошино, одним из первых прибывший на место происшествия, рассказывает: «Войдя в вагон через двери заднего тамбура и посветив фонарями внутрь, мы сначала не поняли, куда вообще попали. Вагон, не считая трех сдвоенных кресел у самой двери, был пустой, как комната перед ремонтом. Только приглядевшись, мы увидели, что вся его внутренняя начинка съехала в переднюю часть, образовав там плотноспрессованную кучу из кресел, багажа и человеческих тел. Эту массу мы и начали разгребать, вытаскивая из нее в первую очередь тех, кто еще стонал».

Электромеханик ОАО РЖД Сергей Васильев, дежуривший на тяговой подстанции, находившейся в 200 м от места происшествия так описывает происходившее: «Я слышал какой-то шум, но в силу своих обязанностей обратил внимание даже не на это, а на приборы – они отреагировали на обрыв проводов и падение напряжения. Стала срабатывать аппаратура, выбивать агрегаты. Я выбежал и вижу: вагоны разлетелись. Один под откос упал. Метрах в пятистах еще один. Из вагонов уже выбежали люди. Страшно было, темно, все кричат, плачут, никто не знает, что случилось и что делать. Раненые стонут, люди на глазах умирают. Ад был, не дай бог никому такое пережить. А мне уже диспетчер звонит: “166-й не появился на Угловке, что у вас случилось?” Я и говорю: “Вызывай “скорую” сколько сможешь и МЧС”. – “Что, что у вас?” – “Поезд с рельсов сошел”.

Там были крепкие парни. Я им сказал: вытаскивайте раненых. Открыл им подстанцию, чтоб не на дожде люди были. К приезду “скорой” у меня на подстанции был целый госпиталь – человек восемьдесят раненых. Кому успели, вкололи новокаин. Но он быстро кончился – у меня всего две пачки оказалось».

Председатель отдела по благотворительности Санкт-Петербургской епархии протоиерей Александр Степанов, ехавший в поезде, рассказывает:

«…экспресс резко затормозил. Я сидел лицом по ходу поезда и чуть не вылетел из сиденья, но успел схватиться за подлокотники. Ну, остановились и остановились… Мы даже шутили, что лось на пути вышел. Первое впечатление, что ничего особенного, хотя вроде кто-то видел вспышку в окне. И только потом стало ясно, что вспышка была от того, что сошедшие с рельсов вагоны срубили столбы и оборвали провода».

В 21:57, по данным МЧС РФ, на место были направлены первые спасатели и пожарные.

По данным газеты «Труд», уже через полчаса после крушения на место прибыл автомобиль «скорой помощи» из лечебно-исправительной колонии для больных туберкулезом, расположенной в поселке Михайловское Бологовского района Тверской области.

Первая бригада тюремных врачей скорой помощи приняла 30-летнего мужчину, который пытался выбраться из вагона самостоятельно, но его ногу зажало искореженным металлом. На месте

ему ампутировали ногу. Еженедельник «Аргументы и факты» приводит слова очевидца:

«Они ему дали стакан спирта – как в войну, во фронтовых госпиталях, но парень все равно орал так, что взрослым мужикам дурно становилось».

По данным журналиста «АиФ», мужчина скончался по дороге в больницу от сильного кровотечения.

Утром на аэродром Хотилово (в 45 км от места происшествия) приземлился первый самолет Ил-76 с реанимационными автомобилями на борту. Для ликвидации последствий катастрофы МЧС задействовало два самолета Ил-76 (один с аэромобильным госпиталем, другой – с медицинскими модулями), вертолет БО-105, три вертолета Ми-8 и три БК-117.

Во время крушения в «Невском экспрессе» находилось 682 человека, в том числе 653 пассажира и 29 членов локомотивной и поездной бригад. 28 ноября в результате катастрофы были госпитализированы 96 человек, двое из которых позже скончались. Непосредственно при катастрофе и в первые часы после нее, до прибытия в больницу, скончалось 25 человек. Таким образом, общее количество погибших составило 27 человек. В крушении погибли бывший сенатор от Петербурга Сергей Тарасов и глава Росрезерва Борис Евстратиков.

Среди пострадавших – жительница Санкт-Петербурга 35-летняя Наталья Новикова, которая также была среди пострадавших на аналогичной аварии с «Невским экспрессом» в 2007 г. С тяжелыми переломами она была доставлена в реанимационное отделение в Боровичах, затем была переправлена родственниками в больницу в Санкт-Петербург.

15 января 2010 г. в больнице в Москве умерла еще одна из пострадавших, таким образом, число погибших составило 28 человек.

Из-за крушения в пути были задержаны 60 поездов, в которых находились более 27 тыс. пассажиров. Поезда во время перерыва в движении направлялись по обходным маршрутам через Валдай и Дно.

Президент России Д. Медведев своим указом наградил орденом Мужества Александра Антонова – машиниста электровоза локомотивного депо Санкт-Петербург-пассажирский Октябрьской железной дороги, который вечером 27 ноября управлял поездом

«Невский экспресс». Как сообщает пресс-служба главы государства, машинист награжден за самоотверженность и высокий профессионализм, проявленные в экстремальных условиях.

Взрывы в московском метро

2010 г.

Два взрыва произведены 29 марта на станциях «Лубянка» и «Парк культуры» Сокольнической линии Московского метрополитена двумя террористками-смертницами дагестанского происхождения. В результате взрывов погибло 40 и ранено 88 человек. Среди пострадавших были граждане России, Таджикистана, Киргизии, Филиппин, Израиля и Малайзии.

Первый взрыв произошел в 07:56 по московскому времени на станции «Лубянка» во втором (по ходу движения) вагоне именного поезда «Красная стрела», следовавшего в сторону станции «Улица Подбельского».

В момент остановки поезда, непосредственно перед открытием дверей, сработало взрывное устройство, закрепленное на женщине, стоящей у второй двери второго вагона. По рассказам очевидцев, после первого взрыва эвакуация из метро не проводилась, по громкоговорителям передавались сообщения о задержках в движении и рекомендации воспользоваться наземным транспортом.

Второй взрыв произошел в 08:39 на станции «Парк культуры» Сокольнической линии в третьем вагоне поезда маршрута № 45, который также следовал в сторону станции «Улица Подбельского».

Сразу после терактов было перекрыто движение поездов от станции «Спортивная» до станции «Комсомольская». Сотрудники метрополитена совместно с подразделениями МЧС эвакуировали со станций метро 3,5 тыс. человек. К ликвидации последствий взрывов в метро были привлечены 657 человек и 187 единиц техники. По сообщениям правоохранительных органов в связи со взрывами в метро на станциях в Москве введен план «Вулкан». Также усилен паспортный режим, милиция переведена на усиленный вариант несения службы, увеличена плотность патрульных нарядов на улицах города и в метрополитене, к патрулированию метро были привлечены внутренние

войска Министерства внутренних дел России. Под особую охрану были взяты аэропорты и вокзалы Москвы.

В 17:09 станцию «Лубянка» открыли для пассажиров и метрополитен заработал в штатном режиме.

По результатам взрывотехнической экспертизы, проведенной специалистами Федеральной службы безопасности, мощность взрывного устройства, сработавшего на станции «Лубянка», составила до 4 кг, а на станции «Парк культуры» – от 1,5 до 2 кг в тротиловом эквиваленте. Как показал экспресс-анализ, взрывные устройства были начинены взрывчаткой на основе гексогена с добавлением пластификатора, то есть пластидом. В качестве поражающих элементов использовались нарубленная на куски арматура и болты.

Непосредственно в результате обоих взрывов погибло на месте 36 человек, из них 24 на станции метро «Лубянка» и 12 на станции метро «Парк культуры». В последующие дни в больницах умерло еще 4 человека. Среди погибших был капитан 1-го ранга, заместитель начальника тыла Черноморского флота Российской Федерации Виктор Гинькут.

Шесть гвоздик на станции «Парк культуры» – в память о погибших в терактах

Хроника происшествий на дорогах

Первая в мире жертва ДТП

1896 г.

17 августа первой в мире жертвой дорожно-транспортного происшествия стала англичанка Бриджет Дрисколл. Она с дочкой переходила улицу в районе Кристалл-Палас в Лондоне и была сбита автомобилем, принадлежавшим Англо-Французской автомобильной компании. Автомобиль, по свидетельству очевидцев, несся на «сумасшедшей скорости» в 6,4 км/ч – водитель как раз усовершенствовал мотор, чтобы увеличить скорость машины.

Слушания дела длились полгода, и суд вынес вердикт, что смерть «была случайной». Судья сказал: «Это не должно никогда повториться». Обвинение водителю так и не было предъявлено, поскольку никаких правил дорожного движения на тот момент не существовало.

Первый несчастный под колесами в США

1899 г.

13 сентября в Нью-Йорке первый в истории США несчастный попал под колеса автомобиля. Им стал Генри Блисс. Он выходил из трамвая в Нью-Йорке и был сбит такси на электрической тяге. Получив серьезные травмы головы и грудной клетки, он скончался на следующее утро. Водитель такси был арестован и обвинен в непредумышленном убийстве, но позже был оправдан судом. В 1999 г. на месте гибели Блисса установили мемориальную доску.

Генри Блисс – первый американец, погибший под колесами автомобиля

Смерть Айседоры Дункан

1927 г.

15 сентября в Ницце, Франция, трагически погибла знаменитая танцовщица Айседора Дункан, возлюбленная поэта Сергея Есенина. Вечером, уезжая от друзей, Айседора в красной шелковой шали, струившейся по ее плечам, села в свой автомобиль «бугатти» (по другим данным, это был «амилькар» ее друга). Обернувшись к провожавшим ее друзьям, Дункан, улыбаясь, махнула им рукой на прощание. Мощная спортивная машина рванула с места, разрезая горячий воздух, и исчезла за поворотом Променад-дез-Англе. Спустя несколько секунд красно-желтый платок спустился с плеча Айседоры и,

взмахнув на ветру своим атласным крылом, скользнул по вращавшейся резине колеса. Дикая мощь многосильной машины, превратившая нежнейший шелк в стальной закрученный жгут, грубо рванула Айседору за горло. Первый же поворот колеса переломил позвоночник и порвал сонную артерию. Смерть была мгновенной.

Чтобы освободить голову Айседоры, притянутую к борту машины, пришлось разрезать шаль. Дикая толпа набросилась на искромсанную ножницами шаль в погоне за талисманами из «веревки повешенного», по преданию, приносящими счастье, и растерзала шаль на куски.

Через пару часов после катастрофы тело Айседоры на катафалке, запряженном лошадьми, подвезли к дому. Ее положили в студии, заполненной огромным количеством цветов и множеством зажженных свечей. Хоронили ее под звуки «Арии» Баха.

Айседора Дункан

Позднее эта машина марки «Бугатти» была продана на аукционе в Ницце. Какой-то маньяк счастливо улыбался, когда после ажиотажной борьбы машина досталась ему за неслыханную тогда цену в 200 тыс. франков.

Из досье «Хроники»: пугающая статистика

По данным милицейской статистики, значительная часть дорожно-транспортных происшествий в нашей стране случается по вине водителей – не справился с управлением, уснул за рулем, вел автомобиль в состоянии алкогольного опьянения. И лишь малая доля ДТП связана с техническими неисправностями транспортного средства. Однако причина некоторых аварий так навсегда и остается загадкой как для их участников, так и для специалистов ГИБДД.

Еще в начале 1970-х гг. сотрудники информационно-аналитических подразделений МВД СССР пришли к странному заключению, что на некоторых участках разветвленной сети дорог Советского Союза уровень аварийности в два, а то и в четыре раза превышает среднестатистический по стране. Попытки списать большое количество ДТП на плохое состояние дорог, сложный рельеф местности или неудовлетворительную работу местных отделений ГАИ не увенчались успехом. Ряд проведенных проверок показал, что значительная часть необъяснимых аварий происходила на участках с хорошей видимостью, где асфальтовое покрытие соответствовало ГОСТу. Зачастую неподалеку от мест, где с пугающей регулярностью случались ДТП, располагались посты ГАИ, что всегда служило для лихачей серьезным, сдерживающим фактором. Так, из милицейских сводок следовало, что «23 июня 1973 г. в 12:30 на шоссейной дороге Сыктывкар – Котлас в 2 км от поста ГАИ произошло лобовое столкновение автобуса ЛиАЗ и легкового автомобиля «Москвич-412», который, без видимых на то причин существенно превысив скорость, выехал на полосу встречного движения. В результате аварии водитель легкового автомобиля погиб». В другом сообщении говорилось, что на том же самом месте, но уже 5 августа 1973 г. с дороги в глубокий кювет съехал и перевернулся трактор «Беларусь». В ходе разбирательства выяснилось, что получивший серьезные травмы тракторист был трезв, однако что заставило его повернуть руль вправо, он объяснить не смог.

По поручению министра внутренних дел СССР Н.А. Щелокова была подготовлена карта шоссейных дорог страны, на которой особым цветом указывались места, где случалось наибольшее число аварий. В результате выяснилось, что самые аварийноопасные участки приходились на ряд дорог Подмосковья и севера Ленинградской области, Вологодской и Оренбургской областей, юга Красноярского края, Тувинской и Бурятской АССР, Казахской ССР и Туркмении. Наиболее безопасными оказались дороги прибалтийских республик Союза и Калининградской области.

«Жить быстро и умереть молодым»

1955 г.

Существует понятие «несчастливые машины». Речь идет о тех авто, что переходят из рук в руки и неизменно приводят очередного владельца к трагичному финалу. Всем известно, как началась Первая мировая война. В своем ярко-красном фаэтоне 28 июня 1914 г. в Сараеве был застрелен австрийский эрцгерцог Франц Фердинанд и его жена. Впоследствии этот экипаж принес смерть и травмы всем, кто владел им. Первым пострадал австрийский генерал Потиорек, который умер в безумии. Человек, купивший автомобиль после него, погиб в катастрофе на девятый день со дня приобретения автомобиля. Губернатор Югославии потерял в аварии руку, а швейцарский гонщик умер, вылетев из машины. Катастрофы продолжались до тех пор, пока фаэтон не выставили в Венском музее.

Не менее трагична история «порше» «Спайдер-550», некогда принадлежавшего Джеймсу Дину, легендарному американскому актеру и «бунтарю» 1950-х гг., прославившегося фильмами «Гигант» и «Бунтовщик без причины». Однажды он сказал своим друзьям о том, что ему суждено погибнуть в мчащейся машине. Так оно и случилось.

Никто в этом столетии не приобретал так быстро статус легенды, как Джеймс Дин. У нас его знают меньше, нежели Мэрилин Монро и Элвиса, однако в Америке он – идол того же уровня. Стелу с его могилы в Фэйрмаунте, штат Индиана, много раз воровали, на ее цоколе до сих пор находят отпечатки губной помады, а многих младенцев в этом небольшом городке называют в его честь именем Джеймс. Этот красивый парень не был великим актером, но оставил за собой

множество последователей, в числе которых смело можно назвать Мэтта Дилона и Микки Рурка. Он хотел «жить быстро и умереть молодым». И это ему удалось. Джеймс Дин умер в 24 года, оставив после себя три фильма и дьявольский миф.

Трагедия произошла на одной из дорог Калифорнии 30 сентября 1955 г. в конце дня, когда солнце уже начинало клониться к закату. На своем «порше» Дин направлялся в Салинас и довел скорость автомобиля до 150 км/ч. Он торопился на автогонки, участвовать в которых считалось очень престижным делом среди американской молодежи тех лет. Джеймс уже пробовал себя в подобных соревнованиях, и ему скорее везло – несколько раз он оказывался победителем.

Искореженный «порше» Джеймса Дина после аварии

Только что молодой актер закончил сниматься в «Гиганте» Джорджа Стивенса, и хотя его контракт с «Уорнер бразерс» запрещал ему подвергать свою жизнь неоправданному риску, он продолжал переключать скорость, чтобы насладиться вволю ревом мотора. У Дина имелась своя теория насчет механики и рычания коробки передач. Он

полагал, что рев его автомобиля помогает ему убежать от молчания, синонима самых грустных состояний души.

У водителя «форда», приближавшегося к перекрестку, были в голове совсем другие заботы. В тот момент он спрашивал себя, хватит ли у него времени, чтобы повернуть влево перед невесть откуда взявшимся болидом, пожиравшим мили. Он довольно долго колебался, прежде чем остановиться. Его автомобиль был полностью неподвижен, когда «порше» Джеймса Дина врезался в него на полной скорости. Смерть была мгновенной.

До сих пор не выяснены окончательно все обстоятельства гибели актера. Никто не помнит, чтобы он, к примеру, злоупотреблял алкоголем. Последовавшие позже странные события породили версию о том, что причиной гибели Дина стал именно автомобиль, несущий на себе тайное проклятие.

После катастрофы друг Джеймса автоинженер Джордж Баррис купил разбитый «порше» на запчасти. При выгрузке машина сорвалась, переломав ноги механику. Но это было еще только начало. Двигатель и вал «порше» переставили на другие автомобили, принимающие участие в одних и тех же гонках. В результате в одной из них водитель разбился насмерть, а в другой – получил тяжелые травмы. Предметы, как бы впитывая в себя эмоции своих прежних владельцев, становятся хранилищем мыслей и чувств в течение долгого времени. Может быть, поэтому японцы никогда не покупают даже новый автомобиль, прежний владелец которого умер…

Осиротевшая рукопись

1960 г.

4 января во Франции в автомобильной катастрофе погиб Альбер Камю, французский писатель, драматург («Посторонний», «Миф о Сизифе», «Чума», «Бунтующий человек»), один из основателей французского «атеистического» экзистенциализма, лауреат Нобелевской премии по литературе.

Камю погиб вместе с Мишелем Галлимаром, сыном парижского издателя Гастона Галлимара. В дорожной сумке была найдена черновая рукопись романа «Первый человек», который после подготовки к публикации дочерью Камю Катрин вышел только в 1994 г.

Закат рок-звезды

1960 г.

17 апреля у города Чиппенэм, Англия, автомобиль восходящей звезды рок-н-ролла Эдди Кокрена («Summertime Blues») врезался в фонарный столб. Кокрен погиб, его попутчики: Джин Винсент (также известный музыкант), подруга Кокрена Шерон Шили и водитель – серьезно ранены.

Альбер Камю

Трагедия произошла во время гастролей американцев в Англии. Лимузин с нанятым водителем вез Эдди Кокрена, его подругу Шили и Джина Винсента в аэропорт. На полном ходу в автомобиле лопнула

шина, водитель не смог справиться с управлением, и лимузин врезался в фонарный столб.

Мемориал на месте гибели Эдди Кокрена

Кокрен умер спустя несколько часов от многочисленных травм головы. Ему было всего 21 год. Потрясающий звук его гитары до сих пор считается эталоном рок-гитаризма.

Примечательно, что полицейский, который расследовал обстоятельства гибели Эдди, начал учиться играть на его (Эдди) гитаре, изъятой для расследования обстоятельств катастрофы. Имя полицейского – Джон Харман. Позднее под сценическим именем Dave Dee он станет фронтменом группы Dave Dee, Dozy, Beaky, Mick & Tich…

Звезды гаснут в одиночку

1961 и другие годы

Едва ли кто станет спорить, что автомобиль – непредсказуемый вид транспорта. А автомобильный спорт, вероятно, самый опасный спорт. И если уж речь зайдет о «Формуле-1», то тут, как говорится, без комментариев.

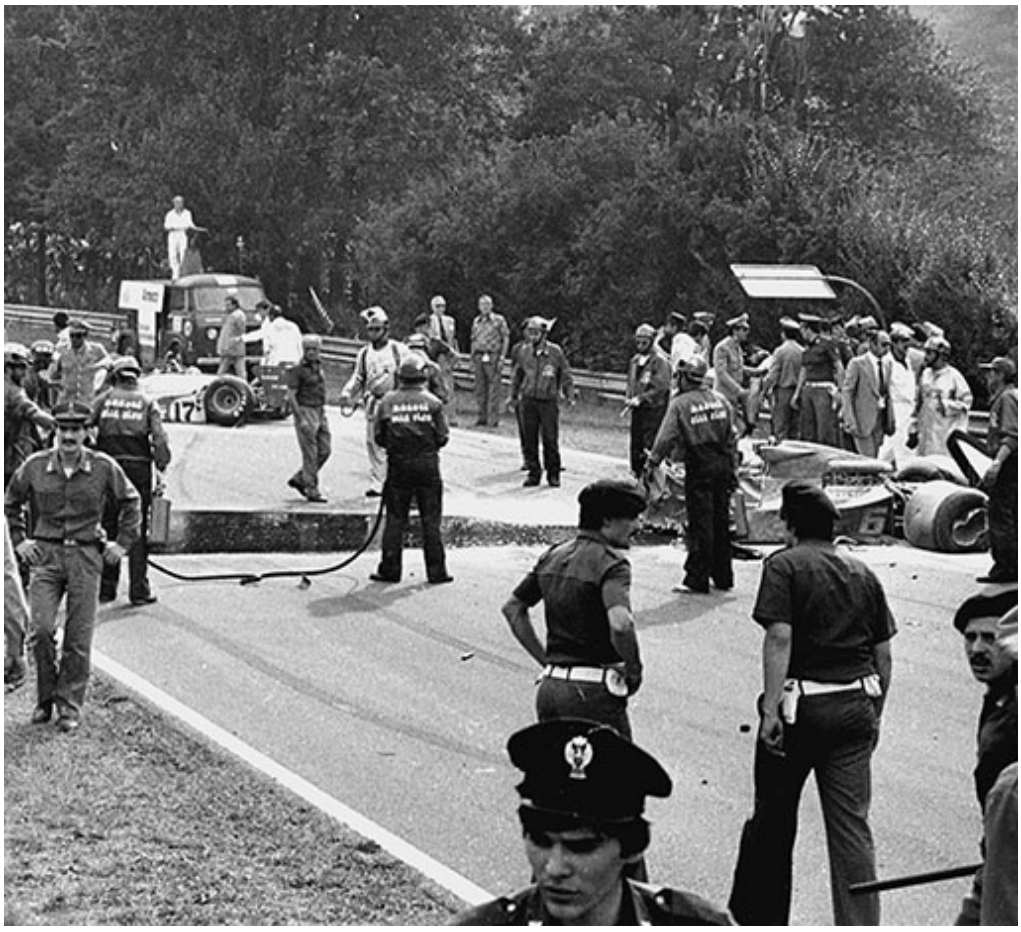
Самая страшная страница в истории гонок «Формулы-1» была перевернута в итальянском городе Монца 10 сентября 1961 г. во время Гран-при Италии. Незадолго до гонки граф Вольфганг фон Трипс уверенно лидировал в чемпионате и при благоприятном исходе мог стать чемпионом мира. Однако вместо радости победы, которую ждали тысячи болельщиков «Феррари», красная машина фон Трипса принесла на трибуны смерть. Всего через несколько минут после старта на прямой «параболика феррари» фон Трипса столкнулась с «лотосом» Джима Кларка и улетела прямо в толпу зрителей, не успевших понять, что произошло. Эта страшная катастрофа унесла 15 жизней, в том числе и жизнь самого графа.

В июле 1976 г. пять побед в девяти гонках сделали австрийца Ники Лауду безоговорочным лидером. Однако авария на Нюрбургринге, в Германии, перевернула не только ход чемпионата, но и всю жизнь Лауды. 1 августа на втором круге Ники потерял свой «феррари» в одном из скоростных виражей на еще мокрой от недавнего дождя трассе. Машина ударилась об отбойник и вспыхнула факелом. Только проворство Артуро Мерцарио и Бретта Лангера, сумевших вытащить Лауду из огня, спасло Ники жизнь.

«Никто из нас не стремится разыгрывать собственную жизнь в лотерее. Каждый старается снизить степень риска и избежать тяжелых аварий. А впрочем, смерть придет, когда пробьет час…» Это были слова «супершведа» Ронни Петерсона, нелепо погибшего в Монце 10 сентября 1978 г. Кто-то винит в этой аварии стартера Джанни Рестелли, кто-то – молодого пилота «эрроуз» Риккардо Патрезе, который врезался в «мак-Ларен» Джеймса Ханта. Но обо всем по порядку.

Столько аварий, сколько выпало на долю любимца публики шведского гонщика Ронни Петерсона иному пилоту «Формулы-1» и не снилось за всю карьеру. Чего стоит одно лишь жуткое происшествие в 1977 г. на Гран-при Японии. Подпрыгнув на шестиколесном «тирреле» Петерсона, как на трамплине, «феррари» Жиля Вильнева рухнул в толпу зрителей. Убитыми на месте остались двое, семеро оказались

тяжело ранены. Но Ронни был цел и невредим, будто кто-то заговорил его от смерти.



Через несколько минут после крушения машины Ронни Петерсона. 1978 г.

Лишь недюжинная сила воли, страстное желание добиться наивысшей цели, привычка стоически переносить неудачи не позволили Петерсону уйти из автоспорта после сезона, проведенного в команде из Бичестера, а после – у Кена Тиррела. За два года – одна победа, по одному третьему и пятому месту, два шестых и – все. Двенадцатое и четырнадцатое места в чемпионате! В таком положении иные пилоты бессильно опускали руки. Но Петерсон не сдался и продолжал пользоваться популярностью у болельщиков за свою волю, прямоту, открытость и интеллигентность.

10 сентября 1978 г. в Королевском парке Монцы первым на старте Гран-при Италии стоял черный «лотос» Марио Андретти, пятым – его близнец под управлением Ронни Петерсона. Победы в двух Гран-при,

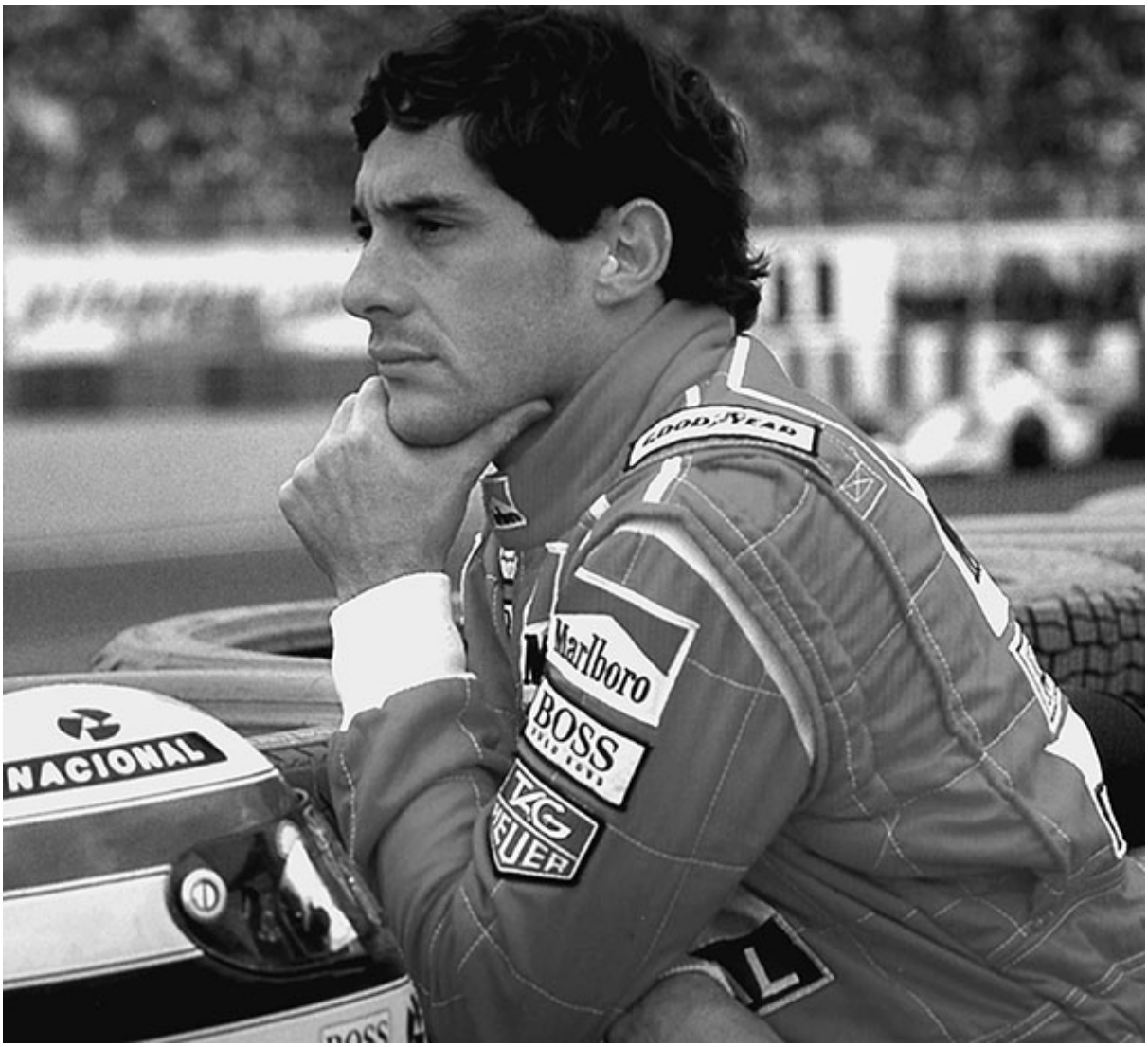
четыре вторых места вернули шведу веру в себя и вселили в сердца почитателей длинноволосого молчуна надежды на то, что их любимец наконец завоюет чемпионское звание.

Петерсон был близок к титулу, как никогда. Всего дюжина очков отделяла его от лидера сезона, а до финиша оставалось целых три гонки. По какой причине в 300 м от старта, перед знаменитым «бутылочным горлышком», столкнулись девять машин, кто виноват: стартер Джанни Рестелли, раньше положенного зажегший стартовый светофор? Или сужающаяся в первом повороте трасса? Или Риккардо Патрезе, который не удержал развернувшийся «эрроуз» и, двигаясь по правой обочине, ударил «мак-Ларен» Джеймса Ханта?

Когда обломки убрали с трассы, оказалось, что никто из пилотов ничего конкретного вспомнить не смог. Регаццони: «Помню только сутолоку на трассе и огонь. Море огня… Жму на тормоз… Без толку». Вот слова Ханса Йоахима Штука: «Передо мной возникла стена огня и дыма. В какой-то момент в голове проскочило молнией: а ведь это конец. Я просто на некоторое время умер…»

После аварии пятеро пилотов не смогли продолжить гонку. «Мак-Ларен» Бретта Лунгера, «тиррел» Дидье Пирони и «шэдоу» Штука превратились в груды металлолома. А Петерсона и Витторио Брамбиллу пришлось отправить в больницу. Правда, если состояние итальянца было крайне тяжелым – оторвавшееся колесо проломило пилоту «сертиза» лоб, то поклонники шведа почти сразу вздохнули с облегчением. Их любимец отделался лишь переломами ног и был в сознании, находя в себе даже силы шутить по ходу того, как санитары загружали его в «скорую помощь».

Когда спустя два часа гонщики снова собрались на стартовой прямой, в миланской больнице началось сражение врачей за жизнь двух жертв драмы в Монце. Ронни был в сознании и смог перекинуться парой слов с сопровождавшим его верным Виселлем: «Скоро увидимся, дружище…» Предстояла хоть и сложная, но не опасная операция над множественными переломами ног…



Айртон Сенна

Однако утро началось с тревожного сообщения врачей о том, что пилот команды «Лотос» Ронни Петерсон находится в коме. Следующий бюллетень был последним – в 10 ч. утра Ронни скончался… от поражения легких продуктами сгорания. Проведенное некоторое время спустя вскрытие показало, что настоящая причина смерти – жировая эмболия, то есть фактически заражение крови, вызванное многочисленными неаккуратными хирургическими вмешательствами.

На Гран-при Бельгии в Зольдере 8 мая 1982 г. произошла еще одна трагедия. Пилот Жиль Вильнев выкатил из боксов за несколько минут до конца квалификационных заездов. Его красный «феррари» несся по трассе, когда неожиданно его путь пересек медленно возвращающийся

в боксы «марч» Йохена Масса. Жиль хотел обогнать, Йохен даже пытался уступить. В итоге в совершенно безобидной ситуации гонщики не поняли друг друга, и машина Вильнева, наскочив передним колесом на заднее колесо «марча», взмыла в воздух и закувыркалась по траве. Автомобиль был полностью разрушен, при ударе срезало даже крепления ремней безопасности, и Жиля выбросило из обломков кокпита. Через несколько часов Вильнев скончался.

Возможно, самая блистательная карьера в истории мирового автоспорта оборвалась на Гран-при Сан-Марино, Имола, 1 мая 1994 г. На седьмом круге гонки бело-синий «вильямс» трехкратного чемпиона мира француза Айртона Сенны сорвался с траектории в повороте Тамбурелло и на скорости 220 км/ч врезался в стену…

(Использованы материалы Е. Павлова)

Из досье «Хроники»: удручающие закономерности

Только в развитых странах ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях погибают примерно 170 тыс. человек. Что касается бывшего СССР, то за период с 1971 по 1991 г. у нас в результате дорожно-транспортных происшествий распрощалось с жизнью около миллиона человек.

Особенно страшны аварии на скоростных автобанах, где при огромных скоростях и большой плотности движения столкновение двух машин зачастую приводит к цепной реакции – последующему столкновению десятков автомобилей и неизбежным жертвам. Такие в Европе весьма часты. Даже в такой стране, как ФРГ, где прекрасные автобаны, замечательные автомобили, очень строгие требования к выполнению правил безопасности движения и жесткий контроль дорожной полиции, каждый час на дорогах погибает один человек.

Каждая вторая авария со смертельным исходом в большинстве европейских стран случается в субботу или воскресенье. Но особенно много автолюбителей гибнет в конце года и в начале августа, в период массовых отпусков. Ноябрь и декабрь в Европе нередко сопровождаются плохой погодой, снежными заносами, гололедицей и прочими факторами, резко увеличивающими шансы водителей на переезд в загробный мир. Ни для кого не секрет, что причиной гибельных аварий часто бывает злоупотребление алкоголем и лекарствами, особенно транквилизаторами, наркотиками.

Вообще, чаще речь идет вовсе не о лихачах, которым, например, в Китае еще в 30-х гг. грозила смертная казнь, а о среднестатистических водителях и пешеходах. В наш век скоростей, как это ни прискорбно, опасности на дороге подвергаются абсолютно все. Если даже столкновение поезда с автомобилем происходит в среднем каждые 90 мин., что уж говорить об автомобильных авариях!

Нетрудно подсчитать, что наибольшее количество жертв приносят аварии автобусов, особенно их столкновения.

Крупнейшая подобная катастрофа произошла 4 августа 1991 г. в Зимбабве. Автобус, который вез детей домой после спортивного праздника, перевернулся на повороте горной дороги. Из 100 пассажиров автобуса погибли 83 школьника и четыре преподавателя. По словам оставшихся в живых детей, учителя дважды предупреждали водителя о том, что надо снизить скорость, однако шофер-лихач игнорировал их обращения.

По статистике, падение в воду для автомобилистов не менее опасно, чем столкновение с другими машинами. Весной 1991 г. в алжирском городе Танжере автобус столкнулся с легковым автомобилем и упал с моста в реку. Тогда погибло 44 человека.

2 октября 1997 г. в Индии, штат Андхра-Прадеш, водитель рейсового автобуса не справился с управлением машиной на высокой скорости, после чего та пробила боковое ограждение и упала с обрыва в протекающую рядом с шоссе реку. В этой аварии погибло около 50 человек…

Трюк не удался

1965 г.

Гибель в автокатастрофе молодого актера Евгения Урбанского, снискавшего себе всесоюзную славу в 1960-х гг. после фильмов «Коммунист», «Чистое небо», «Большая руда», породила массу всевозможных сплетен и пересудов. Одни твердили о том, что актер захотел заработать лишние 70 рублей и согласился исполнить опасный трюк самостоятельно, другие – что он и вовсе был пьян. Но было ли это правдой?

В 1965 г. режиссер А. Салтыков предложил Урбанскому главную роль в фильме «Директор», рассказывающем о судьбе директора

автомобильного завода Зворыкина, прообразом которого был основатель ЗИЛа Иван Лихачев. Съемки должны были проходить в Москве и в пустыне Каракумы под Бухарой, где проходил один из участков исторического автомобильного пробега 1933 г.

По окончании съемок в столице участники группы в ноябре 1965 г. вылетели в Узбекистан. Трагедия с актером произошла 5 ноября.

Известно, что все рискованные трюки в картине Урбанский исполнял сам, хотя у него и был постоянный дублер – спортсмен Юрий Каменцев. Вот что рассказывал каскадер Ю. Марков, который в роковой момент находился в машине вместе с Урбанским: «На съемочную площадку, в сорока километрах от Бухары, мы выехали рано утром… Снимали проезд автоколонны по пескам. Согласно сценарию машина Зворыкина должна промчаться прямо через барханы, обогнать колонну и возглавить ее. Наиболее сложный кадр в этой сцене – прыжок машины с одного из барханов. Опасного в этом не было ничего, но мы все же предложили, чтобы снимался дублер. Женя подошел к кинокамере, посмотрел в глазок и сказал, что получится отличный крупный план и он его ни за что не уступит. Первый дубль прошел нормально. Но второй режиссер, который вел в этот день съемку, предложил сделать еще один…

Машина легко рванулась с места, промчалась по настилу, на миг повисла в воздухе и вдруг накренилась и стукнулась передними колесами о песок. В следующее мгновение меня оглушила тупая боль… Чьи-то руки тащили меня по песку. Когда я открыл глаза, увидел перевернутый газик, а под ним – Женю…»

Евгений Урбанский

А вот что вспоминал знаменитый Юрий Никулин:

«Об артистах много врут. Вот я прочитал в газете: актер Урбанский погиб на съемках потому, что в его машине заклинило дверцу. Дескать, по сюжету его машина летела с обрыва, а он должен был в последнее мгновение из нее выпрыгнуть. А дверцу заклинило.

Я сидел в Союзе кинематографистов у Кулиджанова, только разлили коньяк – звонок. Кулиджанов поднял трубку и вскрикнул: «Как?! Как это произошло?» – пришло сообщение о смерти Урбанского. Мы очень любили его…

Погиб он по-другому. Машина должна была подпрыгнуть на ходу. Урбанский снимался без дублера, потому что за трюковую съемку платят вдвойне. Сделали один дубль, оператор сказал: прыжок не очень смотрится, надо, чтобы машина подпрыгнула выше. Подложили кирпичей под песок. Машина никак не могла перевернуться. Потом проверяли: такой исход был вероятен в одном из тысячи случаев. Надо

было, чтобы определенным образом совпали скорость движения, сила ветра, угол наклона горки, угол поворота, вес машины – и все это вдруг совпало. И машина перевернулась. Урбанский сидел рядом с водителем. Если бы он нагнул голову – остался жив. А он откинулся назад – и перебило позвонки, в больницу привезли мертвым…»

Вот мнение замечательного актера Алексея Баталова: «Когда про Урбанского сказали, что он погиб, потому что был пьяный, ничего обиднее представить себе нельзя. Я один раз чуть не поругался с залом, чего никогда не делаю, потому что сплетня про Урбанского чудовищно несправедлива. Я-то знаю, что он был наидобросовестнейшим актером, что если он полез в эту машину, которая стала его могилой, то только для того, чтобы эти самые зрители поверили в его героя…»

Так или иначе, но съемки фильма «Директор» сразу были прекращены, а группа распущена. Режиссера А. Салтыкова отлучили от работы на полтора года. Добиться разрешения ставить «Директора» ему удалось только в 1969 г. Тогда в роли Зворыкина снялся Николай Губенко.

Евгению Урбанскому было всего 33 года. Он так и не смог увидеть свою дочь, родившуюся через несколько месяцев после его гибели.

«Бьюик» идет на обгон

1967 г.

Когда-то журнал «Плейбой» назвал Джейн Мэнсфилд одной из десяти самых сексуальных женщин XX в. Звезда киноэкрана, певица и олицетворение американской мечты погибла 29 июня 1967 г. в автомобильной катастрофе. Ее смерть вызвала много сочувствия, но мало удивления.

Когда-то она приехала из ниоткуда покорять Голливуд, одержимая наполеоновскими планами, многие из которых, кстати сказать, успешно сбылись. Она стала конкуренткой Мэрилин Монро. Однако Джейн прославилась больше скандалами и разного рода пикантными подробностями ее личной жизни, нежели актерским или певческим талантами.

Меняя мужей как перчатки и имея репутацию необузданной дивы, одержимой алкоголем, сексом и наркотиками, она в 1964 г. познакомилась с Антоном ЛаВэем – второсортным актером огромного

роста со жгучим взглядом, исполнявшим роли дьявола и его служителей, называвшего себя «пророком Люцифера». Именно ЛаВэй, вдохновитель бунтарских рок-групп, основал церковь Сатаны и создал «Сатанинскую библию». Джейн настолько нашла в нем родственную душу, что стала участвовать в садомазохистских оргиях прихожан церкви, сделавшись там «темной богиней» всех дьявольских ритуалов.

Однажды на черную мессу ворвался Сэм Броуди, известный адвокат, один из последних мужей Джейн. В ярости он перебил и осквернил все реликвии сатанинской церкви, на что ее основатель, мрачно наблюдавший из угла за этой истерикой, произнес: «И года не пройдет, как ты подохнешь. Я буду молиться Люциферу, чтобы это случилось». А потом, повернувшись к Джейн, ЛаВэй добавил: «Бросай этого несчастного. Иначе тебе тоже придется несладко!»

Сэм принял слова «пророка Люцифера» довольно близко к сердцу, но Мэнсфилд никак не отреагировала на угрозу ЛаВэя. Она продолжала жить с Сэмом и заводить интрижки, чем неоднократно доводила Броуди до бешенства.

Вскоре поступил первый сигнал: Сэм и Джейн попали в автомобильную аварию. Броуди сломал ногу, локоть, большой палец и лишился двух зубов, а Джейн не пострадала – судьба, Бог или дьявол предупреждали ее, что развязка очень близка, но Джейн не внимала знамениям. Она была свято убеждена, что автокатастрофа – козни ее бывшего мужа Микки Харгитея – знаменитого Геракла 1960-х, – мстящего ей за развод.

Через две недели после этого случая Джейн и Сэм, взяв с собой детей, отправились в город Билокси в Миссисипи – там были назначены концерты. 28 июня, закончив выступление, они поехали в Новый Орлеан, чтобы принять участие в телешоу.

Джейн посадила детей на заднее сиденье, сама села рядом с Броуди впереди. Машину вел девятнадцатилетний водитель Рональд Харрисон. Мэнсфилд сказала детям, чтобы те заканчивали играть и укладывались спать. В это время водитель решил обогнать ехавший впереди трактор. Из-за облака пыли он не увидел, что направляет «бьюик» под колеса встречного грузовика…

Удивительно, но все дети остались живы. На следующий день вся Америка заговорила о проклятии ЛаВэя, которое покарало обреченных и пощадило невинных. Водитель и Сэм Броуди скончались на месте –

силой удара их уже бездыханные тела вышвырнуло из развороченного автомобиля. Неподалеку полиция нашла труп Джейн Мэнсфилд с отрезанной головой…

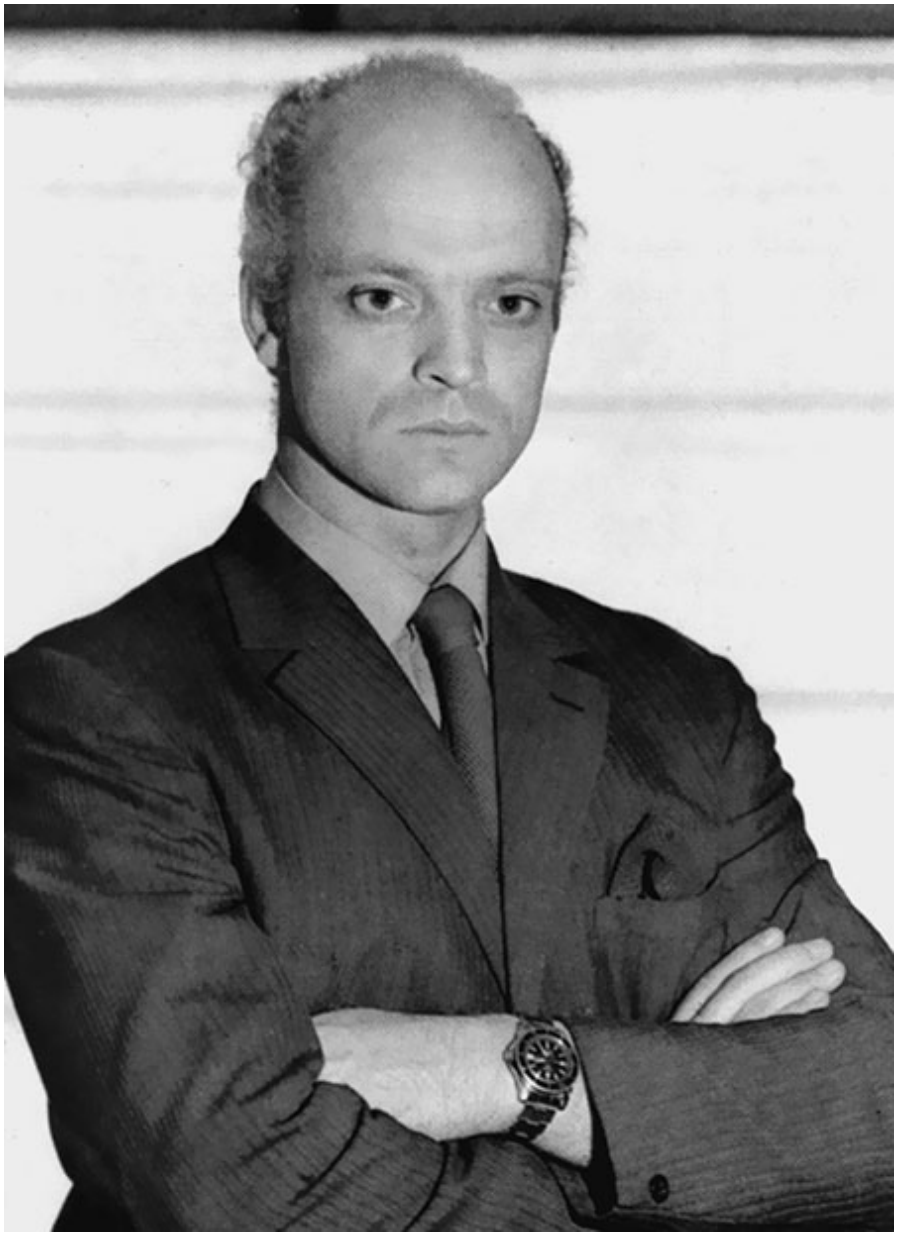
На месте гибели Джейн Мэнсфилд и Сэма Броуди. 1967 г.

Косвенный убийца

1978 г.

Косвенным виновником смерти замечательного актера Владислава Дворжецкого, сыгравшего главные роли в фильмах «Земля Санникова», «Бег», «Возвращение “Святого Луки”», «Капитан Немо», также стал автомобиль. Весной 1978 г. Дворжецкий выехал на гастроли в Гомель. Незадолго до этого он перенес инфаркт, и его здоровье вызывало немало беспокойства. Автомобиль, в котором сидел Дворжецкий с

приятелем, мчался по ночному шоссе на большой скорости. Километров за 30 до города они не заметили стоявший на обочине неосвещенный трейлер.



Владислав Дворжецкий

Удар был настолько сильным, что крышу автомобиля срезало как бритвой. Однако находившиеся в салоне Дворжецкий и его пассажир не пострадали. И все же пережитый ужас дал о себе знать: два дня спустя

28 мая Владислав Дворжецкий скончался в номере гомельской гостиницы от второго инфаркта.

Через 21 год машина сыграла зловещую роль в судьбе сына Владислава – молодого, талантливого актера Евгения Дворжецкого. Он трагически погиб 1 декабря 1999 г. в автомобильной катастрофе…

Сбывшееся предсказание

1979 г.

Мистическую печать носили обстоятельства гибели режиссера Ларисы Шепитько, известной по фильмам «Зной» и «Восхождение». По признанию ее мужа Элема Климова, Лариса была крайним мистиком, верила в загробную жизнь, в переселения душ, в то, что она уже несколько раз жила… Ко всяким предсказаниям она относилась очень серьезно. В 1978 г. она была в Болгарии и там посетила знаменитую Вангу. И та предсказала ей скорую смерть. Услышав это, Лариса в тот же день вместе с подругой пошла в храм и взяла с нее клятву, что если она умрет, то подруга позаботится о ее сыне Антоне.

Лариса Шепитько

Трагедия произошла 2 июля 1979 г. на Ленинградском шоссе. Элем Климов вспоминал: «Она уезжала в Осташков на Селигер – снимать “Матеру” (“Прощание с Матерой”), попрощалась с друзьями, со знакомыми, а со мной – нет. Я, наверное, был единственный, с кем она не попрощалась. Она ждала, что мы с Антоном приедем к ней на машине. У нас есть друг, художник-фотограф Коля Гнисюк, он часто приезжал и ко мне, и к ней в экспедиции – снимать. И Лариса ему сказала перед отъездом: “Коля, если ты через месяц не приедешь, ты меня не застанешь…”

Я не могу это объяснить, но я увидел ее гибель во сне. Этот страшный сон я не могу забыть до сих пор. Я проснулся в ужасе, долго не мог успокоиться, ходил по квартире, курил. Как потом выяснилось, трагедия произошла именно в это время. На 187-м километре

Ленинградского шоссе их “Волга” по неустановленной причине вышла на полосу встречного движения и врезалась в мчавшийся навстречу грузовик. Уже после ее гибели я задавал себе вопрос: ну она, предположим, особая, а при чем тут другие, те, которые погибли вместе с ней (кроме Ларисы, погибли оператор Владимир Чухнов и художник Юрий Фоменко)? И мне рассказали люди, которые их видели, что все они в этот месяц, который провели в экспедиции, были какие-то на себя не похожие. Ведь съемки, особенно в экспедиции, требуют огромного напряжения, где все нацелено на действие, на результат, а они все были какие-то размагниченные, странные.

Некоторое время от сына мы правду скрывали. Но он все время спрашивал про маму. Я говорил, что мама больна, что она в провинции, что ее нельзя сюда перевезти. В результате в детском саду кто-то в грубой форме ему все рассказал. И он тогда был просто в ярости, если про ребенка так можно сказать, от того, что узнал обо всем не от меня, не от бабушки, не от кого-то из родных. С ним случилась истерика…»

Последний фильм Ларисы Шепитько доснимал ее муж – Элем Климов. В прокат он вышел в 1982 г. и назывался коротко – «Прощание».

20 августа в автокатастрофе погиб политический обозреватель центрального телевидения Анатолий Овсянников. Ему было 43 года.

Кому нужна была смерть Машерова

1980 г.

4 октября 1980 г. в Минске в автомобильной катастрофе погиб Петр Миронович Машеров, Герой Советского Союза, кандидат в члены Политбюро ЦК КПСС, первый секретарь ЦК Компартии Белоруссии. Погибли также водитель и офицер охраны.

Когда тело Машерова привезли в морг, у него была рваная рана на лбу, вывернутая правая нога, переломанные руки. Бросалось в глаза и то, что одет он был для столь высокопоставленного партийного работника очень скромно. И еще: на водителе его служебной машины, под рубашкой, был надет широкий и плотный бандаж.

Петр Миронович Машеров выгодно отличался от остальных членов Политбюро того периода. Скромный и обаятельный, он

пользовался огромным уважением не только в Белоруссии. Все знали о его приверженности старым автомобилям ГАЗ-13 «Чайка». Поступившие им на смену бронированные и мощные ЗИЛы он не любил. Как не любил и помпезные выезды: его раздражали машины сопровождения, особенно снабженные проблесковыми маячками.

Между тем с 1 июля 1980 г. были введены в действие новые «Правила дорожного движения», предусматривавшие порядок движения на дорогах автотранспорта специального назначения – так называемых спецкортежей. Теперь они обязаны были двигаться в сопровождении автомобилей ГАИ, имеющих специальную окраску и снабженных мигалками, из которых не менее одной красного цвета. В соответствии с правилами водители встречного транспорта при разъезде с автомобилями специального назначения должны были «остановиться у тротуара или на обочине, а при их отсутствии у края проезжей части».

4 октября 1980 г. в 14:35 от здания ЦК КП Белоруссии в сторону города Жодина выехал автомобиль ГАЗ-13 «Чайка», госномер 10–09 ММП, под управлением водителя Е.Ф. Зайцева. Рядом с водителем сидел Машеров, сзади – офицер охраны майор В.Ф. Чесноков. Вопреки правилам и существующим инструкциям впереди шла машина сопровождения ГАЗ-24 обычной окраски, без мигалок. Спецмашина ГАИ, сигналившая сиреной и проблесковыми маячками, двигалась сзади.

На трассе Москва – Брест набрали скорость 100–120 км/ч. Такая скорость рекомендуется службой безопасности, ибо, по расчетам, она не позволяет вести по автомобилям прицельную стрельбу. Дистанция между машинами была 60–70 м. За километр до пересечения трассы с дорогой на Смолевическую бройлерную птицеферму шедшая впереди «Волга», преодолев подъем, пошла на спуск. До катастрофы оставались секунды. Грузовик, вынырнувший из-за прижимающегося к обочине встречного МАЗа, увидели сразу. Старший эскорта резко увеличил скорость, и «Волга» пролетела буквально в нескольких метрах от грузовика. Водитель Машерова вначале попытался затормозить, но затем, повторив маневр «Волги», тоже резко увеличил скорость. Петр Миронович, как бы отстраняясь от надвигавшегося препятствия, уперся правой рукой в лобовое стекло. Страшный удар. Взрыв бензобака. Мгновенная смерть.

В этот день Николай Пустовит, водитель экспериментальной базы «Жодино» Белорусского научно-исследовательского института земледелия, выполняя обычный рейс, ехал в сторону Минска. Дорога была дальней, уже несколько часов он крутил баранку. Впереди шел тяжелый грузовик МАЗ-503, принадлежавший автокомбинату № 4 Минского городского управления грузового транспорта. Пустовит держал дистанцию 50–70 м.

Водитель МАЗа Тарайкович первым увидел спецкортеж. Следуя правилам, он взял вправо и стал тормозить. Скорость автомобиля резко упала.

Из показаний Николая Пустовита:

«Дорогу, по которой я ехал в день аварии, хорошо знаю. Спокойная езда не вызывала напряжения. Когда я поднял голову, у меня перед глазами был лишь внезапно возникший задний борт МАЗа. Создавалось впечатление, что МАЗ внезапно остановился передо мной. Это заставило меня вывернуть руль машины влево. В моей памяти как бы отложился момент столкновения с препятствием, страшный удар, пламя…»

Герой Советского Союза П.М. Машеров

Пустовит утверждал, что отвлекся от управления, чтобы бросить взгляд на приборы, однако не исключено, что монотонный путь после практически бессонной ночи – у Пустовита было трое малолетних детей – подействовал на него усыпляюще и он задремал, «выключившись» как раз в тот момент, когда МАЗ резко сбросил скорость. Маневр влево, столкновение – от страшного удара его ГАЗ-53Б, груженный пятью тоннами картофеля, взорвался. Пустовита выбросило вместе с отлетевшей дверцей. Он горел и остался жив только потому, что на помощь подоспели прохожие. Вторая «Волга» сопровождения чудом затормозила в нескольких метрах от остановившегося на обочине МАЗа.

Из заключения судебно-автотехнической экспертизы ВНИИ судебных экспертиз Минюста СССР: «В сложившейся обстановке при своевременном принятии мер к снижению скорости движения автомобиля ГАЗ-53Б водитель его имел возможность предотвратить

дорожно-транспортное происшествие. В сложившейся обстановке водитель ГАЗ-13 “Чайка” не имел технической возможности применением торможения предотвратить столкновение.

Водитель автомобиля ГАЗ-24 01–30 МИК и старший группы эскорта не располагали возможностью, действуя в соответствии с “Правилами дорожного движения” и специальными инструкциями, воспрепятствовать выезду автомобиля на полосу встречного движения».

Следственная группа появилась на месте происшествия около 12 ч. Посередине трассы – исковерканная, засыпанная картошкой «Чайка». На обочине сгоревший ГАЗ-53Б. Осматривая автомобиль Машерова, следователи нашли очки с фиолетовыми линзами. Позже выяснилось, что они принадлежали водителю Зайцеву. Он возил Петра Мироновича много лет и, когда пришла пора оформлять пенсию, не захотел уходить на заслуженный отдых, уговорил первого секретаря и остался на работе. Таким образом, водителем у Машерова был пенсионер с подорванным здоровьем – вот откуда бандаж! – и к тому же с плохим зрением. 4 октября день был пасмурным. Все это в совокупности усугубило предаварийную ситуацию. Зайцев не смог адекватно среагировать на действия Пустовита, грубо нарушившего правила дорожного движения. Но была ли у него возможность спасти жизнь себе и тем, кто находился в автомобиле? Опытные водители гаража ЦК утверждали, что была. Автомобили столкнулись практически на пересечении со второстепенной дорогой, и при хорошей реакции возможен был маневр с выездом на нее или на поле, где можно было погасить скорость.

За несколько лет до этого в похожей ситуации оказался председатель Совета Министров СССР А.Н. Косыгин. Реакция его водителя была мгновенной, и он выбрал правильное решение. Правда, премьер тогда потерял сознание, а когда очнулся, решил, что водитель чуть его не угробил. Требовал ареста. С трудом удалось убедить Алексея Николаевича, что он, наоборот, обязан своему водителю жизнью.

Через несколько дней выяснилось, что в разработанных МВД инструкциях по сопровождению спецкортежей много нелепостей и положений, прямо противоречащих друг другу. Однако не нашли основания для привлечения к уголовной ответственности за халатность

кого-либо из должностных лиц органов внутренних дел. Пустовита осудили к 15 годам лишения свободы за нарушение правил безопасности, повлекшее гибель нескольких лиц.

7 октября 1980 г. Белоруссия прощалась со своим любимцем Петром Мироновичем Машеровым. У гроба прошли десятки тысяч минчан. Не меньше, несмотря на дождь, стояли вдоль всего пути на кладбище. От ЦК КПСС первых лиц не было, попрощаться с кандидатом в члены Политбюро приехал только один из секретарей ЦК Михаил Зимянин. Брежнев прислал товарищу по партии венок.

Зато чуть позже на какие-то очередные торжества в Казахстан прилетели не только Брежнев и члены Политбюро, но и все первые секретари ЦК союзных республик.

Героя Советского Союза, участника Великой Отечественной войны, руководителя партизанского движения в Белоруссии Петра Мироновича Машерова похоронили на обычном городском кладбище. Места у Кремлевской стены он не заслужил. Еще и поэтому, быть может, так упорно живет слух о его неслучайной гибели. Возможно, кто-то из первых лиц страны боялся конкуренции…

«Родился и умер в машине»

1981

26 августа 1991 г., в десятую годовщину гибели великого советского хоккеиста Валерия Харламова, на 74-м км Ленинградского шоссе был установлен памятный знак: 500-килограммовая мраморная шайба, на которой была выгравирована надпись: «Здесь закатилась звезда русского хоккея. ВАЛЕРИЙ ХАРЛАМОВ».

Автокатастрофа, унесшая жизнь Харламова, была для него не первой. В 1976 г. Валерий и его жена Ирина уже попадали в серьезную аварию.

Вот что вспоминал об этом легендарный вратарь ЦСКА и сборной СССР Владислав Третьяк: «Возвращаясь ночью домой на автомобиле, Валера не смог справиться с управлением и… машина разбилась вдребезги, а Валеру и его жену доставили в госпиталь. Плохи были дела у Харламова: переломы лодыжек, ребер, сотрясение мозга. Только женился человек, и вот на тебе – “свадебное путешествие” в армейский госпиталь. Долгое время врачи не были уверены в том, сможет ли

Харламов снова играть в хоккей. Два месяца он провел на больничной койке.

Только в августе Харламов встал и сделал первые самостоятельные шаги по палате. Но чтобы выйти на лед – до этого ему было еще ох как далеко…»

Но осенью 1976 г. Харламов вернулся на лед. Многие тогда сомневались, что он сможет стать прежним Харламовым, а не его бледной копией. Но Валерий сделал невозможное. После первой же игры, с «Крыльями Советов», тренер «крылышек» Б. Кулагин заявил: «Мы должны гордиться, что в нашей стране живет такой человек и хоккеист, как Харламов!»

Валерий Харламов

В 1977 г. в составе ЦСКА Харламов стал семикратным чемпионом СССР, а в 1978 и 1979 гг. в составе сборной СССР в очередной раз завоевал золотые медали чемпионатов мира и Европы. Но на Олимпийских играх в Лейк-Плэсиде в 1980 г. прославленная тройка Михайлов – Петров – Харламов сыграла ниже своих возможностей.

Через год Валерий заявил, что очередной сезон будет для него последним. В составе ЦСКА он стал в одиннадцатый раз чемпионом СССР и обладателем Кубка европейских чемпионов. В конце августа 1981 г. должен был стартовать Кубок Канады, но тут произошло неожиданное: тренер Виктор Тихонов заявил, что Харламов на этот турнир не поедет из-за плохой функциональной подготовки.

Так или иначе, на тот Кубок Канады в сборную попали несколько игроков, подготовка и уровень игры которых вызывали у специалистов куда больше нареканий, однако они в Канаду поехали. А игрок суперкласса Валерий Харламов остался в Москве. И как оказалось – на свою погибель.

29 августа 1981 г. Харламов отправился в аэропорт – встречать жену Иру с маленьким сыном, которые возвращались с отдыха на юге. Через несколько часов он привез их на дачу в деревню Покровка под Клином, где тогда жили его теща и четырехлетняя дочка.

И.В. Смирнова, теща Харламова, так рассказывала о последнем дне его жизни: «Ира приехала с юга немного простуженной и легла спать пораньше. В это время на даче жила семья моей старшей сестры, так что нам пришлось разместиться в другой комнате всем вместе. Но Валера лег не сразу, еще чего-то с ребятами повозился, а потом пристроился рядом с Сашей на кровати. Я предложила забрать внука к себе на диван, но он не согласился. Спал он плохо, несколько раз вставал, но не пил, не курил. Просто посидит-посидит, да и снова ляжет.

Утром встали рано, позавтракали Ира с Валерой засобирались в Москву. Ира говорит: “Валера, ты не выспался, давай я поведу машину”. Тут я услышала, запротестовала: “Не давай ей руль, она без прав, да и погода вон какая хмурая”. Валера меня успокоил: “Не дам, надо торопиться, хочу на тренировку к одиннадцати успеть, так что сам поведу. Да еще Сережу надо домой завезти”. С ними поехал Сергей – племянник мой, он уже семейный был, из армии недавно вернулся. Короче, Валера сел за руль, и они уехали.

Я вскоре пошла в магазин за хлебом. Со мной еще была сестра со своим внуком. Идем по улице, как вдруг подъезжает милицейская машина, и у сестры спрашивают: где, мол, теща Харламова живет? Я поняла: что-то случилось».

Как и в случае с Ларисой Шепитько, трагедия произошла на Ленинградском шоссе, в 7 ч. утра. Сегодня уже трудно установить, почему, едва отъехав от деревни, Харламов вдруг позволил своей жене сесть за руль «Волги», однако факт остается фактом, в роковые минуты за рулем сидела Ирина. Дорога была мокрой, и женщина, видимо, не справилась с управлением. Автомобиль вынесло на встречную полосу, по которой на огромной скорости мчался грузовик. Все произошло так неожиданно, что его водитель не сумел среагировать, только вывернул руль вправо. И «Волга» врезалась ему в бок. Удар был настолько силен, что Валерий и Сергей скончались практически мгновенно. Ирина еще какое-то время была жива, и, когда пришедшие на помощь водители выносили ее из машины и клали на траву, она шевелила губами. Однако через несколько минут она скончалась. Еще через десять минут к месту трагедии приехала милиция, которая опознала в мужчине, сидевшем на переднем сиденье «Волги», Валерия Харламова. Уже через час после этого весть о гибели знаменитого хоккеиста разнеслась по Москве. А вечером того же дня мировые агентства сообщили: «В автокатастрофе под Москвой сегодня утром погиб знаменитый хоккеист Валерий Харламов, тридцати трех лет, и его жена. У них осталось двое маленьких детей – сын и дочь…»

Хоккеисты сборной СССР узнали об этой трагедии в Виннипеге.

Монумент-шайба на месте гибели Валерия Харламова

Вячеслав Фетисов вспоминал: «Утром включили телевизоры, а там Валеркины портреты. Но тогда никто из нас толком по-английски не понимал. Так и не сообразили, что к чему. Уже потом, когда вышли на улицу и к нам стали подходить незнакомые люди и что-то говорить о Харламове, мы поняли: с Валерой случилась беда. Вечером прилетел наш хоккейный начальник Валентин Сыч и сказал, что Харламов погиб. Мы были в шоке. Все собрались и сначала хотели бросить к черту этот турнир и ехать на похороны. Но потом как-то так получилось, что решили остаться, во что бы то ни стало выиграть Кубок и посвятить победу Харламову. Так в итоге и получилось».

Похороны погибших в автомобильной катастрофе состоялись через несколько дней на Кунцевском кладбище. Проститься с великим хоккеистом пришли тысячи людей. Вскоре после этого ушла из жизни мама Харламова, не сумевшая перенести смерть любимого сына и невестки.

Уже позже люди, знавшие Харламова, стали вспоминать некоторые эпизоды, когда он предчувствовал собственную смерть именно подобным образом. Например, своему отцу он однажды оказал: «Странно, что еще никто из наших хоккеистов не бывал в автокатастрофах». Это было еще до первой аварии. А в июне 1979 г.,

когда хоронили прославленного спортсмена В. Боброва, Валерий, стоя у его могилы, вдруг произнес: «Как хорошо здесь, на кладбище, тихо, ни забот, ни тревог». И ровно через два года после этого произошла трагедия.

И еще одно мистическое совпадение в судьбе прославленного спортсмена: он появился на свет в автомобиле, в нем же через 33 года трагически оборвалась его жизнь.

Под завесой тайны: гибель княгини

1982 г.

До 2002 г. обстоятельства автомобильной катастрофы, в которой погибла американская кинозвезда и княгиня Монако Грейс Келли, были прикрыты завесой тайны. И вот дочь Келли, принцесса Стефания, вдруг заговорила.

«Я нарушаю двадцатилетний обет молчания, принятый мною после кончины мамы, чтобы спасти от наветов если не себя, но хотя бы собственных детей», – заявила Стефания журналистам, решительно опровергая несмолкающие слухи о том, что именно она находилась за рулем автомобиля 13 сентября 1982 г., когда погибла ее мать.

«Тогда мне было 17 лет, – рассказала Стефания, – и я не имела ни водительских прав, ни желания водить машину. Тем более что отец – князь Монако Ренье III Гримальди – строго запретил мне ездить самой. Следуя его воле, любой полицейский княжества, застав меня за рулем, должен был наказать меня по всей строгости закона. Правда, этот запрет не касался курсов вождения, куда я записалась с подачи моего тогдашнего жениха Поля Бельмондо – сына знаменитого французского актера и автогонщика-любителя».

Грейс Келли за рулем автомобиля. Кадр из фильма «Поймать вора» (1955)

Однако именно навыки, полученные Стефанией на курсах, пригодились ей в момент аварии: «У мамы были нелады со здоровьем, ее часто мучили головные боли. Когда она вела наш “ровер” по горному шоссе, она жаловалась на мигрень – и вдруг закричала: “Я ничего не вижу!” Машину понесло к обрыву. Я пыталась со своего пассажирского места остановить ее, включив ручной тормоз и переведя рычаг автоматической коробки передач в положение “стоянка”. Но все было напрасно. Потом говорили, что за секунду до трагедии Грейс вместо педали тормоза по ошибке нажала на газ. Я не знаю, произошло ли это. Но вполне могло быть…»

События 13 сентября 1982 г. – предпоследнего дня жизни 53-летней Грейс Келли – были по минутам восстановлены полицией и журналистами. Накануне она заночевала вместе с младшей дочерью Стефанией на вилле Гримальди «Горный Ангел», откуда рано утром позвонила своему биографу и подруге Гвен Робинс. Княгиня пожаловалась ей на головную боль, общую усталость и… на

«рискованную затею дочери с курсами экстремальной езды». После завтрака в 9 утра Грейс решила отвезти Стефанию в соседнюю Францию – на вокзал Ниццы, откуда та должна была ехать к Полю в Париж. Из-за багажа, занявшего задние сиденья, княгиня отказалась от услуг придворного шофера и сама села за руль «Ровера-3500». Через 40 мин. ее машина сорвалась с горного обрыва, упав с высоты 45 м.

Прибывшие первыми к месту катастрофы пожарные Монако обнаружили окровавленную княгиню без сознания на заднем сиденье перевернутой машины. Рядом с ней лежала Стефания, выбравшаяся из «ровера» через дверь водителя. «Экспертиза потом показала, что дверь со стороны пассажира, рядом с которой я сидела, была заблокирована и я не могла покинуть машину иначе, чем через дверь водителя», – объяснила потом Стефания это обстоятельство.

Срочно обеих пострадавших отвезли в больницу Монте-Карло, где не приходившую в сознание Грейс подключили к реанимационной аппаратуре. На следующий день, 14 сентября в 19 ч. приборы показали, что мозг княгини умер. Бывшие в тот момент у ее кровати муж, старшая дочь Каролина и сын Альберт решили отключить приборы, поддерживающие дыхание.

Врачи не позволили Стефании присутствовать на похоронах матери – она вышла из больницы через две недели с нервным расстройством, последствия которого, по ее словам, ощущает до сих пор. «Мне не в чем себя упрекнуть, но мне до сих пор тяжело. Мама была моей главной опорой в жизни. Я и сейчас думаю: как вышло, что она погибла, а я осталась жива? Я была потрясена, впервые прочитав в газете, что, оказывается, я убила маму, потому что была тогда за рулем. Я считаю такие заявления кощунством. Прошу не тревожить прах моей матери и дать мне жить спокойно!» – подытожила принцесса свое заявление для прессы, сделанное всего через несколько недель после выхода во Франции книги-расследования «Сага Монако – тайны Скалы» журналиста Бернара Виоле. Он раскопал ряд подробностей катастрофы, не стыкующихся с официальной версией.

О чем же поведал Виоле?

Ему удалось отыскать в Майами бывшего начальника полиции Ниццы полковника Роджера Бенче, рассказавшего о тупике, в который с самого начала попало французское дознание, выясняя причины аварии: «Катастрофа произошла как раз на границе Франции и Монако, так что

власти двух стран заспорили, кому вести дело. Давление монегасков – подданных Монако – оказалось сильнее. В итоге они увезли разбитый “ровер” с места аварии по приказу князя Ренье, а потом заявили, что там была сломана коробка передач. Но мой эксперт успел осмотреть машину по горячим следам и отметил, что ни один ее узел не мог привести к аварии. Кстати, перед падением рычаг коробки передач был в положении “обычная езда”, тогда как осторожная Грейс в горах всегда ставила его в позицию “горная дорога”. И еще, садясь за руль, она всегда пристегивалась ремнями безопасности, которыми в роковой день не пользовались ни водительница, ни пассажирка. Собрав эти вопросы, я хотел допросить Стефанию как единственную свидетельницу – но в ответ на адресованную ей повестку я получил официальное послание князя Ренье, что, согласно конституции Монако, его дочь имела право уклониться от показаний. А потом монакский коллега сказал мне, что Гримальди объявили официальной причиной трагедии то, что за рулем у Грейс произошел разрыв сосуда головного мозга и она не справилась с управлением. Хотя рентген мозга, сделанный ей перед смертью в больнице, опять-таки не нашел никаких признаков такого аневризма».

Так или иначе, но завеса тайны в этом деле сегодня лишь приоткрыта.

Тело унесла река

1982 г.

13 декабря в автомобильной катастрофе на 26-м году жизни погиб футболист тбилисского «Динамо» и сборной СССР Виталий Дараселия.

Купив новый автомобиль, Дараселия решил его обкатать и выехал на нем в горы вместе с инструктором. На одном из крутых поворотов горной дороги футболист не справился с управлением. Машина сорвалась в пропасть и упала в реку. Тело инструктора нашли сразу, а тело Дараселии унесла река. Нашли его только спустя 13 дней.

На полной скорости

1990 г.

Виктор Цой – певец, композитор и лидер группы «Кино» – трагически погиб 15 августа 1990 г. в автомобильной катастрофе под Юрмалой на 28-м году жизни.

По официальной версии, Цой рано утром рокового дня возвращался на машине с рыбалки и заснул за рулем. В результате его «москвич» на огромной скорости выскочил из-за поворота и протаранил пустой автобус, который от этого удара упал в реку. Смерть 28-летнего музыканта была мгновенной. Удар оказался настолько сильным, что двигатель «москвича» раскрошился и его остатки позже находили в радиусе 60 м от места аварии. Одно колесо от машины так и не нашли. Уцелели только крышка багажника с неразбитым стеклом, задний мост и компакт-кассета с записью нового альбома группы «Кино».

Почтовая марка, посвященная Виктору Цою

Бывшая супруга Виктора Цоя Марианна рассказывала потом: «В протоколе написано, что он заснул. В это не верит никто из близких. Витя шел по жизни на легких кошачьих лапах, был крайне осторожен. Я думаю, что он просто увлекся движением – бывает такая эйфория. Ездил он на ста пятидесяти. По всей видимости, нарушение было со

стороны Вити, судя по следам протекторов на асфальте. Он врезался в автобус на встречной полосе. Элементарная автомобильная катастрофа, в убийство я не верю. Цой не был человеком, которого кому-то хочется убрать».

Сгорели заживо

1993 г.

24 июня на Дмитровском шоссе, в Москве, Россия, произошла крупная авария, в результате которой погибли 11 человек, 25 были доставлены в больницы.

В 11:45 во время дождя произошло столкновение грузовика КамАЗ-65111 со следовавшим в попутном направлении КамАЗом – бензовозом. В результате столкновения была повреждена цистерна с топливом. В образовавшуюся пробоину хлынул бензин. Горящее озеро, образовавшееся на площади около 200 кв. м, охватило бензовоз, автобус «Икарус», две грузовые автомашины, а также два троллейбуса.

В результате пожара два троллейбуса выгорели полностью. Сгорели заживо 11 пассажиров троллейбусов. Еще 25 пассажиров с ожогами разной тяжести были доставлены в Институт скорой помощи имени Склифосовского и в 36-ю городскую больницу.

По дороге на благотворительный вечер

1994 г.

7 октября в автомобильной аварии погибла актриса театра и кино Майя Булгакова («Хмурое утро», «Воскресение», «Преступление и наказание», «Похороны Сталина»).

Трагедия произошла в Москве. Майя Булгакова вместе с другой актрисой, Любовью Соколовой, на автомобиле с шофером торопились на благотворительный концерт в кинотеатр «Ханой». Неожиданно водитель отвлекся и врезался в железный столб рекламного щита. Майя погибла сразу, погиб и шофер. Любовь Соколова осталась жива, но почти месяц провела в больнице.

Майя Булгакова

По вине пьяного шофера?

1997 г.

31 августа в Париже погибла английская принцесса Диана вместе со своим другом Доди аль-Файедом. Машина, в которой они находились, на огромной скорости врезалась в опору туннеля.

Разбитый автомобиль, в котором находились леди Диана и Доди аль-Файед. 31 августа 1997 г.

Отец погибшего британский миллионер Мохаммед аль-Файед обвинил фотографов, запечатлевших выход Дианы и его сына из парижского отеля «Риц» незадолго до катастрофы, а затем и саму разбитую машину, в «посягательстве на частную жизнь». Но позже фотографы были признаны невиновными.

Следствие, длившееся 5 лет, пришло к выводу, что виновником автокатастрофы был шофер, управлявший машиной принцессы Дианы, Анри Поль, который находился в состоянии сильного алкогольного опьянения и превысил скорость. Поль также погиб в автокатастрофе. Однако его родственники оспаривают выводы следствия.

Розы для модельера

1999 г.

12 апреля в Италии в автокатастрофе погиб владелец итальянского модного дома и самый известный представитель рода Труссарди – Николо.

Поздним вечером роскошный «мерседес» несся по автостраде между Миланом и Бергамо. Николо Труссарди спешил домой после деловой поездки в Японию. Странно, но в какой-то момент опытный водитель Труссарди не справился с управлением, и машина врезалась в ограждение автострады. Подушка безопасности, которая могла бы спасти жизнь Николо, не раскрылась. Никто не знает истинной причины трагедии: усталость или превышение скорости? В госпиталь Николо доставили в коме, операцию делать уже не имело смысла. Ему было 56 лет.

Совершенно раздавленные горем, жена и дети выполнили его последнюю волю: Николо хотел быть донором органов… Семья просила не посылать цветов, а лучше потратить эти деньги на благотворительность, поэтому в гроб Труссарди положили только небольшую подушечку из красных роз.

Без тормозов

2002 г.

18 августа в Чувашии на пути в районный центр Канаша старенький автобус ПАЗ из-за неисправности тормозной системы сорвался с обрыва. 24 пассажира погибли на месте, а 39 получили многочисленные ранения и порезы. Автобус вез в районный центр сельских жителей. При максимальной вместимости пазика – 41 пассажир – в нем находились 65 человек. Когда возле села Янтиково дорога пошла под уклон, водитель решил сэкономить драгоценный бензин и пустил автобус накатом, на «нейтралке» (по одной из версий следствия, он даже выключил зажигание). Набирая скорость, машина покатила вниз. Когда пазик чересчур разогнался, шофер почувствовал неладное и попытался затормозить, но безрезультатно – педаль тормоза проваливалась, а скорость увеличивалась. Он попытался использовать коробку передач – все было напрасно. Через несколько секунд автобус на полном ходу сорвался с обрыва.

Переворачиваясь с боку на бок, пазик несся ко дну глубокого оврага. Кусты и редкие деревца не смогли замедлить его падение. Все

произошло так неожиданно и быстро, что выбраться из автобуса успели только двое мужчин – они ухитрились выпрыгнуть через дверь водителя, чудом открывшуюся во время смертельного полета. Все остальные, запертые в железной коробке, словно попали в чудовищную мясорубку: в страшной тесноте их швыряло от стенки к стенке, резало разбитыми стеклами, они давили друг друга своими телами. В конце концов, уткнувшись в огромный валун, искореженный пазик остановился. В момент удара автобуса о дно оврага в нем находилось 63 пассажира. Из них 24 погибли на месте, а 39 получили многочисленные ранения и порезы.

Проклятие семейства Труссарди

2003 г.

26 января по дороге в Бергамо, на севере Италии, потерял контроль управления спортивным автомобилем «феррари» и разбился 29-летний Франческо Труссарди, глава итальянского модного дома и сын знаменитого Николо Труссарди.

Смерть Франческо наступила сразу после столкновения его автомобиля с опорой телеграфного столба на обочине трассы. Трагическая смерть главы итальянского модного дома стала роковым продолжением семейной трагедии 1999 г., когда в автомобильной аварии погиб его отец, Николо Труссарди.

Не доехали до дома

2003 г.

10 марта в Чехии произошла самая большая автомобильная авария за последние 34 года. В результате катастрофы 19 человек погибло и 34 получили тяжелые ранения.

На двухэтажном автобусе «Неоплан» чешские туристы возвращались из австрийских Альп домой, в Карловы-Вары. После пересечения границы почти все пассажиры злополучного автобуса позвонили своим близким, что уже скоро будут дома. Но судьба распорядилась иначе. Недалеко от города Чешский Крумлов автобус по неизвестным причинам выехал на полосу встречного движения и упал с семиметрового склона. Во время падения автобус несколько раз

перевернулся. Прибывшие на место катастрофы спасатели увидели страшное зрелище – истекающие кровью человеческие тела и полностью разрушенный автобус. Водитель автобуса остался в живых.

Смерть фотографа

2004 г.

24 января в Лос-Анджелесе, США, погиб Хельмут Ньютон, один из самых известных фотографов мира, завоевавший всемирную известность черно-белыми снимками обнаженных моделей.

Хельмут Ньютон

Автомобиль, которым управлял Ньютон, врезался в стену на одной из оживленных улиц города. Вероятнее всего, фотограф не смог справиться с управлением. Он умер в госпитале, не приходя в сознание.

Работы Ньютона украшали обложки самых популярных в мире изданий. Среди них были журналы «Вог» и «Плейбой».

Гибель Глинки

2004 г.

16 августа после дорожно-транспортного происшествия скончался в больнице Иван Глинка, главный тренер сборной Чехии по хоккею, известный в прошлом хоккеист.

Глинка возвращался на своем автомобиле после завершения торжественной церемонии вручения премии «Золотая клюшка». На одном из поворотов дороги в его машину врезался другой автомобиль, водитель которого не справился с управлением. Врачи не смогли спасти жизнь знаменитого хоккеиста, поскольку ранения были смертельными, и он скончался в больнице на следующий день после аварии.

На могиле Ивана Глинки

В 2003 г. Глинка возглавлял российский хоккейный клуб «Авангард» из Омска.

Алтайская драма

2005 г.

7 августа в результате автомобильной аварии погиб губернатор Алтайского края Михаил Евдокимов. ДТП произошло в 09:20 в 20 км от Бийска. Представители ГИБДД Зонального района, где произошла трагедия, считают, что причина аварии – грубое нарушение водителем машины губернатора правил дорожного движения.

«Мерседес» губернатора на очень большой скорости пытался обогнать автомобиль «тойота», однако увидел встречную машину. Уходя от лобового столкновения, он по касательной столкнулся с «тойотой», улетел в кювет и практически полностью разбился о дерево.

Удар был такой силы, что «мерседес» превратился в груду металлолома. Помимо М. Евдокимова в аварии погибли его водитель и телохранитель. Супруга губернатора получила серьезные травмы и была переправлена на вертолете в ближайший госпиталь. Водитель и пассажиры «тойоты» не пострадали. На месте гибели М. Евдокимова поставлен памятный камень и возведена часовня.

Мемориальный камень на месте гибели Михаила Евдокимова

После концерта

2006 г.

16 сентября в ДТП в Амурской области погиб известный актер Алексей Локтев, сыгравший роль в кинофильмах «Прощайте, голуби!» (1960), «Черная чайка» (1962), «Последний хлеб» (1963), «Я шагаю по Москве» (1963), «Первый снег» (1964), «Наш дом» (1965), «Туннель» (1966), «По Руси» (1968), «Семья Коцюбинских» (1971), «Печки-лавочки» (1972), «Меня ждут на земле» (1976), «Победитель» (1976) и других. После концерта, проходившего в рамках фестиваля «Амурская осень», автомобиль, в котором находился артист, столкнулся с микроавтобусом. Локтев получил многочисленные травмы и скончался по дороге в больницу.

Алексей Локтев

Как сообщил РИА «Новости» источник в правоохранительных органах Амурской области, в воскресенье в рамках кинофестиваля

«Амурская осень» группа артистов прибыла в село Раздольное Тамбовского района Амурской области. Группу артистов сопровождала машина ГИБДД.

После концерта в Раздольном председатель жюри кинофестиваля Сергей Новожилов решил поехать в Благовещенск отдельно от основной группы. С ним в автомобиле марки «Тойота», кроме водителя, отправились Локтев и два помощника Новожилова.

Около 15:40 по местному времени (9:40 по московскому) на 3-м километре трассы, между селами Тамбовка и Раздольное, автомобиль с артистами врезался в микроавтобус. По информации ГИБДД, правила нарушил водитель «тойоты» с артистами – он не уступил дорогу микроавтобусу, который двигался по главной дороге.

В автоаварии Локтев получил многочисленные травмы и скончался по дороге в больницу.

Трагедия в Светлую Пасху

2010 г.

Трагедией обернулась Светлая Пасха Христова для двух ведущих актеров димитровградского театра-студии «Подиум» Сергея Борисова и Сергея Шляконова. Их жизни унесло страшное ДТП, произошедшее 24 апреля на 79-м километре трассы Ульяновск – Димитровград – Самара. В результате дотла сгорели два автомобиля, а коллектив театра «Подиум» понес две невосполнимые потери.

Накануне около 23:00 оба Сергея на «киа-сид» Борисова возвращались из Мулловки. На обратном пути иномарка актера не смогла разъехаться с большегрузным «фордом». Удар от лобового столкновения спровоцировал возгорание обоих автомобилей. Автофургон двум пожарным расчетам удалось потушить лишь частично.

А вот двух премьеров димитровградской сцены уже не вернешь. Оба в разное время становились лучшими актерами на Фестивале театров Ульяновской области «Лицедей».

53-летний Сергей Борисов прославился в Димитровграде и далеко за его пределами в ролях Царя из «Федота-стрельца», Подколесина из «Женитьбы», Вершинина из «Трех сестер». В «Вишневом саде» он с равным успехом играл и Лопахина, и Фирса. Был неподражаемым

Полонием в «Гамлете» и Дорном в «Чайке». Незадолго до трагедии Борисов стал дедом – его дочь родила Сергею долгожданного внука Андрюшу. По второй профессии актер – врач-психолог.

Погибшие актеры Сергей Борисов и Сергей Шляконов на сцене

Актер и радиодиджей Сергей Шляконов совсем недавно отпраздновал 35-летие. Несмотря на молодость, он был ведущим актером театра, которому по плечу было сыграть и Федота-стрельца из сказки Леонида Филатова, и шекспировского Гамлета. В его репертуаре – Тузенбах в «Трех сестрах», Хлестаков в «Ревизоре», Тригорин в «Чайке», Петя Трофимов в «Вишневом саде», Франсуа Пиньон в «Ужине с дураком».

Гуманитарные катастрофы

Резня катаров

Начало XIII в.

Катарская ересь возникла в Лангедоке в XI в. и в следующем веке быстро распространилась по всему региону. К катарам одна за другой примыкали целые провинции, при этом следует отметить, что юго-восток Франции в то время был одним из наиболее плотно заселенных и богатых регионов Европы. Учение катаров было популярно как среди простолюдинов, так и в среде феодалов и богатых горожан.

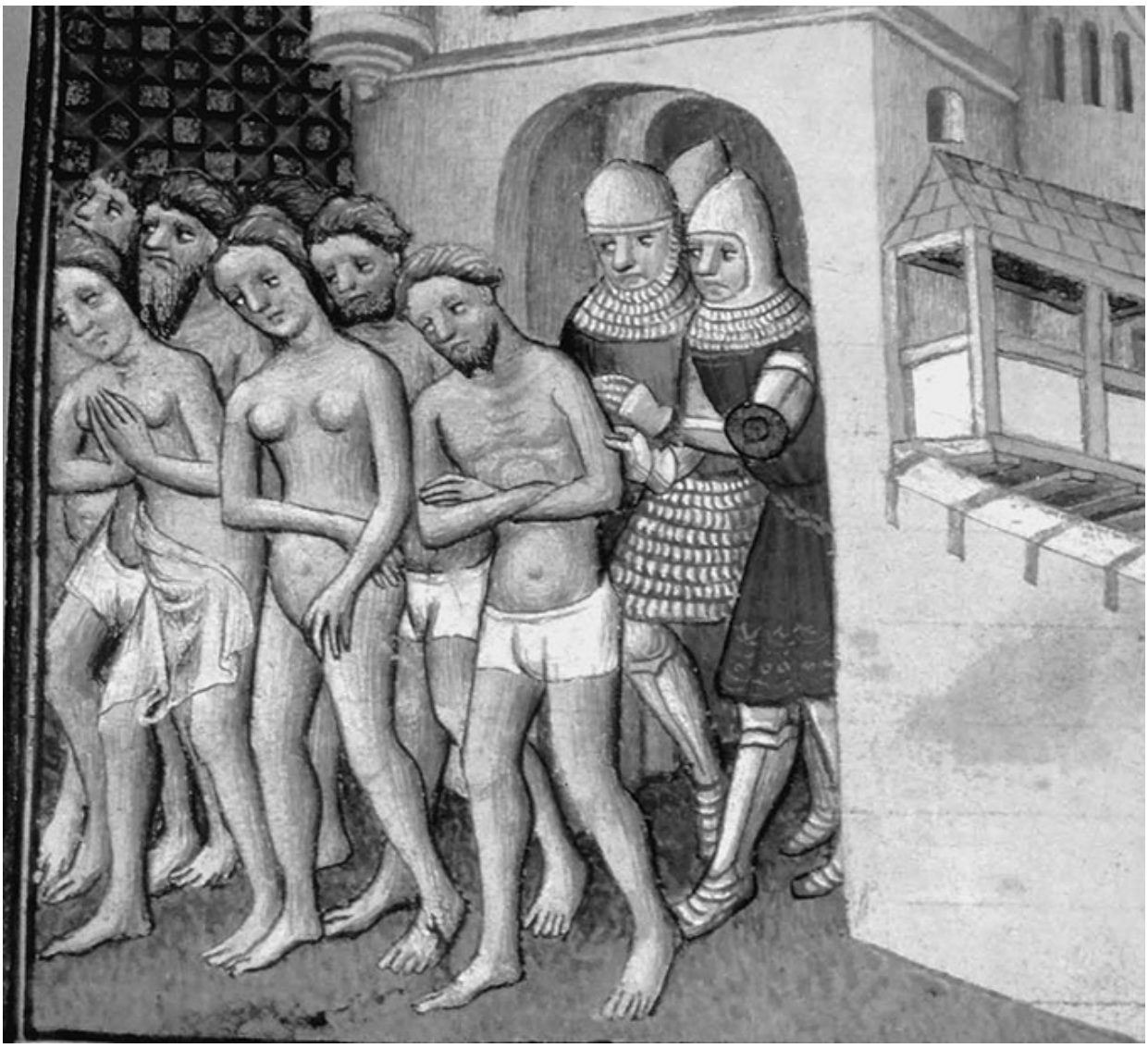
Катары исповедовали неоманихейский дуализм: мир, по их представлениям, являлся ареной борьбы двух принципов – добра и зла. Катарская ересь являлась продолжением павликианской ереси, возникшей в Малой Азии и положившей начало движению богомилов на Балканах, которое, в свою очередь, дало толчок возникновению учения катаров.

Католики опасались усиления катаров и дальнейшего распространения их идей. Ситуация усугублялась еще тем, что католическая церковь не собиралась мириться с потерей источников дохода в самых богатых провинциях Франции.

Иннокентий III, взошедший на папский престол в 1198 г., попытался вернуть катаров в лоно католической церкви посредством убеждения, однако, увидев бесплодность своих усилий, перешел к более жестким методам. В первую очередь он отлучил от церкви всех феодалов, которые покровительствовали секте. Главный покровитель катаров, граф Раймон VI Тулузский, в 1208 г. встретился с папским легатом, однако встреча закончилась перебранкой, а на следующий день папский легат был убит. Убийство папского посланника стало удобным поводом для расправы над катарами. Иннокентий призвал к крестовому походу против еретиков, пообещав земли отлученной от церкви знати любому, кто сумеет их захватить.

Несмотря на жестокую бойню, в которой зачастую уничтожались не только катары, но и живущие по соседству с ними католики, полностью искоренить идеи катаров папе не удалось. Еще 100 лет понадобилось инквизиции для окончательного уничтожения секты.

Именно с альбигойским крестовым походом связана печально известная фраза аббата Арно Амори, одного из руководителей крестоносцев: «Режьте всех, Господь узнает своих» (Caedite eos! Novit enim Dominus qui sunt eus).



Изгнание катаров из города

«Ядерная бомба» для индейцев

XVI–XVII вв.

В результате плавания Колумба Европа нашла целый Новый мир, населенный многочисленными народами. Молниеносно покорив эти

народы, европейцы приступили к беспощадной эксплуатации природных и человеческих ресурсов захваченного ими континента. Именно с этого момента начинается рывок, сделавший к концу XIX в. евроамериканскую цивилизацию господствующей над остальными народами планеты.

Благодаря завоеванию Америки к 1640 г. европейцы получили оттуда как минимум 180 т золота и 17 тыс. т серебра. Это официальные данные. В действительности эти цифры можно смело умножить на два, принимая во внимание плохой таможенный учет и широкое развитие контрабанды.

В XV–XVI вв. коммерческое и феодальное производство сахара было развито по всему Средиземноморью, а также в Западной и Восточной Африке, хотя в Северной Европе все еще предпочитали мед, благодаря его более низкой стоимости. Уже тогда сахарная промышленность была немаловажной частью молодого капиталистического сектора в экономике Средиземноморья. Затем в течение всего XVI в. идет бурный рост сахарных плантаций в Америке, который заменяет и вытесняет производство сахара в Средиземноморье.

Никакой другой вид промышленности не был так важен для развития капитализма до XIX в., как сахарные плантации в колумбовой Америке.

Огромные территории, дешевый рабский труд порабощенных народов, грабеж природных богатств Америк дали европейской протобуржуазии решающее превосходство над ее конкурентами в международной экономической системе, позволили ей стремительно ускорить уже имевшиеся тенденции капиталистического производства и накопления и, таким образом, положить начало процессу социально-политического преобразования феодальной Европы в буржуазное общество.

Всего за 21 год после высадки Колумба на островах Карибского моря, самый большой из них, переименованный адмиралом в Испаньолу (нынешние Гаити и Доминиканская Республика), потерял практически все свое коренное население – около 8 млн человек, убитых, погибших от болезней, голода, рабского труда. Опустошительная сила этой испанской «ядерной бомбы» на Испаньоле

была эквивалентна более чем 50 атомным бомбам типа хиросимской. И это было только начало.

Христофор Колумб

Так, со сравнения первого и «самого чудовищного по размерам и последствиям геноцида в мировой истории» с практикой геноцидов в XX в. начинает свою книгу «Американский холокост» (1992) историк из университета Гавайи Дэвид Станард. В этой и других работах уничтожение коренного населения Америк европейцами предстает не только как самый массовый и длительный геноцид в мировой истории, но и как органическая часть евроамериканской цивилизации от позднего Средневековья до империализма наших дней.

Д. Станард начинает свою книгу с описания поразительного богатства и многообразия жизни в обеих Америках до рокового плавания Колумба. Он ведет читателя по историко-географическому маршруту геноцида: от истребления коренных обитателей Карибских

островов, Мексики, Центральной и Южной Америки до поворота на север и уничтожения индейцев во Флориде, Вирджинии и Новой Англии и, наконец, через Великие прерии и Юго-Запад в Калифорнию и на тихоокеанское побережье Северо-Запада.

Кто стал жертвой самого массового геноцида в мировой истории?

Человеческое общество, уничтоженное европейцами на Карибах, было во всех моральных отношениях выше их собственного. Жители Больших Антил достигли высокого уровня в регулирования своих отношений с миром природы. Они научились получать от природы все, что им было нужно, не истощая, а культивируя и преображая ее. У них имелись огромные аквафермы, в каждой из которых они выращивали до тысячи больших морских черепах (эквивалент 100 головам крупного рогатого скота). Мелкую рыбу они буквально «собирали» в море, используя растительные вещества, которые парализовали ее. Их сельское хозяйство превосходило по всем параметрам европейское и было основано на трехуровневой системе посадок, которая использует сочетания разных типов растений для создания благоприятного почвенно-климатического режима. Их жилища, просторные, чистые и светлые, могли бы явиться предметом зависти европейцев, погрязших в нечистотах.

Американский географ Карл Сауэр приходит к такому заключению: «Тропическая идиллия, которую мы находим в описаниях Колумба и Петра Мартира, в основном соответствовала действительности. Эти люди ни в чем не испытывали нужды. Они заботились о своих растениях, были искусными рыбаками, каноистами и пловцами. Они строили привлекательные жилища и держали их в чистоте. Эстетически они выражали себя в дереве. У них было свободное время, чтобы заниматься игрой в мяч, танцами и музыкой. Они жили в мире и дружбе».

Но у Колумба, этого типичного средневекового жителя, было иное представление о «хорошем обществе». 12 октября 1492 г., в день первого контакта с местным населением, он записал в своем дневнике: «Эти люди ходят, в чем их мать родила, но добродушны… их можно сделать свободными и обратить в нашу Святую Веру. Из них получатся хорошие и искусные слуги».

В тот день представители двух континентов впервые встретились на островке, который местные жители называли Гуанахани. Ранним

утром под высокими соснами на песчаном берегу собралась толпа любопытных таинос. Они смотрели, как странная лодка с похожим на рыбий скелет корпусом и бородатыми незнакомцами в ней подплыла к берегу и уткнулась в песок. Из нее вышли бородачи и вытащили ее повыше, подальше от пены прибоя. Теперь они стояли друг против друга. Пришельцы были смуглы и черноволосы, косматые головы, заросшие бороды, у многих лица были изрыты оспой – одного из 60–70 смертельных заболеваний, которые они занесут в Западное полушарие. От них шел тяжелый запах: в Европе тогда практически не мылись. При температуре в 30–35° пришельцы были одеты с ног до головы, поверх одежды на них висели металлические латы. В руках они держали длинные тонкие ножи, кинжалы и сверкающие на солнце палки.

В бортовом журнале Колумба уже через два дня после первого контакта в журнале появляется зловещая запись: «50 солдат достаточно для того, чтобы покорить их всех и заставить делать все, что мы хотим». «Местные жители разрешают нам ходить, где мы хотим, и отдают нам все, что мы у них просим».

Больше всего европейцев удивляла непостижимая для них щедрость этого народа. И это неудивительно. Колумб и его товарищи приплыли на эти острова из настоящего ада, каким была в то время Европа. Они и были самыми настоящими исчадиями (и нередко отбросами) европейского ада, над которым вставала кровавая заря первоначального капиталистического накопления.

На основе современных данных, можно сказать, что когда 12 октября 1492 г. Христофор Колумб сошел на один из островов континента, вскоре названного Новым Светом, его население составляло от 100 до 145 млн человек. Два века спустя оно сократилось на 90 %.

К сегодняшнему дню самые «удачливые» из существовавших когда-то народов обеих Америк сохранили не более 5 % своей прежней численности. По своим размерам и продолжительности геноцид коренного населения Западного полушария не имеет параллели в мировой истории.

К концу XVI в. в обе «Индии» переселились около 200 тыс. испанцев. К этому же времени было уничтожено от 60 до 80 млн коренных жителей тех регионов.

16 января 1493 г. Колумб повернул свои корабли на обратный курс. В своем журнале он описал убитых испанцами туземцев и их народ как «злых жителей острова Кариба, которые едят людей». Как доказано современными антропологами, это была выдумка чистой воды, но она легла в основу своего рода классификации населения Антильских островов, а затем и всего Нового Света, которая стала прологом к геноциду.

На самом деле людоедством занимались не коренные обитатели Нового мира, а их завоеватели. Вторая экспедиция Колумба завезла на Карибы большую партию мастифов и грейхаундов, натренированных на убийство людей и поедание их внутренностей. Очень скоро испанцы стали кормить своих псов человечиной. Особым деликатесом считались живые дети. Колонизаторы разрешали собакам грызть их заживо, часто в присутствии родителей. Современные историки приходят к мнению, что на Карибах существовала целая сеть «мясных лавок», где тела индейцев продавались как собачий корм. Как и все другое в наследии Колумба, людоедство получило развитие и на материке. Сохранилось письмо одного из завоевателей империи инков, в котором он пишет: «… когда я вернулся из Картахены, я встретил португальца по имени Роже Мартин. На крыльце его дома висели части разрубленных индейцев для кормежки его собак, как будто они были дикими зверьми…»

Авторы исследований задают вопрос: «Кто эти люди, чьи умы и души стояли за геноцидом мусульман, африканцев, индейцев, евреев, цыган и других религиозных, расовых и этнических групп? Кто они, продолжающие совершать массовые убийства и сегодня?»

Какого рода люди могли совершать эти чудовищные преступления? Христиане, отвечает Дж. Станард и приглашает читателя познакомиться с идущими из глубокой древности взглядами европейских христиан на пол, расу и войну. Он обнаруживает, что к концу Средних веков европейская культура подготовила все необходимые предпосылки для четырехсотлетнего геноцида против коренных обитателей Нового Света.

Колумб высаживается в Новом Свете

Церковь всегда поддерживала работорговлю, хотя в раннее Средневековье на словах запрещала держать в рабстве христиан.

Но в XIV в. в политике церкви происходят зловещие метаморфозы. С увеличением объема работорговли в Средиземноморье увеличивались и прибыли от нее. Но этим доходам угрожала лазейка, оставленная церковниками ради укрепления идеологии христианской исключительности. Более ранние идеологические мотивы пришли в противоречие с материальными интересами христианских правящих классов.

И вот в 1366 г. прелаты Флоренции санкционировали ввоз и продажу «неверных» рабов, объяснив, что под «неверными» имеются в виду «все рабы неверного происхождения, даже если к моменту их ввоза они стали католиками», и что «неверные по происхождению» означает просто «из земли и расы неверных». Таким образом, церковь изменила принцип, оправдывающий рабство, с религиозного на этнический, что стало важным шагом по направлению к геноциду

Нового времени, основанному на неизменяющихся расовых и этнических признаках (армянский, еврейский, цыганский, славянский и другие).

От религии не отставала и европейская расовая «наука». Спецификой европейского феодализма было требование генетической исключительности дворянского сословия. В Испании понятие «чистоты крови» стало центральным к концу XV и на протяжении всего XVI в. Истоки «расовой науки» лежат в генеалогических исследованиях того времени, которые вела целая армия специалистов по проверке родословных линий.

Особенно большое значение имела теория «раздельного и неравного происхождения», выдвинутая известным швейцарским медиком и философом Парацельсом к 1520 г. По этой теории африканцы, индейцы и другие нехристианские «цветные» народы произошли не от Адама и Евы, а от других и низших прародителей.

Идеи Парацельса получили широкое распространение в Европе накануне вторжения европейцев в Мексику и Южную Америку. Эти идеи были ранним выражением т. н. теории «полигенезиса», ставшей непременной частью псевдонаучного расизма XIX столетия. Но еще до опубликования писаний Парацельса сходные идеологические оправдания геноцида появились в Испании (1512) и Шотландии (1519).

Разгар теологических диспутов испанских интеллектуалов на предмет, являются ли индейцы людьми или обезьянами, приходится на середину XVI в., когда миллионы жителей Центральной и Южной Америки гибли от страшных эпидемий, зверских массовых убийств и каторжного труда.

Так в раннем XVI в. формируется расистская апология колониализма и супрематизма, которая в руках евроамериканских правящих классов будет служить оправданием для последующего геноцида.

(По материалам Лефт. ру «Американский геноцид. Часть 1: Эпоха Колумба», Антон Баумгартен, UnCopyrighted©Sam, 2003–2011)

Кровавый праздник на Ходынке

1896 г.

На май 1896 г., когда заканчивался двенадцатимесячный траур по неожиданно скончавшемуся 49-летнему императору Александру III, была назначена коронация нового императора – его старшего сына, 28-летнего Николая II. Коронацию решено было провести в Москве – так пожелал молодой царь. Он не любил чрезмерной помпезности холодного и неуютного Санкт-Петербурга, в котором похоронили его отца, а также не хотел травмировать свою мать, вдовствующую императрицу Марию Федоровну. Его привлекала Москва – город исконно русский, святой и благочестивый, в котором он хотел показать себя царем всея Руси и одарить народ разными милостями. По традиции новый некоронованный царь мог въехать в Белокаменную только в день коронации.

Москвичи в свою очередь тоже старались оказать своему молодому царю-батюшке, переживавшему кончину отца, самый теплый прием. К приезду нового государя приводились в порядок и красились дома, вывешивались трехцветные российские флаги, украшались улицы, повсюду царило праздничное настроение. Казалось, в истории российского государства наступал день, который должен был символизировать единство царя и народа. Губернатор Москвы великий князь Сергей Александрович объявил, что на следующий после коронации государя императора день состоятся народные гулянья на Ходынском поле, во время которых будут раздаваться царские подарки. Это была радостная весть, такого еще никто не помнил.

Из близлежащих городов и деревень приехали тысячи любопытных – всем хотелось увидеть нового царя, его немецкую жену, посмотреть красочную церемонию коронования и получить подарки.

Москва словно бы ожила, все только и говорили о предстоящем событии. По случаю коронации был издан всемилостивейший манифест, в котором объявлялось о том, что в стране целых три дня будут свободны от работы – небывалые для России выходные. В манифесте новый царь объявил, в частности, амнистию многим заключенным и освобождение от долгов и штрафов.

17 мая началось торжественное шествие на коронацию, которое проходило в самом центре первопрестольной столицы. Открыл его эскадрон конной гвардии, за ним на конях следовали казаки-гвардейцы и далее в каретах катила московская знать, блистая праздничным украшением своих роскошных нарядов. Все военные и служащие чины

по ритуалу были в богатых, шитых золотом мундирах. Царь ехал верхом на белом коне, левой рукой держал уздцы, а правой отдавал честь. Замыкали шествие открытые кареты. В них находились особы царствующего дома и иностранные гости. Все направлялись по Мясницкой улице в Кремль, где коронация прошла без всяких эксцессов.

Массовые народные гулянья были назначены на 18 мая. На Ходынское поле к 2 ч. дня должен был прибыть коронованный Николай II с супругой Александрой, а также приглашенные высокие особы и дипломаты. Там заблаговременно для встречи дорогих гостей уже соорудили императорский павильон. Городские власти уж вовсю постарались: все было приготовлено для визита высочайших гостей, народных гуляний и раздачи подарков. По краям поля рабочие установили 150 украшенных зелеными ветвями палаток, в которых и планировалось раздавать подарки. Рядом поставили еще 20 небольших ларьков, в которых простолюдины могли побаловаться пивком и вином. Вся площадь, примерно в один квадратный километр, была к тому же окружена небольшим забором.

В то время Ходынкой называлось обширное поле, изрытое траншеями и рвами и служившее учебным плацем для войск Московского гарнизона. На нем никогда ранее не проводились массовые народные гулянья, все было впервые. Самые «сообразительные» стали собираться на Ходынку еще накануне вечером. А чтобы не было холодно, многие приносили с собой спиртное, которое распивали в ожидании утра на месте. По разным оценкам, на этом огражденном поле собралось от 500 тыс. до 1,5 млн человек.

Коронация Николая II. Незадолго до начала давки на Ходынском поле

Но это было еще не все, народ продолжал стекаться. Близлежащие улицы были заполнены людьми, шли мужчины и женщины, шли целыми семьями до самого утра, рассчитывая попасть на Ходынку. Все они надеялись, конечно, получить царский подарок. Ожидалось, что подарки будут очень богатыми, и на них рассчитывали в основном люди не очень обеспеченные, жаждавшие к тому же выпить на дармовщинку и поглазеть на царя и его свиту. Были в толпе и представители среднего класса, радующиеся возможности провести выходной на свежем воздухе.

На самом деле подарки (их было приготовлено всего 400 тыс.) представляли собой кулек с сайкой, куском колбасы, пряником,

орехами, леденцами и эмалированной кружкой с инициалами императора.

Уже к 5 ч. утра 18 мая около палаток и павильончиков началось столпотворение. Как писал потом в официальном отчете министр юстиции Н.В. Муравьев, «над народною массой стоял густым туманом пар, мешавший различать на близком расстоянии лица. Находившиеся даже в первых рядах обливались потом и имели измученный вид». Конечно, при таком скоплении народа можно было ожидать всяких беспорядков. Первые жертвы появились еще до того, как разразилась главная паника. Ослабевшие от жары и потерявшие сознание люди падали, и несколько человек умерло. Трупы выталкивали из толпы и так над головами из рук в руки передавали к краю поля. Отодвинуться от покойников в сторону было невозможно, и это еще больше увеличивало давку. Раздавались крики, стоны, вопли, но вырваться из замкнутого квадрата уже не удавалось никому, никто не хотел расстаться со своим местом. Полиция – 1800 человек – только наблюдала и не собиралась предпринимать какие-либо действия, хотя людей следовало рассредоточить и вывести из плотного квадрата Ходынского поля. Огражденной территории для такой толпы было явно маловато, и давка уже начиналась приличная.

Кое-где народные толпы смели палатки, и это стало своего рода сигналом. Артельщики, опасаясь, что их затопчут вместе с палатками, прежде назначенного времени стали швырять в толпу кульки-подарки. Однако это не только не успокоило людей, а наоборот – вызвало всеобщее недовольство. За кульками бросались всей кучей, некоторые падали на землю, задние напирали, и люди за несколько минут оказывались втоптанными в землю. Местные полицейские, видевшие только верх толпы, не посчитали начавшуюся стихийную давку опасной.

Дальше события стали развиваться совсем не так, как рассчитывали городские власти. На исходе 6 ч. утра неожиданно разнесся слух, что появились вагоны с дорогими подарками и началась их раздача. Народ двинулся к краю поля, где шла разгрузка. Деревянная ограда уже никого не могла остановить. Прошел слух, что подарков на всех не хватит и получат их только те, которые ближе всего к вагонам. Толпа сорвалась с места и помчалась, как сумасшедшая. Наблюдавший за всем происходящим эскадрон казаков уже не мог ничего сделать, их

просто оттеснили в сторону. Напиравшие друг на друга люди не учли, что повсюду накопаны рвы и траншеи. Мужчины, особенно не очень трезвые, падали в них, а подняться уже не могли, по ним топали следующие ряды бегущих. Женщин и детей также сбивала с ног и втаптывала в землю мятущаяся толпа. Потом, когда уже собирали тела, обратили внимание на то, что у многих погибших раздавленные ноздри, рты и даже уши были забиты землей.

Оказался в толпе и богач Морозов. Когда его понесло вместе со всеми на рвы и ямы, он закричал, что даст 18 тыс. тому, кто его спасет. Но никто не мог ему протянуть руку помощи, даже если бы и захотел. Все уже зависели от стихийного движения массы, а толпу качало из стороны в сторону.

Пока слух о творившейся на Ходынке давке донесся до московского начальства, пока стали прибывать солдаты и казаки, пока стали подъезжать телеги, люди гибли в толпе десятками и сотнями. Ходынка сделалась похожим на поле непонятной битвы: в ямах растоптанные и засыпанные землей еще шевелились полуживые люди. Ни о какой раздаче подарков уже не могло быть и речи. К полудню все московские больницы были переполнены ранеными. Выбравшиеся из этого смертоубийства невредимыми рассказывали впоследствии страшные вещи.

В результате всеобщей паники (по официальным данным) на Ходынском поле погибло 1389 человек и полторы тысячи получили различные увечья. По неофициальным данным – от четырех до пяти тысяч. Сколько было погибших и покалеченных на самом деле, никто не знает. На Ваганьковском кладбище сохранился памятник жертвам Ходынской катастрофы.

Тогда не только Москва, вся Россия оцепенела от ужаса. Это была страшная трагедия, в которой увидели некое предзнаменование. От царя ожидали, что он отменит празднества, назначит комиссию по расследованию, распорядится об аресте ответственных за невинно убиенных, выступит перед народом со словами скорби. Но ничего этого не произошло. В тот самый вечер царь, в душе сильно переживавший случившееся, но не будучи в силах противостоять настояниям своего двора, согласно церемониалу танцевал кадриль у французского посла. А для успокоения москвичей на следующий день повелел выдать каждой семье, в которой был погибший, по 1000 рублей.

«Машина смерти» для армян

1915 г.

Термин «геноцид» был впервые введен в обиход в начале 1930-х гг. польским юристом, евреем по происхождению Рафаэлем Лемкином, а после Второй мировой воины получил международный правовой статус как тягчайшее преступление против человечества. Р. Лемкин под геноцидом подразумевал резню армян в Турции в годы Первой мировой войны (1914–1918), а затем истребление евреев в фашистской Германии в период, предшествовавший Второй мировой войне, хотя корни геноцида армян уходят в глубь XIX столетия.

Поводом для Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. послужили восстания против османского ига в Боснии и Герцеговине (1875–1876) и Апрельское восстание в Болгарии (1876), потопленное турками в крови. К концу 1877 г., после упорных боев на Балканском фронте, русские войска освободили Болгарию, а в начале 1878 г. находились уже на подступах к Константинополю. На Кавказском фронте были взяты Баязет, Ардаган, город-крепость Карс.

Вскоре Турция капитулировала, и в городке Сан-Стефано 19 февраля (3 марта по новому стилю) 1878 г. был подписан мирный договор с Россией. В 16-й статье договора впервые официально рассматривалась проблема безопасности армянского населения Османской империи и поднимался вопрос о проведении административных реформ в Западной Армении.

Опасаясь усиления российского влияния, Британия и Австро-Венгрия сделали все возможное, чтобы сорвать осуществление Сан-Стефанского договора. Для пересмотра договора летом 1878 г. по требованию этих держав был созван Берлинский конгресс, во время которого Россия была вынуждена пойти на значительные уступки, в том числе и в армянском вопросе. Из Западной (Турецкой) Армении выводились русские войска, тем самым армяне лишались единственной реальной гарантии своей безопасности.

Хотя в 61-й статье Берлинского трактата все еще говорилось о реформах в Западной Армении, но каких-либо гарантий их выполнения уже не осталось.

Вскоре после завершения Берлинского конгресса стало понятно, что султан Абдул Гамид II не намерен улучшать в Западной Армении

условия существования армян. Более того, в районы, населенные преимущественно христианами, в массовом порядке переселялись мусульмане с Балкан и Кавказа, а также курды.

Из года в год усиливались поборы с армянского населения. Зачастую, собрав подати, турецкие чиновники через несколько дней вновь вымогали уже уплаченный налог. Армянские крестьяне были обязаны принимать на зимовку мусульман-кочевников, по нескольку дней в году принимать на постой правительственных чиновников со всеми сопровождавшими их лицами, выполнять неоплачиваемые дорожные работы.

С другой стороны, представители турецких властей на местах мало что делали для защиты армян от нападений курдов и черкесов, а зачастую сами благоприятствовали набегам на армянские деревни.

В начале 1894 г. вновь был поднят вопрос об осуществлении 61-й статьи Берлинского конгресса, поводом для чего послужило восстание армян Сасуна, начавшееся в том же году. Восстание было вызвано попытками турецких властей покончить с полуавтономным статусом Сасуна, а также спровоцированными властями армяно-курдскими столкновениями. При подавлении восстания было вырезано более 10 тыс. армян.

Летом 1895 г. группа армянских гайдуков предприняла отчаянную попытку привлечь внимание Европы к невыносимому положению армянского населения посредством захвата Имперского Оттоманского банка – центрального банка Турции. В урегулировании инцидента участвовал первый драгоман (переводчик) русского посольства В. Максимов. Он заверил, что великие державы окажут необходимое для проведения реформ давление на Высокую Порту, и дал слово, что участникам акции будет предоставлена возможность беспрепятственно покинуть страну на одном из европейских кораблей. Его условия были приняты, однако захват банка не только не разрешил проблему армянских реформ, но, наоборот, усугубил ситуацию. Не успели участники захвата покинуть страну, как в Константинополе начался опять же санкционированный властями погром армян. В результате трехдневной резни погибли, по разным оценкам, от 5 тыс. до 8700 человек.

Армянские беженцы. Рис. А. Петрова

В период 1894–1896 гг. в Османской империи было уничтожено около 300 тыс. христиан: в основном армян, но также ассирийцев и греков.

Политика султана пагубно сказывалась на положении Османской империи в целом. Правлением Абдул Гамида II была недовольна и турецкая буржуазия. После событий 1890-х гг. политический престиж Турции настолько ослабел, что в Европе заговорили о скором развале империи. С целью установления в стране конституционного режима группой молодых турецких офицеров и правительственных чиновников была создана тайная организация, ставшая впоследствии основой партии «Иттихад ве теракки» («Единение и прогресс»), также известная как младотурецкая партия.

В начале XX в. в борьбе с султанским режимом участвовало множество организаций – как турецких, так и армянских, греческих, арабских, албанских, македонских, болгарских. При этом все попытки

жестко подавить антисултанское движение приводили лишь к его усилению.

В 1904 г. турецкие власти вновь попытались покорить армянский район Сасун, однако, встретив упорное сопротивление, были вынуждены отступить.

Антисултанские настроения усиливались. Особенно сильным было влияние младотурок в военных частях, расквартированных в европейских районах Османской империи. В конце июня 1908 г. офицеры-младотурки подняли мятеж. Попытка его подавить ни к чему не привела, поскольку отправленные на подавление восстания войска перешли на сторону мятежников. Очень скоро мятеж перерос во всеобщее восстание: к младотуркам присоединились повстанцы – греки, македонцы, албанцы, болгары. Уже через месяц султан был вынужден пойти на значительные уступки, восстановить конституцию, а также не только амнистировать главарей восстания, но и во многих вопросах выполнять их предложения. Празднества по случаю восстановления конституции прошли по всей стране, в них участвовали все народы Османской империи. Армяне с радостью встретили младотурок, считая, что всем бедам и непосильному гнету положен конец. Лозунги иттихадистов о всеобщем равенстве и братстве народов империи нашли самый положительный отклик среди армянского населения.

Эйфория армян длилась, к сожалению, недолго. Мятеж, поднятый сторонниками султана 31 марта (13 апреля) 1909 г. в Константинополе, совпал с новой волной армянских погромов в Киликии. Первый погром начался в Адане, затем погромы перекинулись на другие города Аданского и Алеппского вилайетов (районов). Посланные для поддержания порядка войска младотурок из Румелии не только не защитили армян, но вместе с погромщиками приняли участие в грабежах и убийствах. Итог резни в Киликии – 30 тыс. погибших. В 1909–1910 гг. погромы нацменьшинств – греков, ассирийцев, болгар, албанцев и др. – прокатились по всей Турции.

На следующий день после объявления Германией войны России турки и немцы подписали секретный договор, фактически переводящий турецкие войска под немецкое командование. Хотя поначалу Турция объявила о нейтралитете, но это было лишь уловкой, чтобы успеть провести мобилизацию и лучше подготовиться к предстоящей войне.

4 августа было объявлено о мобилизации, а уже 18 августа стали поступать первые сообщения из Центральной Анатолии о проводимых под лозунгом «сбора средств для армии» грабежах имущества армян.

Параллельно в разных районах страны власти разоружали армян, отбирая даже кухонные ножи. В октябре разбой и реквизиции шли полным ходом, начались аресты армянских политических деятелей, стали поступать первые сообщения об убийствах.

29 октября 1914 г. Османская империя вступила в Первую мировую войну на стороне Германии: боевые корабли турок под командованием немецких офицеров совершили внезапное нападение на Одессу. В ответ 2 ноября Россия объявила войну Турции. В свою очередь в Турции был объявлен джихад (священная война) против Англии, Франции и России.

К весне 1915 г. «машина смерти» заработала на полную мощность. Разоружение армян шло полным ходом, в Алашкертской долине отряды турецких и курдских четников вырезали армянские деревни, недалеко от Смирны (ныне Измир) были перебиты призванные в армию греки, началась депортация армянского населения Зейтуна. В первых числах апреля резня продолжилась в армянских и ассирийских деревнях Ванского вилайета. В середине апреля в город Ван начали прибывать беженцы из окрестных сел, сообщая о происходящих там кошмарах. Приглашенная на переговоры с администрацией вилайета армянская делегация была уничтожена турками. Узнав об этом, армяне Вана приняли решение защищаться и ответили отказом на требование турецкого генерал-губернатора немедленно сдать оружие. В ответ турецкие войска и отряды курдов осадили город, но все попытки сломить сопротивление армян закончились ничем. В мае передовые отряды русских войск и армянских добровольцев отбросили турок и сняли наконец осаду Вана.

В начале лета началась массовая депортация армянского населения в пустыни Междуречья. Почти во всех случаях власти действовали по одинаковой схеме: в самом начале мужчин отделяли от женщин и детей и при первом же удобном случае расправлялись с ними. Женщин и детей отправляли в пустыню дальше: в дороге многие погибали от голода и болезней. Колонны постоянно подвергались нападениям курдов, девушек похищали или просто покупали у конвоиров, а тех, кто пытался сопротивляться, убивали не раздумывая. До места назначения

доходила лишь малая часть переселенцев, но и их ждала смерть от голода, жажды, болезней.

Имущество армян поначалу просто разворовывалось местными властями, жандармами и соседями-мусульманами, однако вскоре младотурки ввели строгий учет награбленного. Часть имущества раздавалась исполнителям резни, часть продавалась на аукционах, а вырученные средства направлялись в Константинополь лидерам Иттихада. В результате сформировалась целая прослойка турецкой национальной элиты, обогатившаяся за счет экспроприации имущества армян. Операцией по уничтожению армян руководил лично Талаат-паша, министр внутренних дел Османской империи.

Неся тяжелые потери на фронтах, турки продолжали «решать» армянский вопрос с таким фанатичным остервенением, как будто не было на тот момент для Османской империи ничего более важного, чем уничтожение ни в чем не повинного населения.

Армянская семья во время геноцида

В течение 1917 г. положение на Кавказском фронте складывалось не в пользу русских. Февральская революция в России, неудачи на Восточном фронте, активная работа большевистских эмиссаров по разложению армии делали свое дело. После Октябрьского переворота русское военное командование вынуждено было подписать перемирие с турками.

Воспользовавшись беспорядочным отходом русских войск, в феврале 1918 г. турецкие войска взяли Эрзрум, Карс и дошли до

Батуми. Начавшие было возвращаться с Кавказа беженцы опять попали под удар: наступающие турки беспощадно истребляли всех попадавшихся на пути армян и ассирийцев. Единственным препятствием, хоть как-то сдерживающим продвижение турок, были армянские добровольческие отряды, прикрывающие отход тысяч беженцев. После взятия турками Александрополя (ныне Гюмри) турецкая армия разделилась: часть продолжила наступление в направлении Эривани, другая часть стала двигаться в сторону Каракилиса.

В последнюю декаду мая 1918 г. под вопросом оказалось само существование армянского народа. Повсюду в Армении без умолку звонили колокола, призывая народ к оружию. Были забыты партийные распри и внутренние противоречия. Кадровые офицеры царской армии и гайдуки, крестьяне и интеллигенция, сплоченные яростью и патриотизмом, наносили противнику удар за ударом, сбрасывая со своих плеч столетия позора и поражений.

28 мая Армянский национальный совет объявил о создании независимой Армянской республики, а 4 июня турецкая делегация на переговорах в Батуми признала независимость Армении в тех территориальных пределах, которые оставались под контролем армянских сил.

Потерпев поражение в Армении, турки тем не менее вознамерились присоединить к Османской империи Азербайджан, для чего в первую очередь требовалось взять Баку, находящийся во власти Советов. По прошествии почти трех месяцев тяжелых боев турецкая армия уже стояла на подступах к столице. Штурм Баку вылился в резню армянского населения, в которой, по самым приблизительным оценкам, погибло около 10 тыс. человек.

Несмотря на продвижение турок в Закавказье, в целом положение Османской империи все ухудшалось. Британские войска продолжали теснить турок в Палестине и Сирии, а немцы, союзники, отступали во Франции. Капитуляция Болгарии 30 сентября 1918 г. фактически означала поражение Турции: лишенным связи с Германией и Австро-Венгрией туркам оставался только один выход – сложить оружие.

Через месяц после падения Болгарии турецкое правительство подписало со странами Антанты Мудросское перемирие, по которому,

среди прочего, турецкая сторона обязывалась вернуть депортированных армян, вывести войска из Закавказья и Киликии.

После подписания договора новое турецкое правительство под давлением международной общественности начало судебные процессы над организаторами резни армян. Следует отметить, что к тому моменту вся младотурецкая верхушка находилась в бегах: Талаат, Энвер, Джемал и другие, прихватив партийную кассу, покинули Турцию. Их заочно приговорили к смерти, но подверглись наказанию лишь немногие преступники более низкого ранга.

Понтийский геноцид

1919–1923 гг.

Репрессии против греков, так же как и против других христианских народов Османской империи, проводились периодически и до 1919 г. Например, немало греков и ассирийцев погибли во время организованных султаном Гамидом II армянских погромов 1894–1896 гг. В марте 1915 г. в окрестностях Смирны младотурками была осуществлена резня греков, призванных незадолго до этого в турецкую армии.

Однако политика геноцида по отношению к греческому населению Турции стала активно проводиться турецкими националистами под руководством Мустафы Кемаля (Ататюрка) во время греко-турецкой войны 1919–1922 гг. Надо отметить, что война была начата Грецией в нарушение Мудросского перемирия, заключенного между Антантой и капитулировавшей в Первой мировой войне Турцией, с целью возвращения исторических греческих территорий в Малой Азии и европейской части Турции.

Понтийские гречанки до геноцида

Сопротивление греческой армии оказывали войска турецких националистов, не признававших ни Мудросского перемирия, ни заключенного позднее в 1920 г. Севрского мирного договора. Вплоть до лета 1921 г. греческая армия продолжала наступление и дошла почти до Анкары. Однако благодаря умелой игре на противоречиях между странами – членами Антанты кемалистам удалось закупить вооружение у Франции и Италии, а также получить военную помощь от большевиков (10 млн рублей золотом, оружие, аммуницию) и, перегруппировав силы, перейти в наступление.

В августе – сентябре турки нанесли грекам тяжелое поражение, после которого началось отступление греческой армии. Наступление войск Кемаля сопровождалось тотальной резней мирного греческого населения Турции. Апогеем разрушения стало взятие турками Смирны:

кемалисты и местные турки подожгли греческие, армянские и европейские кварталы города и устроили резню христиан.

Количество погибших в течение семидневного погрома составило примерно 100 тыс. человек.

Следует отметить парадоксальный факт, что за резней и поджогами наблюдали со своих боевых кораблей союзники греков, в частности британцы, получившие приказ не вмешиваться в происходящее. Позднее очевидец погрома американский консул Джордж Хортон написал: «Одно из самых сильных моих впечатлений было чувство стыда за то, что я принадлежу к роду человеческому».

В 1923 г. по условиям Лозаннского мирного договора Греция и Турция совершили обмен: 1,2 млн греков, проживавших в Восточной Фракии и Малой Азии, были отправлены в Грецию, а в Турцию переселились 375 тыс. турок из Греции. Стамбульские греки в качестве исключения были освобождены от переселения.

Число жертв геноцида греков, по разным оценкам, составляет от 600 тыс. до 1 млн человек. Большой утратой для человечества является также уничтожение культурной самобытности понтийских греков. Понтийский греческий язык считался звеном, связывавшим древний и современный греческие языки. Сегодня понтийский диалект и сопутствующая ему культура находятся на грани вымирания. В современной греческой литературе события 1919–1923 гг. называются греческим холокостом, а также понтийским геноцидом.

Резня христиан в Смирне (Измире)

1922 г.

Событие, также известное как Великий пожар в Смирне, – заключительный эпизод греко-турецкой войны, произошедший в сентябре 1922 г.

9 сентября турецкие войска под командованием Мустафы Кемаля (Ататюрка) вошли в Смирну, после чего началась резня христианского населения города – греков и армян. 13 сентября в Смирне начался пожар, продолжавшийся несколько дней и разрушивший христианскую часть города. В ходе резни и последующих событий погибли около 200 тыс. человек. Оставшиеся христиане были вынуждены покинуть

Смирну. После этого традиционно эллинистический облик города изменился, он стал почти полностью мусульманским.

Однако обо всем по порядку. Смирна – один из древних городов Средиземноморья. В Османской империи она была столицей особого пашалыка, а с 1864 г. – вилайета Айдын. Вплоть до начала XX в. христиане продолжали составлять большинство населения города, поэтому мусульмане называли его «Гяур Измир» («Неверная Смирна»).

В 1890 г. население Смирны составляло 210 тыс. человек, из них 107 тыс. греков, 52 тыс. мусульман, 23 тыс. евреев, 12 тыс. армян, 6500 итальянцев, 2500 французов, 2200 австрийцев, 1500 англичан, преимущественно мальтийского происхождения. Словом, настоящий Вавилон.

В городе было более 40 мечетей, 13 православных, 4 католических, 3 протестантских и 3 армянских церквей, 6 синагог, несколько христианских монастырей, множество училищ, основанных христианами, из которых наибольшей популярностью пользовалась «Евангелическая школа» греческого ученого общества, имевшая библиотеку и музей древностей. Смирна делилась на две главные части: франкский (верхний) город, отличавшийся благоустроенностью, и турецкий (нижний), отличавшийся запущенностью и грязью. Между ними располагался еврейский квартал. Лучшей частью Смирны считалась ее набережная, марина, застроенная богатыми домами европейской архитектуры.

В результате поражения Османской империи в Первой мировой войне 15 мая 1919 г. Смирна была оккупирована греческими войсками в соответствии со статьей 7-й Мудросского перемирия. Согласно Севрскому мирному договору 1920 г. она должна была отойти к Греции. Однако турецкие националисты во главе с Мустафой Кемалем не признали договор.

Оккупация Смирны считается событием, с которого началась война за независимость Турции. После победы при Думлупынаре в конце августа 1922 г. турецкая армия прорвала греческие позиции. 6 сентября в Смирну вошла отступавшая греческая армия. Через день она закончила эвакуацию, потребовавшую всех наличных кораблей. Между тем в Смирне, кроме местного греческого и армянского населения, скопилось большое количество греческих беженцев из захваченных турками районов Ионии.

9 сентября в Смирну вступила турецкая армия во главе с Мустафой Кемалем, который торжественно объявил, что каждый турецкий солдат, причинивший вред гражданскому населению, будет расстрелян. Согласно свидетельству американского консула Джорджа Хортона 9 сентября, когда в город вступили турки, прошло относительно спокойно: еще утром в городе поддерживала порядок греческая жандармерия, передавшая свои функции вступившим турецким войскам. Однако вечером начались грабежи и убийства, в которых активное участие принимали местные мусульмане и партизаны. Затем турки оцепили армянский квартал и приступили к систематическому истреблению населения.

13 сентября турецкие солдаты облили бензином и подожгли множество зданий в армянском квартале, выждав время, когда дул сильный ветер со стороны мусульманского квартала. Затем они стали обливать бензином и другие места в христианско-европейской части, в частности перед американским консульством.

Резня и пожары шли по всему городу и сопровождались зверскими истязаниями: например, девушкам после многократных изнасилований отрезали груди.

Спасаясь от пожара, большинство христианских жителей столпилось на набережной. Турецкие солдаты оцепили набережную, оставив беженцев без пищи и воды. Многие умирали от голода и жажды, иные кончали с собой, кинувшись в море. Чтобы заглушить крики погибающих христиан, постоянно играл турецкий военный оркестр. Все это происходило на виду союзников и с кораблей, стоявших в гавани, спокойно наблюдали за происходящими зверствами.

Среди убитых турками был митрополит Хризостом (Калафатис). Отказавшийся покинуть город, он был выдан на растерзание турецкой толпе командующим Нуреддин-пашой. Его избивали, тыкали ножами, вырвали ему бороду, выкололи глаза, отрезали уши и нос, пока он не умер (по другим сведениям, был пристрелен из жалости неким критским турком). Все это происходило на глазах французских солдат, которым командир запретил вмешиваться. Впоследствии Хризостом был причислен к лику святых.

17 сентября Мустафа Кемаль направил телеграмму министру иностранных дел с инструкцией, каким образом следует «комментировать» события. Телеграмма излагает следующую версию:

город был подожжен греками и армянами, которых к тому побуждал митрополит Хризостом, утверждавший, что сожжение города – религиозный долг христиан. Турки же делали все для его спасения.

Эта версия с тех пор стала официальной в Турции. Однако известный турецкий историк Фалих Рифки Атай называет виновником пожара турецкого командующего Нуреддин-пашу, решительно отвергая официальную турецкую версию.

Турки сначала перекрыли гавань Смирны военными кораблями, однако затем, под давлением западных держав, позволили эвакуацию, кроме мужчин от 17 до 45 лет, которых объявляли интернированными и подлежащими депортации во внутренние области на принудительные работы.

В огне сгорел весь город, кроме мусульманского и еврейского кварталов. От пожара погибли сотни домов, 24 церкви, 28 школ, здания банков, консульств, больницы. Количество убитых в разных источниках варьируется от 60 тыс. до 260 тыс. Уинстон Черчилль писал в связи с судьбой Смирны: «Кемаль отпраздновал свой триумф превращением Смирны в пепел и истреблением всего местного христианского населения».

В Греции эти события вызвали политический кризис: в армии произошло восстание, и король Константин был вынужден отречься от престола. По приговору трибунала пять министров были объявлены главными виновниками поражения и расстреляны. В октябре в ходе переговоров в Муданье было достигнуто перемирие между кемалистами и союзниками. После войны в соответствии с Лозаннским мирным договором произвели греко-турецкий обмен населением, и почти все греки покинули Измир. Уничтожение коренного христианского населения города и обмен населением стали заключительной фазой процесса ликвидации христиан в Малой Азии, осуществлявшегося в Османской империи в течение последних десятилетий ее существования.

Эрнест Хемингуэй, бывший в 1922 г. корреспондентом американской газеты в Европе, описал свои впечатления от резни в рассказе «В порту Смирны».

Голодомор в СССР

1921–1922, 1932–1933 гг.

Во второй половине XIX в. в России особенно высока была смертность в голодные годы, порожденные неурожаями 1873, 1880, 1883, 1891, 1892, 1897 и 1898 гг. В XX в. выделялись массовым голодом следующие годы: 1901, 1905, 1906, 1907, 1908, 1911 и 1913.

Причины массового голода в XX в. были вызваны прежде всего чрезвычайными колебаниями урожаев в связи с их низкой абсолютной величиной и недостаточным земельным обеспечением населения, что, в свою очередь, не давало ему возможности накопить в урожайные годы денежные или хлебные запасы.

Возможной причиной этого явления была и ликвидация крепостного права.

Разруха, экономический хаос, кризис власти и отказ в помощи со стороны иностранных государств после Гражданской войны вызвал новый массовый голод в 1921–1922 гг. Этот голод стал первым в зарождающемся СССР.

Второй массовый голод в СССР разразился в 1932–1933 гг. в период коллективизации – тогда от голода и болезней, связанных с недоеданием, погибло около 7 млн человек. И наконец, после Великой Отечественной войны население СССР охватил последний в истории Советского Союза массовый голод 1946–1947 гг.

Историк В.В. Кондрашин в своей книге, посвященной голоду 1932–1933 гг., пишет: «В контексте голодных лет в истории России своеобразие голода 1932–1933 гг. заключается в том, что это был первый в ее истории “организованный голод”, когда субъективный, политический фактор выступил решающим и доминировал над всеми другими. …В комплексе вызвавших его причин отсутствовал природный фактор, как равноценный другим, характерный для прежних голодов. В 1932–1933 гг. не наблюдалось природных катаклизмов, подобных великим засухам 1891, 1921, 1946 гг.».

Составляющей общего голода был голодомор – массовый голод, охвативший всю территорию Украинской ССР в 1932–1933 гг., повлекший значительные человеческие жертвы, пик которого пришелся на первую половину 1933 г.

С переходом осенью 1929 г. к сплошной коллективизации партийно-государственное руководство страны приступило к выработке новой политики в деревне. Намечаемые высокие темпы

коллективизации предполагали ввиду неподготовленности как основных масс крестьянства, так и материально-технической базы сельского хозяйства такие методы и средства воздействия, которые вынуждали бы крестьян вступать в колхозы. Такими средствами являлись: усиление налогового пресса на единоличников, мобилизация пролетарских элементов города и деревни, партийно-комсомольского и советского актива для проведения коллективизации, усиления административно-принудительных и репрессивных методов воздействия на крестьянство, и в первую очередь его зажиточную часть.

3 января Политбюро ЦК ВКП(б) был представлен проект постановления ЦК ВКП(б) о темпах коллективизации и мерах помощи государства колхозному строительству, который предусматривал сокращение сроков коллективизации в важнейших зерновых районах.

4 января 1930 г. этот проект постановления был отредактирован Сталиным. В нем были сокращены сроки коллективизации в зерновых районах, а в отношении зажиточной части крестьянства говорилось, что партия перешла «от политики ограничения эксплуататорских тенденций кулачества к политике ликвидации кулачества как класса».

По мнению некоторых историков, этим были созданы все предпосылки не только к экономическим, но и к политическим и репрессивным мерам воздействия на крестьянство.

Согласно исследованиям доктора исторических наук В. Кашина, в ряде регионов РСФСР и, в частности, в Поволжье массовый голод был создан искусственно и возник «не из-за сплошной коллективизации, а в результате принудительных сталинских хлебозаготовок». Данное мнение подтверждают очевидцы событий, говоря о причинах трагедии: «Голод был потому, что хлеб сдали, весь, до зерна, под метелку государству вывезли».

Села были ослаблены раскулачиванием и массовой коллективизацией, лишившись тысяч репрессированных хлеборобов-единоличников.

Под угрозой репрессий председатели колхозов и руководители сельских администраций были вынуждены сдать практически весь произведенный и имеющийся в запасах хлеб. Это лишило регион запасов продовольствия и привело к массовому голоду.

Голодающие дети Самарской губернии на питательном пункте. 1921 г.

Крестьяне, сопротивлявшиеся изъятию хлеба, подвергались репрессиям. Вот как их описывает советский писатель Михаил Шолохов в письме (приводится отрывок) Сталину от 4 апреля 1933 г.:

«…Вот перечисление способов, при помощи которых добыто 593 т хлеба:

1. Массовые избиения колхозников и единоличников.

2. Сажание “в холодную”. “Есть яма?” – “Нет”. – “Ступай, садись в амбар!” Колхозника раздевают до белья и босого сажают в амбар или сарай. Время действия – январь, февраль, часто в амбары сажали целыми бригадами.

3. В Ващаевском колхозе колхозницам обливали ноги и подолы юбок керосином, зажигали, а потом тушили: “Скажешь, где яма! Опять подожгу!” В этом же колхозе допрашиваемую клали в яму, до половины зарывали и продолжали допрос.

4. В Наполовском колхозе уполномоченный РК, кандидат в члены бюро РК, Плоткин при допросе заставлял садиться на раскаленную лежанку. Посаженный кричал, что не может сидеть, горячо, тогда под него лили из кружки воду, а потом «прохладиться» выводили на мороз и запирали в амбар. Из амбара снова на плиту и снова допрашивают. Он же (Плоткин) заставлял одного единоличника стреляться. Дал в руки наган и приказал: “Стреляйся, а нет – сам застрелю!” Тот начал спускать курок (не зная того, что наган разряженный) и, когда щелкнул боек, упал в обмороке.

5. В Варваринском колхозе секретарь ячейки Аникеев на бригадном собрании заставил всю бригаду (мужчин и женщин, курящих и некурящих) курить махорку, а потом бросил на горячую плиту стручок красного перца (горчицы) и не приказал выходить из помещения. Этот же Аникеев и ряд работников агитколонны, командиром коей был кандидат в члены бюро РК Пашинский при допросах в штабе колонны принуждали колхозников пить в огромном количестве воду, смешанную с салом, с пшеницей и с керосином.

6. В Лебяженском колхозе ставили к стенке и стреляли мимо головы допрашиваемого из дробовиков.

7. Там же: закатывали в рядно (сукно) и топтали ногами.

8. В Архиповском колхозе двух колхозниц, Фомину и Краснову, после ночного допроса вывезли за три километра в степь, раздели на снегу догола и пустили, приказав бежать к хутору рысью.

…Обойти молчанием то, что в течение трех месяцев творилось в Вешенском и Верхне-Донском районах, нельзя. Только на Вас надежда. Простите за многословность письма. Решил, что лучше написать Вам, нежели на таком материале создавать последнюю книгу “Поднятой целины”.

С приветом М. Шолохов».

(http://feb-web.ru/feb/sholokh/texts/shp/shp-1054.htm)

«И.В. Сталин – М.А. Шолохову

6 мая 1933 г.

Дорогой товарищ Шолохов!

Оба Ваши письма получены, как Вам известно. Помощь, какую требовали, оказана уже.

Для разбора дела прибудет к вам, в Вешенский район, т. Шкирятов, которому – очень прошу Вас – оказать помощь.

Это так. Но это не все, т. Шолохов. Дело в том, что Ваши письма производят несколько однобокое впечатление. Об этом я хочу написать Вам несколько слов.

Я поблагодарил Вас за письма, так как они вскрывают болячку нашей партийно-советской работы, вскрывают то, как иногда наши работники, желая обуздать врага, бьют нечаянно по друзьям и докатываются до садизма. Но это не значит, что я во всем согласен с Вами. Вы видите одну сторону, видите неплохо. Но это только одна сторона дела. Чтобы не ошибиться в политике (Ваши письма – не беллетристика, а сплошная политика), надо обозреть, надо уметь видеть и другую сторону. А другая сторона состоит в том, что уважаемые хлеборобы вашего района (и не только вашего района) проводили “итальянку” (саботаж!) и не прочь были оставить рабочих, Красную армию – без хлеба. Тот факт, что саботаж был тихий и внешне безобидный (без крови), – этот факт не меняет того, что уважаемые хлеборобы, по сути дела, вели “тихую” войну с советской властью. Войну на измор, дорогой тов. Шолохов…

Конечно, это обстоятельство ни в какой мере не может оправдать тех безобразий, которые были допущены, как уверяете Вы, нашими работниками. И виновные в этих безобразиях должны понести должное наказание. Но все же ясно, как божий день, что уважаемые хлеборобы не такие уж безобидные люди, как это могло бы показаться издали.

Мемориальный комплекс жертвам голодомора. Киев

Ну, всего хорошего и жму Вашу руку.

Ваш И. Сталин».

РГАСПИ. Ф. 558. Оп. 11. Д. 827. Л. 1—22. Подлинник; Вопросы истории. 1994. № 3. С. 14–16, 22.

Общие оценки числа жертв голода 1932–1933 гг., сделанные различными авторами, значительно различаются и доходят до 8 млн

человек, хотя последняя оценка составляет 7 млн человек.

К настоящему времени сформировалось четкое представление о голоде 1932–1933 гг. как об одной из величайших гуманитарных катастроф советского периода.

Холокост[1]

1938–1945 гг.

Речь идет о преднамеренной попытке полного истребления целой нации, включая мужчин, женщин и детей, пр. По всей Прибалтике приведшей к уничтожению 60 % евреев Европы и около трети еврейского населения мира. Кроме того, были уничтожены также от четверти до трети цыганского народа, потери поляков (не включая военные потери и потери от истребления литовскими и украинскими коллаборационистами) составили 10 %, погибли около 3 млн советских военнопленных, подвергались тотальному истреблению также чернокожие граждане Германии, душевнобольные и нетрудоспособные, а также около 9 тыс. гомосексуалистов.

В английском термин holocaust в близких к нынешнему значениях употребляется с 1910-х гг. (первоначально по отношению к геноциду армян в Османской империи и еврейские погромы во время Гражданской войны в России), а в современном значении истребления евреев нацистами – с 1942 г. В советской прессе появляется в 1980-х.

Во время Второй мировой войны на оккупированных Германией территориях были построены десятки лагерей смерти, предназначенные для убийства миллионов людей; при этом технология уничтожения совершенствовалась.

На всей оккупированной Германией территории Европы жертвы преследовались и отсылались в концентрационные лагеря и лагеря уничтожения.

Действия сопровождались жестокими и часто приводящими к смерти античеловеческими медицинскими экспериментами, которые проводили нацисты над жертвами Холокоста.

По критериям израильского Института катастрофы и героизма Яд ва-Шем, жертвами Холокоста считаются те, «кто жил на оккупированных территориях в условиях нацистского режима и был уничтожен или погиб в местах массовых расстрелов, в лагерях, гетто, в

тюрьмах, в убежищах, в лесах, а также убит при попытке сопротивления (организованного или нет), как участник партизанского движения, подполья, восстания, при попытке нелегального пересечения границы или бегства, от рук нацистов и/или их пособников (включая местное население или членов националистических группировок)».

Традиционно жертвами Холокоста, или как у израильтян – Шоа (катастрофа), считаются 6 млн евреев Европы. Это число закреплено в приговорах Нюрнбергского трибунала. Тем не менее полного поименного списка жертв не существует. К концу войны нацисты уничтожали даже следы от лагерей смерти; сохранились свидетельства о вывозе либо уничтожении уже захороненных останков людей перед приходом советских войск.

Огромное количество людей было уничтожено на оккупированной территории СССР, куда доступ зарубежным исследователям был закрыт и где говорили о погибших просто как о «советских гражданах», замалчивая их происхождение.

Согласно показаниям Международному трибуналу сотрудника СС Дитера Вислицени, преследование и уничтожение евреев разделялось на три этапа: «До 1940 г. – решить еврейский вопрос в Германии и занятых ею областях с помощью планового выселения».

Вторая фаза началась с этого времени: концентрация всех евреев в Польше и других занятых Германией восточных областях, и причем в форме гетто. Этот период продолжался приблизительно до начала 1942 г.

Третьим периодом было так называемое окончательное решение еврейского вопроса, то есть планомерное уничтожение еврейского народа. Вислицени утверждал, что под термином «окончательное решение» понималось именно физическое уничтожение евреев и он видел приказ об этом, подписанный Генрихом Гиммлером.

Несмотря на явно дискриминационную политику по отношению к евреям, геноцид начался далеко не сразу после прихода нацистов к власти. Нацисты стремились выдавить евреев из страны, однако зачастую им было просто некуда ехать. Для евреев Европы, по известному высказыванию Хаима Вейцмана (впоследствии – первого президента Израиля), «мир разделился на два лагеря: на страны, не желающие иметь у себя евреев, и страны, не желающие впускать их в свою страну».

Начало преследованиям положил бойкот евреев с 1 апреля 1933 г. и последующая волна расовых законов, нацеленных на евреев, работавших в государственных учреждениях или по определенным профессиям. «Нюрнбергский закон» от 15 сентября 1935 г. положил конец равноправию евреев в Германии и определял еврейство в расовых терминах.

Антиеврейская истерия в Германии привела в 1938 г. в ночь с 9 на 10 ноября к массовым погромам, вошедшим в историю как «Хрустальная ночь» (из-за осколков стекла, которыми были усыпаны улицы немецких городов).

В 1933–1939 гг. из Германии и Австрии бежало 330 тыс. евреев.

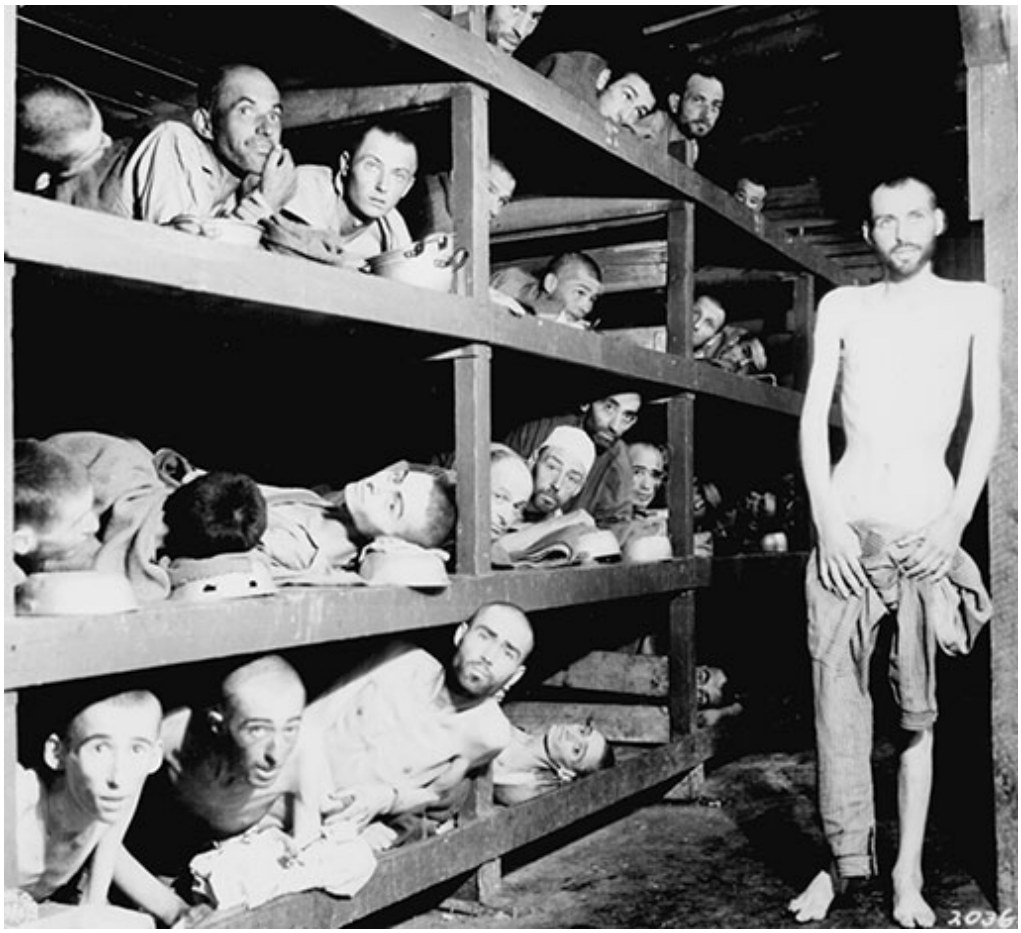
В начале 1939 г. Гитлер поручил «ответственному за 4-летний план» Герману Герингу подготовить меры по выселению евреев Германии. Начало Второй мировой войны не только увеличило их количество (после присоединения к Германии Западной Польши), но и осложнило пути для легальной эмиграции.

С началом Второй мировой войны нацисты захватили страны и области с местами компактного проживания еврейского населения – Польшу, Прибалтику, Украину, Белоруссию.

В крупных и даже небольших городах создавались еврейские гетто, куда сгонялось все еврейское население города и окрестностей. Крупнейшее гетто было создано в Варшаве, в нем содержалось до 480 тыс. евреев.

На территории СССР крупнейшими гетто были Львовское гетто (409 тыс. человек, существовало с ноября 1941 по июнь 1943 г.) и Минское гетто (около 100 тыс. человек, ликвидировано 21 октября 1943 г.).

Еврейское население СССР уничтожалось, как правило, непосредственно в местах его проживания т. н. айнзатцгруппами СС, а также украинскими и прибалтийскими коллаборационистами. Уничтожением евреев в оккупированной Одесской области занимались румынские войска.



Пленники в концлагере

По всей Прибалтике, Украине, Белоруссии, почти возле каждого небольшого города, возле многих деревень находятся т. н. «ямы» – естественные овраги, куда сгоняли и расстреливали мужчин, женщин, детей.

Уже в конце июля 1941 г. в Каунасе были убиты немцами и их литовскими пособниками тысячи евреев; из 60 тыс. евреев Вильнюса около 45 тыс. погибли в ходе массовых расстрелов в оврагах около Понар, продолжавшихся до конца 1941 г. Волна убийств прокатилась по всей Литве. В Латвии в течение нескольких недель было уничтожено все еврейское население провинциальных городов. Из 33 тыс. евреев Риги 27 тыс. были убиты в конце ноября – начале декабря 1941 г. Примерно тогда же были истреблены евреи Даугавпилса и Лиепаи.

Значительной части немногочисленного еврейского населения Эстонии, насчитывавшего в 1940 г. примерно 4,5 тыс. человек, удалось избежать гибели. Так 14 июня 1941 г., всего за 8 дней до войны,

примерно 500 евреев вместе с 10 тыс. эстонцев были депортированы органами НКВД в Сибирь, около 500 еврейских мужчин были мобилизованы в Красную армию или вступили в истребительные батальоны.

В Белоруссии лишь немногим евреям удалось эвакуироваться в глубь страны. 27 июня 1941 г. в Белостоке были убиты 2 тыс. евреев, а спустя несколько дней – еще несколько тысяч. В течение пяти дней около 80 тыс. евреев Минска и его окрестностей были сконцентрированы в гетто (создано 20 июля 1941 г.). До начала зимы свыше 50 тыс. человек были убиты. В первые месяцы оккупации было истреблено также большинство евреев Витебска, Гомеля, Бобруйска и Могилева. Двенадцать из двадцати трех гетто, созданных в Белоруссии и в оккупированных частях РСФСР (главным образом в Смоленской области), были ликвидированы до конца 1941 г., а еще шесть – в первые месяцы 1942 г.

На Западной Украине немцы и местное население устроили погромы уже в конце июня – начале июля 1941 г. Во Львове 30 июня – 3 июля было убито 4 тыс. евреев, а 25–27 июля – около 2 тыс. Спустя несколько дней после захвата немцами Луцка там было убито 2 тыс. евреев; из 27 тыс. евреев Ровно 21 тыс. была убита в ноябре 1941 г.

Евреи Центральной и Восточной Украины, которым не удалось эвакуироваться до прихода немцев, попали в руки нацистов и разделили участь еврейского населения восточноевропейских областей (Бабий Яр в Киеве, Богдановка в Николаевской области, Дробицкий Яр в Харькове). После занятия немцами в конце октября 1941 г. почти всего Крыма было убито при активном содействии местного населения около 5 тыс. крымских евреев (крымчаки) и еще около 18 тыс. еврейских жителей.

Убийства евреев Юга России и Северного Кавказа начались летом 1942 г. после оккупации нацистами этих регионов.

В январе 1942 г. на Ванзейской конференции была одобрена программа «окончательного решения еврейского вопроса». Это решение не афишировалось, и мало кто (в том числе и будущие жертвы) в то время мог поверить, что в XX в. такое возможно. Евреев Германии, Франции, Голландии, Бельгии посылали на восток, в лагеря и гетто Польши и Белоруссии, рассказывая им о временности такого переселения.

В июле 1942 г. начались массовые депортации из гетто Варшавы (самого крупного из всех созданных) в лагерь смерти Треблинка. До 13 сентября 1942 г. были депортированы или погибли в гетто 300 тыс. евреев Варшавы.

В 1942 г. было уничтожено большинство евреев Восточной и Центральной Европы и значительная часть евреев Западной Европы. Успешное наступление Советской армии на ряде фронтов в 1943 г., изменение ситуации после Сталинградской битвы и поражения армии Роммеля под Эль-Аламейном в Африке повлекли за собой ускорение темпов расправы нацистов над евреями.

Поспешно были ликвидированы почти все гетто и лагеря, еще остававшиеся на территории Польши, Украины, Белоруссии, Латвии и Литвы. По мнению некоторых исследователей, программа истребления евреев в 1943–1945 гг. (до капитуляции Германии) была выполнена на две трети. Судьба евреев оккупированных территорий была предрешена.

В отдельных случаях для помощи евреям свои возможности использовали высокопоставленные немцы. Из этих спасителей наиболее известен Оскар Шиндлер, немецкий бизнесмен, спасший более тысячи евреев из лагеря Плашув, устроив их работать на свою фабрику в Кракове.

Есть среди «праведников мира» дипломаты и гражданские чиновники. Среди наиболее известных – Аристидес Соуса Мендес (Португалия), Тиунэ Сугихара (Япония) и Пауль Грунингер (Швейцария), рисковавшие своей карьерой ради спасения евреев. Сотрудник иранского посольства в Париже Абдул-Хусейн Садри также спасал евреев в оккупированном нацистами Париже, выдав им около 3 тыс. иранских виз. Но самый знаменитый дипломат, спасавший евреев, – это, вероятно, Рауль Валленберг из Швеции, спасший десятки тысяч венгерских евреев. Несмотря на свою дипломатическую неприкосновенность, после взятия Будапешта он был арестован советскими спецслужбами, тайно вывезен в СССР и расстрелян в тюрьме НКВД. Лишь в 2006 г. стало широко известно имя сальвадорского дипломата – полковника Хосе Артуро Кастельяноса, выдавшего около 40 тыс. фальшивых документов о сальвадорском гражданстве европейским евреям (в основном из Венгрии).

По состоянию на 1 января 2010 г., по данным института Яд ва-Шем, установлено 23 226 спасителей, которым присвоено почетное звание «Праведник мира».

(По материалам Википедии)

«Азия для японцев» (японские военные преступления)

1938 г.

В декабре 1937 г., в ходе второй японо-китайской войны, солдаты императорской армии Японии зверски убили множество мирных жителей Нанкина, тогдашней столицы Китайской Республики.

В 2007 г. были обнародованы документы одной из международных благотворительных организаций, работавших в Нанкине во время войны. Эти документы, а также записи, конфискованные у японских войск, показывают, что японские солдаты убили более 200 тыс. гражданских лиц и китайских военных в 28 массовых бойнях и еще по крайней мере 150 тыс. людей были убиты в отдельных случаях в течение печально известной резни в Нанкине. Максимальная оценка всех жертв – полмиллиона человек.

Согласно доказательствам, представленным в суд по военным преступлениям в Токио, японские солдаты изнасиловали 20 тыс. китайских женщин, многие из которых впоследствии были убиты.

В 1928 г. китайское правительство перенесло столицу Китая из Пекина в Нанкин. Население Нанкина увеличилось с 250 тыс. до миллиона человек в 1930-х гг. Многие из этих людей были беженцами, спасающимися от японской армии, захватившей северные территории Китая.

13 декабря 6-я и 16-я дивизии японской армии вошли в город. Во второй половине дня прибыли две флотилии японского военно-морского флота. В течение следующих шести недель оккупанты занимались зверскими убийствами. До сих пор правительство Японии считает число жертв сильно преувеличенным, а некоторые японские политики вообще отрицают факт геноцида в Нанкине, нагло заявляя, что все факты фальсифицированы.

Убийства совершались с особенной жестокостью. Огнестрельное оружие, бывшее на вооружении японских солдат, не применялось. Тысячи жертв закалывали штыками, отрезали головы, людей сжигали,

закапывали живьем, у женщин вспарывали животы и выворачивали внутренности наружу, убивали маленьких детей. Насиловали, а потом зверски убивали не только взрослых женщин, но и маленьких девочек, а также старух.

Немногие европейцы, оставшиеся в Нанкине, старались спасти китайское население. Был организован международный комитет, во главе которого стал Йон Рабе. Комитет организовал Нанкинскую зону безопасности.

15 февраля 1942 г. японские войска оккупировали британскую колонию Сингапур и провели там этническую чистку, выявляя китайское население. Все происходило с проявлением такой же жестокости, как и в Нанкине.

Зверства японской армии в Нанкине. 1937 г.

В начале февраля 1945 г., после того как стало ясно, что оккупированную Манилу удержать не удастся, перед отходом японская армия приступила к методичному разрушению Манилы и уничтожению

ее гражданского населения. Если находились европейцы, то они высылались через нейтральные страны, согласно лозунгу «Азия для азиатов», а скорее «Азия для японцев». Жители пятитысячного городка Каламба были полностью уничтожены. Всего, по самым скромным предварительным подсчетам, с особой жестокостью было убито 111 тыс. человек.

Концлагеря усташей в Хорватии

1941–1944 гг.

В 1941 г. Германия одержала победу над Югославией. На месте Югославии хорватам было позволено создать свое собственное полунезависимое государство. (Хорваты отличаются от сербов тем, что исповедуют католицизм, сербы же являются православными. Язык и культура обоих народов идентичны.)

Во главе нового хорватского государства встало ультранационалистическое движение усташей. Целью движения было превращение Хорватии в стопроцентно католическую страну, а проживавших в ней сербов, цыган и евреев предполагалось уничтожить. В период 1941–1944 гг. режимом усташей были истреблены 700 тыс. человек. Хорватия была единственной европейской страной – союзницей Германии, создавшей свои собственные концентрационные лагеря.

Во время возникшей в начале 1990-х гг. прошлого столетия гражданской войны в Югославии забытый было сербо-хорватский конфликт вспыхнул с новой силой. Можно с большой долей уверенности предположить, что ожесточенность последней войны уходит корнями именно в события Второй мировой. Предъявляемые сегодня сербской стороне обвинения в совершении преступлений во время последней войны, а также тлеющий сербо-албанский конфликт в Косове создают сложный и неблагоприятный фон для объективной оценки событий в Югославии в период Второй мировой войны.

Смерть и жизнь Ленинграда

1941–1944 гг.

В состав группы армий «Север», перед которой стояла задача захвата города на Неве, входили 29 дивизий, общая численность войск достигала 500 тыс. человек. Войска были отлично вооружены и оснащены современными средствами связи. Командование группой армий «Север» Гитлер возложил на генерал-фельдмаршала фон Леeба.

Леебу поручалось уничтожить части Красной армии, расположенные в Прибалтике, и к 21 июля овладеть Ленинградом. 30 августа пал крупный железнодорожный узел Мга. Последняя железная дорога, соединяющая Ленинград со страной, оказалась в руках немцев. 8 сентября 1941 г. гитлеровцы захватили у истока Невы город Шлиссельбург, окружив Ленинград с суши. Началась блокада Ленинграда.

На момент установления блокады в городе находилось 2 млн 544 тыс. человек, в том числе около 400 тыс. детей. Кроме того, в пригородных районах, то есть тоже в кольце блокады, осталось 343 тыс. человек.

Горожане начали готовиться к осаде. У всех магазинов выстроились огромные очереди. На самом деле в осаду мало кто верил, но, по старой привычке, запасались сахаром, мукой, мылом, солью. Даже по официальным данным, спрос на эти продукты в некоторых районах увеличился в пять раз.

Вечером 8 сентября, в 18:55 на Ленинград обрушился невиданный ранее по ударной мощи налет вражеской авиации. Черные клубы дыма от 178 пожаров потянулись к небу. От немецкой бомбежки загорелись Бадаевские склады, после чего возникла устойчивая легенда, согласно которой при пожаре сгорели «стратегические запасы продовольствия», что и стало причиной последующего страшного голода.

В Спецфонде ГУВД Санкт-Петербурга и Ленинградской области хранится папка с грифом СО-3, дело № 2901 от 9 сентября 1941 г. «О пожаре на Бадаевских складах». Эти документы не так давно были рассекречены. Исследование показало, что продуктов, исходя из распределительных норм сентября и численности населения, хватило бы городу всего на день-два.

Никакого серьезного запаса в Ленинграде в принципе не существовало – город жил на привозных продуктах, питаясь «с колес». В конце июля 1941 г. в наличии был примерно недельный запас продуктов. Более того, создать стратегические запасы продовольствия

для города с почти трехмиллионным населением было практически невозможно, тем более в условиях августа – сентября того года.

С первых дней сентября в Ленинграде были введены продовольственные карточки. Закрылись столовые и рестораны. Весь скот, имевшийся в колхозах и госхозах, был забит, мясо сдали на заготовительные пункты. Кормовое фуражное зерно перевезли на мельницы с тем, чтобы перемолоть и использовать в качестве добавки к ржаной муке.

Занятия в школах были отменены до особого распоряжения.

В блокадном Ленинграде

С 1 октября рабочие и инженерно-технические работники стали получать по карточкам 400 г хлеба в сутки, все остальные – по 200 г. Резко сократилась выдача других продуктов. С пивоваренных заводов забрали 8 тыс. т солода и перемололи их. На мельницах вскрыли полы и собрали всю мучную пыль.

30 августа 1941 г. Государственный Комитет Обороны принял решение о доставке грузов в Ленинград через Ладожское озеро. На западном берегу озера началось сооружение порта в бухте Осиновец, в 55 км от Ленинграда. 12 сентября 1941 г. к причалам мыса Осиновец с восточного берега Ладожского озера пришли две баржи, доставив 626 т зерна и 116 т муки. Так начала действовать блокадная «артерия» Ленинграда, названная Дорогой жизни.

Коммуникация приобрела стратегическое значение – по ней направлялись в город из глубины страны пополнение в войска, боеприпасы, топливо. Отсюда они переправлялись на баржах и небольших судах на западный берег, а затем их доставляли в Ленинград по железной дороге. Пропускная способность этого пути была невелика. Непрерывные бомбардировки врага значительно замедляли темп перевозок. Каждый рейс по озеру был подвигом.

В ноябре Ладога стала затягиваться льдом. 20 ноября толщина льда достигла 180 мм – на лед вышли конные обозы, а 22 ноября – машины.

Соблюдая интервалы, на небольшой скорости машины поехали по следу лошадей. 23 ноября в Ленинград завезли только 19 т продовольствия. Дело в том, что лед был хрупок; двухтонные грузовики везли по 2–3 мешка, тем не менее несколько машин затонуло. Позже к грузовикам стали прикреплять сани, что позволило уменьшить давление на лед и увеличить количество груза. Помогли и морозы – если 25 ноября в город завезли 70 т продовольствия, то через месяц уже 800 т.

Перерезать Дорогу жизни немцы стремились постоянно. В первые недели работы трассы немецкие летчики безнаказанно расстреливали с бреющего полета автомашины и бомбами разбивали лед на трассе. Для прикрытия трассы командование Ленинградского фронта установило прямо на льду Ладоги зенитные орудия и пулеметы, а также привлекло истребительную авиацию. Результаты не замедлили сказаться – 16 января 1942 г. на западный берег Ладоги вместо запланированных 2 тыс. т было доставлено 2506 т грузов.

Всего с 24 ноября 1941 г. по 21 апреля 1942 г. через Ладожское озеро в Ленинград было доставлено 361 309 т грузов, три четверти которых составляли продовольствие и фураж.

С 13 ноября 1941 г. норма выдачи хлеба населению была снижена, затем и этот скудный паек пришлось урезать. Население стало получать

самую низкую норму за все время блокады – 250 г на рабочую карточку и 125 г – на все остальные. В Ленинграде начался голод.

В пищу шло все. Первыми были съедены домашние животные. Люди отдирали обои, на обратной стороне которых сохранились остатки клейстера. Чтобы заполнить пустые желудки, заглушить ни с чем не сравнимые страдания от голода, жители прибегали к различным способам: ловили грачей, охотились за уцелевшими кошками и собаками, из домашних аптечек выбирали все, что можно употребить в пищу: касторку, вазелин, глицерин; из столярного клея варили суп, студень.

В конце ноября ударили морозы – под минус 40 °С. Замерзли водопроводные и канализационные трубы, жители остались без воды – теперь ее можно было брать только из Невы.

Вскоре подошло к концу топливо. Перестали работать электростанции, в домах погас свет, внутренние стены квартир покрылись изморозью. Ленинградцы начали устанавливать в комнатах железные печки-времянки. В них сжигали столы, стулья, платяные и книжные шкафы, диваны, паркетные плитки пола, а затем и книги. Но подобного топлива хватило ненадолго. К декабрю 1941 г. город оказался в ледяном плену.

Но город жил и боролся. Заводы продолжали выпускать военную продукцию. Голодные измученные люди находили в себе силы работать. Кировский завод оказался в опасной близости от расположения немецких войск, и тем не менее там круглосуточно делали танки. Завод бомбили, в цехах возникали пожары, но никто не покидал рабочих мест. Из ворот завода ежедневно выходили танки и шли прямиком на фронт.

Ленинград подготовился и к возможному прорыву немцев. На улицах и перекрестках были возведены баррикады и противотанковые препятствия, построено 4100 дотов и дзотов, в зданиях оборудовано более 20 тыс. огневых точек.

В городе работали театры, ставились новые спектакли, работали музеи. Все то время, пока продолжалась блокада, работало ленинградское радио. Для многих оно было единственной ниточкой, позволявшей почувствовать, что город живет.

9 августа 1941 г. немцы обещали занять Ленинград. Ровно год спустя в несломленном городе состоялась премьера 7-й симфонии

Шостаковича, которую впоследствии назовут «Ленинградской». Зал был полон.

Город продолжал жить. 25 декабря 1941 г. произошло первое повышение норм выдачи хлеба: рабочим на 100 г, служащим, иждивенцам и детям на 75 г. 24 января 1942 г. ввели новые нормы снабжения хлебом. Рабочие стали получать 400 г, служащие 300 г, иждивенцы и дети 250 г, войска в первой линии 600 г, войска тыловых частей 400 г. 11 февраля паек снова был увеличен.

Жителей старались эвакуировать. Массовый характер она приняла лишь в январе 1942 г., когда окреп лед. Из блокадного Ленинграда уезжали в первую очередь дети, женщины с детьми, больные, раненые и инвалиды. Эвакуации подлежали также научные работники, студенты, учащиеся ремесленных училищ, рабочие эвакуируемых заводов и их семьи.

Самая высокая смертность была зафиксирована в январе 1942 г. – за один месяц умерло 96 751 человек.

Среди обвинительных документов, представленных на Нюрнбергском процессе, была и маленькая записная книжка, которую вела двенадцатилетняя ленинградская девочка Таня Савичева.

«28 декабря 1941 года Женя умерла…

Бабушка умерла 25 января 1942-го.

17 марта – Лека умер.

Дядя Вася умер 13 апреля.

10 мая – дядя Леша, мама – 15 мая.

Савичевы умерли. Умерли все.

Осталась одна Таня».

Таню обнаружила санитарная команда, обходившая ленинградские дома. Когда ее нашли, она была без сознания от голода. В эвакуации врачи два года боролись за ее жизнь, но болезнь уже была неизлечимой.

25 марта 1942 г. исполком Ленгорсовета принял решение о мобилизации всего трудоспособного населения на работы по очистке дворов, площадей и набережных. Измученные блокадой ленинградцы вышли на улицы и очистили город от завалов снега, льда, грязи, нечистот, трупов – весна была на подходе, а вместе с ней в городе могли начаться эпидемии. К концу апреля в Ленинграде начали ходить трамваи.

Памятник защитникам блокадного Ленинграда. Площадь Победы, Санкт-Петербург

Приказ Гитлера недвусмысленно гласил: Ленинград должен исчезнуть с карты мира – против СССР велась война на уничтожение.

2 декабря 1942 г. Ставка Верховного главнокомандующего утвердила план операции Волховского и Ленинградского фронтов, условно названный «Искра». Местом прорыва блокады был избран узкий выступ, разделявший войска фронтов. 12 января 1943 г., в 9:30, утреннюю тишину разорвал залп «катюш» – во всей полосе наступления началась артиллерийская подготовка. Как только она закончилась, на лед вышли тысячи солдат. К концу первого дня наступления войска закрепились на двух плацдармах на левом берегу Невы. К полудню 18 января в районе рабочих поселков № 5 и 1 произошла встреча двух фронтов – блокада была прорвана.

18 января 1943 г. ГКО принял решение о форсированном строительстве железнодорожной ветки, которая связала бы Ленинград со страной. За 18 дней строители проложили линию Шлиссельбург –

Поляна протяженностью 33 км и возвели переправу через Неву. Утром 7 февраля жители Ленинграда восторженно встретили первый железнодорожный состав, пришедший прямо с Большой земли.

14 января 1944 г., в 9:35, по противнику открыли огонь тяжелые морские орудия из Кронштадта, с фортов и кораблей, а также многочисленная полевая артиллерия. Атака стрелковых частей 2-й армии началась в 10:40. К 27 января 1944 г. войска Ленинградского и Волховского фронтов взломали оборону 18-й немецкой армии, разгромили ее основные силы и продвинулись на 60 км в глубину. Видя реальную угрозу окружения, немцы отступили. С освобождением Пушкина, Гатчины и Чудова блокада Ленинграда была полностью снята.

Падение Ленинграда могло стать роковым для страны: был бы утерян Балтийский флот, порты Мурманск и Архангельск, через которые шла помощь от союзников, уникальные промышленные объекты. Утрата «колыбели революции» означала бы огромные издержки в морально-политическом аспекте. Продолжая борьбу за Ленинград и жертвуя населением города, Сталин спасал Россию.

Сколько человек погибло в блокаду – точных данных нет и, вероятно, никогда уже не будет. В документах советской стороны на Нюрнбергском процессе фигурировала цифра в 650 тыс. умерших. Эти данные основаны на примерном количестве захороненных на двух самых больших мемориальных кладбищах – Пискаревском и Серафимовском. Разные исследования позволили назвать цифру в 1 млн 200 тыс. погибших в блокадном Ленинграде. Когда полностью была снята блокада, в Ленинграде осталось лишь 560 тыс. жителей. Самая страшная осада города в военной истории человечества длилась 871 день.

Большой мор в Поднебесной

1942 г.

Один из самых значительных в истории человечества голодных моров произошел в провинции Хунань в 1942–1943 гг., во время Второй мировой войны.

Природное стихийное бедствие было усугублено двумя социальными факторами. Во-первых, с 1936 г. Китай вел войну с

Японией, и к 1943 г. японцы оккупировали большую часть провинции. Во-вторых, усиливались разногласия между Чан Кайши, главой националистического правительства, и главой коммунистического правительства Мао Цзэдуном. Объединившись в 1937 г. в войне против Японии, они с не меньшим упорством боролись теперь друг против друга.

Так, к моменту, когда южную провинцию Китая поразил голод, расстановка сил для населения провинции была неблагоприятной. Из 30 млн человек, населявших Хунань, за один год умерли голодной смертью 3 млн.

Непосредственные причины голода прослеживаются с 1940 г. До этого времени Хунань считалась плодородной провинцией с хорошими землями. В закрома государства поступил весенний урожай пшеницы, которую крестьяне сеяли поздней осенью и сжали в середине мая. За этим последовал урожай проса и кукурузы, сжатых поздней осенью. В 1940–1941 гг. урожай оказался очень скудным. В следующем 1942 г. разразилась сильная засуха, погубившая все посевы.

Запасов на случай засухи не было сделано ни правительством, ни населением. Каждый думал, что засуха долго не продлится. Но она затянулась, и крестьяне пострадали в первую очередь.

Доставка продовольствия в голодный Хунань

Правительство не спешило прийти на помощь. В ноябре 1942 г. оно прислало наблюдателей, затем вместо продовольствия отправило деньги – 200 млн долларов из фонда помощи голодающим. Большая часть денег по дороге в Хунань исчезла. К марту 1943 г. прибыли только 80 млн. Администрация провинции положила их в местные банки для получения прибыли в пользу правительства. Это в то время, когда население питалось корой с деревьев и умирало от голода на улицах.

Тем временем протестантские миссионеры регистрировали масштабы голода. Ранней весной 1943 г. толпы голодных крестьян стали нападать на богатые дома и фермы, которые благодаря оросительной системе пережили засуху. Грабили дома, захватывали урожай.

Росли слухи об ужасных историях. Родители двух маленьких детей предпочли убить их, нежели слышать их жалобные стоны. Некоторые семьи распродавали все имущество, чтобы наесться в последний раз, а потом совершали самоубийство.

Так как шла война, помощи от Запада не было. Из-за противостояния коммунистов и националистов бездействовало и китайское правительство.

К 1944 г. японцы решили очистить провинцию от китайских солдат и администрации. За 3 недели, в результате восстания голодающих, обобранных налогами и доведенных правительством до полного изнеможения крестьян, японцы в этом преуспели. Крестьяне были готовы сотрудничать с врагами своей страны, лишь бы избавиться от такого правительства, которое довело их до отчаянного положения. Вероятно, они думали, что, по крайней мере, враг накормит их.

Бегство от коммунистов

1950 г.

Свыше 500 человек погибли во время ужасного перехода, который совершали несколько тысяч беженцев из коммунистического Китая через высокие перевалы Гималаев. Истоки этой истории уходят в 1948 г., когда китайские коммунисты утвердились в большей части Северного Китая. К 1949 г. все представители китайских националистов были изгнаны с материка, и там установилась Китайская Народная Республика во главе с председателем Мао Цзэдуном.

К 1950 г. китайские коммунисты твердо стояли у власти, присоединившись к Северной Корее в вопросе выдворения сил ООН под командованием генерала Дугласа Мак-Артура от маньчжурской границы до 38-й параллели. Вот в нескольких чертах эта история. А внутри ее – человеческие судьбы.

В начале ноября 1950 г. несколько тысяч китайцев-мусульман отправились через высокогорные перевалы в Индию, захватив с собой запасы еды и то, что сумели спасти из своих пожитков. Они не были закаленными путешественниками. Среди них было несколько высокопоставленных лиц: сановник Иса Юсуф, генеральный секретарь бывшего правительства националистов в районе Синьцзянь, и

полковник Э. Сабри, бывший командующий гарнизоном националистической армии в столице Синьцзяня Урумчи, которые невольно способствовали трагедии. Когда они с 50 фургонами и беженцами подошли в середине ноября к китайско-индийской границе, пограничники задержали их на несколько недель, заставив сдать оружие, «лишнюю» одежду и ценности.

Юсуф и заместитель губернатора провинции Мохаммед Амин были брошены в тюрьму. Юсуфа на ночь подвесили за запястья рук к балке в приспособленном под тюрьму помещении. Остальным беженцам пришлось оставаться на месте и ждать решения участи лидеров. За это время они съели половину запасов продовольствия.

Наконец, в начале декабря беженцы двинулись к гималайским перевалам. Это было слишком позднее время для безопасного перехода через перевалы, расположенные на высоте 5,5 км. Когда беженцы стали подниматься по покрытым льдом тропинкам и вошли в зону действия буранов, к ним присоединились Юсуф и Амин, подкупившие стражу и бежавшие из тюрьмы.

Беженцы двинулись в дорогу на лошадях. Но как только они поднялись на высоту, где глубина снега достигала 2 м, лошади стали погибать. Разреженный воздух вызывал носовое кровотечение и у людей, и у лошадей. Головные боли стали постоянными и изнуряющими.

Пейзаж в окрестностях Леха

Количество лошадей уменьшилось, людям приходилось ждать очереди, чтобы проехать верхом. Некоторые при этом замерзли.

На ночь пытались расположить фургоны лагерем на голом льду, но ничего не получалось, так как у многих не было палаток, каких-либо укрытий, и люди оказались предоставленными стихии гор. Особенно трудно было матерям с грудными детьми, иногда дети во время кормления обмораживали кисти рук.

По мере того как группа беженцев все дальше и дальше брела по предательскому снегу и льду, пытаясь обогнать уменьшение запасов продовольствия, более выносливым приходилось оставлять позади ослабевших родственников, даже детей. Оставшиеся нередко умирали близ тропы.

Один из беженцев на время оставил жену на снегу, чтоб перенести вперед троих маленьких детей. Спустя полчаса ему удалось достать

лошадь и вернуться за женой, но застал ее уже окоченевшей. А к тому времени, когда вернулся к детям, они обморозились.

Наконец, оставшиеся в живых беженцы к концу декабря добрались до местечка Лех – столицы провинции Ладакх в штате Кашмир, расположенного на высоте 3657 м, преодолев примерно 1100 км пути. Около 200 человек остались в Лехе, а остальные двинулись дальше – к городу Сринагар. Глубокий снег осложнял положение тех, кто страдал от обморожения рук или ног. Генеральный секретарь Юсуф благополучно провел семью из пяти человек через перевалы, но, быть может, лишь для того, чтобы увидеть, как его семилетняя дочь умрет в Сринагаре от столбняка, вызванного обморожением ног, а через несколько дней восьмилетнему сыну ампутируют обмороженную ступню ноги.

В общей сложности погибла примерно четверть людей, отправившихся через Гималаи. А те, кто выжил, навсегда сохранили глубокие следы страданий.

Сколько погибло на похоронах Сталина?

1953 г.

Когда утром 5 марта у себя на даче в Кунцеве умер вождь советского народа и мирового пролетариата Иосиф Сталин, вся страна застыла в ожидании. Что теперь будет? Кто заменит гения? Это с одной стороны. А с другой – предстояло готовить такие похороны, какие не устраивались еще ни одному политическому деятелю в мире.

На четыре дня в Советском Союзе был объявлен всенародный государственный траур. По сути, все ведомства, министерства, управления, заводы, фабрики в эти дни практически перестали работать. Все ждали главного дня – похорон, назначенных на 9 марта. Три дня подряд живая многокилометровая человеческая река, извиваясь по улицам Москвы, текла к Пушкинской улице (ныне Большая Дмитровка) и по ней к Колонному залу Дома Союзов. Там на возвышении, весь в цветах был установлен гроб с телом покойного. Среди желавших проститься с вождем было много приезжих, но первыми через специальный вход пропускали, естественно, иностранные делегации. Простые москвичи и прибывшие на прощание жители других городов Союза – все становились в огромную очередь.

Из 7 млн жителей советской столицы, как минимум 2 млн человек желали воочию посмотреть на усопшего вождя.

На исторические похороны из Грузии приехали специальные плакальщицы. Говорили, что их было несколько тысяч – женщин, одетых во все черное. В погребальный день они должны были идти за траурной процессией и плакать навзрыд, как можно громче. Плач их должен был транслироваться по радио. По нему уже четыре дня передавали только трагические музыкальные произведения. Настроение у советских людей в эти дни было подавленным. У многих отмечались сердечные приступы, недомогания, истощения нервной системы. Рост смертности среди населения заметно увеличился, хотя его никто толком не фиксировал.

Все стремились попасть в Колонный зал Дома Союзов, чтобы хоть одним глазком посмотреть на человека, который уже при жизни стал небожителем. И если на Пушкинской улице и в близлежащих переулках еще удавалось поддерживать порядок, то в более отдаленных местах из-за многотысячного скопления людей образовывались давки. И вырваться на свободу из такого удушливого столпотворения было просто невозможно: всюду стояли войска и грузовики.

Оцепление не давало толпе разойтись. И только с одной стороны улицы были свободны, именно оттуда, откуда напирала толпа. Все хотели обязательно влиться в живую человеческую реку и попасть на Пушкинскую улицу. Никто не знал, как подойти. Вот и тыкались люди по разным улицам и выходили на военных.

Информации никакой не поступало, а слухи множились. Согласно им на Пушкинскую улицу можно было пройти со стороны Трубной площади. Вот туда и направился основной людской поток. Но не всем удалось добраться до нее. Многие умерли далеко на подступах.

Сколько было погибших? Сотни, тысячи? Скорее всего, мы об этом уже никогда не узнаем. По свидетельствам очевидцев, все раздавленные тела складывали на грузовики и вывозили за город, где всех закапывали в одну общую могилу. Но самое страшное заключалось в том, что среди раздавленных были такие, которые приходили в себя, просили помощи. Их можно было еще спасти. Но скорая медицинская помощь практически не работала – в те траурные дни по центральным улицам запрещалось ездить.

Вот что писал о тех днях в своей книге «Триумф трагедия» Дмитрий Волкогонов: «Усопший вождь остался верен себе: и мертвый он не мог допустить, чтобы жертвенник был пуст. Скопление народа было столь велико, что в нескольких местах на улицах Москвы возникали ужасные давки, унесшие немало человеческих жизней».

Давка была такой сильной, что людей просто вжимали в стены домов. Обрушивались заборы, ломались ворота, разбивались витрины магазинов. Люди забирались на железные фонарные столбы и, не удержавшись, падали оттуда, чтобы уже никогда не подняться. Некоторые поднимались над толпой и ползли по головам, как это делали во время Ходынской давки, некоторые в отчаянии, наоборот, пытались пролезть под грузовиками, но их туда не пускали, они в изнеможении валились на асфальт и не могли уже больше подняться. По ним топтались напиравшие сзади. Толпу качало волнами то в одну сторону, то в другую.

Ученый И.Б. Збарский, который долгие годы занимался вопросами бальзамирования тела Ленина, в своей книге воспоминаний «Под крышей Мавзолея» писал, что в день прощания со Сталиным его вместе с женой буквально засосала толпа и выдавила на Трубную площадь. Ему удалось вместе с женой выбраться еле живым. Он писал, что в этой давке гибли не только люди, но и лошади, на которых сидели милиционеры.

И после смерти Сталин продолжал убивать людей

Конечно, мы не располагаем сегодня точными сведениями о том, сколько погибло людей в безумном столпотворении. Об этом в то время запрещалось даже говорить. И только спустя несколько лет, уже в годы разоблачения культа личности, стали появляться свидетельства участников тех событий. Но никто всерьез не занимался изучением этого вопроса.

Вот что рассказывал об этом известный поэт Евгений Евтушенко, который позже снял фильм «Смерть Сталина»: «Ведь что тогда произошло? Комендатура города и Министерство государственной безопасности распорядились оградить Трубную площадь военными

грузовиками, и со Сретенки, со спуска, хлынула человеческая Ниагара, люди были вынуждены давить друг друга, лезть через дома, квартиры, они гибли, были случаи, когда гибли дети. Это было похоже на то, когда толпа прет на футбол или бокс. Те, кто никогда не видел Сталина живым, хотели увидеть его хотя бы мертвым, но так и не увидели. Не увидел и я… Люди не плакали. Плакали, когда услышали сообщение о смерти вождя, на кухнях, на улицах. Здесь же все превратилось в борьбу за выживание, в борьбу за жизнь. Люди гибли, втиснутые в этот искусственный квадрат из грузовиков. Оцеплению кричали: “Уберите грузовики!” Я помню одного офицера, он плакал, и, плача, спасая детей, он говорил только: “Не могу, указаний нет…”»

Сколько погибло в той давке людей? Вряд ли мы об этом узнаем, ведь то время все делалось тайно, скрытно. После давки тела всех погибших закидывали на те же грузовики и увозили в неизвестном направлении. Было ли погибших больше, чем во время Ходынской катастрофы, сказать трудно. Но, скорее всего, их было гораздо больше полутора тысяч.

Хунвейбины берут власть

1965–1976 гг.

Это термин, обозначающий политические события с ноября 1965 по октябрь 1976 г. в истории КНР. Данный период характеризовался крайней политизацией всех областей жизни, обозначенной беспорядочными выступлениями студентов и рабочих на низших уровнях социальной лестницы и хаосом в партийном руководстве страны.

Решающее влияние на ее проведение оказал председатель КПК Мао Цзэдун для утверждения взглядов своей группировки в руководстве КПК (маоизма) в качестве государственной идеологии и в рамках борьбы со взглядами политической оппозиции. Объективным содержанием «культурной революции» было уничтожение традиционализма и создание конфликта поколений[2].

После X пленума ЦК КПК 8-го созыва (1962) Мао начал пропагандировать и навязывать стране мысль об «обострении классовой борьбы», выдвинув положение «о продолжении революции при диктатуре пролетариата». В этой связи появился и тезис о том, что

часть членов КПК стала на путь «ревизионизма». Борьба с «ревизионизмом» внутри страны начала неразрывно увязываться с борьбой против «международного ревизионизма», в это понятие включалась КПСС и ряд других партий.

Одновременно продолжалось раздувание культа личности Мао Цзэдуна. Именно он в обход партийного руководства страны развернул «культурную революцию» и руководил ею.

Историю «культурной революции» большинство китайских ученых делит на три этапа.

Первый этап продолжался с мая 1966 г. по апрель 1969 г. – это была наиболее активная и разрушительная фаза «культурной революции», закончившаяся созывом IX съезда КПК. За ним последовали обвинения против многих руководителей.

В мае 1966 г. на расширенном заседании Политбюро ЦК КПК было принято «Сообщение ЦК КПК от 16 мая», в котором излагались основные идеи Мао Цзэдуна о «культурной революции». На заседании был подвергнут резкой критике, а затем и снят со своих постов ряд высших руководителей партии, правительства и армии. Затем была создана Группа по делам «культурной революции» при ЦК КПК (далее ГКР) во главе с бывшим секретарем Мао Цзэдуна Чэнь Вода. Жена Мао Цзян Цин и секретарь Шанхайского горкома партии Чжан Чуньцяо стали его заместителями, а секретарь ЦК КПК Каи Шэн, курировавший органы госбезопасности, – советником группы. ГКР постепенно заменила собой Политбюро и Секретариат ЦК КПК и превратилась не без помощи Мао в «штаб культурной революции».

Для подавления оппозиционных сил в партии Мао Цзэдун и его сторонники использовали политически незрелую молодежь, из которой формировались штурмовые отряды хунвейбинов – «красных охранников».

Занятия в школах и вузах по инициативе Мао Цзэдуна были прекращены, для того чтобы учащимся ничто не препятствовало проводить «культурную революцию», начались преследования интеллигенции. Профессоров, школьных учителей, писателей, а затем и видных партийных и государственных работников выводили на «суд масс» в шутовских колпаках, избивали, глумились над ними якобы за их «ревизионистские действия», а в действительности – критические суждения о положении в стране.

По далеко не полным данным, представленным пекинским отделением МГБ, с 23 августа по конец сентября 1966 г. хунвейбины только в Пекине убили 1722 человека, конфисковали имущество у 33 695 семей, произвели обыски и изгнали из Пекина более 85 тыс. человек.

К 3 октября 1966 г. по всей стране из городов было уже изгнано 397 400 человек, попавших в разряд «нечисти».

Жизнь в стране была дезорганизована, экономике нанесен тяжелейший урон, подверглись репрессиям сотни тысяч членов КПК, усилились преследования интеллигенции. Погибли известные писатели. Только в 17 провинциях и городах было ошельмовано более 142 тыс. работников, занятых в сфере образования. Подверглись репрессиям более 53 тыс. человек, работающих в области науки и техники.

По официальным китайским данным, число пострадавших в ходе «культурной революции» составило около 100 млн человек.

Пропагандистский плакат хунвейбинов

В декабре 1966 г. наряду с отрядами хунвейбинов появились отряды цзаофаней («бунтарей»), в которые вовлекались молодые, обычно неквалифицированные рабочие, учащиеся, служащие. Они должны были перенести «культурную революцию» на предприятия и в учреждения.

Чтобы сломить сопротивление противников «культурной революции», была развернута кампания по «захвату власти». В январе 1967 г. цзаофани Шанхая захватили партийную и административную власть в городе. Вслед за этим волна «захвата власти» у «облеченных властью и идущих по капиталистическому пути» прокатилась по всему Китаю.

Для поддержки «бунтарей» были выделены специальные части, так как и в армии возникло недовольство бесчинствами хунвейбинов и цзаофаней.

С января 1967 г. началось создание новых антиконституционных органов местной власти – «ревкомов». В конце лета 1967 г. в стране фактически был установлен военный контроль.

Состоявшийся в октябре 1968 г. XII пленум ЦК КПК, на котором присутствовало около трети состава ЦК, так как остальные были к этому времени репрессированы, санкционировал все акции «культурной революции», «навсегда» исключил из партии на основе сфабрикованных обвинений председателя КНР Лю Шаоци и снял его со всех постов.

IX съезд КПК (апрель 1969 г.), на который делегаты не избирались, а назначались.

Второй этап «культурной революции» – от IX до X съезда КПК – начался в мае 1969 г. и завершился в августе 1973 г.

В марте 1970 г. Мао Цзэдун принял решение о пересмотре конституции КНР, высказав предложение об упразднении поста председателя КНР. Однако Линь Бяо и Чэнь Бода высказались за сохранение поста председателя КНР.

Мао Цзэдун 31 августа 1970 г. написал документ «Мое мнение», в котором подверг резкой критике взгляды Чэнь Бода, заявив, что последний «осуществил внезапную атаку, занимался провокационной деятельностью». Вслед за исчезновением с политической арены Чэнь

Бода в сентябре 1971 г. исчезают министр обороны Линь Бяо и группа военных руководителей. По сообщению китайской стороны, Линь Бяо 13 сентября 1971 г. погиб в авиационной катастрофе вблизи Ундэрхана на территории МНР, пытаясь после неудавшегося «переворота» удрать за границу. Вслед за этим прошла новая чистка в армии, в ходе которой десятки тысяч офицеров подверглись репрессиям.

В марте 1973 г. ЦК КПК принял решение о реабилитации бывшего генерального секретаря ЦК Дэн Сяопина и восстановлении его в должности заместителя премьера Госсовета.

В центре внимания X съезда КПК (август 1973 г.) находились внутриполитические проблемы.

Мао Цзэдун в гробу

Третий этап «культурной революции» продолжался с сентября 1973 г. до октября 1976 г., т. е. от X съезда КПК до разгрома «контрреволюционной» «банды четырех» во главе с Цзян Цин, женой Мао, ознаменовавшего собой конец «культурной революции».

Выдвиженцы «культурной революции» предприняли очередную попытку упрочить свои позиции. С этой целью по инициативе Мао Цзэдуна на рубеже 1974–1975 гг. была развернута кампания, важной задачей которой являлась борьба против тех представителей руководства КПК (Чжоу Эньлай, Чэнь Юнь, Дэн Сяопин). Они отстаивали необходимость повышения внимания к развитию экономики, применению более рациональных методов управления народным хозяйством.

В ходе новой политической кампании распределение по труду, право на приусадебные участки, товарно-денежные отношения объявлялись «буржуазным правом», которое необходимо «ограничивать», т. е. вводить уравниловку. Все это вызывало массовое недовольство трудящихся, забастовки рабочих, волнения крестьян.

После тяжелой болезни в январе 1976 г. умер премьер Госсовета КНР Чжоу Эньлай. В апреле того же года во время церемонии, посвященной его памяти, произошли массовые выступления на главной площади Пекина – Тяньаньмэнь. Участники выступлений осудили деятельность Цзян Цин и других членов Группы по делам «культурной революции» и потребовали их отстранения.

После этих событий прокатилась новая волна репрессий. Начался новый тур борьбы с «лицами, облеченными властью и идущими по капиталистическому пути».

9 сентября 1976 г. в Пекине на 83-м году жизни скончался Мао Цзэдун. Смерть Мао Цзэдуна и последующие события явились важным рубежом в истории Китая. Они поставили точку на крупнейшей политической авантюре в КНР, продолжавшейся 10 лет и принесшей столько горя и жертв китайскому народу, – «культурной революции».

Но цена была заплачена дорогая. После разрушительного периода разрыв между Китаем и научно развитыми странами увеличился в разы. Осуществить рывок стало сложнее, так как нарушился естественный ход подготовки следующего поколения ученых, в результате чего появился серьезный дефицит широко образованных и хорошо подготовленных ученых в возрасте до 50 лет, которые могли бы стратегически определять развитие китайской науки и были бы признаны мировым научным сообществом.

Китай заплатил катастрофически высокую цену за провокационную и невежественную политику партийного руководства,

за его некомпетентность и недоверие к людям.

(По материалам *Copyright MyCorp © 2011, © Конг Као)*

Трагедия Сахеля продолжается

1972 г.

На Земле находится строго определенное количество воды, которое не уменьшается и не увеличивается: на каждого человека приходится более 450 млн куб. м. Однако бывает, что над каким-то районом долгое время осадки не выпадают. Начинается засуха, затем – голод. На протяжении истории человечества голод, следующий за засухой, стал причиной гибели неисчислимого количества людей.

Существуют три вида засухи. Первая, называемая «постоянной», типична для сухого климата. Редкая растительность в таких районах приспособлена к засухе. Сельское хозяйство здесь невозможно без круглогодичного орошения. В районах с постоянной засухой нет ни рек, ни озер и единственным источником влаги является дождь.

Второй вид – сезонная засуха, характерен для климата с четко разграниченными временами года. Однолетние растения бурно размножаются семенами в сезон дождей и гибнут в засушливый период; многолетние растения на время засухи погружаются в спячку. Выращивать в такой местности можно только культуры, которые могут плодоносить в сезон дождей или при интенсивном поливе. Часто во время сухого сезона в таких районах реки, за исключением наиболее крупных, полностью высыхают.

Причиной третьего вида засухи, внезапной, является нерегулярность выпадения осадков. В принципе это может случиться в любое время года, но чаще всего происходит летом, когда растения в наибольшей степени нуждаются в воде. Внезапная засуха может случиться практически в любом регионе, но чаще всего она происходит в местностях с полувлажным климатом. Такие засухи обычно кратковременны и поражают небольшую площадь.

Когда-то в этом месте протекала река

А случаются ужасные засухи. В мае 1972 г. сильнейшая засуха поразила Индию. Из-за отсутствия муссонов и вследствие постоянных высоких температур погибло 800 человек. Великая засуха 1972–1974 гг., случившаяся в Западной Африке в зоне Сахеля, погубила около 200 тыс. человек.

Сахель (от *араб.* «граница») – область между пустыней Сахарой и плодородными землями, у западноафриканского побережья. На севере в ней проживают кочевые племена туарегов и фульбе; а на юге находятся тысячи деревень, население которых выращивает кукурузу и сорго.

Начало трагедии можно отнести к 1960 г., когда французские западноафриканские колонии обрели независимость. Тогда возникло множество крошечных государств, целиком зависящих от экономической и административной помощи Франции. Первые 10 лет после освобождения совпали с 8 годами стабильных осадков;

положение было достаточно благополучным. Именно тогда были вырыты колодцы. Поголовье скота значительно выросло.

В 1968 г. подозрительно малое количество выпавших осадков послужило первым предупреждением о том, что экологический баланс пустыни не рассчитан на такую плотность парнокопытных. Рядом со многими колодцами образовались значительные участки, где стада уничтожили весь растительный покров. Они не оставляли после себя ничего – ни дерева, ни куста, ни травинки.

Но настоящая трагедия пришла в Сахель после 1972 г., когда дожди полностью прекратились. Огромные стада к началу декабря уничтожили всю растительность на скудных каменистых пастбищах. Началась массовая миграция кочевых племен со своими стадами по направлению к рекам Нигер и Сенегал, где местные крестьяне также собрали низкий урожай. К маю 1974 г. величественная река Сенегал настолько обмелела, что вода за 200 км от моря приобрела соленый привкус. В пересохшем русле разлагалась падаль.

Исследования климата показали, что засуха – признак длительных изменений, из-за которых Сахель станет непригодным для жизни в течение нескольких десятилетий, поэтому пастухи-кочевники все чаще уходят на заработки в города.

«Трудовое воспитание» в Кампучии

1975–1979 гг.

В апреле 1975 г. после пятилетней гражданской войны отряды красных кхмеров (военизированные структуры Коммунистической партии Камбоджи) взяли под свой контроль столицу Пномпень и свергли правительство генерала Лон Нола. Под руководством Пол Пота они начали претворять в жизнь утопическую идею создания общества, состоящего исключительно из трудолюбивых крестьян; общества, полностью независимого от внешних сил. Это, впрочем, не мешало красным кхмерам продолжать принимать экономическую и военную помощь от Китая и Северной Кореи. Идеология кампучийских коммунистов представляла собой причудливую смесь марксизма, маоизма и антиколониализма.

Власть красных кхмеров

Сразу же после захвата Пномпеня началось принудительное переселение почти двухмиллионного населения столицы в расположенные в сельской местности особые лагеря для т. н. «трудового воспитания». Та же участь постигла население других городов страны. Новыми властями был установлен план по сбору риса: 3 т с гектара, это при том, что до красных кхмеров в Камбодже собиралось не более тонны риса с гектара. Чтобы добиться выполнения явно завышенного плана, людей заставляли работать по 12 ч. в день без перерывов, с жестким нормированием пищи, в ужасающих санитарных условиях. Как следствие – люди умирали от голода, изнурения и болезней.

Красные кхмеры также вели безжалостную борьбу с «пережитками» прошлого: закрывались школы, больницы, фабрики. Была отменена денежная система, все религии были запрещены, вся

частная собственность конфискована. Началось планомерное уничтожение членов религиозных общин, интеллигенции, торговцев, бывших чиновников, а также всех, кто высказывал хоть малейшее несогласие с политикой красных кхмеров.

После того как в 1977 г. Кампучия вступила в войну с коммунистическим Вьетнамом, в идеологии красных кхмеров проявился явный расистский уклон. Началась охота на национальные меньшинства Кампучии, в том числе и на китайцев и вьетнамцев: многие были изгнаны или уничтожены. Например, из 425 тыс. китайцев, проживавших в Камбодже, выжили лишь около половины. Также в восточных районах страны были уничтожены сотни тысяч жителей, которых подозревали в сотрудничестве с Вьетнамом.

В 1978 г. подразделения вьетнамской армии вторглись в Камбоджу, и в январе 1979 г. режим Пол Пота был свергнут. Остатки кхмерских отрядов отошли в приграничные районы на север страны, где продолжили партизанскую войну.

В общей сложности за три с половиной года правления красных кхмеров было уничтожено 25 % городского и 15 % сельского населения страны: итого примерно 1,7 млн человек.

В течение 80-х гг. красные кхмеры продолжали вести партизанскую войну против провьетнамского правительства, пользуясь щедрой финансовой и военной поддержкой как Китая, так и США. В 1989 г. вьетнамский военный контингент покинул Кампучию, а в 1991 г. соперничающие группировки подписали мирный договор. Часть отрядов красных кхмеров позднее сдалась властям и получила амнистию.

В 1997 г. на базе организации красных кхмеров была создана Партия национальной солидарности. Бывшие соратники провели показательный суд над Пол Потом и поместили его под домашний арест. В апреле следующего года Пол Пот скончался, а вскоре после этого правительственные войска разгромили остатки отрядов красных кхмеров.

Жертвы режима красных кхмеров

В 1999 г. по обвинению в совершении преступлений против человечности были арестованы двое лидеров красных кхмеров, но из-за разногласий с ООН только в октябре 2004 г. в Камбодже был окончательно принят закон об организации специальных трибуналов по геноциду 1975–1979 гг. Однако процессы над обвиняемыми так и не начались, в основном по причине противодействия некоторых политических кругов США.

Более того, в последние годы в американских СМИ проводится кампания по реабилитации имиджа красных кхмеров, издаются книги, отрицающие или смягчающие преступления полпотовского режима.

Скрытая тайна Лужников

1982 г.

20 октября во время матча на Кубок УЕФА «Спартак» – «Хаарлем» (Голландия) в результате давки, по разным данным, погибли от 66 до 340 человек, а число пострадавших достигло 1000 человек. По словам очевидцев, трагедия произошла в самом конце второго тайма, когда «Спартак» выигрывал со счетом 1: 0 и болельщики потянулись с трибуны «С», на которой всех их держала милиция, к выходу. В этот момент спартаковцы забили еще один гол, и люди, спускавшиеся по лестнице в вестибюль, вновь попытались прорваться на трибуну. Сотрудники милиции не смогли организовать движение толпы, началась давка, перила лестницы сломались, и люди начали падать и давить друг друга. Власти пытались скрыть информацию о трагедии. На следующий день единственное сообщение появилось в газете «Вечерняя Москва» с заметкой из десятка строчек на последней полосе: «20 октября после футбольного матча на Большой спортивной арене Центрального стадиона имени В.И. Ленина при выходе зрителей в результате нарушения порядка движения людей произошел несчастный случай. Имеются пострадавшие. Проводится расследование обстоятельств происшедшего».

Правду о том, что случилось на матче, власти сообщили лишь в 1989 г. Еще через год на стадионе был установлен знак в память о погибших.

В истории рано или поздно все всплывает на поверхность.

Здесь мы лишь приоткрываем занавес над трагедией, случившейся в Лужниках 20 октября 1982 г. Руководствуясь этой мыслью, редакция газеты «Советский спорт» поручила своим корреспондентам раскрыть правду, скрытую от народа.

Мы знали и не знали об этой трагедии. Верили и не верили. Да и как было поверить, что на главном стадионе страны с его опытом проведения крупнейших мероприятий могут погибнуть в считаные минуты десятки людей?

Но это случилось 20 октября 1982 г. Тогда московский «Спартак» встречался в Лужниках в матче розыгрыша Кубка УЕФА с голландским «Хаарлемом».

До самой последней минуты ворота голландского клуба, весьма, надо сказать, среднего по классу, были взяты лишь один раз.

С этой последней, девяностой, минуты матча и начинается новый отсчет времени – времени трагедии. У Сергея Швецова, героя матча, в

беседе как-то вырвалось: «Эх, лучше бы я не забивал тот гол!..»

Многие болельщики уже перестали верить в удачу москвичей и позволили себе на несколько минут сократить время матча – потянулись к выходу. Продрогшая на ветру милиция весьма активно их к этому приглашала. Как только первые зрители стали спускаться по лестнице, тут же был образован живой коридор из милиции, куда особенно настойчиво препровождали (другими словами, подталкивали) молодых болельщиков.

Кто был хоть раз в Лужниках, знает: при выходе с верхних секторов зрители попадают сначала на площадку между первым и вторым этажом, а уж оттуда лестничный марш ведет прямиком на улицу. Маршей этих на стадионе множество. Но 20 октября 1982 г. в секторе, где была собрана в основном молодежь, не запертым оказался только один. Один-единственный узкий проход на несколько тысяч человек.

Итак, едва только первые зрители поднялись со своих мест, как милиция в сотрудничестве с администрацией начала операцию, которая на специфическом жаргоне правоохранительных органов носит название «зачищение». Люди стекали вниз, организованно толкаясь и скользя по обледеневшим ступенькам. И в это самое время в морозном воздухе вдруг родился крик восторга. Швецов не дал-таки «Хаарлему» уехать домой налегке. За 20 с до финального свистка он все же загнал второй мяч в ворота гостей. И на трибунах бурно приветствовали успех любимцев.

А те, кто достиг уже нижних ступенек? Они, естественно, захотели узнать, что произошло за 20 с до конца матча на покинутом ими стадионе. И повернули назад.

В этот момент крик восторга перешел в крик ужаса. Ибо, напомним, выход был открыт только один. А сверху в сумеречный проход туннеля продолжали заталкивать все новых и новых людей. Тем, кто пытался остановиться, торопливо говорили: «Все, кончилось уже. Забили – ну и радуйтесь себе на улице. Домой, домой. Не останавливайтесь на проходе!» А тем, кто и после этого не слишком спешил в давку, помогали – подталкивали в спину.

Сверху толпу ускорили. Снизу она ускорилась сама. И два неуправляемых потока встретились на той самой злополучной узкой лестнице.

– Это было что-то ужасное. Мы не могли сдвинуться с места, а толпа напирала и сверху, и снизу. Справиться с обезумевшими людьми не было уже никакой возможности. Я видел, как какой-то офицер милиции, кажется майор, прыгнул в толпу, чтобы остановить ее. Но что он мог сделать? Поздно уже было. И он остался в толпе.

С тех самых пор Володя Андреев на футбол больше не ходит. Он, заядлый в прошлом болельщик «Спартака», обходит стадионы стороной. Но ему повезло: он остался жив в той человеческой мясорубке…

Лужники в мгновение ока оцепила милиция и внутренние войска – трагедия была взята в окружение.

И охраняется до сих пор.

Вот и получилось, что этот черный день не только убил у многих родителей детей – было сделано все, чтобы убить и добрую память о них.

Мы встречались со многими из этих преждевременно постаревших отцов и матерей. Они плакали и рассказывали о тех, кто не давал этим слезам просохнуть все семь лет, прошедших после трагедии.

Сыновья их были обычными парнями – рабочими, студентами, школьниками. Многих, очень многих из них отцы и матери уговаривали не ходить в Лужники в такой жутко холодный день. Ах, если бы они послушались того доброго совета!

Когда на Москву опустилась ночь, никто из них домой не вернулся. Родители бросились в отделения милиции, но там им ничего ответить не смогли – не было сведений. Тогда они ринулись в Лужники, на стадион, который был оцеплен. Через оцепление их не пропустили, и они стояли за милицейской шеренгой, теряясь в неизвестности.

Потом, под утро, метались по столичным моргам, пытаясь опознать тела сыновей. А потом ждали долгих 13 дней, ибо только тогда по чьей-то безымянной, но явно высокопоставленной указке им разрешили похоронить своих детей. «Плохих» детей, доставивших всем столько ненужных неприятностей и хлопот.

Гробы с их телами разрешено было по пути на кладбище завезти домой. Ровно на 40 мин. – не больше. Попрощаться в присутствии милиционеров. И затем организованно, с эскортом – в последний путь. Единственное, что им позволили сделать самим, – выбрать кладбища. Они выбрали разные, а сейчас, по прошествии лет, жалеют, что не одно

– случись что с кем из них, сестры и братья по несчастью за могилой бы как за сыновней ухаживали. Впрочем, и здесь, похоже, все было продумано – властям не нужен был мемориал, а на разных кладбищах могилы найти непросто.

На самый главный вопрос родителей: кто виноват в гибели их детей? – им ответили сразу: сами дети. Создали напряженную обстановку. Потому кровь и пролилась. Вы жаждете еще чьей-то крови? Ждите, будет суд.

До самого его заседания, до 8 февраля 1983 г., они бились в поисках адвокатов. Никто не брался защищать погибших. Так адвокатов и не нашли. Сейчас несостоявшиеся защитники в один голос призывали нас вспомнить о том, какое тогда было время.

«Кого, – спрашивали они, – вы бы хотели, чтоб мы обвиняли? Смелость, гражданская и профессиональная, тоже, знаете ли, свои границы имеет…» Что ж, они сейчас стали смелее – тогда отказывались без объяснения причин.

Афиша того злосчастного матча

Суд представил главным виновником свершившегося коменданта Большой спортивной арены Панчихина, проработавшего до страшного дня в этой должности всего два с половиной месяца, и определил ему меру наказания в 1,5 г. исправительных работ. Дела тогдашних руководителей стадиона – Лыжина, Кокрышева, Корягина – были выведены в отдельное судопроизводство и обвинительным приговором не окончились. Вопрос о том, почему обеспечение безопасности выхода тысяч людей со стадиона было доверено столь неопытному работнику, остался на суде без ответа.

Не об отмщении шла речь – об уроке. Чтобы не повторилась эта трагедия. Но, увы, их голоса никто не услышал – письма, адресованные в высокие инстанции, остались без ответа.

– Мы хотим и хотели только одного – знать истинных виновников гибели наших детей. – Голос Нины Александровны Новостроевой, потерявшей в тот роковой день единственного сына, дрожит. – Не может же за все отвечать человек, проработавший на стадионе без году неделю. Но истина была окружена для нас все эти годы заговором молчания и лжи. Мы так и не смогли найти правду. Как не смогли найти личных вещей погибших – ребят нам выдали полностью раздетыми. Как не смогли за эти годы ни разу в день годовщины их смерти попасть на злополучную лестницу – ее от нас закрывают специально. Как не смогли добиться помощи в установлении памятников на их могилах – все обещания о помощи в день похорон оказались на поверку пустым звуком. Их называли хулиганами. Кто из этих людей знал наших детей при жизни, чтобы после смерти выставлять их изгоями? Как пробить эту рутину черствости, окостенелости, равнодушия?

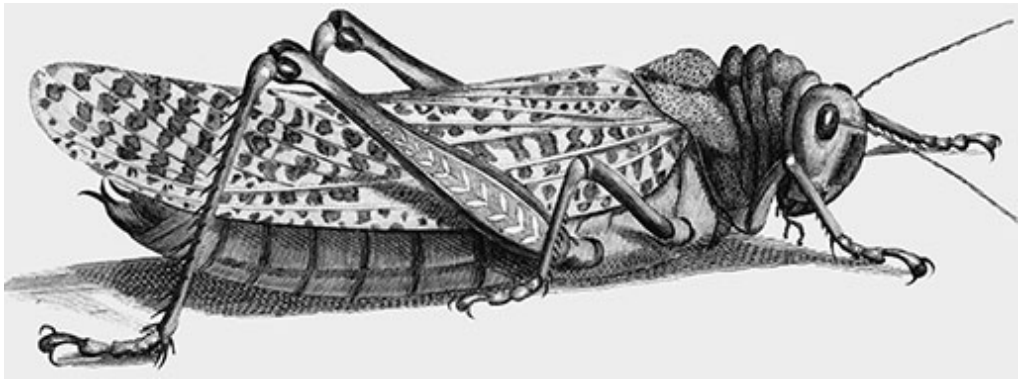
Тайна Лужников так и остается черной тайной. В свое время суд не назвал точного количества жертв. Определить его практически невозможно: и сегодня многие архивы у нас закрыты. Прокуратура утверждает, что погибло 66 человек. Родители погибших ребят говорят, что жертв было больше, и не верить в это у нас нет оснований.

(Сергей Микулик, Сергей Топоров, по материалам газеты «Советский спорт»)

Саранча, приносящая беду

1984 г.

О бедах, связанных с саранчой, известно уже с давних времен. Начиная с нашествия насекомых на Египет, о котором говорится во Второй Книге Моисея, саранча упоминается в Библии примерно 30 раз.



Саранча

От прожорливых насекомых страдали и ацтеки, жившие на территории сегодняшней Мексики. Но на 1 августа 1984 г. об этом мало кто знал из жителей американского штата Канзас. После нескольких лет засухи и плохого урожая фермеры ждали перемен. Однако их надеждам не суждено было сбыться: на их земли обрушились миллиарды саранчи. Это полчище, растянувшееся на 450 км, уничтожало все на своем пути по американскому Среднему Западу. Все кругом было покрыто шевелящимся ковром толщиной в несколько сантиметров. Паразиты пожирали все: кукурузу, овощи, фрукты, злаковые растения и чеснок, издавая при этом треск, который был слышен на многие километры. Сожрав деликатес из овощей, они принимались за листву и кору деревьев. Им пришлись по вкусу даже деревянные ручки, кожаные уздечки, планки заборов и одежда фермеров. Сожрав все это (на что уходило 2–3 дня), саранча выбирала себе следующую цель. Но насекомые успевали отложить яйца, поэтому катастрофа была запрограммирована и на следующий год. Саранча нанесла ущерб сельскому хозяйству на сумму более 200 млн долларов. 80 тыс. ферм в результате разорились. И только благодаря помощи, поступавшей из всех штатов, удалось избежать голода на Среднем Западе.

Противостояние в Руанде

1994 г.

Политическое противостояние между народами тутси и хуту уходит своими корнями в историю Руанды. Еще в доколониальную эпоху, хотя и будучи этническим меньшинством, тутси составляли правящую элиту страны. Впоследствии колониальные власти (немцы, а затем бельгийцы) использовали для управления страной исключительно тутси. После получения Руандой независимости в 1962 г. политическая власть в стране перешла к хуту. С этого времени и вплоть до 1994 г. в стране продолжалось противостояние между хуту и не желавшими смириться с потерей власти тутси. Причем между ними периодически вспыхивали вооруженные столкновения. Одновременно, спасаясь от гонений, из соседней Бурунди в Руанду переселялись тысячи беженцев хуту.

В 1990 г. Бельгия и некоторые африканские страны были вынуждены послать в Руанду войска, чтобы остановить продвижение вторгшихся в страну из соседней Уганды отрядов организации «Руандийский патриотический фронт» (RPF), состоявшей из тутси и умеренных хуту. При этом официально признано, что военное руководство RPF проходило подготовку на американской военной базе Форт-Ливенуорт.

Летом 1993 г. сторонам удалось договориться о прекращении огня и о последовательности действий по дальнейшей интеграции тутси в политическую жизнь страны. Однако 6 апреля 1994 г. самолет, на борту которого находились президент Руанды Хабьяримана и президент соседнего Бурунди Нтарямира, был сбит неизвестными неподалеку от столицы страны Кигали. По разным версиям, теракт был совершен или радикальными хуту, которые опасались, что президент собирается пойти на уступки тутси, или же боевиками тутси, которые были недовольны медлительностью президента в вопросе осуществления соглашений.

В ночь на 7 апреля вооруженные силы Руанды и отряды ополчения хуту (т. н. «интерахамве») перекрывают дороги и начинают резню тутси и политических лидеров умеренных хуту. В первый же день были убиты тысячи людей. Некоторым удалось спастись, найдя убежище в лагерях ООН, однако в большинстве случаев отряды миротворческого контингента ООН никак не вмешивались в происходящее, не решаясь нарушить условия «наблюдательского» мандата.

В это время находящееся под контролем хуту государственное радио активно пропагандирует ненависть по отношению к тутси. Также по радио координируются действия погромщиков, например передается информация о местах, где пытаются укрыться тутси.

9 и 10 апреля Бельгия и Франция направляют в Руанду войска для эвакуации своих граждан, а также находящихся в стране американцев. Европейцы не оказывают никакой помощи тутси, даже работникам посольств и консульств западных государств. Днем 11 апреля бельгийские миротворцы получают приказ оставить здание школы Don Bosco, в котором под их охраной находились 2 тыс. спасшихся от резни тутси. Брошенных на произвол судьбы людей сразу же вырезаны хуту.

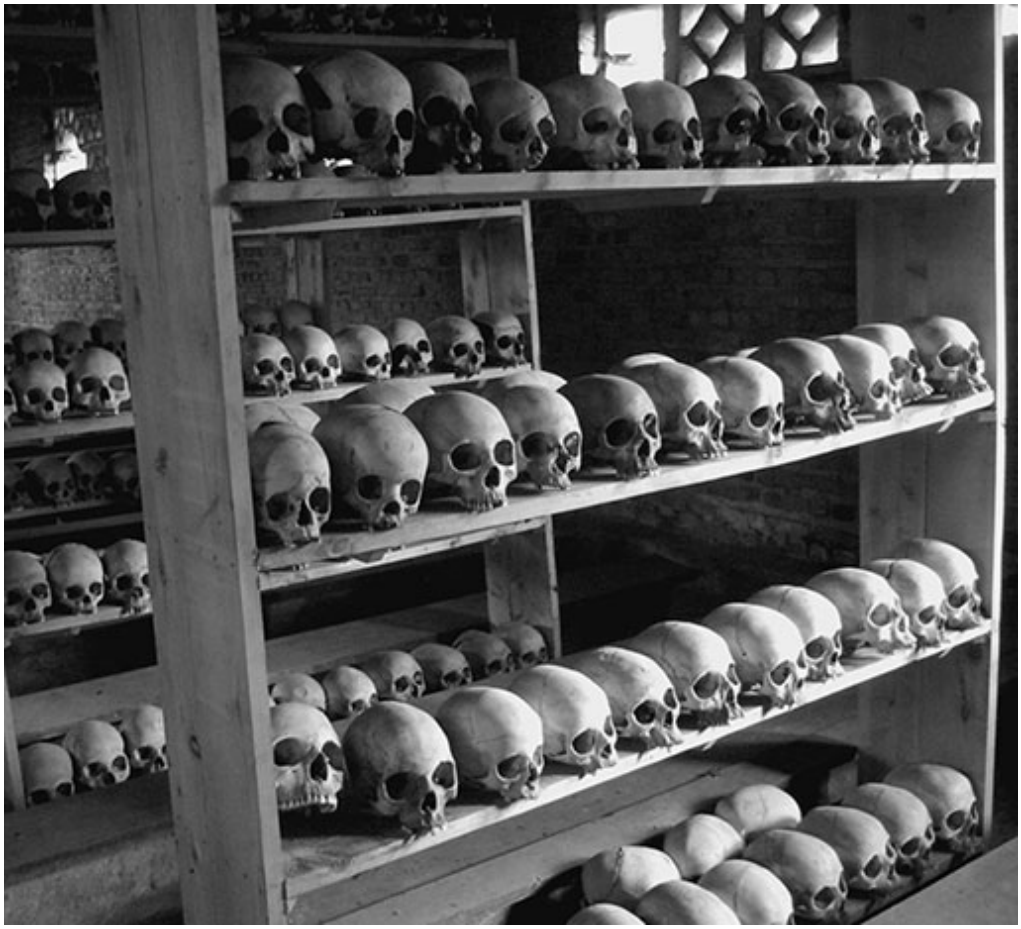
21 апреля Совет Безопасности ООН единогласно постановил отозвать миротворческий контингент из Руанды. В тот же день Красный

Крест сообщил, что число убитых, возможно, достигло десятков, если не сотен тысяч. Однако и работники ООН, и представители американского Госдепартамента продолжали старательно избегать использования термина «геноцид» в своих выступлениях. Более того, 3 мая президент Клинтон издал т. н. президентскую директиву, ограничивающую участие американских военных в миротворческих миссиях ООН. Лишь к 13 мая Совет Безопасности принял решения поставить на голосование вопрос о возвращении миротворцев в Руанду, но госсекретарь США Мадлен Олбрайт задержала голосование еще на четыре дня. Наконец, 17 мая Совет Безопасности принял резолюцию об отправке 5500 миротворцев в зону конфликта, однако отправка была отложена из-за разногласий по вопросу финансирования операции. К тому времени, по данным Красного Креста, число жертв резни составило уже 500 тыс. человек. Несмотря на это, в середине июня войска ООН все еще не были отправлены в Руанду!

Резня тутси прекратилась только после того, как в июле отряды Руандийского патриотического фронта захватили Кигали, и правительство хуту сбежало в Заир. По официальным данным, правительства Руанды число погибших в результате стодневной резни составило 937 тыс. человек.

Факт осуществления геноцида по отношению к тутси признан международным сообществом и назван гуманитарной катастрофой. Планомерный характер этого геноцида доказан многочисленными документальными материалами. Известно, например, что правительство Руанды использовало кредиты, полученные от различного рода международных фондов, для вооружения ополчения хуту, численность которого непосредственно перед началом геноцида достигла 30 тыс. человек.

В ноябре 1994 г. согласно резолюции 955 Совета Безопасности ООН в Танзании был организован международный уголовный трибунал по Руанде. В мае 1998 г. после двухлетнего судебного процесса бывший премьер-министр Руанды признал себя виновным в организации геноцида и был приговорен к пожизненному заключению. Также были осуждены некоторые другие организаторы геноцида.



Останки жертв геноцида в Руанде

В декабре 1999 г. независимая комиссия, действующая под мандатом Генерального секретаря ООН Кофи Аннана, провела расследование и опубликовала отчет, в котором критиковались действия ООН во время событий в Руанде. Комиссия пришла к выводу, что руководство ООН и государства-члены имели возможность предотвратить геноцид, но не сделали этого по причине нехватки ресурсов и отсутствия политической воли для принятия соответствующих решений.

В марте 2005 г. организация «Демократические силы освобождения Руанды», являющаяся политическим наследником Интерахамве, наконец признала факт совершения геноцида по отношению к тутси и объявила о прекращении вооруженной борьбы.

(*2000–2004 genocide.ru*)

Ходынка у «Немиги»

1999 г.

«Это был кошмар: вся земля от Дворца спорта до входа на станцию метро была покрыта телами. Не было видно ни земли, ни травы – только тела. Их укладывали на обочине дороги. Кто-то был без сознания, а те, кто мог, пытались приводить их в чувство… Но многие, к сожалению, уже были мертвы… Парень, который оказался в самой давке, рассказывал мне, что его прижало к стенке, и он по поручню, а где и по головам выбрался на мраморный парапет перехода. Кто-то подал ему руку и вытащил наружу. Последнее, что он запомнил, это мужчину, который нес на руках ребенка и кричал изо всех сил: “Не задавите ребенка!” Спустя долю секунды толпа накрыла ребенка…»

Приведенный выше отрывок из воспоминаний очевидца трагедии в Минске – свидетельство того ужаса, который пережили жители белорусской столицы весной 1999 г. Тогда, 30 мая, в подземном переходе станции метро «Немига» произошла давка. Укрываясь от ливня, в метро хлынула публика, в основном – молодые люди, пришедшие на концерт под открытым небом. Под тяжестью тел встала «дыбом» чугунная решетка ливнестока, что лишь усилило давку, переросшую в свалку. За считаные минуты насмерть были затоптаны или раздавлены 53 человека (в основном женщины и дети), еще сотни получили ранения. Был объявлен государственный траур…

Минские медики, изучавшие последствия ходынки у «Немиги», констатировали огромное число черепно-мозговых травм, сотрясений головного мозга у потерпевших. И это на «фоне» переломов конечностей и ребер, массовой потери сознания у сотен людей – от болевого шока и удушья. Специфика травматизма во время давки в толпе такова, что, пытаясь как-то высвободиться, вырваться из западни, люди судорожно дергают головами, соударяясь ими и нанося друг другу тяжелые травмы. Очевидцы трагедии у входа в метро «Немига» как раз и слышали этот жуткий звук, напоминающий удары шаров на бильярдном столе, – это был «перестук» голов…

Бронзовые цветы у входа на станцию метро «Немига», в память о печальных событиях 1999 г.

Этот случай – далеко не уникален. Уже после трагедии выяснилось, что «Немига» уже переживала подобное столпотворение раньше – 6 июля 1997 г. Тогда в давке, возникшей в подземном переходе после дождя, был затоптан насмерть старик пенсионер. Но выводы сделаны не были.

В двух случаях причинами давки в метро, приведшей к смертям людей, послужили пожары. 14 ноября 1987 г. на одной из «веток» Лондонского метрополитена пассажиры почувствовали запах дыма. Огня никто так и не увидел, но люди, прибывшие на перрон станции «Кинг-Кросс», в панике бросились к выходу, топча тела упавших. Тогда на выходе из станции погибли 37 человек, более 60 получили увечья. В 1995 г. в метро столицы Азербайджана Баку загорелся четвертый вагон поезда. В результате в огне, но больше – в давке на выходе погибли 289 человек, в том числе 28 детей. Ранено 269 человек.

Импульсивность и отсутствие жизненного опыта приводят к тому, что в результате давки, вызванной большим скоплением народа,

страдает молодежь. Характерный пример – давка в Червонограде Львовской области, где в узком проходе кинотеатра «Украина» после окончания сеанса фильма «Армагеддон» столкнулись ученики местных школ. Одни входили в кинотеатр, а другие выходили после просмотра широко разрекламированного фильма. В давке погибли 4 подростков, около 20 получили увечья.

«Сытую» и размеренную Европу также постигали подобные несчастья. Так, в одном из ночных молодежных клубов Гетеборга (Швеция) возник пожар. В клубе находились более 400 человек. Увидев дым, молодые люди бросились к выходу и окнам; свыше 60 человек погибли в давке и от ожогов. Часто подобное происходит на стадионах по окончании спортивных матчей или концертов.

Времена СССР – не исключение. В Москве после матча между юношескими сборными СССР и Канады 10 марта 1975 г. молодые болельщики бросилось к автобусам с гостями из Канады за «сувенирами». Погиб 21 человек, в основном – молодые парни, около 60 пострадали.

В Беларуси 29 сентября 1979 г. на минском стадионе «Трактор» игрался матч высшей союзной лиги между минским и московским «Динамо». Спонтанно возникла давка, и вся лестница, ведущая на трибуны, была устлана окровавленными телами. Погибли 4 человека, 30 получили ранения.

Давка в ночном клубе в Чикаго

2003 г.

В результате паники в одном из ночных клубов в Чикаго 17 февраля возникла давка. По данным, которые подтвердил представитель полиции Чикаго Пет Камден, в результате страшного инцидента погиб по меньшей мере 21 человек, десятки человек доставлены в госпитали. Серьезно пострадали около 30 человек, включая двоих пожарных.

Причиной вспыхнувшей паники стала драка между тремя посетительницами клуба, которая началась около 2 ч. ночи по местному времени. В это время на втором этаже клуба находились более полутора тысяч человек.

Сотрудники службы безопасности, чтобы успокоить подравшихся женщин, использовали газ «Мейс» и перечный газ, который широко используется для разгона демонстраций.

Более мирно настроенные отдыхающие ринулись вниз по главной лестнице (помещение клуба находится на втором этаже) к выходу. Его оказалось найти не так просто. Запасной выход был закрыт.

Охране клуба восстановить порядок не удалось. Толпы обезумевших от ужаса людей метались по всему клубу, попадая в туалеты, служебные помещения и круша все на своем пути. Большинство пострадавших задавили ногами на единственной лестнице, которая ведет со второго этажа клуба на первый.

«Люди, пытаясь спуститься по лестнице, начали падать, и толпа бежала по ним», – рассказали свидетели. Кроме того, многие пострадали от удушья – одного из основных последствий воздействия перечного газа.

Толпа в ночном клубе

Очевидцы трагедии рассказывают, что из-за давки невозможно было распахнуть дверь клуба, которую изнутри подпирала обезумевшая от воздействия перечного газа толпа. Боковая дверь клуба была закрыта и для дополнительной страховки перевязана цепью. Только прибывшие спасатели и пожарные смогли перерезать цепь, и тогда людей стали выводить и выносить из клуба через второй выход.

Амишоов Блэквелл, 30 лет, едва успел войти в клуб и подняться на второй этаж, когда люди побежали в его сторону. Людской поток сбил его с ног и отбросил вниз на середину лестницы.

Люди начали падать на лестнице на полпути к выходу, и он оказался на нескольких посетителях клуба. По словам Блэквелла, он сам был завален телами и не мог выбраться в течение 30 мин. Его спасли пожарные.

Кори Томас, 33 года, житель Чикаго, приехал в клуб, чтобы забрать двух своих друзей. Он ждал их на улице, у выхода из клуба, и увидел сквозь стекло главного выхода толпу людей, пытавшихся выбраться наружу.

«Я видел буквально гору из человеческих тел, – сказал Томас. – Люди падали друг на друга, кричали, и их рвало, скорее всего, от какого-то газа. Дверь оказалась заблокирована, потому что слишком много людей навалились на нее».

По заключению следователей, в большинстве случаев причиной гибели людей стало именно удушье. Даже приблизительное число раненых установить пока не удается, поскольку многих в больницы доставили друзья и близкие еще до прибытия полиции и пожарных.

(Этот инцидент вошел в число самых страшных давок в истории США. В декабре 1991 г. 9 подростков задавило насмерть в одной из гимназий в Нью-Йорке в ходе церемонии, предваряющей баскетбольный матч. В декабре 1979 г. 11 человек были задавлены толпой, собравшейся на концерт рок-группы The Who в городе Цинциннати.)

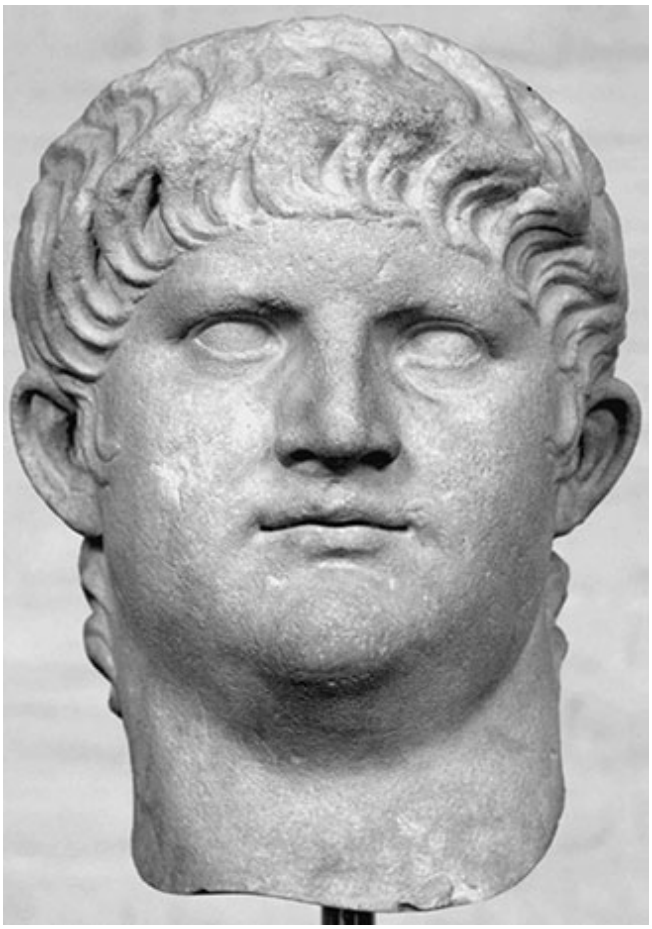
Хроника пожаров, взрывов, техногенных провалов, экологических, химических и ядерных аварий

Нерон сжег Рим

64 г. н. э.

19 июля в Риме в конце правления императора Нерона произошел большой пожар.

Все знали, что император Нерон не любил столицу Рима. Он мечтал о том, чтобы перестроить город по собственному плану. В 64 г. н. э. Рим был уничтожен сильнейшим в истории античности пожаром. Больше двух третей города превратилось в пепел. Историки Древнего Рима были едины во мнении, что деспот Нерон сам поджег город. Пожар начался на одной из торговых улиц рядом с большим цирком. Ветер подхватил пламя и перенес его на соседние кварталы. Никто не осмеливался взяться за тушение пожара, так как боялись попасть под горячую руку тем, кто целенаправленно чинил всяческие препятствия в борьбе со стихией. Эти люди даже специально кидали зажженные факелы в дома, которые еще не были охвачены огнем. Пожар бушевал 6 дней и 7 ночей. Он унес жизни тысяч людей. Те, кто спасался от огня на полях вокруг Рима, потом возвращались умирать в горящий город, поскольку они потеряли родных и лишились своего имущества.



Бюст Нерона

Огонь уничтожил уникальные произведения искусства греческих и римских мастеров, в том числе и храм Юпитера, который был воздвигнут еще Ромулом и простоял 800 лет до пожара. Скоро по городу поползли слухи, что Нерон, глядя на море пламени, торжествовал. Однако император обвинил во всем христиан. Многих он велел бросить на растерзание диким зверям, а некоторых – распять в его саду, среди них якобы был и апостол Петр. Нерон незамедлительно принялся восстанавливать город. В частности, был построен гигантский дворец, в вестибюле которого красовалась статуя императора 40 м в высоту. Был восстановлен и большой цирк, в котором, как утверждали, помещались 300 тыс. человек.

Руины храма Юпитера

Шумел, гудел пожар московский…

1571 г.

В Москве во время пожара погибло около 200 тыс. человек.

За первые века своего существования Москва 13 раз выгорала дотла, около 100 раз огонь уничтожал значительную часть строений. Летописи сообщают, что в 1365 г. великая засуха поразила многие области земли Русской. С ранней весны установились невыносимо жаркие дни, когда не было никаких дождей. Пересохли все болота, иссякли родники и источники, земля потрескалась и стала твердой, как камень. Под горячим солнцем повяла трава и пожухли деревья. Прозрачная смола слезой стекала по стволам вековых сосен. Даже ночи не приносили людям облегчения, и напуганные москвичи ждали неизбежного лихолетья.

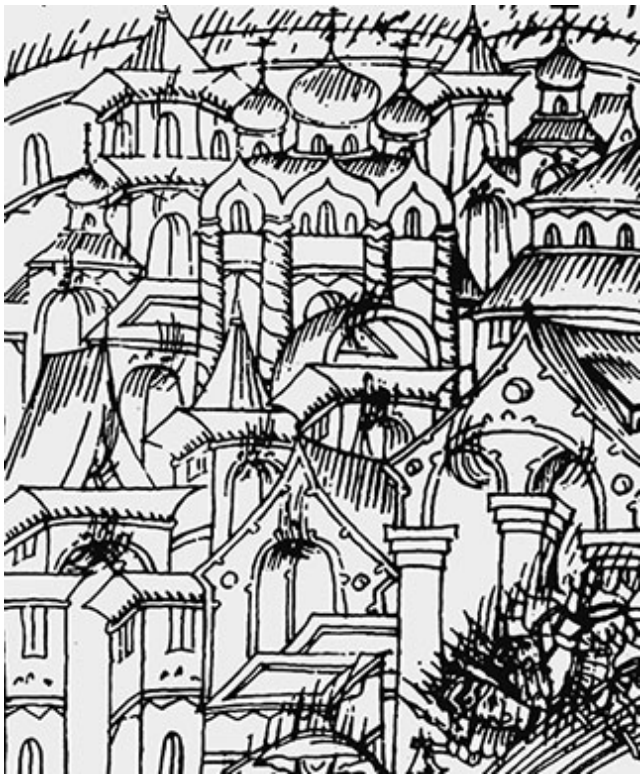
И беда грянула. В 1365 г. в церкви Всех Святых, которая располагалась к западу от Кремля, в Четопорье – месте глухом и диком, заросшем мелколесьем и кустарником, начался опустошительный пожар. В один из томительно душных дней от опрокинутой свечи в лампадке вспыхнула деревянная церковь.

Сухие деревянные стены и дранка на крыше запылали мгновенно. Потом огонь перекинулся на соломенные крыши приютившихся рядом изб и хибарок, в которых ютился простой люд. Зловещий гул пожара слился с криками и стонами гибнущих.

Безжалостное пламя забушевало в селах и слободах, которые во множестве теснились под городскими стенами.

Огненный смерч обрушился на скученные строения Кремля, не устояли и сами кремлевские стены, срубленные из вековых дубов. Гибельный пожар за 2 ч. до основания уничтожил весь Кремль, его башни и посады.

После такого бедствия и решил молодой князь Дмитрий Иванович возвести каменные укрепления вокруг Кремля. Такая стена (протяженностью около 2 тыс. м) должна была бы противостоять и военной силе, и огненной стихии.



Оружейная палата во время кремлевского пожара 21 мая 1547 г. Лицевой летописный свод

Но после пожара 1493 г. опять выгорела вся Москва, включая Кремль и княжеские хоромы. И тогда великий князь Иван III впервые издал на Руси своего рода правила противопожарной безопасности. В них, в частности, предписывалось: не топить летом избы и бани без особой надобности; по вечерам огня в домах не держать; всем мастеровым, которым огонь нужен (кузнецам, гончарам, ружейникам), вести свои дела вдали от строений. В черте города нельзя было заниматься стекловаренным делом, строго преследовалось курение.

В последующие годы эти правила еще больше ужесточались. В 1504 г. в Москве была введена система контроля – «бережение от пожара», т. е. предписывалось беречь город от пожара и всякого воровства. Виновные в неосторожном обращении с огнем подвергались не только штрафу, но даже и высылке. Еще более суровая мера применялась к «зажигальщикам» – умышленным виновникам пожара. В одном из «Соборных уложений» отмечалось, что если «зажигальщик будет изыман» и умысел его будет раскрыт, то он подлежит сожжению на месте пожара.

Однако пожары продолжали угрожать первопрестольной столице. Редко какой год в древней Москве проходил без пожаров, беспощадно выжигавших все деревянные постройки города. Долгое время считалось, что в 1547 г. был один «великий пожар» – 21 июня. Он даже будто бы явился поводом для антифеодального движения – Московского восстания XVI в. А между тем в летописных источниках имеются, хотя и скупые, намеки на то, что и 12 апреля тоже был «великий пожар». Он уничтожил большую часть Китай-города (примерно от Москворецкой набережной до Никольской улицы), только на одном Гостином дворе сгорело 2 тыс. дворов, и много людей осталось без крова.

Пожар этот вспыхнул во вторник на Святой неделе. В 9 ч. утра загорелось сначала в Москотинном ряду (между улицами Ильинка и Варварка), а потом вспыхнул панский двор внутри Китай-города и загорелось в Зарядье. От Соляного двора огонь перекинулся на торговые ряды и дворы, и они погорели все до Никольского монастыря, который находился на углу улиц Устретенской и Никольской.

Сгорел и Богоявленский монастырь, который располагался в Ветошном переулке, а также много других церквей, в огне пропало много икон и других ценных предметов церковного ритуала.

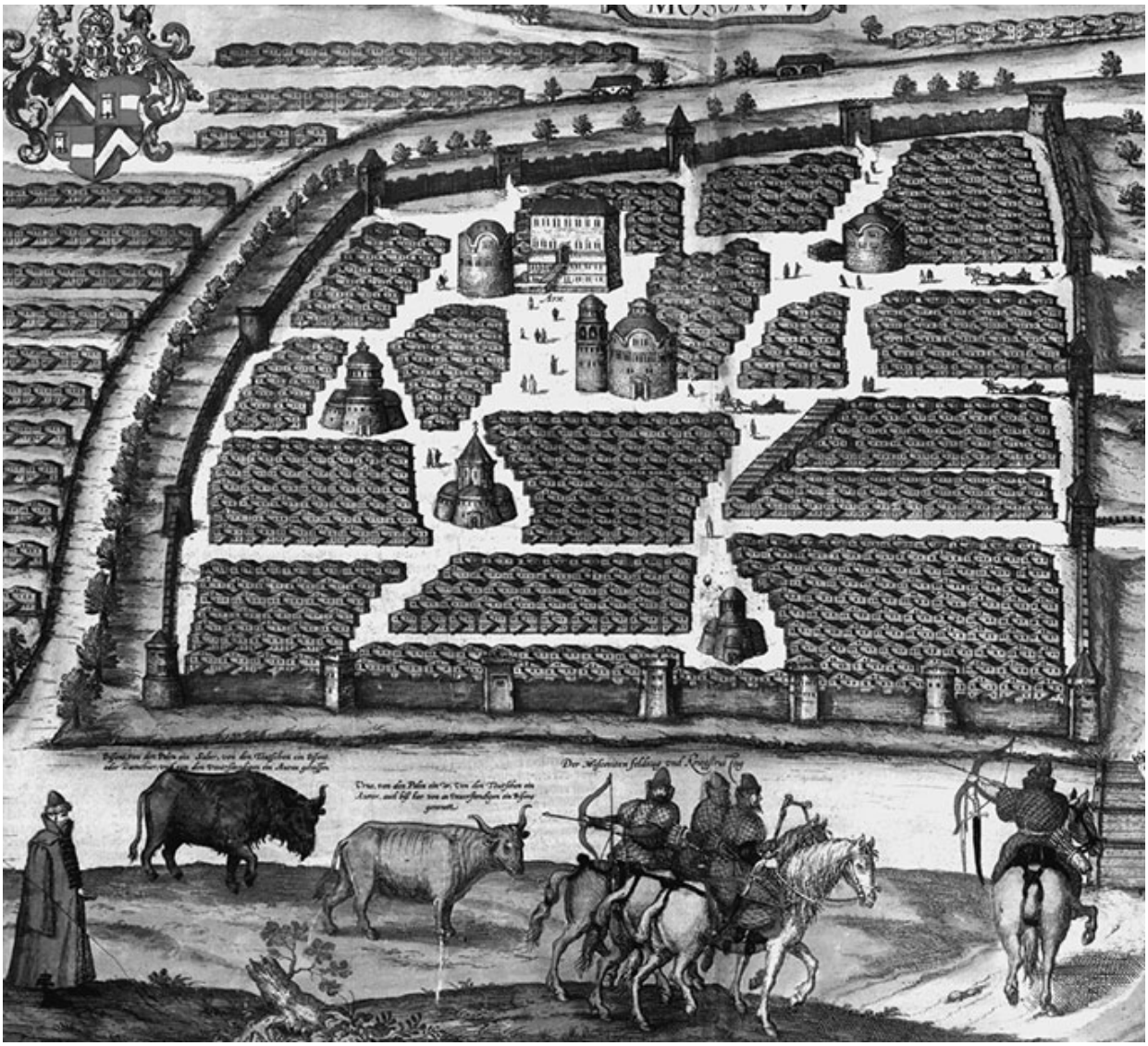
В июне же – 21-го числа, в день святого мученика Ульяна Тарсянина – во вторник Петрова поста случился новый пожар. Загорелось сначала на посаде за городом (недалеко от того места, где сейчас находится Российская государственная библиотека) – на Острову. Пожар начался в монастырской церкви от небольшой свечи, но потом заполыхало во все стороны. В те дни стояла засуха великая и был ветер сильный, который и разнес огонь до Ямского двора и Кубенского. Огонь перекинулся внутрь Кремля, и мгновенно заполыхали конюшни великого князя. С конюшен огонь докатился и до великокняжеских хором, и они сразу же вспыхнули, так как были крыты деревянным тесом.

Сгорел весь город – монастыри, церкви и дворы. На Казенном дворе исчезли в пламени знаменитые корсуньские иконы, которые были принесены на Москву еще в незапамятные времена от Божьего града Иерусалима и от прочих святых мест богоугодными святителями и мужами преподобными… А иконы эти были «чюдныя»: «кузнь на них златая и серебряная, и камение драгое, и жемчюг, и много мощей святых погорело».

Выгорело также много казны государя великого, «ценного жемчугу и всяких других каменьев драгоценных; и бархаты. И камки, и сукно, и тафта и прочего добра неисчислимого, как и подобает быть в царском доме».

После этого пожара и родилось выражение «От копеечной свечи Москва сгорела». Выгорели церковь Благовещения на великом княжеском дворе, и дом митрополита, и Чудов монастырь, а святые многоцелебные мощи чудотворца Алексея вынесли уже из полыхавшей церкви. В монастыре том задохнулись и сгорели 56 чернецов.

За городом (Кремлем) посад выгорел почти весь. От Москвы-реки дворы выгорели по обе стороны улицы Волхонки, а также по обе стороны Арбата и Воздвиженской улицы, а потом огонь перекинулся на Никитскую, Леонтьевскую (где находится старое здание Московского университета) и Тверскую улицы.



Москва до пожара XVI в. Европейская карта

До этого пожара Москва была городом большим и красивым, и людей в нем проживало много, и «украшен он был предивно». А теперь все изменилось в один час. Сгорело множество деревянных церквей, а каменные выгорели внутри, и долго еще не было слышно в них пения церковного и звона колокольного. Ничего другого не было видно, только один дым и почерневшая земля. Да множество трупов…

Великого князя в Москве в это время не было, он находился в селе своем, которое располагалось к югу от Москвы, с княгиней и братом Юрием Васильевичем.

Узнав о пожаре, великий князь тот же час приехал на Москву. И увидел погоревший от огня город, и много церквей выгоревших, и трупы. Так ему сделалось горько и жалостно, что расплакался он «вельми». Да и кто не восплачет о погибели города, кто не пожалеет и не потужит о народе погибшем – о мужьях и женах, о детях и отроках, в огне сгоревших!

Все началось с пекарни

1666 г.

2 сентября лондонский пожар уничтожил большую часть английской столицы, включая собор Святого Павла.

Во второй половине XVII в. жил в Лондоне скромный пекарь по имени Джон Фаринор. Его пекарня располагалась в центре города, между Бриджем и Тауэром, и кулинарной продукцией застенчивого парня были довольны все лондонцы, которые с раннего утра спешили купить свежий хлеб именно в его заведении. В течение пяти лет Джон Фаринор находился на службе у короля Карла II и поставлял двору его величества к завтраку свежие булочки и крендели, к ланчу – кексы, а на ужин – пироги со всевозможной начинкой. И Джон подумывал, чтобы еще эдакое испечь, чтобы порадовать королевскую семью и тем самым приобрести еще больший авторитет.

В тот день 1 сентября 1666 г. ему пришлось до позднего вечера простоять у печи, и он сильно устал. У него смыкались глаза, хотелось спать. Не выдержав усталости, Джон решил немного вздремнуть, а рано утром снова вернуться в пекарню: благо все располагалось в одном доме. Сначала он отослал подмастерьев, а затем отправился домой сам.

Дорога была очень короткой: нужно было подняться по лестнице на второй этаж. Джон не стал еще раз проверять огонь в печах, потому что был совершенно уверен, что оставил пекарню в полном порядке. Он отправился к себе наверх в спальню, сел на кровать и только тут почувствовал, как дневная усталость буквально сморила его. Уже не было сил ей сопротивляться, хотя и мелькнула мысль: а не осталось ли у него пламя в печи? Но он эту мысль отогнал, задул свечу, повалился на подушку, да так одетый и уснул.

Лондон в огне. 1666 г.

Он спал очень крепко, а внизу в печи продолжало полыхать непогашенное им пламя. И случилось то, что обычно и происходит в таких случаях. Искры из печи упали на сухой дощатый пол, и сухое просмоленное дерево мгновенно вспыхнуло. Кроме того, вылетавшие из трубы искры попали на стог сена в соседнем дворе, и он тут же загорелся. От сена огонь перекинулся на стену соседнего здания.

Из пекарни потянуло удушливым дымом, там уже вовсю трещало горевшее дерево, когда подмастерья учуяли запах гари. Парни первым делом бросились наверх к хозяину и разбудили его. Полыхало так, что принимать экстренные меры к тушению пожара было уже поздно. Весь нижний этаж, где находились бочки с водой и имелся необходимый инвентарь (топоры и багры), был охвачен огнем. Джону, его жене,

детям и подмастерьям не оставалось ничего другого, как только спасаться через крышу. А на втором этаже осталась только няня, которой уже не суждено было выбраться.

Джону Фаринору и его семье удалось спастись, перепрыгивая с крыши на крышу. Они выбрались на улицу и уже из безопасного места наблюдали за распространением пожара.

Когда английский король Карл посетил столицу, его взору предстал полностью сожженный Лондон, от которого остался лишь пепел. 85 церквей и 14 тыс. домов сгорели до основания. Еще год назад король указал в своем письме бургомистру на опасность возникновения пожара в узких и грязных улочках Лондона. Но все королевские предупреждения были проигнорированы.

Лондонский собор Святого Павла в наши дни

Постепенно пламя переместилось из бедного квартала в районы, где жили богатые англичане. Чтобы спасти свое состояние, они платили огромные суммы владельцам лодок, неплохо заработавшим тогда на чужом горе.

Огонь не пощадил и собор Святого Павла. Крыша из свинца стала плавиться и в конечном счете обрушилась. В борьбе со стихией принимал активное участие даже король. С черным от копоти лицом он то носил воду в ведрах, то работал лопатой. В результате с помощью

пороха в городе были проделаны «просеки», благодаря которым в четверг пожар наконец удалось локализовать. По счастливой случайности число жертв не превысило 8 человек; 100 тыс. жителей, однако, остались без крова. Лондон быстро восстановили. Он стал красивее и безопаснее. А в 1667 г. была основана первая в мире компания, которая занималась страхованием от огня.

Сохранилось предание, что огонь уничтожил в грязных улочках последствия предыдущей лондонской катастрофы – великой чумы 1665 г., которая унесла 100 тыс. жизней, и вообще навсегда истребил в Лондоне чуму, свирепствовавшую периодически в течение многих столетий.

Когда жители Лондона начали поправлять и заново отстраивать свои жилища, архитектор Х. Врен предложил правительству построить Лондон по новому плану, чтобы город соответствовал своему назначению – великой столицы великого народа. Однако предложение талантливого архитектора было оставлено без должного внимания, и Лондон продолжал обстраиваться почти в прежнем своем виде.

Но хотя Х. Врену отказали, в память о стихийной катастрофе ему велели соорудить памятник, что он и исполнил. Построенная Вреном колонна, известная в Лондоне под названием «Памятник», другого названия так и не получила. Эта колоссальная дорического ордера колонна имеет высоту 202 фута. Внутри ее сделана лестница из белого мрамора с 345 ступеньками. Они ведут к площадке, с которой открывается восхитительный вид на весь Лондон. Колонна построена из портлендского камня с бронзовыми и мраморными украшениями. На пьедестале ее помещены описание пожара со всеми подробностями и различные аллегорические фигуры.

«Стратегический» пожар

1812 г.

Пожар в Москве разгорелся во время наполеоновского нашествия на Россию.

Наполеон стоял под Москвой. Императорская армия вступила на территорию России 24 июня 1812 г. Русские начали отступление, так как у них не было шансов победить французское войско на открытой

местности. Наполеон смотрел на золотые купола столицы и думал, что мечта его сбылась. Он ожидал представителей московской власти, которые должны были передать ему ключи от столицы. Но никто не шел. Отряд разведчиков доложил, что город пуст. Император въехал в безлюдный город, где не осталось даже бродяг. Внезапно заполыхал пожар, который распространялся с молниеносной скоростью. Очень скоро горел весь город. Жители сами подожгли свою Москву.

Пожар Москвы в 1812 г. Иван Айвазовский, 1851 г.

Наполеону и его армии было нелегко выбраться из огненного ада. Императору не осталось ничего иного, как, вволю пограбив город, возвратиться во Францию, прежде чем наступит зима. На обратном пути русская армия частями уничтожала отступающего противника.

Таким образом, благодаря пожару в Москве казавшийся победоносным поход Наполеона в Россию закончился ужасным поражением.

Сгорел Зимний дворец

1838 г.

С великой печалью встречали петербуржцы 1838 г. Не пришли они, по старинному обычаю, в Зимний дворец, где обычно собиралось до 20 тыс. гостей, чтобы поздравить своего царя с наступающим Новым годом. Приходить было некуда: великолепнейшего здания Северной столицы больше не существовало.

Зимний дворец изумлял иностранцев как чудный памятник искусства, а для русских людей он представлял все отечественное, свое коренное. В историческом отношении для новой русской истории Зимний дворец был то же, что и Кремль для истории московской. Несколько дней до пожара здание еще блистало своей пышностью, здесь кипела и бурлила жизнь, а теперь в блестящих прежде залах царили пустота и мрак.

…Флигель-адъютант Иван Лужин 17 декабря 1837 г. был дежурным в Зимнем дворце. В залах дворца понемногу собирались рекруты и нижние чины, назначенные в гвардию, для осмотра их великим князем Михаилом Павловичем. По пышным залам Зимнего бегали скороходы с курильницами, источавшими благовония. Но здесь же распространялся и казарменный запах от более чем тысячи собравшихся нижних чинов. Однако все их вместе заглушал запах дыма, который чувствовался уже несколько дней, особенно из Фельдмаршальской залы.

Пожар в Зимнем дворце 17 декабря 1837 г. Художник Б. Грин

Около 7 ч. вечера из-за печи в дежурной комнате показалась тонкая струйка дыма. Император Николай I с императрицей, наследником, великим князем Михаилом Павловичем и великой княгиней Марией Николаевной находились в это время в театре, где шел балет «Влюбленная баядерка» с участием знаменитой Тальони. О пожаре в Зимнем дворце им сообщили после первого действия балета.

Государь немедленно покинул театр и вместе с великими князьями отправился на место пожара. Первой его заботой была безопасность его семейства, и он повелел отправить детей в другой дворец. После этого император послал за войсками. Прежде других явился первый батальон

лейб-гвардейского Преображенского полка, который был ближе других расположен.

В считаные минуты все гвардейские знамена и все портреты (фельдмаршала Кутузова-Смоленского, Барклая-де-Толли и других военных генералов, участвовавших в войне с Наполеоном), украшавшие Фельдмаршальскую залу и Галерею 1812 г., были сняты и отнесены в безопасное место – часть к Александрийской колонне, часть – в Адмиралтейство. Из Дворцовой церкви удалось спасти всю ее богатую утварь, великолепную ризницу, образа с дорогими окладами, большую серебряную люстру. Но прежде всего вынесли святые мощи, хранившиеся в церкви.

Из Георгиевского зала убрали императорский трон, в величайшем порядке и без малейших повреждений из Зимнего дворца вынесли императорские регалии и бриллианты. Из Эрмитажа удалось спасти ценные художественные картины, зеркала, мраморные статуи, китайскую мебель – сокровища, которые в течение многих лет собирались русскими царями.

Мебель всех типов, отделок и обивок, золотая и серебряная посуда, мраморные статуи, каменные и фарфоровые вазы, хрусталь, картины, ковры – все роскошное и нарядное имущество царской семьи причудливо перемешалось с более чем скромным скарбом лакеев, поваров, трубочистов, дровосеков, ведь в Зимнем дворце жило не менее 3 тыс. человек.

Но хоть и много успели спасти, однако в пламени пожара погибло все архитектурно-декоративное убранство парадных залов и личных апартаментов царя. А ведь за 75 лет существования Зимнего дворца его отделывали такие выдающиеся зодчие, как Растрелли и Кваренги, Росси и Стасов и многие другие. Вместе с гибелью этих помещений как бы потускнели и многие исторические воспоминания. На этих сгоревших лестницах и в залах не раз звучали голоса Ломоносова, Радищева, Державина, Карамзина, Жуковского, Суворова, Кутузова и многих других исторических лиц, которые составили славу русского государства.

Чтобы выяснить причину пожара, Иван Лужин спустился в дворцовый подвал, где в небольшой комнатке со сводами располагалась лаборатория. В ней была устроена плита для приготовления лекарств, а над ней железный шатер. Однако шатер этот не мешал

распространению дурного лекарственного запаха в комнате. И тогда в дымной трубе (под шатром) пробили дыру, чтобы дурной запах уносился вместе с дымом. Но вместе с испарениями уносилось из комнаты и тепло. Ночевавшая здесь прислуга коченела от холода и придумала на ночь затыкать дыру рогожей. Рогожа эта вскоре провалилась, и сажа стала часто загораться.

Так повторилось и 17 декабря. Но трубу прочистили, дым в комнате, соседней с флигель-адъютантской, исчез, и все успокоились. Но, как оказалось, ненадолго.

Огонь пробился в незаделанную отдушину Фельдмаршальской залы и запылал в перегородке между ее деревянной стеной и капитальной. Стена начала потихоньку тлеть, а потом огонь пробил себе выход в том углу залы, где было большое пространство между деревянными и каменными стенами – прямо над залой Петра Великого.

Сухие вощеные полы, золоченая или окрашенная масляной краской резьба наличников и осветительных приборов вспыхнули мгновенно. Пожар расползался с неимоверной быстротой, зала за залой обрушивались, и вскоре пламя полностью охватило главное здание Зимнего дворца. Чтобы огонь не перекинулся на Эрмитаж, государь приказал немедленно разобрать крыши галерей, соединявших его с главным корпусом дворца. Переход по крыше был самым затруднительным. Солдаты и прибывшие пожарные по чердаку добрались до слухового окна (близ чердака малой церкви), потом по снегу и обледенелым листам – до Концертной залы. Ломами и топорами они стали выворачивать кровельные листы. И хотя сильный ветер направлял пламя прямо в сторону Эрмитажа, пожар все-таки не достиг его. Зато он побежал по верхним потолкам самого дворца, и они загорелись одновременно сразу в нескольких местах. Прогоревшие балки и стены падали со страшным грохотом, разбрызгивая вокруг себя снопы искр. От них зажигались потолки и полы среднего яруса, которые в свою очередь низвергались огромными огненными грудами на своды нижнего этажа.

По рассказам очевидцев, зрелище было просто страшным, как будто посреди Петербурга извергался вулкан. Пока еще в среднем ярусе было темно и горело всего несколько ночников, по комнатам бегали испуганные люди со свечами в руках. Потом вдруг над ними загорелись потолки. Везде развевался густой дым, невозможно ничего было

видеть, да и просто дышать. Под конец потоки огня заполнили все внутреннее пространство и полились уже наружу – в окна. В один миг весь громадный дворец запылал и превратился в гигантский костер.

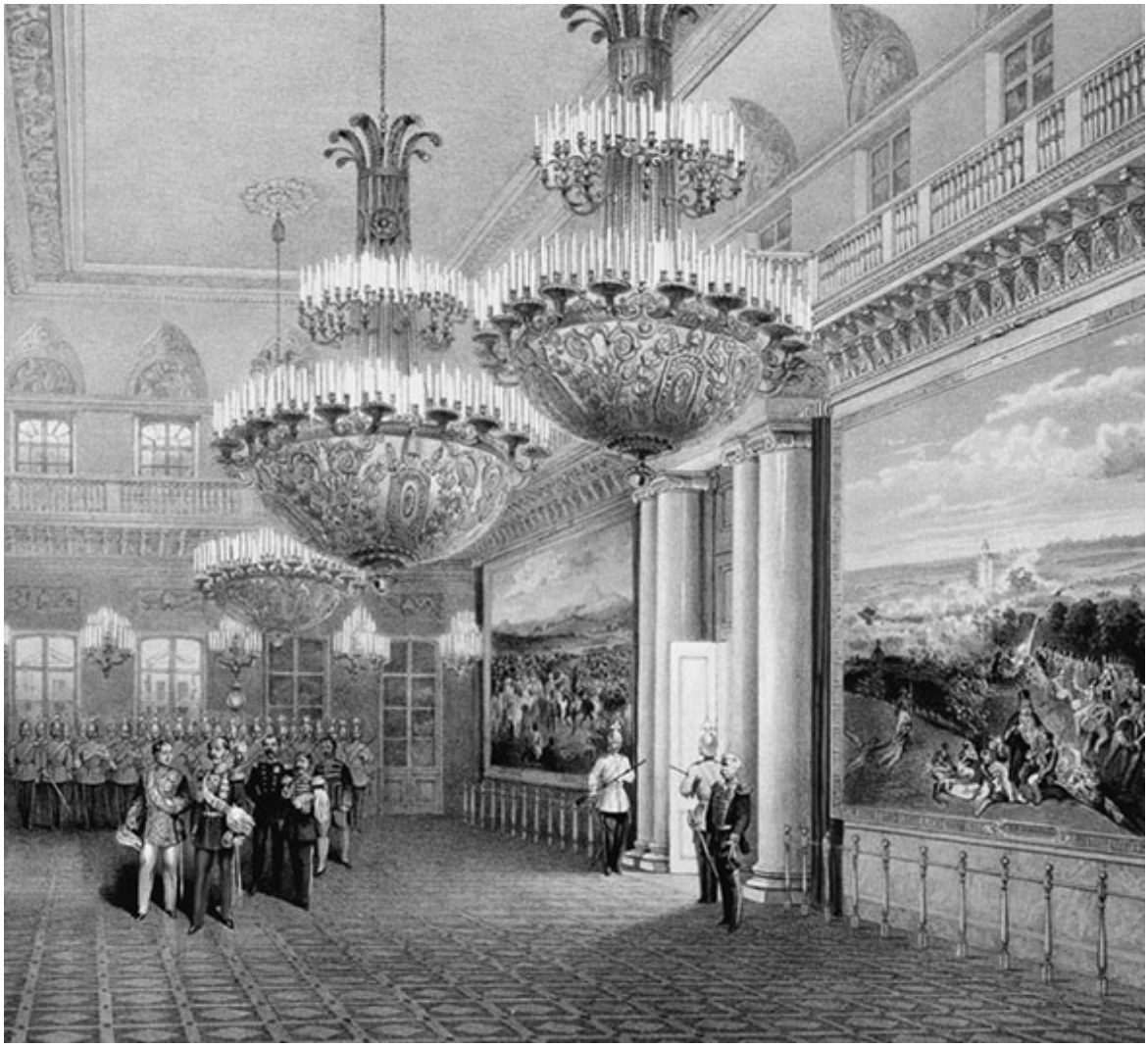
Пламя этого костра то восходило к небу высоким столбом под тяжелыми тучами дыма, то волновалось, как море, волны которого метались зубчатыми огненными языками, то вспыхивало снопом бесчисленных ракет, которые сыпали огненный дождь на соседние здания. Казалось, что господствует какая-то адская сила, как будто слетелись на добычу зловещие духи.

Зарево от пожара видели за 50–70 верст от столицы путники на дорогах и крестьяне окрестных деревень и сел. Дворец горел еще двое суток – 18 и 19 декабря.

В.А. Жуковский отмечал, что государь был повсюду, к нему одному были устремлены глаза, исполненные доверия.

Видя перед собой самоотверженный пример государя, так же мужественно вели себя и все остальные – от генерала до простого солдата. Отставной генерал-майор Л.Р. Баранович рассказывал впоследствии, что рядовой 10-го флотского экипажа Нестор Троянов и столяр интендантского ведомства Абрам Дорофеев приметили на самой вершине загоревшегося уже иконостаса образ Христа Спасителя. И хотя был настоятельный запрет даже приближаться туда, они (без всяких инструментов!) с небольшой лишь лестницей решили спасти образ Иисуса Христа. Лестница едва доставала до половины иконостаса, но это их не остановило. Цепляясь со сверхъестественной отвагой, они добрались до своей цели. С величайшей осторожностью Троянов снял образ и передал его Дорофееву. Потом они оба, изрядно обожженные, благополучно спустились со своей драгоценной ношей и отнесли ее в безопасное место. Государь был свидетелем их подвига, обласкал обоих и повелел выдать каждому по 300 рублей. А Троянова сверх того перевести в гвардию.

В ту минуту, когда пожар свирепствовал с наибольшей силой, в другом месте Северной столицы произошло точно такое же несчастие. В Галерном селении, где обитало в основном беднейшее население, вспыхнул другой пожар. Государь тотчас велел отправить туда часть пожарной команды, а наследник цесаревич сам поспешил туда вместе с пожарными.



Фельдмаршальский зал Зимнего дворца до пожара. Художник В.С. Садовников

В то время, когда пожар в Зимнем дворце представлял собой такую разрушительную картину, другая картина своим тихим величием приводила душу в умиление. За цепью полков, окружавших Дворцовую площадь, бесчисленной толпой в мертвом молчании стоял народ. На его глазах погибала общая для всех святыня.

Долгое время официальные сообщения (а за ними и большинство мемуаристов) утверждали, что никто не погиб во время пожара. Но вот участник события Колокольцев написал свои воспоминания через 45 лет, уже в более мягких цензурных условиях. В них, в частности, он сообщал, что погибли 30 человек из числа гвардейцев. «И вот когда разбирались эти кучи, представлялись сцены душу раздирающие. Множество трупов людей обгорелых и задохнувшихся было

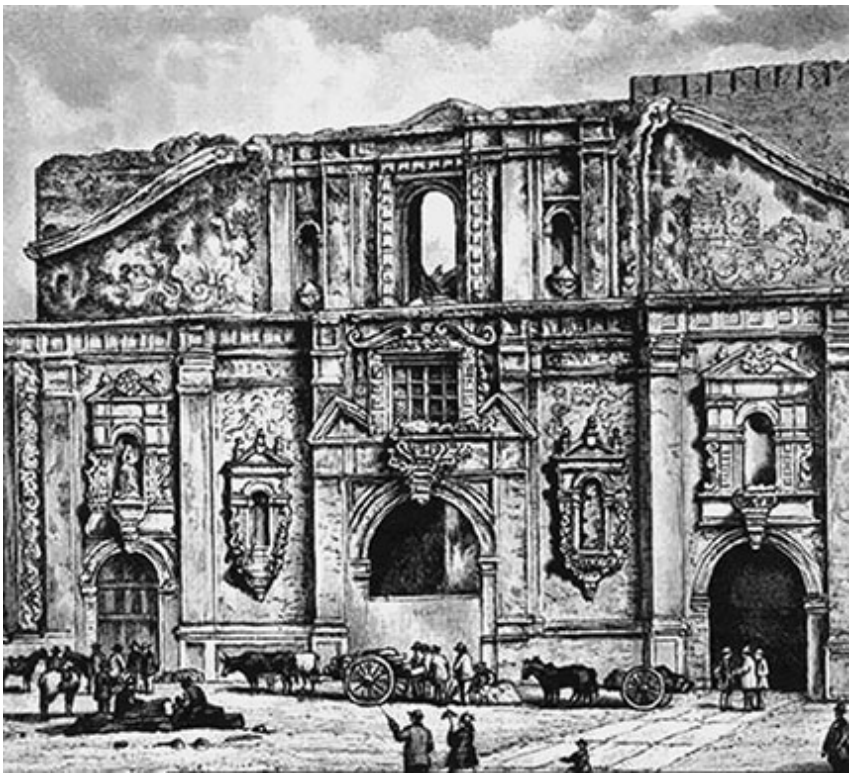
обнаружено по всему дворцу. Находили иных людей заживо похороненных, других обезображенных и покалеченных. Мы не могли без ужаса выслушивать рассказы наших солдат о том, в каких положениях они находили своего брата солдата… Я тоже помню, между прочим, фигуру одного обгоревшего солдата. Это был настоящий черный уголь, в нем положительно ничего невозможно было признать, кроме человеческого контура».

После пожара, естественно, были произведены мероприятия для его дальнейшей охраны от подобных бедствий. В течение 1838–1839 гг. перекладывали свинцовые водопроводные трубы, возводили брандмауэры и новые каменные и чугунные лестницы, отодвигали от стен и заново перекладывали печи, возводили новые дымоходы. И везде дерево заменяли железом, чугуном и кирпичом.

2500 человек погибли в церкви

1863 г.

8 декабря (в День зачатия Девы Марии) иезуитская церковь Ла-Компаниа в Сантьяго-де-Чили была по-праздничному нарядной. Для украшений использовали муслин, бумагу и картон. 20 тыс. керосиновых ламп подготовили для освещения помещения изнутри. Церковь переполнили люди (собрались 3 тыс. верующих, большинство из которых – женщины). Уже были зажжены почти все лампы. Мужчины стояли в стороне за железной оградой. Внезапно вспыхнула одна из гирлянд, и через секунды пламя охватило все вокруг. Началась страшная давка. Мужчины быстро выбрались через калитку. Удалось спастись и немногим женщинам, которые стояли ближе к выходу. В панике люди падали на пол, другие спотыкались и падали на них. Проезжавший мимо гаучо бросил свое лассо в толпу. Так ему удалось вытащить пару женщин. Вторая попытка окончилась неудачей, так как лассо оборвалось. Огненный ад продолжался 15 мин. 2500 женщин и детей умерли мучительной смертью. Церковь не восстановили и по сей день.



Иезуитская церковь Ла-Компаниа в Сантьяго-де-Чили после пожара

Чикаго, сгоревший от керосиновой лампы

1871 г.

8 октября пожар в Чикаго, США, уничтожил 17 450 зданий. Погибло 800 человек. Ущерб оценивался в 196 млн долларов.

За 40 лет Чикаго превратился из небольшой деревни в важный промышленный центр торговли, биржевого бизнеса и машиностроения. В 1871 г. в городе строился один рабочий блок за другим, а число жителей достигло 334 тыс. человек. Большая часть жилья состояла из деревянных домов, даже дороги в некоторых местах были вымощены деревянными досками.

И вот 8 октября, в печальный день, за 27 ч. пожар уничтожил крупные гостиницы, все банки, театры, городскую оперу и ратушу. Число сгоревших зданий превысило 18 тыс. На шестом часу огонь поглотил и водопроводную станцию, обезоружив тем самым пожарных. Пожар начался в 6 ч. вечера в хлеву Патрика О'Лэри, где во время дойки одна из коров опрокинула керосиновую лампу. Дождей не было уже несколько недель, поэтому пламя мгновенно разнеслось и охватило

весь город, и даже река ему не помешала. Воздух раскалился до такой степени, что 6-этажные дома не выдерживали и обваливались, так как от высокой температуры происходила деформация стальных балок. Рухнуло даже якобы огнестойкое здание Первого национального банка. Стихия унесла жизни 800 человек. Число погибших под развалинами неизвестно. Пожар полностью уничтожил территорию в 9 кв. км. 96 тыс. жителей остались без крова. Рассказывают, будто бы в сгоревшем городе сохранился только один дом, принадлежавший пожилой даме по имени Огден. Она покрыла стены с внешней стороны и крышу одеялами и коврами и, не прекращая, поливала их водой. Когда запас воды кончился, она использовала яблочное вино из бочек.

Пожар в Чикаго 8 октября 1871 г.

Город сгорел дотла

1871 г.

8 октября во время лесных пожаров в штате Висконсин, США, сгорело 2 млн деревьев. Погибло 1200 человек.

Пештиго был процветающим городом, который находился в лесах американского штата Висконсин. Планировалось даже проложить в город железнодорожные пути и включить его в транспортную сеть США. За сутки Пештиго был разрушен. О страшном пожаре в штате Висконсин никто и не знал, так как в это же время произошла катастрофа в Чикаго и газеты писали только об этом страшном пожаре.

На огромной лесной территории вокруг Пештиго давно не было дождя. 8 октября 1871 г. стояла невыносимая жара и одновременно царила гробовая тишина: не слышно было птиц, молчали даже горластые вороны. Вскоре где-то в лесу послышалось грохотание, которое становилось все сильней. Внезапно на город обрушился огненный град, лес вокруг загорелся страшным пламенем. В результате было уничтожено 62 тыс. га лесных угодий. Огненный шторм срывал верхние этажи домов, подкидывая их высоко вверх, а затем с силой швырял на землю. Десятки людей покончили жизнь самоубийством, боясь сгореть заживо. Многим удалось спастись в реке. Чтобы выжить, им приходилось нырять, так как ветер бушевал и над водой, сжигая волосы людей.

В результате в реке утонули 120 человек, однако сотни людей были спасены. Город сгорел дотла, от идеи восстановить Пештиго в конце концов отказались.

Огонь в Пештиго. Работа неизвестного художника

Огненный кошмар Хобокена

1900 г.

30 июня начался сильный пожар на причалах крупного порта Хобокен, штат Нью-Джерси, США.

Эта трагедия произошла 105 лет назад – по неизвестной причине начался сильный пожар на причалах крупного американского порта Хобокена, расположенного в штате Нью-Джерси. Пламя охватило порт и четыре парохода с экскурсантами на борту. В бушующем огне страшной смертью погибли 326 человек, а 250 получили сильные ожоги и увечья.

В субботу, 30 июня, на пирсах Хобокена, значительная часть которых принадлежала пароходной компании «Линия германского Ллойда», кипела жизнь. Четыре самых внушительных и современных

океанских парохода стояли на швартовых у причала – величественный пассажирский лайнер «Кайзер Вильгельм» водоизмещением 20 тыс. т, «Заль» – водоизмещением 5267 т, «Бремен» – водоизмещением 10 тыс. т и «Майн» – водоизмещением 6398 т. «Майн», который компания взяла в аренду всего лишь месяц назад, являлся гордостью германского торгового флота. Лайнеру «Кайзер Вильгельм», имевшему длину около 200 м, принадлежал рекорд времени по пересечению Атлантического океана. Расстояние от Нью-Йорка до английского порта Саутгемптон, с полной нагрузкой и пассажирами на борту, он покрывал всего за пять дней 17 ч. и 8 мин.

В субботу большая часть команды с этих судов находилась на берегу в увольнении, а оставшиеся матросы, плотники и докеры производили погрузку запасов воды, продовольствия и готовили корабли к плаванию, которое должно было начаться через несколько дней. Работы шли своим чередом, вокруг океанских кораблей сновали 18 мелких судов, перевозивших нефть, уголь, хлопок и бензин.

Хобокен до великого пожара

В то время было общепринято во время стоянки в порту пускать на борт корабля экскурсантов, что служило отличной бесплатной рекламой пароходным компаниям. Вот и тем солнечным субботним днем сотни любопытных осматривали четыре гигантских парохода. Не меньше народа толпилось на берегу, ожидая своей очереди подняться на борт. Ничто не предвещало трагедии.

На причале номер три было особенно многолюдно. Здесь пришвартовались пароходы «Заль» и «Бремен», на самом высоком пирсе высились горы хлопковых кип, а рядом стояло 100 бочек высокосортного виски, предназначенного на экспорт. Около них без конца крутились портовые рабочие и грузчики, поэтому пришлось

выставить специальную охрану, которая, впрочем, также с вожделением поглядывала на заветные емкости.

Внезапно в 15:55 загорелась одна из хлопковых кип – скорее всего, кто-то из рабочих бросил непотушенный окурок. Пока грузчики ходили за огнетушителями, пламя перекинулось на бочки с виски и те начали с грохотом взрываться, поливая все вокруг огненным дождем, от которого занялся настил и другие кипы с хлопком. Высокие оранжевые языки пламени мгновенно охватили просмоленный настил и стали подбираться к портовым пакгаузам. Следом воспламенился весь деревянный причал, и вал огня устремился к 200 грузчикам, работавшим здесь. Те, не раздумывая, сразу бросились наутек. Забыв обо всем на свете, они мчались наперегонки с огненной стеной, которая быстро настигала их. Сорок рабочих не смогли бежать так быстро, они отстали и в страшных мучениях сгорели на глазах у присутствующих. К едкому дыму от полыхающего хлопка и пеньки прибавился тошнотворный запах горелого мяса.

Тем временем языки пламени быстро побежали вверх по деревянным трапам на каждый из четырех пришвартовавшихся пароходов. Пламя уже достигало в высоту 100 футов и легко перебрасывалось с причала на причал, пожирая находившиеся там грузы. Весь порт покрылся клубами густого ядовитого дыма, в котором катера пожарной охраны суетливо, бестолково, а потому – безуспешно пытались преградить дорогу огненному валу…

Заполыхали близлежащие портовые склады и деревянные палубы кораблей, моментально превратившиеся в смертельные ловушки для экскурсантов. На пароходах началась паника. Толпы экскурсантов, потерявших рассудок от страха, устремились вверх на палубы, но были встречены пламенем. Первые ряды в ужасе остановились и попытались вернуться обратно, но под напором обезумевшей толпы, рвущейся наружу, падали в огонь и корчились на горящих досках. Задыхаясь от дыма, люди в ужасе метались по узким корабельным коридорам, мужчины, женщины и дети падали и погибали. Попытки малочисленной команды организовать хотя бы малейший порядок окончились провалом: злоба и ярость неуправляемой толпы обрушилась на неповинных в пожаре матросов – вспыхивали яростные драки.

Дальше всех от центра пожара находился «Кайзер Вильгельм». Как только пламя охватило причал и грозило перекинуться на судно, к нему подошло около дюжины буксиров, и лайнер потащили по фарватеру подальше от горящих пирсов. Капитан корабля встал на мостике, держа в каждой руке по револьверу. Только угрозой применения оружия ему удалось установить порядок. В это время все матросы были заняты тушением огня: непрерывно поливая водой палубу и надстройки, быстро выбрасывая за борт горящие обломки, им удалось сбить пламя с палубы. Только благодаря их самоотверженным стараниям все, находившиеся на борту «Кайзера Вильгельма», остались живы, хотя многие моряки получили обширные ожоги, а некоторые экскурсанты пострадали во время давки. За проявленную доблесть и мужество капитан «Кайзера Вильгельма» был награжден американской медалью. По заслугам оценили его поведение во время пожара и у него на родине.

На оставшихся у причалов трех кораблях царил огненный хаос. Пламя распространялось по ним, не встречая ни малейшего сопротивления. Все были заперты огнем во внутренних помещениях, а попытки включить аварийные системы пожаротушения закончились безрезультатно. Малочисленные пожарные катера работали в полную силу, но были не в состоянии потушить громадные суда, полностью охваченные огнем. Подоспевшие на выручку буксиры начали отводить от полыхающих пирсов горящие «Бремен» и «Заль», одновременно пытаясь снять с них экскурсантов и членов команд. Пожарным катерам удалось пробить небольшую спасительную тропу в огненной стене, и по ней люди устремились наружу. Задыхающиеся и ослепшие от едкого дыма, но еще живые, они с криками бежали по дымящейся палубе и прыгали в спасительную воду залива. Буксиру «Нетте Тайс» удалось подобрать 140 человек, а 40 человек были спасены «Вэстгестером».

Но этих усилий было недостаточно. Когда начался пожар и огонь перекинулся на корабли, почти все экскурсанты и члены команд находились под палубами и в салонах, осматривая убранство кают. Поэтому все пути к спасению для них были отрезаны бушующим пламенем. К тому же диаметр иллюминаторов на германских пароходах составлял всего около 28 см, и взрослому человеку было невозможно протиснуться в столь узкое отверстие, а многие экскурсанты даже не знали, как они открываются.

Полицейским удалось взять ситуацию под контроль и предотвратить панику. Это помогло пожарным не дать огню распространиться и отстоять город. Команды буксиров ничего больше не могли предпринять. Температура внутри горящих судов была настолько высока, что железный корпус «Майна» раскалился добела. Струи воды из пожарных брандспойтов просто испарялись в воздухе, еще не достигнув палубы, а сам корабль не поддавался никаким попыткам буксиров стронуть его с места.

В надежде спасти хотя бы детей матери выбрасывали их из иллюминаторов. Но, упав с большой высоты, перепуганные и оглушенные ударом детишки захлебывались в грязной портовой воде и моментально шли ко дну. К понедельнику из воды было выловлено 14 детских трупиков…

Лишь 15 морякам из команды «Майна» чудом удалось избежать неминуемой смерти. Они сумели пробраться в самый низ трюма и там, в страшной жаре, переждать огненную бурю.

Только в воскресенье стало возможным начать осмотр сгоревших кораблей и уборку трупов погибших. Насчитали 326 целых трупов и их фрагментов, но большинство из них так и не удалось опознать.

Как ни странно, удалось найти «стрелочника». В результате следствия, проведенного властями штата, причиной возникновения пожара была названа… халатность грузчика, курившего на пирсе и бросившего непотушенный окурок, а владельцам и хозяевам порта удалось уйти от ответственности.

(По материалам Е. Павлова)

Бакинский Герострат

1901 г.

Никогда и никому не приходила в голову идея поджечь мазут из простого любопытства. Тем не менее в самом начале XX в. одному человеку, не инженеру и не химику, закралась-таки в голову эта шальная мысль. Решил он проделать «эксперимент» с мазутом, находящимся в гигантской емкости: если мазут загорится, то какое будет пламя?

1 февраля на расположенных в 6 км от Баку нефтепромыслах начинался обычный трудовой день. Рабочие спешили к своим вышкам,

чтобы продолжить бурение скважин и добычу нефти. В находящихся неподалеку поселках открывались магазины, женщины отправились за покупками, дети собирались в школу.

Но этот день стал необычным для одного из работников промыслов, в обязанности которого как раз входила охрана нефтеналивных емкостей от возгорания. Он должен был следить за тем, чтобы на территории не было нарушителей. Правда, занятие это казалось ему довольно скучным: изо дня в день одно и то же – обход нефтеналивных емкостей, осмотр каждой, а потом – безделье. Никто не собирался емкостям поджигать или наносить им какой-то ущерб. Грозившее наказание было очень суровым, и все знали об этом – от мала до велика.

Однако один из охранников сам повел себя не как взрослый человек, ответственный за свою работу, а как самый наивный ребенок. Точно неизвестно, по какой причине он решил повторить «подвиг», который в 376 г. до н. э. совершил Герострат – поджигатель храма Артемиды в Эфесе.

Мазут, находившийся в луже вместе с водой, от простой спички не загорался. Но первая неудачная попытка не остановила охранника. А если плеснуть в нее чистого мазута? Но для этого надо искать ведро, лезть наверх. Одна морока… И тогда он вознамерился поэкспериментировать на самой металлической емкости, за стенками которой хранилось огромное количество мазута – 96 тыс. т! А если мазут и здесь от одной спички не загорится? Тогда, может быть, стоит сделать факел? И бросить его сверху?

Скорее всего, он не думал, что его эксперимент закончится трагедией. Вполне возможно, действовал просто необдуманно и, как ребенок, хотел полюбоваться пламенем. Хотя, вероятно, решил сперва поджечь, а потом попробовать погасить, чтобы убедиться, что мазут не так уж и страшен?

Он зажег факел и кинул его на черную блестящую поверхность. Раздался хлопок – это вспыхнул не сам мазут, а его испарения. Но уже через несколько минут заполыхала вся жидкая масса. Она быстро разогрелась, увеличилась в объеме, стала булькать и подниматься кверху.

Охранника отбросило на землю. Он на какое-то мгновение потерял сознание, а когда очнулся и хотел бежать, то было уже поздно – из

металлической емкости потоками выливался горящий мазут. Попадая на землю, он поджигал траву, кустарники и деревья. Более того, из емкости в небо неожиданно полетели огромные снопы искр – мазут начал взрываться изнутри: горящие струи, как из кратера вулкана, стреляли ввысь и в стороны. Черные столбы дыма кольцами поползли к горизонту. В воздухе запахло гарью, а поднявшийся ветер вскоре понес горючее облако на Баку.

Еще через несколько минут металлические стенки емкости, раскалившись от жара и не выдержав напора бурлящей огненной массы, лопнули. И вот уже шипящая огнедышащая река потекла к расположенной поблизости соседней емкости.

Одна за другой вспыхивали емкости с мазутом. В результате разлившиеся огненные реки зацепили нефтедобывающие вышки, которые были окружены заборами и имели деревянную оснастку. Они запылали, как спичечные коробки. На площади в несколько квадратных километров бушевал гигантский пожар. Все небо заволокли черные дымные смерчи, заслонив собой солнце, превратив день в ночь.

Пожар на бакинских нефтепромыслах

О разыгравшейся катастрофе тотчас сообщили в Санкт-Петербург – царю и правительству. Но в те времена не было ни самолетов, ни пожарных машин, оснащенных специальной техникой. Все уповали в основном на милость природы и молились Богу о помощи. Погасить такое море необузданного огня никто был не в состоянии.

Пять дней и пять ночей бушевал пожар, в пламени которого сгорел сам поджигатель и еще около 300 человек. Выгорели все близлежащие поселки, школы, магазины. Пять дней и пять ночей не было никакой возможности подступиться к пламени. Ветер грозил разнести огонь по другим нефтепромыслам, поджечь сам город Баку.

И все же пожарным удалось укротить огневой поток. В спешном порядке они рыли канавы и подвозили песок.

К концу пятого дня пламя наконец сумели сбить, и постепенно пожар был потушен. Собственно, можно сказать, что он прекратился сам, так как весь имевшийся в емкостях мазут выгорел.

Страшная картина предстала перед жителями Баку, свидетелями разыгравшейся трагедии: остовы от кирпичных печей, железная покореженная арматура, выгоревшая земля, густая сажа и черная зловонная грязь. Катастрофа была колоссальной… Царское правительство приняло экстренные меры помощи. На месте пожара проводилась расчистка, стали заново отстраиваться дороги, возводились новые поселки. Но этих мер было явно недостаточно. Прошли долгие годы, прежде чем все пострадавшие места удалось полностью вычистить от гари и остатков сгоревшего мазута.

Еще долго по России бродили тысячи погорельцев, переживших ужас перед всеуничтожающим нефтяным факелом. Они рассказывали кошмарные истории о гибели в огне людей, животных, птиц. Потрясение было настолько сильным, что даже предложения о денежных вознаграждениях мало кого соблазняли: никто из погорельцев не хотел больше возвращаться на прежние места.

Огненный июль в Сызрани

1906 г.

«Огонь переходил с дома на дом, и через несколько часов над пепелищем возвышалась только соборная колокольня… Люди добирались до Волги ползком, многие бросались в воду, надеясь найти

облегчение от мучительной боли. Весь берег был переполнен беглецами… Пытавшиеся приблизиться к городу бежали обратно, ужаснувшись количеству обугленных трупов на улицах. Тут же лежали трупы лошадей, домашней птицы, собак…»

Так журнал «Нива» описывал катастрофический пожар, который 5 июля (по старому стилю) 1906 г. практически полностью стер с лица земли город Сызрань.

В начале XX в. российские города и тем более села нередко страдали от пожаров. Причин было много. В первую очередь – отсутствие противопожарных водопроводов и как следствие – острая нехватка воды для тушения огня. Также нужно учитывать примитивность пожарной техники того времени. Все это в полной мере относилось и к Сызрани…

«Из числа трех машин, входящих в пожарный обоз, одна оказалась самой старой конструкции и должна по-настоящему поступить в музей древностей, а не находиться в городском полицейском управлении. При испытании действия этой машины рукав лопнул, и вода разлилась по улице», – отмечалось в журнальной статье.

Июнь 1906 г. в Среднем Поволжье выдался жарким. Как свидетельствует городская хроника того времени, днем температура воздуха достигала 30 °С и выше, а дождей почти не было. Неудивительно, что к началу июля в городе стояла пыльная и знойная сушь. Окраинные кварталы Сызрани стали похожи на бочку с порохом, которая словно бы ждала, кто же поднесет к ней зажженную свечу. И беда пришла…

С чего начался пожар в тот трагический день 5 июля, окончательно установить так и не удалось. По общепринятой версии, возгорание произошло рано утром в поселке Закрымза. Здесь, во дворе одного из домов, неосторожно развели костер. Огненная стихия в мгновение ока охватила соседние дома, а уже через час пошла гулять по всей Закрымзе…

Буквально на глазах онемевших от страха людей ветер превратился в ураган, бушевавший с невероятной силой. Он разносил искры на сотни саженей вокруг. Пароход, шедший по Волге в направлении Сызрани, уже на расстоянии 25 верст от города был осыпан головешками, горящей щепой и искрами. Направление ветра все время менялось, и вскоре Сызрань пылала со всех концов.

Пламя, раздуваемое ветром, за 3–5 мин. пожирало деревянные лачуги. К полудню пожаром был охвачен уже весь город. Люди с криками бежали по улицам в поисках спасения. Но со всех сторон их снова и снова встречала стена огня. Впоследствии очевидец этой катастрофы Иван Иванович Труханов рассказал в своих записках: даже средь бела дня зарево сызранского пожара было видно в Хвалынске, что находится в 90 верстах ниже Сызрани по течению Волги…

В тот страшный день в Сызрани погибли все, кто не смог уйти из города, – обитатели больниц, богаделен и приютов, престарелые и убогие, а также арестанты. Одни гибли в бушующем пламени, другие задыхались от дыма и угарного газа. Не спаслись даже те, кто пытался отсидеться внутри противопожарных резервуаров на Соборной и Кузнецкой площадях (ныне – площадь Ленина). Вода в этих небольших емкостях очень быстро превратилась в кипяток, и несчастные сварились заживо.

О том, что происходило дальше, свидетельствует журнал «Нива»: «Самый страшный момент настал, когда огонь подобрался к артиллерийским пороховым погребам. Взрывы пороха, грохот разрывающихся снарядов, треск ружейных пуль были последним салютом погибавшей Сызрани…»

Пожар в Сызрани бушевал около суток. Его последствия оказались катастрофическими. Город с населением 45 тыс. человек был буквально стерт с лица земли.

Сгорело около 5500 строений, в том числе больница, библиотека, гимназия, реальное училище, казначейство, а также почта и телеграф. В двухэтажном здании уездной тюрьмы, что располагалось между Спасской башней и берегом реки, задохнулись в дыму или сгорели заживо все заключенные – около сотни человек.

Сильно пострадали и местные коммерсанты. Пламя уничтожило все мельницы, продовольственные склады, более 100 вагонов с пшеницей, находившихся на железнодорожной станции.

Не пощадил огонь и церковное имущество. В пламени сгинули один из православных монастырей и семь церквей, в том числе Никольский единоверческий храм, построенный в 1859 г.

Общие убытки от пожара в ценах того времени составили 18 млн рублей…

Что же касается количества жертв, тут данные расходятся.

Современные исследователи предполагают, что в сызранском пожаре погибли по меньшей мере тысячи человек. После катастрофы возникло предположение, что пожар такой страшной силы и с такими катастрофическими последствиями не мог быть простой случайностью.

Существовала версия, что город подожгли царские агенты. В начале XX в. Сызрань была одним из самых активных большевистских центров Симбирской губернии.

Однако в те же годы появилась и другая версия сызранской катастрофы, согласно которой город в тот день подожгли сами социал-демократы, желавшие вызвать беспорядки и тем самым скомпрометировать местные власти.

Вот что по этому поводу в сентябре 1906 г. писал журнал «Пожарное дело»: «За несколько дней до случившегося на тему поджога уже распространялись слухи и анонимки со стороны рабочих и грузчиков поволжских пристаней и смежных железных дорог». В данном случае, по мнению журнала, поджигателей толкнула на преступление экономическая кабала, в которую коммерсанты загнали рабочих, а также недоразумения с работодателями…

Однако даже с учетом этих документов и свидетельств наиболее правдоподобной все же представляется бытовая версия, согласно которой катастрофический по своим масштабам сызранский пожар 5 июля 1906 г. носил случайный характер. С этим вполне можно согласиться, и вот почему: как бы велико ни было желание властей разгромить большевистский центр или, наоборот, как бы ни пыталась революционно настроенная молодежь досадить властям, вряд ли они стали бы ради сиюминутных целей приносить в жертву целый город. Тем более что здесь жили сами поджигатели, их семьи и родственники.

Правительство оказало помощь населению Сызрани. Уже через день сюда прибыл санитарный поезд, который в течение нескольких месяцев заменял собой сгоревшую городскую больницу. В город также прислали партию консервированных продуктов, а жителям бесплатно отпускали лес для строительства новых домов…

Вскоре деньги, продукты и вещи начали приходить со всей России и даже из-за ее пределов.

Комитет помощи погорельцам, созданный сразу же после пожара, начал сбор пожертвований на нужды города и пострадавших.

Самарцы вплоть до сентября ежедневно присылали в Сызрань груз хлеба и мяса, достаточный, чтобы накормить 10 тыс. человек.

Депутаты постановили, что отныне в центральной части Сызрани должны возводиться только каменные дома.

В том же году были оборудованы бетонные водохранилища, приступили к возведению нового здания пожарной части.

Вскоре после пожара власти Сызрани восстановили пожарный обоз. Туда вошел линейный ход, который вывозился тройкой лошадей. На нем размещались ручной насос, рукава, стволы и другой противопожарный инвентарь.

Тем временем на склоне реки Крымзы погорельцы начали возводитьжилые строения. Уже к концу лета Сызрань заполнили тысячи пришлых рабочих со всей Симбирской губернии, стремившихся подзаработать на восстановлении города.

В 1907 г. на средства Красного Креста была построена уездная больница (ныне на ее месте, на улице Советской, располагается станция скорой помощи). В 1910 г. восстановили городскую публичную библиотеку.

В целом же для возрождения Сызрани после июльской катастрофы властям и жителям города понадобилось более пяти лет.

(По материалам В. Ерофеева)

Поднялся из пепла, как феникс

1906 г.

Почти 700 человек погибли, а большая часть Сан-Франциско превратилась в развалины во время величайшего землетрясения (см. раздел природных катастроф) и вызванного им пожара.

Таким Сан-Франциско предстал жителям города после пожара в 1906 г.

Город, который был разрушен в 1906 г., слабо напоминал сегодняшний Сан-Франциско. Это был поселок, стихийно возникший и разросшийся во время «золотой лихорадки» 50-х гг. XIX в.

К началу XX столетия Сан-Франциско стал мегаполисом и финансовым центром Запада, но сохранил многое со времен первых старателей. Всему миру были известны бордели, курильни опиума и игорные дома китайского квартала. В то же время Сан-Франциско стал своего рода культурным центром Запада, там жили многие известные писатели, музыканты и люди искусства.

Землетрясение началось 18 апреля, в 5:14 утра, когда весь город еще спал. Почти все газо– и водопроводы были повреждены в первые минуты катастрофы, прервав водоснабжение. Отсутствие воды и гибель начальника пожарного управления Дэнниса Т. Салливана в первые же минуты землетрясения стало причиной того, что возникшие многочисленные пожары не сумели погасить. Три последующих дня город полыхал, как факел, пока не сгорел дотла.

Первые пожары вспыхнули сразу же после землетрясения. Люди боролись с огнем самыми разными способами. Для создания встречных пожаров дома начиняли динамитом и взрывали. Эти меры помогали, но чаще всего пожары выгорали сами собой. Наконец, 21 апреля, в субботу, пошел дождь и потушил остатки пламени. Наиболее эффективные действия по борьбе с пожаром были предприняты портовой пожарной командой. Благодаря этому порт не был разрушен, что облегчило восстановление города.

Бригадный генерал Фредерик Фанстон, один из командиров военного округа Сан-Франциско, вскоре после катастрофы начал получать многочисленные сообщения о разбоях и грабежах и приказал ввести в город войска. Мэр Юджин Шмиц выпустил прокламации, извещающие, что солдаты получили приказ расстреливать мародеров на месте.

Через несколько дней после землетрясения

Тем временем военно-морской флот начал спасательные работы по эвакуации сотен бездомных людей на другую сторону залива.

Сохранилось множество историй о людях, переживших сан-францисское землетрясение. Например, о знаменитом певце Энрико Карузо, который выпрыгнул в пижаме из окна «Палас-отеля», прижимая к груди портрет президента Теодора Рузвельта с автографом, или об актере Джоне Барриморе, который в вечернем смокинге и цветком в петлице бродил среди руин, абсолютно пьяный.

После землетрясения оказалось, что разрушено приблизительно 500 кварталов домов. Около 700 человек погибли, много тысяч осталось без крова. Деловой район города был полностью сметен с лица земли.

И все же город поднялся, как сказочный феникс. Но для тех, кто был там в те трагические дни, воспоминания об этом аде навсегда остались в памяти.

Взорвавшийся «Монблан»

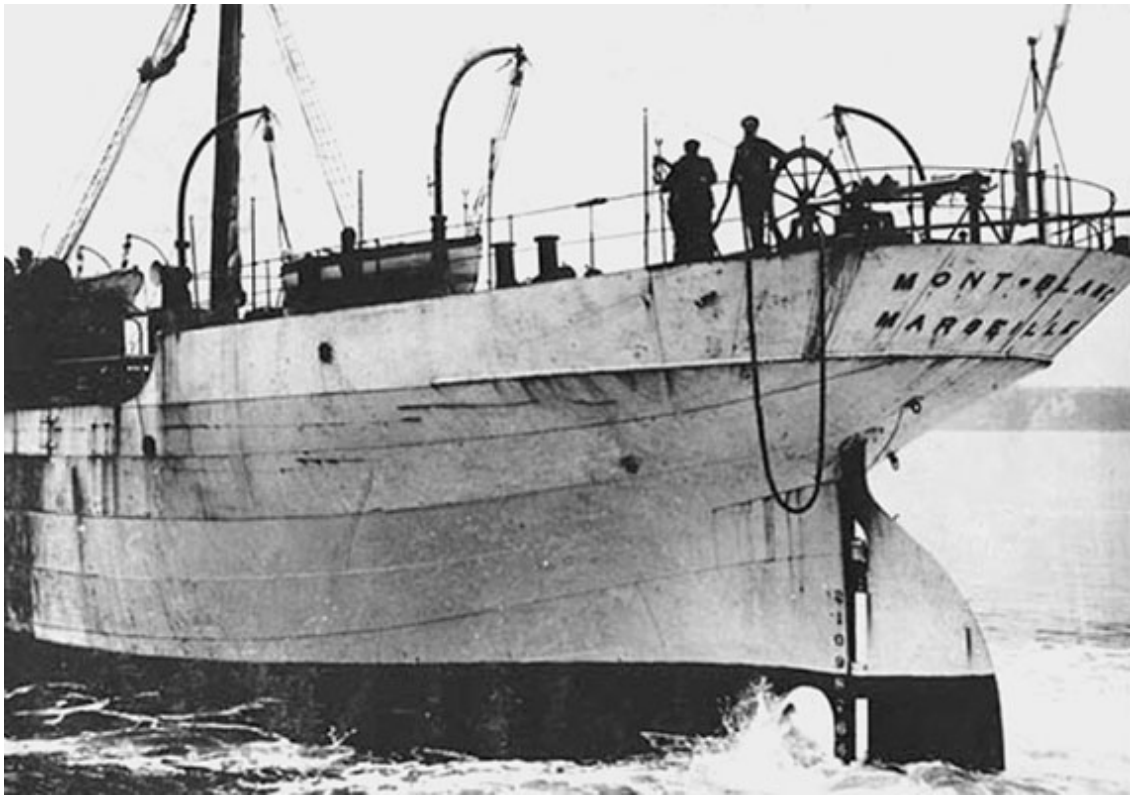
1917 г.

Военные специалисты утверждают, что взрыв, одним махом уничтоживший канадский город Галифакс утром 6 декабря, был самым мощным (до появления атомной бомбы) из когда-либо произошедших по вине людей. Лишь немногие здания частично уцелели…

Отзвуки гремевшей по всей Европе Первой мировой войны едва слышно доносились до тихих канадских провинций. Однако к портовому городу Галифаксу война была чуть ближе: дело в том, что сюда, помимо кораблей нейтральных стран, периодически заходили суда Антанты, чтобы «спрятаться» от немецких подлодок, принять стратегический груз и дождаться попутного конвоя через Атлантику.

Так было и в тот раз. Вечером 5 декабря старенький пароход «Монблан», вышедший из Нью-Йорка с «товаром» для воюющей Франции, тихо встал на рейде Галифакса в ожидании разрешения войти в порт. Незадолго до этого командир британского конвоя, шедшего в Европу, отказал капитану «Монблана» Ле Медэку в сопровождении, мотивировав это тем, что перегруженный пароход не обладает необходимой для безопасности перехода скоростью, и посоветовал ждать формирования другого конвоя в Галифаксе.

К утру разрешение было получено, и «Монблан» под руководством местного лоцмана начал осторожно петлять по узкому коридору заминированного фарватера, направляясь в гавань.



«Монблан» до катастрофы

Буквально в то же время капитан норвежского парохода «Имо», раздраженный непредвиденной задержкой, велел быстро развести пары и, не дожидаясь разрешения «этих недотеп», трогаться в путь.

Когда вахтенный уже вошедшего в гавань «Монблана» заметил пересекающее его курс судно, между пароходами было около мили. Лоцман на «Монблане» дал вправо, «Имо» почему-то свернул влево, чем только ухудшил ситуацию. Выругавшись сквозь зубы, галифакский лоцман приказал дать еще вправо, затем велел заглушить машину и, видя, что «Имо» однозначно решил пересечь «Монблану» курс, отдал команду «Лево руля!». В тот момент на «Имо» уже начали что-то понимать и тоже остановили двигатели. Теперь пароходы двигались только по инерции, чуть не соприкасаясь правыми бортами, в нескольких метрах друг от друга. Собравшаяся на пристани любопытная толпа, наблюдавшая за странными маневрами, уже начала было расходиться по своим делам, как вдруг норвежец дал задний ход. Это привело к тому, что нос «Имо» развернуло, и он гулко воткнулся в борт французского транспорта. С борта «Монблана» посыпались ржавчина и искры; несколько бочек, стоявших у него на носу,

опрокинулись, их содержимое полилось прямо в пробоину, и тотчас снизу полыхнуло огнем…

Увидев это, капитан, лоцман и вся команда «Монблана» не сговариваясь, рванули к шлюпкам, быстро их спустили и погребли прочь. Неуправляемый пароход тяжело навалился на ближайший пирс, и тот тут же загорелся.

А через 10–15 мин. после этой, казалось бы, незначительной аварии Галифакс и его окрестности потряс взрыв…

Только экипаж «Монблана» и командование морского штаба знали, какой «товар» размещен в трюмах парохода. За несколько дней до трагедии, будучи еще в Нью-Йорке, «Монблан» готовился к выходу. Готовился очень странно. Целую ночь плотники обивали все четыре обширных трюма толстыми досками, используя при этом только медные гвозди. Затем грузчики в тщательно обернутой тряпками обуви осторожно носили и расставляли по местам сотни ящиков и тюков. На время погрузки у всех находившихся на судне были отобраны в приказном порядке спички, сигареты и трубки. Курить разрешалось только на берегу.

Согласно документам, в трюмах «Монблана» разместились 2300 т пикриновой кислоты – необычайно мощной взрывчатки, 200 т тринитротолуола и 10 т хлопка, подготовленного для производства пороха. На носу парохода стояли железные бочки, в них содержалось 35 т жидкого топлива. А 6 декабря 1917 г., в 9 ч. и 6 мин. утра, весь этот груз одновременно взорвался в порту тихого городка Галифакс…

Сказать, что окрестных зданий не осталось, это значит ничего не сказать. Смертоносный груз «Монблана» уничтожил 1600 жилых домов и повредил еще 1200. Были разрушены 3 школы, в которых из 500 учеников в живых остались всего 11. Рухнул приют сирот, похоронив под собой всех его обитателей. В стоявшей неподалеку фабрике из 75 человек выжили только 6. Даже в домах города Труро, расположенного в полусотне километров от бухты, вылетели все стекла.

Взрыв разметал все вокруг. Кусок шпангоута «Монблана» весом в центнер нашли в лесу за 30 км от бухты. Полутонный якорь парохода перелетел через пролив и оказался в 4 км от места трагедии. Небольшую четырехдюймовую пушку «Монблана» – единственное свидетельство его принадлежности к боевым судам, – всю

расплавленную и перекрученную, обнаружили за 2 км на дне небольшого озера.

Больше всего человеческих жертв оказалось непосредственно на пристани. Люди, на свою голову чрезмерно любопытные, очень быстро сбежались посмотреть на аварию и последовавший за этим пожар. От многих из тех, кто стоял на пристани и сидел на окрестных крышах, не сохранилось даже фрагментов.

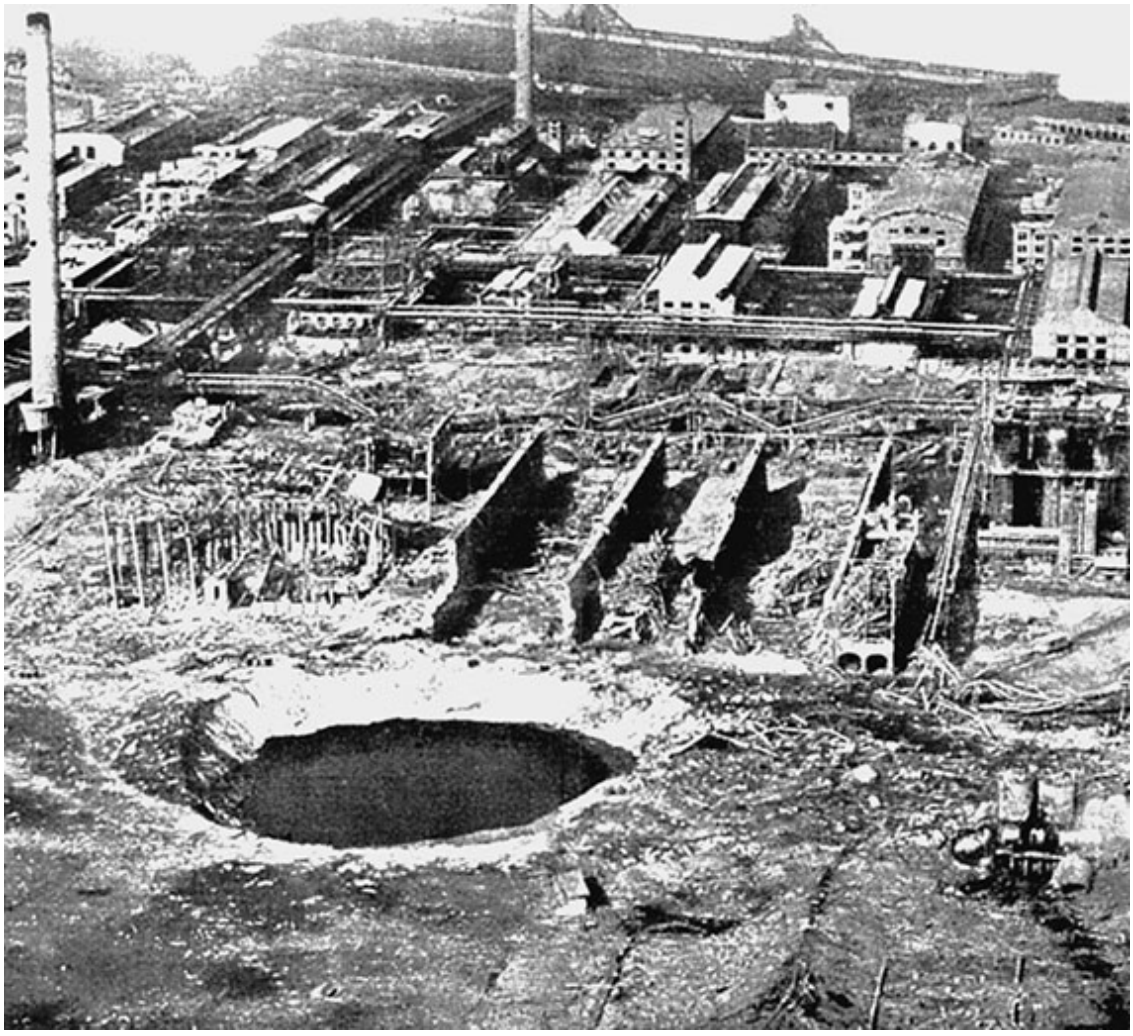
По официальным данным канадской и американской печати, в городе погибли 1963 человека; более 2 тыс. пропали без вести, ранено около 9 тыс. человек; 500 лишились зрения от разлетевшихся в окнах стекол; 25 тысяч остались без крова.

(По материалам В. Николаева)

Химический ад в Оппау

1921 г.

21 сентября чудовищной силы взрыв, прогремевший на химическом заводе компании Badischen Anilin und Soda Fabrik, знаменитой BASF, буквально стер предприятие с лица земли, заодно и германский город химиков Оппау. Последствия катастрофы были ужасны. Поскольку именно в этот момент – в 7:30 утра – рабочие ночной смены сдавали свои места коллегам из дневной, в числе жертв оказался практически весь заводской персонал. Взрывная волна прокатилась по городу, превратив его в нагромождение обломков, а заодно сровняла с землей соседние деревни. На городской товарной станции груженые вагоны летели кувырком, как игрушечные, а в соседнем городе Айзенхайме пассажирский состав силой взрыва забросило на казармы, где квартировало подразделение французской оккупационной армии. В эпицентре образовалась не воронка – самый настоящий кратер диаметром 160 и глубиной 18 м.



Гигантская воронка, образовавшаяся после взрыва в Оппау в 1921 г.

Официально сообщенное число жертв – 561 погибший и около 1500 раненых – совершенно не вяжется с апокалипсической картиной катастрофы и потому уже само по себе вызывает глубокое недоверие к той версии событий, которую представили прессе руководство компании и муниципальные власти. По словам дирекции BASF, причиной трагедии стали… отгрузочные работы на складе готовой продукции. На этом складе скопилось 4 тыс. т азотных удобрений – аммиачной селитры. Лежали они так долго, что вследствие своей высокой гигроскопичности слежались до плотности, не поддающейся лопате и кирке. И грузчики прибегли к якобы стандартной для таких случаев процедуре – начали дробить селитряную глыбу небольшими взрывами. И всегда все получалось без эксцессов, а тут… ну, не получилось. Почему именно не получилось, установить уже

невозможно, ибо исполнителей в ходе инцидента разнесло даже не на клочки, а на атомы, так что спросить не у кого.

Между тем в сообщении химических боссов откровенной и неуклюжей ложью является все, кроме упоминания о гигроскопичности аммиачной селитры. Она действительно любит влагу и быстро цементируется в твердые куски, но! – только помолотая тонко, до консистенции пыли. И именно потому селитру выпускают не в виде порошка, а исключительно в виде гранул-шариков диаметром 2–3 мм, что исключает слипание. И уж полным бредом выглядит циклопический террикон селитры массой 4 тыс. т, вот так, насыпью, лежащей в крытом складе. Конечной операцией на производстве любых подобных веществ, будь то удобрение или, например, клей, всегда была фасовка продукции в тару относительно небольшого веса и объема, говоря проще, в мешки и бочки.

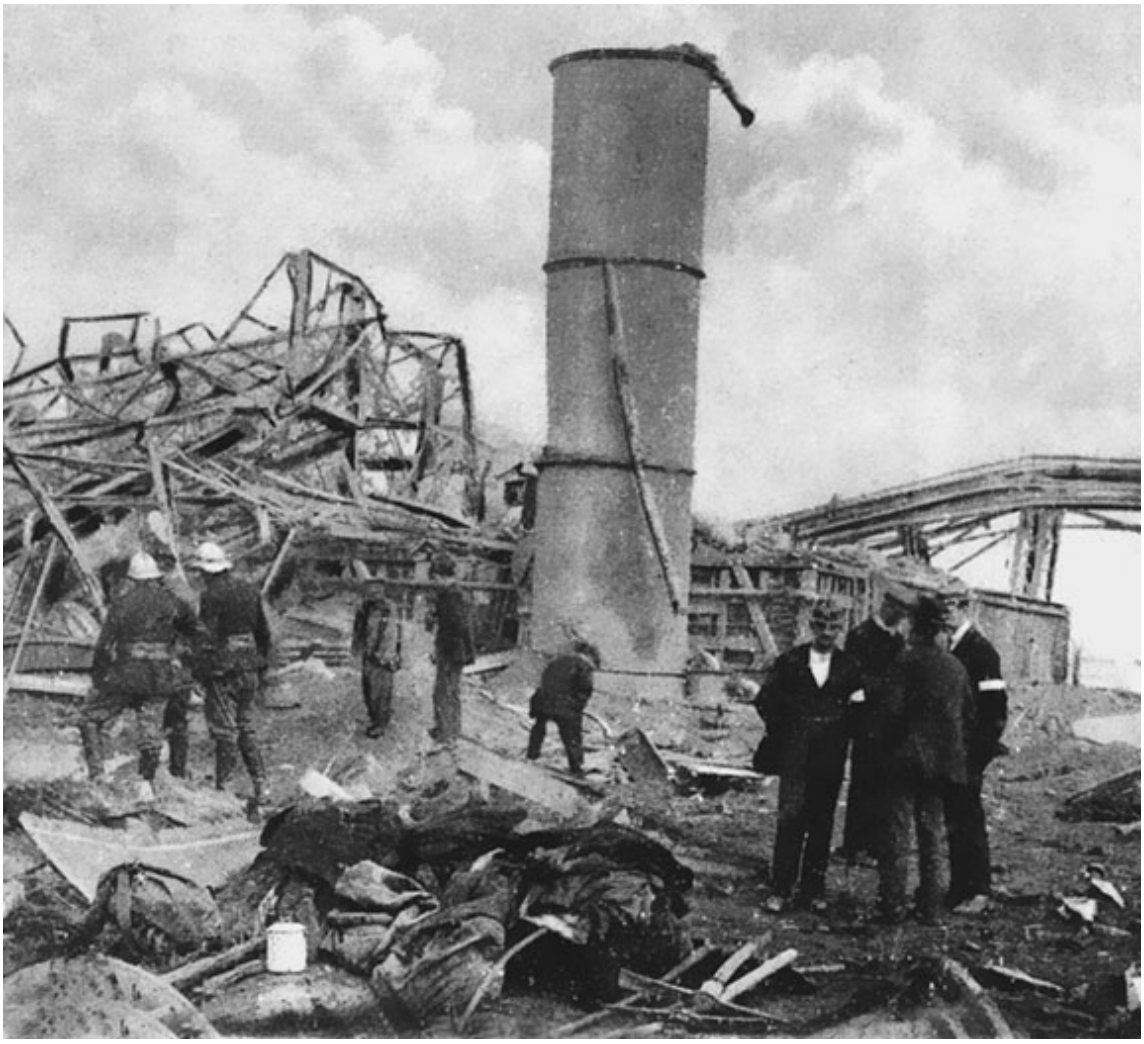
Так что слежавшийся на складе «Монблан селитры» просто невероятен.

Далее, только в состоянии помешательства руководство завода могло приказать рабочим, чтобы они проводили взрывные работы на складе! Но к катастрофе это не привело бы – опять-таки если принимать на веру версию BASF. Аммиачная селитра действительно представляет собой взрывчатку средней мощности, но для ее детонации необходимы особые условия. Либо сочетание высокого давления и температуры порядка 200 °С, чего в огромном помещении склада добиться попросту невозможно, либо… но об этом – чуть ниже.

Наконец, та самая громадная воронка-кратер. Никакой заряд не создаст сколько-нибудь приличного углубления, будучи подорван просто на поверхности земли. Чтобы осуществить подрыв с выбросом грунта, заряд нужно зарыть в землю примерно на 0,9 глубины требуемой воронки. Это азы горновзрывного дела, закон природы и убойное доказательство того, что взрыв, разметавший завод, произошел не на складе, т. е. на поверхности, а в какой-то яме.

О том, что же случилось на самом деле, поведал в одной из своих статей выдающийся русский ученый-энциклопедист, академик А.Н. Крылов. Ему удалось узнать правду о трагедии в Оппау. Как и следовало ожидать, правда эта была столь неприглядной, что стали понятны причины, по которым ее постарались от общественности утаить.

…Все четыре года Первой мировой войны главной продукцией концерна BASF оставалась, естественно, продукция военная – взрывчатка в ассортименте. И поскольку война для Германии сразу же приобрела характер битвы за выживание, технологам фирмы было не до оптимизации производственного процесса. Именно поэтому побочный продукт, который в иных условиях заботливо бы утилизировался, попросту сливали в большой глиняный карьер, откуда ранее брали сырье для местного кирпичного завода. Продукт этот представлял собой смесь растворов, главным образом – аммиачной селитры…



Оппау. Руины завода BASF на старой германской открытке

Время шло, растворитель улетучивался, а молекулы селитры кристаллизовались на дне водоема, образовав, в конце концов, монолит многометровой толщины. Как раз такой процесс ведет к образованию породы, не уступающей по прочности граниту! Но вот война завершилась, победители обобрали Германию до нитки и обкорнали со всех концов, так что германской промышленности, чтобы выжить, пришлось брать на учет в качестве источника сырья буквально каждую помойку. Тут-то и вспомнили хозяева BASF, что в Оппау у них есть целая залежь прекрасного полуфабриката. Нашелся и шустрый подрядчик, желающий быстро и без особых затрат подзаработать на добыче селитры.

И тут выяснилось, что гигантский соляной кристалл не берут ни лом, ни кирка. Тогда для консультации пригласили профессионалов-горнопроходчиков. Горняки объяснили, что подобные породы разрабатываются путем подрыва зарядов взрывчатки в глубоких скважинах-шпурах (диаметром около 3 см), высверливаемых в монолите перфораторами. Но, подчеркнули консультанты, учитывая, с каким веществом вы имеете дело, заряды должны быть небольшими и только из черного пороха.

И дело пошло без сучка, без задоринки, вот только, по мнению подрядчика, слишком уж медленно. Черный порох обладает слабым бризантным действием, т. е. практически не создает в разрушаемой породе ударной волны, а дробит ее исключительно за счет расширения газов, образующихся при сгорании. Подрядчику же хотелось сделать все по-быстрому, тем более что в Германии 1920-х гг. инфляция стремительно обесценивала деньги. К черту порох и этих умников-консультантов! Не для того изобретен тротил, чтобы ковыряться дедовскими методами. И в шпуры забили головые шашки…

Глыба в карьере рванула вся и сразу, поскольку кристаллическая (не гранулированная!) селитра под воздействием мощной ударной волны, созданной тротиловым запалом, просто обязана взорваться с эквивалентом примерно 0,4 тротилового. Это и есть второе условие детонации селитры.

Называя вещи своими именами, завод, город и тысячи людей сгубила элементарная жадность неразборчивых в средствах немецких бизнесменов.

(По материалам С. Дунаева)

Запертые двери

1942 г.

28 ноября в Бостоне, США, сгорел ночной клуб «Коконат Гроув». 491 человек погиб.

Ночной клуб «Кокосовый орех» в Бостоне (штат Массачусетс) был переполнен людьми. После футбольного матча упоенные победой болельщики штурмом ворвались в маленький бар. В помещении находились более тысячи человек, а остальные пытались протиснуться к стойкам.

Чтобы предотвратить проникновение чрезмерно большого количества людей в клуб, все ходы были заблокированы. И вот начался пожар; столпившиеся у закрытых дверей посетители задохнулись в дыму. В тот вечер, 28 ноября, в ночном клубе погиб 491 человек.

Работа полиции на месте выгоревшего клуба «Коконат Гроув». 1942 г.

В огненном кольце

1949 г.

Летом во Франции, недалеко от города Бордо, произошел сильнейший лесной пожар.

Регион жил за счет продажи терпентина и крепежного лесоматериала, которые производились из сосны. В борьбе с огнем погибли 84 человека, в том числе и бургомистр городка Сака.

Внезапно направление ветра изменилось, так что добровольцы и солдаты оказались в огненном кольце. Спастись никто не смог. Потушить пожар не удавалось еще долгое время. В результате огонь уничтожил 1300 кв. км леса.

Мирный атом входит в дома

1946–1956 гг.

Предприятия первого в СССР плутониевого производства (ПО «Маяк»), размещенные на Южном Урале в Челябинской области, в междуречье Течи и Мишеляка, производили сброс жидких радиоактивных отходов в реку Течу.

Предприятия первого в стране плутониевого производства (ПО «Маяк») были размещены на Южном Урале в Челябинской области, в междуречье Течи и Мишеляка. Место его расположения было связано с необходимостью обеспечить производство чистой водой для охлаждения ядерных реакторов и использования водной системы реки Течи для удаления образующихся жидких радиоактивных отходов низкой активности.

ПО «Маяк»

В результате производственной деятельности ПО «Маяк» и радиационных аварий территория общей площадью около 23 тыс. кв. км подвергалась долговременному радиоактивному загрязнению, в том числе речная система протяженностью 600 км, а радиационному воздействию – около 400 тыс. человек. Источниками этих чрезвычайных ситуаций были сброс с 1949 по 1956 г. жидких радиоактивных отходов в реку Течу; сброс с 1951 г. жидких радиоактивных отходов в озеро Карачай; взрыв в 1957 г. одной из емкостей с высокоактивными отходами; ветровой разнос в 1967 г. радионуклидов с берегов озера Карачай. Последствия всех этих событий были очень серьезными для окружающей среды, экономики и

населения региона. По оценкам, проведенным различными институтами экономики и экологии, величина нанесенного ущерба от деятельности ПО «Маяк» близка к 15 млрд рублей (в ценах 1991 г.).

Поступление радиоактивных веществ в реку Течу, предусмотренное первоначальными техническими решениями, началось сразу же после пуска первого ядерного реактора. Создание санитарной зоны было начато в 1951 г. По среднему и нижнему течению реки в 1957 г. было переселено 14 населенных пунктов полностью и из 10 населенных пунктов частично, включая Курганскую область. Всего было отселено 8 тыс. человек из проживающих на реке 28 тыс. Одновременно было начато медико-дозиметрическое обследование населения.

Из-за весенних паводков загрязнению подверглись не только воды рек Теча и Исеть, но и прибрежные территории. Облучение населения в большей степени произошло в период основных сбросов жидких отходов до 1952 г. Наибольшие дозы облучения были получены населением, проживающим на этих реках, особенно в населенных пунктах, расположенных в верхнем и среднем течении реки Течи. Эффективные дозы у населения, проживающего на реке Исеть, были примерно в 5—10 раз меньше, чем у населения в нижнем течении реки Течи. Радиационному воздействию подверглись жители, проживающие в пойме реки на территории Челябинской и Курганской областей, из них большие дозы получили 28 тыс. человек. Было зарегистрировано 935 случаев заболеваний хронической лучевой болезнью.

Для оздоровления водоснабжения прибрежных сел было запрещено хозяйственное и бытовое использование воды рек Течи и Исеть, организовано снабжение водой из построенных 455 колодцев, в том числе 380 шахтных, и 83 артезианских скважин. Строительство этих сооружений у реки Исеть продолжалось до 1961 г.

Авария на радиохимическом заводе ПО «Маяк»

1957 г.

29 сентября в одной из емкостей хранилища радиохимического завода произошел химический взрыв высокоактивных жидких отходов. В емкости содержались около 740 ПБк (20 МКи) суммарной активности. Силой взрыва 10 % отходов были подняты на высоту

1,8 км, подхвачены юго-западным ветром (при скорости около 5 м/с) и рассеяны на площади 23 тыс. кв. км.

Основной причиной взрыва явилось недостаточное охлаждение емкости с отходами, которая подверглась сильному нагреву и взорвалась. По оценкам экспертов, в сферу взрыва было вовлечено 20 МКи активности радионуклидов, находившихся в емкости, из них 18 МКи осело на территории объекта, а 2 МКи рассеялось на территории Челябинской и Свердловской областей. Образовался радиоактивный след, позже названный Восточно-Уральским радиоактивным следом. Территория, подвергшаяся радиоактивному загрязнению, представляла собой полосу шириной до 20–40 км и протяженностью до 300 км.

По современной международной классификации данная авария относится к тяжелым и имеет индекс 6 по 7-балльной системе. На территории, подвергшейся радиоактивному загрязнению в границах минимальной начальной плотности загрязнения, насчитывалось 217 населенных пунктов с населением около 270 тыс. человек, включая город Каменск-Уральский. Мощности доз радиации в населенных пунктах, оказавшихся в начале радиоактивного следа, в первые сутки после аварии достигали 0,015 Зв/ч. На промышленной площадке объекта за период до эвакуации находящихся на территории людей подверглось разовому облучению более 5 тыс. человек.

Производство радиоактивных изотопов на «Маяке» ведется и сегодня

Во избежание повышенного облучения в отдаленной части следа была организована санитарно-защитная зона со специальным режимом и охраной ведомственной милиции.

Ветровой разнос радиоактивных веществ с озера Карачай

1967 г.

В апреле – мае 1967 г. с обнажившейся береговой полосы озера Карачай произошло ветровое рассеяние высохших радиоактивных иловых отложений на расстояние до 75 км. Радиоактивному загрязнению подверглись практически те же территории, которые пострадали от аварии в 1957 г. и относились преимущественно к санитарной зоне.

Причиной ветрового разноса радиоактивных продуктов с берегов озера Карачай явились необычные погодные условия – недостаточное

количество атмосферных осадков в зимнее время, ранняя и сухая весна, что вызвало снижение уровня воды в озере с последующим осушением береговой полосы, а также сильные и порывистые ветры, обусловившие вовлечение в атмосферу пылевидных донных отложений озера.

Памятник жертвам радиации близ реки Теча

Последствия деятельности и аварий на ПО «Маяк»

1952–1957 гг.

Последствия деятельности ПО «Маяк» усугубляются тем, что сложившаяся в регионе радиационная обстановка обусловлена наличием долгоживущих радионуклидов. Это приводит к длительному сохранению радиационного риска для населения.

Что касается аварии 1957 г., то дозы облучения населения региона были значительно меньшими по сравнению с дозами, полученными от сбросов радиоактивных отходов в реку Течу. Значительную роль в снижении уровней облучения населения после аварии обеспечили экстренная эвакуация и отселение жителей в начальный период аварии. На протяжении нескольких недель после аварии отмечалось расширение зоны радиоактивного загрязнения вследствие переноса загрязнения в результате работы автотранспорта, перемещения материалов и персонала.

Наибольшему радиационному воздействию подверглись жители сел, отселенных в течение 10 дней после аварии.

Река использовалась населением и хозяйствами в качестве преимущественного источника питьевого и хозяйственного водоснабжения, для орошения приусадебных участков, овощных участков сельскохозяйственных предприятий, а территория поймы – для выпаса и содержания скота и птицы, заготовки кормов, производства овощей.

Наиболее сильному радиоактивному загрязнению речной воды, поймы и территории за пределами поймы было подвержено верхнее течение реки, особенно в окрестностях села Метлина.

В настоящее время река Теча представляет собой радиоактивную резервацию, изъятую из хозяйственного использования. Ущерб от длительного существования подобной резервации, расположенной в экономически развитом регионе, определяется ухудшением качества окружающей среды, сокращением объемов использования природных ресурсов и сокращением объемов производимой продукции сельского хозяйства.

Кореневская трагедия

1961 г.

Март выдался в Киеве дождливым. Однако природа лишь дала толчок к трагедии, в которой повинна людская халатность. Утром того несчастливого 13-го числа прорвало плотину, отделявшую озеро с промышленными стоками от Кореневского Яра. Осадки подняли уровень воды, подмывавшей плотину. Ее конструктивные недостатки специалистам были давно известны, но… Пока гром не грянет – мужик

не перекрестится. Как обычно, надеялись: авось самого худшего не случится. Случилось.

Три миллиона кубометров воды, смешавшейся с промышленной пульпой, хлынули в яр и стремительно понеслись по нему, сметая деревянные постройки, вбирая в себя рыхлый грунт, камни, ветви, обломки строений… Смертоносный сель вырвался из теснины и обрушился на трамвайные линии, переворачивая вагоны с торопившимися на работу горожанами, «ловя» зазевавшихся прохожих. Мощный поток снес кирпичную стену и служебные помещения трамвайного депо…

К расследованию причин катастрофы незамедлительно приступили органы МВД, прокуратуры, работала оперативная группа во главе с заместителем председателя республиканского КГБ Головченко. Не исключалась, естественно, и самая «крутая» версия возможной диверсии.

Средства массовой информации «в духе времени» хранили гробовое молчание.

Лишь 31 марта орган ЦК КПУ газета «Правда Украины» наконец сообщила официальные цифры скорбного итога Куреневской трагедии: 145 погибших, 143 травмированных. Это только людские потери, не считая немалого экономического ущерба.

А что испытали в те минуты люди, которые, побывав в том аду, все же спаслись? И как катастрофа отразилась на их судьбах? Киевской газете «Факты» удалось разыскать женщину, которая в тот день чуть не сгорела в автобусе, вспыхнувшем от удара упавшего электрического столба.

Киевлянке Марии Петровой-Лапушкиной к моменту трагедии исполнилось 20 лет. Работала Майя (так ее называли близкие) кладовщицей на «почтовом ящике» № 34 на Новоконстантиновской, 16. Собиралась поступать в политехникум связи. Ждала из армии парня.

«Утро стояло пасмурное, – вспоминает Мария Николаевна. – Я села в автобус, протиснулась к заднему сиденью, появилась возможность смотреть в окно. Асфальта не было видно, вокруг разлилась какая-то серо-бурая то ли грязь, то ли вода. И двигались мы как-то странно, словно по кочкам. Проехали немного и остановились. Пассажиры начали встревоженно переговариваться между собой. На заднем сиденье сидела бабка. Выглянула она в окно и как закричит на

весь автобус: “Ой, люди, це Страшний суд!” Истошно так завопила, что я испугалась.

И в этот момент что-то сильно ударило в автобус. Я даже не сразу поняла, что автобус горит. Бросилась к окну, чтобы через него вылезти. Напротив него была какая-то куча, похожая на песок. Я как-то выбралась и упала на тот бугорок песка.

Наверное, пока я протискивалась в окно (а ведь в пальто была), ноги мои оставались долго в горящем салоне, и капрон весь поплавился. Я упала в жижу и боли в ногах не чувствовала. Сильно жгло лицо. Начала прикладывать эту грязь. Впереди увидела машины, белые халаты. Поднялась и побрела туда. Грязь стояла где до колен, где выше. Оглянулась и тут мне страшно стало: автобус горел, как в кино, – из каждого окна вырывалось пламя.

Я дошла до машин. Пострадавших грузили в кузова. В ближайшей уже было полно людей. Но помню голос врача: “Скорее положите эту женщину!” Меня то есть. Они меня подняли и положили поперек кузова с краю.

В областной больнице, куда нас привезли, – продолжает Мария Николаевна, – врач обошел всех. “А эту, – показал на меня, – быстренько на стол!” Я была в сознании. Помню, как везли в операционную, перекладывали на стол.

Положили меня на стол, раздели. Раны начали обрабатывать, чистить от грязи. У меня оказались полностью обожжены ноги, живот, кисти рук, лицо. Ожог третьей степени, самый тяжелый. Такая травма считалась несовместимой с жизнью, т. е. смертельной. Тридцать три процента площади тела!

Когда меня помыли, я расплакалась и спрашиваю доктора, не останусь ли уродом. “Не переживай, – отвечает, – у тебя с лицом будет все нормально. А вот ножки… С ними будут проблемы”. Так оно и случилось. Лицо зажило: старшая сестра Валя все время мазала разными мазями, день и ночь ухаживала за мной. Она месяц не давала мне зеркало. Но вот с ногами… Практически всю кожу пришлось содрать – она спеклась с расплавленным капроном. Начался некроз – целый месяц отмирающие ткани срезали лоскутами. Причем без обезболивающих уколов. Оттягивали пинцетом и ножницами резали.

Говорят, у больных с тяжелыми ожогами через каждые семь дней наступает кризис. У меня он случился на 21-е сутки. Я же

выкарабкалась. Врачи сказали: пережила эти сутки – значит, будет жить.

Через месяц нас перевели в ожоговый центр при больнице Калинина. Мне назначили первую операцию по пересадке кожи. Понадобились доноры кожи. Стать ими выразили желание многие работники нашего завода. Кровь для меня сдавали многие. Кожей со мной хотела поделиться даже моя подружка Люда Тертычная – хотя сама была сердечницей.

Позже мне сделали вторую операцию. На этот раз кожу брали у брата и сестры. Самое обидное, и тут ничего не поделаешь, что кожа доноров не приживается. Где-то через месяц она отмирает, отходит с гноем. Но такая пересадка необходима, она облегчает хоть на время состояние больного, дает организму возможность собраться с силами. А приживается только своя кожа. Для ее пересадки понадобилась третья операция. Теперь уже у меня взяли семь лоскутов с живота и боков. Кстати, так называемые донорские участки тела, с которых срезали кожу, потом, когда заживают, болят и зудят сильнее, чем ожоги. Мне руки связывали, чтобы я не могла раздирать бинты.

Последняя операция была самой тяжелой. Где-то перед ее окончанием у меня снизилась температура до 35º, начали падать давление, пульс, сердце остановилось, наступила клиническая смерть. Спасибо Римме Даниловне, она и сейчас жива, Григорию Ивановичу (фамилию не помню), ректору мединститута, впоследствии министру здравоохранения Украины Василию Дмитриевичу Братусю – всем, кто вернул меня с того света.

Выписали меня из больницы в ноябре. Выносили из машины чуть ли не на носилках. Под коленями образовались огромные рубцы. Они были и в других местах. Говорили, что удалить их можно только хирургическим путем. Еще одной операции я, наверное, уже не выдержала бы. Кто-то посоветовал мне поехать летом к морю. Но если бы не энергия и настойчивость сестры – не видать мне никаких санаториев.

Но вскоре после выписки у меня отказали почки – по неопытности мы прозевали начало послеожогового нефрита. Я снова чуть не умерла. Один профессор говорил родственникам, что на сей раз уже не выживу. Но другой доктор вселил в меня надежду. И я выжила.

Пять лет я была на инвалидности. Ходить было тяжело, а стоять из-за нарушения кровообращения – вообще невозможно. А ведь в 20 лет место в транспорте тебе никто не уступит.

Обидно, конечно, что из-за болезни я потеряла возможность учиться. Потом устроилась диспетчером в автотресте “Киевгорстройтранс”, где и проработала до выхода на пенсию, спасибо управляющему Александру Матвеевичу Ручко. Я рада, что в жизни мне больше везло на хороших людей – родных, товарищей, медиков.

Однажды летом, в июне, в палату вошел мужчина в халате, накинутом на военную форму. Господи, да это же мой Саша Лапушкин! Он служил в армии, в Фастове. Когда узнал о случившемся со мной, побежал к командиру просить увольнительную. А тот не отпустил: “Скоро уйдешь на дембель, вот тогда и проведаешь…” Увидеть любимого мне было, конечно, радостно. Но начались новые муки. Он – здоровый, красивый. Зачем я ему, калека?

Но Саша оказался однолюбом. Устроился слесарем-сборщиком на завод Петровского. Это недалеко от больницы Калинина. После работы бежал ко мне. Его мама ко мне очень хорошо относилась.

Но перед новым 1963 г. мы поженились. С тех пор вместе. И я никогда, ни на минуту не почувствовала, что моего мужа тяготит, угнетает мое состояние. Напротив, видя, как я комплексую из-за своих страшных ног, он всегда меня подбадривал.

13 марта – день памяти жертв Кореневской трагедии

Врачи запретили мне рожать. Говорили, что почки могут не выдержать. А так хотелось ребеночка! В 1964 г. родила Сережу. Наш мальчик вырос, окончил Киевское высшее танковое инженерное

военное училище, женился, его доченьке, нашей внучке, 12 лет. Сейчас в звании майора служит на Дальнем Востоке. Мечтает вернуться на Украину.

Словом, все у нас сложилось, как у людей. Не лучше, но и не хуже. А еще мне, наверное, повезло в том, что, попади я в подобную ситуацию теперь, вряд ли выжила бы. Все-таки время тогда хоть и тоже трудное, но другое было».

– Насколько мне известно, – продолжает разговор о Куреневской трагедии академик Анатолий Лесовой, – общая регистрация погибших не велась, и количество их знали лишь приблизительно и только люди из соответствующих ведомств. Об этом мало кто знает. Но большинство трупов удалось идентифицировать и передать родственникам для захоронения (у многих погибших были с собой документы).

Однако есть еще детали, о которых известно немногим. Одно обстоятельство обнаружилось при исследовании трупов погибших. Оказалось, что причиной смерти некоторых людей стал… разрыв сердца – такой невероятный шок испытали люди, попав в сель.

Почему же случилась трагедия? После изучения архивных документов, разговоров с очевидцами вырисовалось примерно следующее. В 1950-х, преодолев последствия военной разрухи, Киев стал усиленно развиваться. Надо было строить новые микрорайоны, прокладывать транспортные артерии. Для строительства хрущевок, которые в те годы помогли решить жилищную проблему, нужен был кирпич. Много кирпича. Петровские кирпичные заводы работали в три смены. Но для увеличения выпуска стройматериалов понадобилось расширять разработку месторождений глины. Она же не всегда залегает на поверхности земли. Прежде чем до нее доберешься, надо снимать приличный слой грунта и песка. Куда это все добро девать? Вывозить за город – накладно.

Так родилась идея перекачивать «пустую породу» в жидком виде по трубопроводам на Сырец, в отроги Бабьего Яра.

Но вместо бетонной дамбы, удерживающей огромную массу отстаивающейся пульпы, насыпали земляную. Дренажные трубы для отвода воды проложили не того диаметра. Сточные колодцы не чистили, а насосную станцию для откачки воды за несколько дней до трагедии и вовсе демонтировали. А завод все качал. Осень 1960-го была дождливой. Глинистое дно и откосы оврага не впитывали влагу. Вода не

уходила, накапливалась. Жидкий грунт не твердел. На месте оврага за 10 лет образовалось огромное болото.

В ночь на 13 марта подморозило. Прудок с дренажной системой, куда должна была стекать поступающая с пульпой вода, замерз. Вода поползла к гребню дамбы. И вот небольшой ручеек устремился с 64-метровой высоты к плотинам, расположенным ниже. В проран хлынула грязь. Бурлящий грохочущий вал несся мимо Павловской больницы и Кирилловской церкви вдоль нынешней улицы Телиги, сметая все на своем пути.

Расследование причин трагедии было поручено следователю по особо важным делам прокуратуры УССР Степану Олейнику и старшему следователю Киевской городской прокуратуры Леониду Пинскому. Вот что рассказал Леонид Яковлевич, работающий ныне прокурором-криминалистом Генеральной прокуратуры Украины:

– Известие о ЧП на Куреневке и многочисленных жертвах было настолько ошеломляющим, что, признаться, вышибло из памяти все остальные подробности жизни в то утро.

Мы немедленно выехали на место трагедии: улица Фрунзе превратилась в озеро сероватой грязи.

Грязевые массы полностью или частично разрушили 41 жилой дом, здания и сооружения трамвайного депо имени Красина, стройдвора управления капитальных ремонтов горисполкома, управления энергохозяйства «Киевэнерго», рельсосварочного поезда № 5 Юго-Западной железной дороги, других объектов.

Погибли 145 человек. Подсчет велся не один день. Все погибшие были опознаны. Через несколько месяцев состоялся суд.

(По материалам Д. Веденеева и С. Шевченко)

«Тори Каньон» идет ко дну

1967 г.

Эта экологическая катастрофа, не имеющая аналогов по своим печальным последствиям, произошла ранним субботним утром 18 марта 1967 г. с крупнейшим итальянским нефтеналивным танкером «Тори Каньон», построенным в США и плававшим под либерийским флагом. По своим параметрам это был один из крупнейших кораблей в мире. Вся мировая пресса писала, что «Тори Каньон» является

предвестником новой эпохи – эпохи глобальной транспортировки нефти морским путем.

Капитан танкера «Тори Каньон» Патренье Руджиати закончил вахту в 2 ч. ночи и отправился на отдых в свою каюту. Судно шло заданным курсом, и ничто не предвещало беду. Но именно в это время заметили, что примерно в 25 милях от судна, прямо по курсу, находится Бишопская скала. Танкер спокойно мог миновать этот опасный ориентир, расположенный к западу от островов Силли, хотя в предрассветной мгле скала была видна не очень хорошо. Но раз ее засекла судовая радарная установка, то этого вполне достаточно, чтобы вовремя сориентироваться и пройти мимо.

Всю ночь корабль следовал точно на север, по направлению к Англии. В своих огромных трюмах он вез 120 тыс. т сырой нефти из Кувейта, предназначавшейся для перекачки в Милфорд-Хейвене (графство Южный Уэльс). По расчетам штурмана, они должны были обогнуть Бишопскую скалу с западной стороны, однако его расчеты оказались неверными.

На мостике вместо капитана дежурил старший офицер Сильвано Бонфилья. Когда в 6:30 утра он проверил местонахождение судна, то выяснилось, что они сбились с курса. Нефтеналивной танкер шел не западнее, как предполагалось, а, наоборот, восточнее островов Силли. В хорошую ясную погоду любое судно могло бы спокойно пройти по узкому проливу, который отделял эти острова от Лэндс-Энда. Но для такого гигантского нефтеналивного танкера, каким был «Тори Каньон», проблемы возникли сразу же. Дело в том, что танкер длиной 300 м имел солидную осадку – в 17 м.

Тонущий танкер

Обнаружив отклонение от курса, Бонфилья немедленно отключил автоматическое навигационное устройство и дал команду поворачивать в сторону Бишопской скалы. Он намеревался в течение часа вести корабль к скале, а затем спокойно обогнуть ее. Однако капитан таким решением был весьма недоволен и приказал восстановить прежний курс, идти через пролив. Бонфилья не очень понимал, что стоит за капитанским решением, но не стал его оспаривать и снова включил автоматическое навигационное устройство.

В 8 ч. утра танкер находился в 14 милях от пролива. Капитан еще раз уточнил местонахождение судна и поправил курс. Сделал он это с таким расчетом, чтобы пройти в 6 милях от островов Силли, хотя возникла опасность, что они могут наткнуться на подводные камни,

находившиеся в этой акватории. Как раз посередине между островами Силли и Лэндс-Эндом располагались Семь Камней, как моряки называли полуторакилометровую и очень опасную гряду небольших подводных скал, ставших причиной гибели не одной сотни кораблей. При нормальной погоде и во время отливов Семь Камней хорошо видны, и суда спокойно обходят их стороной. Но когда во время приливов они скрываются под водой, то их могут не опасаться суда только с низкой осадкой. А что делать тяжело груженному «Тори Каньон»?

В начале девятого утра «Тори Каньон» заметили моряки плавучего маяка, охраняющие проходящие суда от Семи Камней. Они тотчас сообразили, что если танкер будет следовать и дальше прежним курсом, то он неминуемо врежется в камни. На маяке выбросили предупредительный флаг и пустили ракеты.

Находясь на мостике, капитан первым делом выключил автоматическое навигационное устройство, вырулил судно носом на север и снова включил устройство. Но неожиданно впереди, прямо по курсу, показались два рыболовных судна. «Тори Каньон» на полном ходу, в 16 узлов, либо должен был натолкнуться на два этих судна, либо… Для раздумий времени не оставалось. Только теперь Руджиати понял, что катастрофы ему не миновать. В 8:50 «Тори Каньон» со всего хода наткнулся на скрытый под водой первый из Семи Камней и намертво застрял. Это был не просто удар, это могло означать гибель его танкера. Он немедленно потребовал сведений о полученных повреждениях. Никакой надежды – танкер плотно сидит на камнях, и из его трюмов вовсю хлещет нефть.

Но худшее ожидало его еще впереди. Пробоина у «Тори Каньон» оказалась почти на половину длины корпуса – 150 м! Это означало, что из всех его 23 танков в море стала выливаться сырая нефть (примерно по 6 тыс. т в час). Черные маслянистые пятна уже окружили танкер.

Руджиати не оставалось ничего другого, как отдать приказ начать выкачивать нефть из танкера. Он рассчитывал, что облегченное таким образом судно сможет сняться с камней, окажется на плаву. Были включены все помпы, и в море стал выплескиваться пенный поток нефти. В 11 ч. над «Тори Каньон» закружил первый вертолет Королевского военно-морского флота Великобритании. Экипаж винтокрылой машины тотчас понял, что это разлив нефти

беспрецедентного в мировой практике масштаба. Еще через час к месту происшествия прибыл специальный голландский спасательный буксир «Утрехт». На борт «Тори Каньон» поднялись спасатели, которые хотели определить масштабы происшедшего. По их оценке, танкер засел на камнях тремя четвертями длины своего корпуса, и снять его с помощью буксиров было невозможно.

Сигналы тревоги уже передавались береговой охране. К 2 ч. к танкеру прибыли три буксира и еще два корабля Королевского военно-морского флота. С них стали распылять детергентные вещества по всему расплывшемуся нефтяному пятну, чтобы предотвратить расползание нефти в море. Особенно спасатели боялись, что гигантское пятно подойдет к берегу и вызовет гибель птиц, рыбы, испортит многокилометровые пляжи.

В Лондоне, куда уже тоже поступило тревожное сообщение, забили тревогу. Руководство министерства обороны на чрезвычайном заседании обсуждало меры борьбы с нефтяным пятном, расплывающимся по направлению к пляжам Вест-Кантри. К вечеру того же дня из танкера в море вылилось почти 40 тыс. т сырой нефти, которая захватывала все большие и большие участки моря. Вода сделалась маслянисто-черной.

Помпы на танкере к тому времени отказали, так как водой были затоплены все паровые котлы. Уже на следующий день, 19 марта, вокруг беспомощного танкера появились десятки судов Королевского военно-морского флота. Они окружили «Тори Каньон» и принялись разливать детергенты по краям все увеличивающегося пятна, однако особого успеха не добились. Надо было что-то срочно предпринимать, и тогда решили призвать на помощь специалистов из Америки, уже имевших опыт борьбы с такими несчастьями.

Начальник спасательной службы Королевского военно-морского флота прибыл на борт танкера в сопровождении американского представителя нефтяной компании «Юнион Ойл» из Лос-Анджелеса.

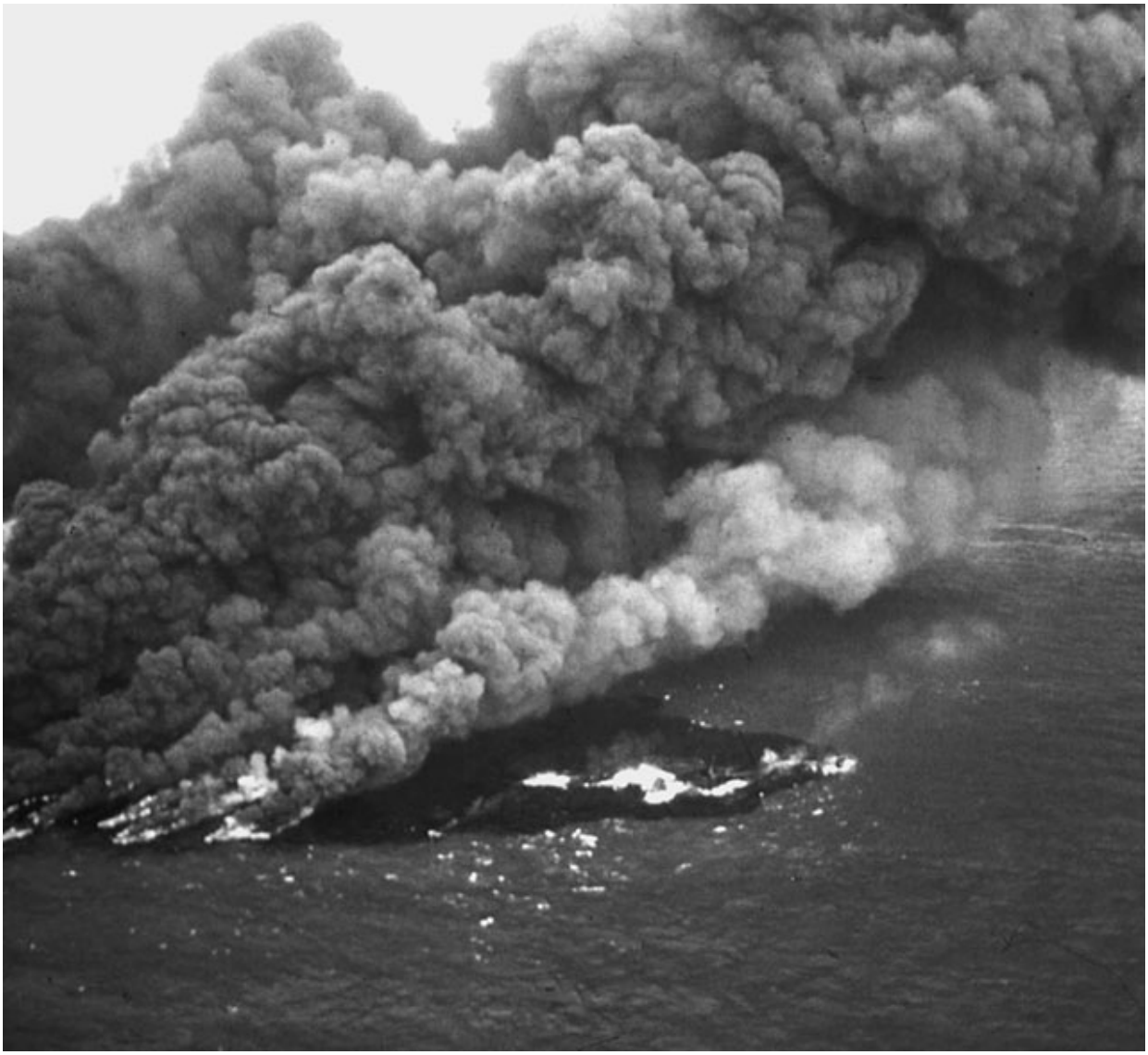
Однако ситуация уже вышла из-под контроля, и 21 марта в кормовых надстройках танкера произошел взрыв такой силы, что разорвал его обшивку. К тому времени вся команда «Тори Каньон», за исключением капитана Руджиати и трех офицеров, на спасательном судне была снята, но во время взрыва погиб командир голландской спасательной команды.

Возникла опасность, что могут быть и новые взрывы, но начатую работа останавливать уже было нельзя.

Через день ветер усилился и достиг, как и в момент крушения, скорости 36 км/ч. Спасатели уже стали делать последние приготовления к снятию «Тори Каньон» с камней, но ветер неожиданно изменил направление, и огромное нефтяное пятно понесло прямо к берегам Корнуолла. С момента крушения в море вылилось, по предварительным оценкам, 50 тыс. т нефти, еще 70 тыс. т оставалось в танкере.

И вот настал черный день, 25 марта, когда нефть достигла берега. В черной густой грязи беспомощно барахтались тысячи чаек, бакланов и других морских птиц. Три буксира, закрепив на «Тори Каньон» тросы, принялись стаскивать его с камней. В свободные трюмы закачали воздух, чтобы увеличить плавучесть танкера, но и эта попытка не принесла успеха: танкер развернулся только на 8°.

И снова (теперь уже четыре буксира) стали стаскивать застрявший танкер. И опять неудача: разорвались все тросы. Вот тут-то и случилось непоправимое, волны довершили начатое буксирами – танкер разломился пополам. При этом еще 50 тыс. т нефти вылилось в море. 27 марта вся Корнуолльская береговая линия от Лэндс-Энда до Ньюкуэя оказалась черной от нефти.



Все, что осталось от «Тори Каньон»

Огромные нефтяные пятна стали приближаться к северному побережью Англии и столь же обширные – к французскому. Казалось, что стихии пришел «на помощь» небывалый за последние 50 лет весенний прилив. И тогда в Лондоне было принято решение разбомбить остатки «Тори Каньон». В течение трех дней истребители-бомбардировщики забрасывали бомбами развалившийся на части танкер. Несколько десятков сброшенных бомб достигли свой цели. В бушующее пламя истребители сливали свое горючее, и практически вся остававшаяся в танкере нефть выгорела.

Проходившее в Генуе заседание следственной комиссии, рассматривавшей дело о катастрофе танкера «Тори Каньон», признало виновным в его гибели капитана Руджиати.

Странный взрыв на улице Осипенко

1967 г.

В конце декабря столица, как обычно, готовилась к празднованию Нового года. Город жил приятной суетой… К предстоящему празднику готовились и жители пятиэтажки по улице Осипенко. Они не подозревали, что все предпраздничные хлопоты напрасны. Многим из них не суждено было встретить грядущий год…

– Улица Осипенко, теперь Садовническая, расположена в самом центре столицы, в Замоскворечье, – рассказывает московский историк Олег Панихин. – Уютный старый район с интереснейшей историей. Но происшедшее здесь в декабре 1967 г. стало самой черной страницей в летописи района…

Кошмар случился 25 декабря, в 21:30. Кто-то смотрел телевизор, кто-то завершал дневные дела… Неожиданно внутри дома раздались два оглушительных взрыва! А потом… Потом, по свидетельству очевидцев, произошло нечто трудновообразимое: три верхних этажа дома отделились от нижней конструкции, поднялись вверх и… зависли в воздухе! И только потом, рухнув вниз, развалились! Все жители третьего, четвертого и пятого этажей – 147 человек – погибли! Некоторых жильцов мощным взрывом отбросило… до Краснохолмского моста!

Сегодня трудно отыскать очевидцев загадочной трагедии. Но остались показания свидетелей. Вот что говорили жители соседнего, второго корпуса дома № 77 по улице Осипенко…

Соловьева И.Н.: «В это время я стирала. Вдруг вода из ванны поднялась и выплеснулась вместе с бельем. Меня подбросило и ударило о стену. Пол в ванной вспучился, в комнате упали телевизор, холодильник, комод. Сына ударило о дверь и выбросило в коридор… Часть соседнего корпуса оказалась разрушенной, некоторые блоки отбросило на окрестные улицы вместе с жильцами, люди висели на деревьях. Одну женщину вместе с балконом забросило на Садовое кольцо.

Некоторых жильцов отбросило очень далеко – до Краснохолмского моста…»

– Один из жильцов первого корпуса, например, упав возле моста, не получил никаких повреждений. Но затем скончался от сердечного приступа, – продолжает историк Олег Панихин. – Были зарегистрированы и другие случаи «мягкой посадки» жильцов, отброшенных на значительные расстояния. Некоторых людей, проживавших на первом этаже, подняло к потолку, хотя ударной волны в их неразрушенных комнатах быть не могло!

Жилой дом превратился в груду обломков. Сразу была создана специальная комиссия, куда вошли представители различных, в том числе силовых, структур для расследования причин трагедии. В ходе разбирательства комиссия выдвинула несколько версий: взрыв бомбы, сохранившейся со времен войны, диверсия, взрыв бытового газа.

– Члены комиссии остановились на последней версии, – говорит историк Олег Панихин. – Говорят, именно после этого случая в столице стали всюду устанавливать электроплиты. Однако комиссия отчего-то не обратила внимания на некоторые странности случившегося. А странностей и вправду было немало…

Если бы специалисты из комиссии обратились к истории, то они бы узнали, что на этом месте взлетает на воздух уже… третий дом!

В XIX в. на этом месте существовал доходный дом. В 1902 г. дом неожиданно… разлетелся на куски! Вскоре здесь выстроили другое здание, которое было отдано под булочную. В 1932 г. булочная… взорвалась! Причем газа в этих строениях не было.

– Следствие не пожелало обратить внимание и на другие настораживающие моменты, – говорит геофизик Александр Беркович. – В зоне катастрофы на несколько мгновений словно исчезла гравитация! Три этажа дома рухнули не сразу, а какое-то время висели в воздухе, люди, отброшенные на большие расстояния, не получили травмы… Оставшиеся в живых жители двух первых этажей получили ожоги тела при совершенно не затронутой горением одежде. Однако никакой мистики в этом нет: все свидетельствует о гравитационно-ионизационном воздействии. Можно предположить, что события на улице Осипенко объясняются локальными сейсмическими толчками – гравитационными взрывами. Причиной таких взрывов является спонтанный выброс энергии недр по земным разломам. Следовательно,

причиной катастрофы могли послужить процессы в земных недрах: дом стоял на разломе в геопатогенной зоне.

Дом, взорвавшийся на ул. Осипенко в 1967 г.

Сказанное геофизиком косвенно подтверждают события, происшедшие в центре столицы в более поздние годы. Например, в июле 1988 г. на улице Большая Полянка разрушилось здание школы № 583. Очевидцы рассказывали, что перед разрушением здания отчетливо слышали подземный гул… В мае 1991 г. мощным взрывом был разрушен дом № 36 в Старомонетном переулке. И вновь – подземный гул, толчок, с мостовых поднялась и долго не оседала пыль…

По утверждению доктора технических наук Иды Померанцевой, происходит подобное из-за того, что Москва всегда считалась спокойной зоной и строительство здесь велось без учета возможных землетрясений. А недавно выяснилось, что уровень гравитации к югу

от Кремля, например, существенно отличается от показателей гравитации окружающей местности.

– Факты проявления отрицательных гравитационных импульсов фиксировались свидетелями неоднократно, но в официальные научные отчеты они не попадали, поскольку необъяснимы с точки зрения господствующих геофизических теорий, отрицающих возможность локального землетрясения, разрушающего лишь один дом, – говорит геофизик Александр Беркович. – Однако исследования геологов свидетельствуют, что Москва стоит на целой сети земных разломов, над которыми и протекают реки и ручьи, образовываются болота и овраги. Приборы показывают, что края этих разломов постоянно движутся относительно друг друга…

К вышеприведенной версии склоняется и занимавшийся исследованием загадочного случая ведущий специалист Института физики РАН Евгений Барковский:

– Эффекты, имевшие место в данном случае, совершенно невозможны при обычном взрыве. К примеру, при взрыве бытового газа… Официальная версия случившегося несостоятельна. События, подобные ЧП на улице Осипенко, объясняются, конечно же, сейсмическими толчками – гравитационными взрывами…

Сейсмические толчки – это своего рода землетрясения, происходящие в виде взрывов. Случаются они в местах разломов земной коры во время выброса энергии в недрах. Это и есть отрицательные гравитационные импульсы. Поэтому на местах разломов земной коры небезопасно возводить дома.

Недавно высказался в пользу данной версии руководитель Центра инструментальных наблюдений за окружающей средой и геофизических прогнозов Игорь Яницкий. Ученый занимается исследованием геофизических процессов уже 40 лет и полагает, что трагедия на улице Осипенко – результат сейсмо-гравитационного явления.

Приведенные в публикации выводы, бесспорно, являются лишь версиями. В любом случае это была, пожалуй, одна из самых масштабных московских трагедий XX в. (исключая, разумеется, события периода войны и террористические акты).

Возникает и еще один вопрос: отчего комиссия, расследовавшая причину трагедии, не рассмотрела всерьез другие версии?

– Не исключено, что партийное руководство города и представители некоторых служб знали, что произошло на улице Осипенко в действительности, – считает историк Олег Панихин. – Но по советской традиции решили не будоражить население…

А домов на гиблом месте больше не строили. Разбили сквер…

(По материалам В. Словецкого)

Когда заклинивает двери

1970 г.

1 ноября в городе Сен-Лоран-Дю-Пон, Франция, загорелся танцевальный зал. 146 человек погибли.

1 ноября ночной клуб «Синг-Септ», расположенный недалеко от французского города Гренобля, был полон. Молодежь, как всегда, сидела за столиками в отдельных кабинках, сделанных из пластика; у всех было отличное настроение. Около 2 ч. ночи некий молодой человек уронил горящую спичку на кресло. Он сразу же крикнул: «Пожар!» Кто услышал, тот успел спастись.

Мемориал в память о многочисленных жертвах пожара

Внезапно над танцплощадкой вспыхнул огонь. Пластиковая арка начала плавиться прямо над головами танцующих. Те, что оказались в центре, погибли сразу. Мало кому удалось выбраться из этого ада. В главном выходе заклинило вращающуюся дверь; оба других выхода оказались запертыми; запасной был заставлен стульями. Такая халатность привела к смерти 146 человек.

Огненное рождество в сеульском отеле

1971 г.

26 декабря в Сеуле, Южная Корея, в результате пожара в гостинице погибли 166 человек.

В самый день Рождества Христова – 25-го числа – в одной из наиболее современных гостиниц Сеула «Дай-Юн-Как» вспыхнул

пожар. Было 10 ч. утра, и большинство респектабельных посетителей гостиницы находилось в ресторане на тринадцатом этаже. Отель считался фешенебельным. Построенный три года назад, он отвечал всем требованиям сервиса.

Собравшиеся на рождественский праздник уже поднимали бокалы. Но когда за празднично украшенным столом зазвучали торжественные тосты, в кафе-баре на втором этаже начался пожар. Сначала воспламенился разлитый на кухне из неисправного баллона жидкий пропан. От него мгновенно вспыхнул нейлоновый ковер, и по нему пламя сразу же вырвалось в зал, а потом быстро перелетело в вестибюль отеля. При этом в кафе от взрыва сразу же погибли три официантки, а четвертая получила тяжелейшие ожоги.

Из вестибюля – по коврам и пластиковой облицовке стен – огонь начал стремительно распространяться по всему зданию. Удушливый дым мгновенно заполнил лестничные площадки, шахты лифтов и начал проникать в гостиничные номера.

Среди посетителей и обслуживающего персонала поднялась паника. Люди метались по коридорам в поисках выхода, а огонь и дым преследовали их по пятам. Они задыхались в коридорах, в застрявших между этажами лифтах, у запасных выходов, которые оказались почему-то запертыми.

Пламя бушевало уже вовсю, но это было только начало: огонь стремительно набирал силу. Через несколько минут 21-этажное здание «Дай-Юн-Как» превратилось в пылающий факел. Со страшным грохотом лопались стеклянные полотнища, разбрызгивая во все стороны раскаленные осколки. В оконных проемах появились молящие о помощи люди. Некоторые, обезумев от страха и ужаса, кидались вниз и разбивались о мостовую или о крыши более низких соседних зданий. Один мужчина, в полубеспамятстве, выбросился из окна вместе с матрацем, видимо, решив, что это смягчит удар. И он был не одинок. Сорок трупов было потом подобрано на мостовой.

Вся имеющаяся в Сеуле пожарная техника была стянута к горящему отелю. Но водяные струи подавались с земли или с площадок коленчатых подъемников, и это мало повлияло на тушение пожара. Воды, как это бывает, оказалось недостаточно.

Часть людей была эвакуирована с помощью пожарных лестниц, но ни одна из них не поднималась выше 8-го этажа. Подгоняемые огнем и

дымом некоторые постояльцы смогли добраться до плоской крыши отеля. Но и здесь они не могли найти спасения, хотя над горящей гостиницей и кружили вертолеты. Однако огромные клубы дыма и мощные потоки раскаленного воздуха не позволяли вертолетам настолько приблизиться к зданию, чтобы можно было на крышу или в окна бросить спасательные веревки. Вертолеты смогли оказать помощь лишь нескольким людям, но один из них не удержался на веревке и упал со стометровой высоты.

«Дай-Юн-Как» после чудовищного пожара

Пламя бушевало несколько часов, и за это время сгорело все, что только могло сгореть. Только через 8 ч. пожарные в теплоотражательных костюмах и под прикрытием водяных струй смогли проникнуть в выгоревшую гостиницу. На потрескавшемся цементе перекрытий, на скрюченных металлических балках и прутьях они находили обугленные трупы. Очень много жертв было обнаружено в коридорах и номерах отеля.

Чудом удалось выжить престарелому дипломату с острова Тайвань. Его видели еще раньше: закутанный в одеяло, он стоял в окне 11-го этажа. Ему пытались сбросить с вертолета спасательную веревку, но безуспешно. А обнаружили его потом сидящим по шею в воде в наполненной ванне. Чудом уцелевшего дипломата доставили в больницу. Конечно, большую роль в этом чуде сыграло самообладание этого человека. Но не в меньшей степени это можно объяснить какой-то случайностью, игрой воздушных потоков, которые избавили сидящего в ванне человека от удушья.

Сеульскую катастрофу по количеству жертв и размеру нанесенного ущерба до сих пор считают одной из самых страшных трагедий, когда-либо постигавших гостиницы. Расследуя ее причины, полиция Сеула задержала 10 человек, подозреваемых в упущениях, которые привели к столь гибельным последствиям. Директора и владельца гостиницы обвинили в том, что они нарушили правила строительства и игнорировали требования пожарной безопасности. При строительстве неточно были обозначены места запасных выходов, а для отделки отеля были использованы легковоспламеняющиеся материалы. Так, например, подвесные потолки, стены в коридорах и вестибюле были отделаны рисовой бумагой, рисовой соломкой и деревянными панелями, поэтому пожар и распространился так стремительно.

Здание «Дай-Юн-Как» было каркасного типа в форме латинской буквы L. Оно состояло из двух вертикальных секций высотой в 21 этаж каждая. Длина одного крыла была 47 м, другого – 54 м, и разделялись секции кирпичной стеной. В одном крыле располагалась гостиница, в другом – служебные помещения нескольких южнокорейских и иностранных фирм. В гостиничной секции только одна лестница была единственным путем эвакуации, потому что только она выходила в вестибюль.

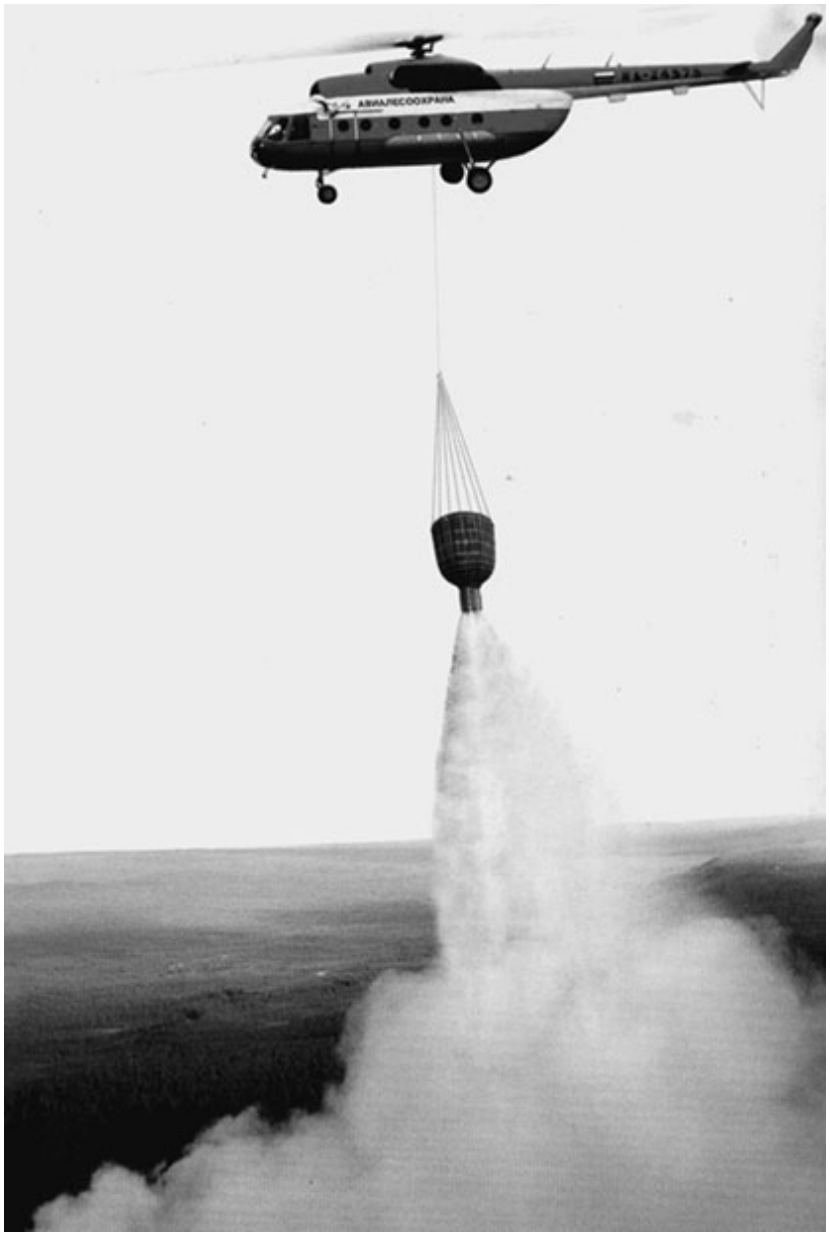
Гостиничные и коммерческие части здания были оборудованы системами пожарной сигнализации кнопочного типа, но прямой связи сигнализационных устройств с пожарной командой не было. Сейчас уже, конечно, невозможно установить, нажимал ли кто-нибудь вообще эту сигнальную кнопку.

Горят торфяники

1972 г.

Обширные лесные и торфяные пожары охватили Центральную Россию в результате небывалой жары в августе. Температура свыше 40 °С днем установилась в этом регионе с середины июля.

Когда уже казалось, что общими усилиями пожарных и воинских частей, лесоохраны и рабочих торфопредприятий пожары остановлены и обстановка нормализуется, поднялся сильный ветер, местами достигавший ураганной силы. Он обнажил скрытые очаги огня и превратил «вялотекущие» низовые пожары в быстро распространяющиеся верховые. В Костромской области площадь лесных пожаров возросла на 38 тыс. га, на севере Горьковской области – на 65 тыс. Облака густого и удушливого дыма с торфопредприятий подмосковных Шатурского, Ногинского и Егорьевского районов стелились по земле на многие десятки километров. Водители автомобилей и автобусов с трудом управляли своими машинами. По всей Москве висел смог и стоял резкий запах гари. С 28 августа ветер стал постепенно стихать. Все лесные и большинство торфяных пожаров были ликвидированы к 10 сентября, однако тушение отдельных торфяных возгораний, особенно на участках с многометровыми по глубине залежами торфа, продолжалось до конца сентября.



Тушение торфяников с воздуха

Огонь в Сан-Паулу

1974 г.

1 февраля в Сан-Паулу, Бразилия, загорелось 25-этажное здание офиса «Джоэлма». 189 человек погибли.

1 февраля на 11-м этаже 25-этажного высотного дома в бразильском Сан-Паулу вспыхнул пожар. На верхних этажах в ловушке

оказались сотни служащих бюро. В плане здания не было предусмотрено ни одного аварийного выхода. Более того, покрытие полов и шторы были сделаны из легковоспламеняющихся синтетических материалов. 6-миллионный город обслуживали всего 13 плохо оснащенных пожарных команд. Не было лестниц достаточной длины, чтобы спасти людей с верхних этажей. Вертолеты в первые часы не могли подлететь к зданию из-за бушующего пламени. Позднее, однако, удалось спасти около сотни человек, которые выбрались на крышу. После пожара в здании было обнаружено 227 обожженных трупов. Остальные полностью сгорели в адском огне. Многие в отчаянии выпрыгнули из окон.

Взрыв и пожар в Фликсборо

1974 г.

1 июня в Фликсборо (Великобритания) на заводе компании «Нипро» произошел мощный взрыв парового облака циклогексана с последующим крупным пожаром.

Химический завод в Фликсборо специализировался по выпуску капролактама – исходного продукта для получения синтетического волокна. На аварийном объекте было складировано около 1650 т химических веществ, в том числе 1250 т циклогексана, 250 т растворителя (тяжелый бензин), 100 т бензола и 40 т толуола. Кроме того, на площадке были сосредоточены запасы капролактама, количество которого точно неизвестно.

Пожар в Сан-Паулу, Бразилия. 1974 г.

Из-за аварии на заводе в воздух была выброшена взрывоопасная масса разогретых паров, для воспламенения которых достаточно было малейшей искры. Над заводом на высоту более 10 м поднялось тяжелое смертоносное облако, оно окутало производственные здания, технологические колонны, резервуарные емкости.

Пожар во Фликсборо, 1974 г.

Через 45 мин. после аварии, когда грибообразное облако достигло водородной установки, произошел мощный взрыв.

Взрыв по своей разрушительной силе был эквивалентен взрыву 45-тонного заряда тротила, подорванного на высоте 45 м. В результате взрыва электроснабжение предприятия вышло из строя.

Выход из строя всей системы пожаротушения, происшедший вследствие разрушения насосной станции и систем подачи пены, а также системы электроснабжения завода не позволил предпринять эффективные действия по тушению пожара.

В результате взрыва возник пожар, основной очаг которого охватил площадь 180 × 250 м. Пылали здания цехов, разрушенные технологические установки, горели деформированные металлические

резервуары, пламя выбивалось из поврежденных трубопроводов, горящая жидкость огненными валами растекалась по земле.

В результате взрыва большинство построек предприятия получили серьезные повреждения. Здания, где находились администрация завода и диспетчерский пункт, были разрушены полностью. Около 2 тыс. зданий, находившихся за пределами предприятия, были повреждены.

Взрывом и пожаром были уничтожены все сооружения в юго-восточной части территории завода; пожар распространился на площади около 6 га.

Взрывная волна причинила разрушения во всех населенных пунктах в радиусе около 6 км от завода. В деревне Амкоттс, удаленной на 600—1150 м от места взрыва и находящейся на другом берегу реки Трент, из 77 сильно пострадало 73 дома. Во Фликсборо, расположенном на расстоянии 875—1200 м от центра взрыва в противоположном от деревни Амкоттс направлении, из 79 домов разрушилось 72. В окружающих завод жилых домах, соседних деревнях и в Скантorпе никто не погиб, однако 59 человек получили серьезные ранения, а сотни – незначительные травмы, в большинстве случаев – порезы от разбившихся стекол.

От взрыва и последующего пожара погибло 28 человек, 36 человек на предприятии и 53 вне его получили травмы различной степени тяжести. Катастрофа причинила материальный ущерб на колоссальную сумму – 36 млн фунтов стерлингов. Такой катастрофы английская промышленность еще не знала. Химический завод в Фликсборо практически перестал существовать.

Химический завод был основан английской фирмой «Файсонс» в 1938 г. для производства минеральных удобрений.

В 1964 г. завод был перепрофилирован для производства капролактама – основного сырья для получения химического волокна с надеждой на высокие прибыли. Мощности завода непрерывно наращивались. Объем производства увеличился с 2 тыс. до 5 тыс. т в год, в дальнейшем планировалось довести выпуск капролактама до 10 тыс. т в год.

Для обеспечения пожаро– и взрывобезопасности производства на заводе была предусмотрена система противопожарной защиты. В ней в качестве огнетушащих средств использовались пена и вода. Для технологических нужд на заводе довольно широко применялся азот. Им

в случае возникновения аварийной ситуации можно было заполнить системы трубопроводов и технологические емкости.

Завод был в достаточных количествах обеспечен водой на случай возникновения пожара. На его территории имелись 44 гидранта, питаемых от двух самостоятельных насосов общей производительностью около 100 л воды в секунду. Из подземных скважин закачивалась вода в расходный резервуар большого объема, откуда насосами она подавалась в водопроводную сеть. Кольцевая сеть заводского водопровода была подключена к системе водоснабжения Фликсборо.

Однако, в условиях резкого увеличения объема выпуска капролактама, меры противопожарной и противовзрывной защиты, достаточные для небольшого предприятия, уже не могли обеспечить безопасность производства, особенно в случае крупномасштабной аварии.

Отчего же произошла катастрофа?

Под давлением общественности государственный секретарь Великобритании по вопросам труда назначил 27 июня 1974 г. следственную комиссию для выяснения обстоятельств катастрофы. В частности, комиссия пришла к выводу, что утечка продукта и взрыв на установке 25 А явились следствием нарушения целостности технологической линии окисления циклогексана.

На основе представленных доказательств в отчете изложена следующая последовательность событий:

1. Разорвался обходный трубопровод, соединявший реакторы 4 и 6, и пар начал вырываться из 28-дюймовых отводов этих реакторов.

2. Образовалось облако паров циклогексана, содержащее несколько десятков тонн вещества.

3. Источником возгорания облака послужил, вероятно, факел водородной установки.

4. Взрывная волна и летящие осколки полностью разрушили лабораторию, операторскую комнату, служебные помещения и вызвали серьезные повреждения других зданий, возник пожар.

5. Разрушение трубопроводов и резервуаров вблизи места взрыва способствовало появлению нового топлива для последующего интенсивного горения.

Комиссия обратила внимание на необходимость улучшения подготовки инженерного персонала в вопросах пожарной безопасности. Ее выводы сводились к тому, что все химические производства, технологический процесс которых связан с использованием взрыво– и пожароопасных веществ и материалов, должны размещаться на безопасном расстоянии от жилых строений и других объектов.

Это требование на предприятии компании «Нипро» было выполнено. Кроме того, технологическая и складская зоны разделялись пространством в 60 м. Таким образом, расположение объектов на площадке предприятия было выбрано в соответствии с принятой практикой. Также было предусмотрено и необходимое количество пожарной техники. Но разрушающее действие взрыва паровоздушной смеси в данной ситуации было очень велико и привело к полному разрушению хорошо продуманной и сконструированной системы пожарной безопасности.

Первые пожарные машины прибыли к месту катастрофы в 17:06. Перед пожарными открылась картина сплошного пожара, охватившего здания и сооружения завода на площади около 5 га. В течение почти двух суток пожарные вели активные действия по ликвидации пожара. Для его тушения требовалось очень большое количество воды. С самого начала ощущалась ее нехватка, так как противопожарный водопровод на заводе оказался разрушенным, электропитание стационарных пожарных насосов нарушилось.

Личному составу пожарных команд пришлось всю работу по развертыванию сил и тушению пожара вести в изолирующих противогазах из-за сильной загазованности местности и токсичного дыма. Основные усилия были направлены вначале на поиск и оказание помощи пострадавшим в зоне взрыва и пожара.

Одновременно шла энергичная подготовка наступления на пожар большими силами, способными массой воды и пены подавить основные очаги горения. К 17:32 в районе речного причала находилось уже 30 пожарных машин. За сравнительно короткое время от автонасосов было подано 18 лафетных и 4 ручных ствола, проложено 8 тыс. м пожарных рукавов, при этом для питания лафетных стволов водой использовались рукава диаметром 150 мм.

К 19:30 удалось перекрыть трубопровод, подающий природный газ на завод (14 тыс. куб. м в час). Благодаря этому значительно

уменьшилась интенсивность пожара, что несколько облегчило работу личного состава пожарных машин.

Пожар был в основном ликвидирован через двое суток. К этому моменту на площадке осталось 5 пожарных машин, которые контролировали отдельные места, где продолжалось горение.

Британские пожарные выполняют свою работу

Всего в операции по тушению пожара и ликвидации последствий взрыва участвовали 244 пожарных, из них 23 получили ранения, ожоги и отравления.

1. Источником катастрофы стала установка окисления циклогексана, в оборудовании которой жидкость находилась при температуре +155° С и давлении 9 атм., значительно превышающем точку кипения при атмосферном давлении, что способствовало утечке и образованию парового облака, содержащего десятки тонн циклогексана. Утечка вещества произошла в результате разрыва неправильно сконструированного переходника, который не был достаточно испытан и неправильно установлен на опорах.

2. На заводе не был заранее разработан план действий администрации, дежурных инженеров и рабочих на случай аварийной обстановки.

3. Под давлением хозяев компании «Нипро» инженеры завода нередко шли на отступления от установленного технологического регламента, игнорировали требования безопасности. Вместо демонтированного реактора проложили временный трубопровод, присоединенный фланцами к соседним реакторам.

4. При катастрофе на химическом заводе во Фликсборо английские пожарные вынуждены были вести работы по ликвидации пожара в тяжелых и громоздких изолирующих противогазах, в которых дыхание человека поддерживается с помощью сжатого воздуха или кислорода. Если бы дежурный персонал химического завода компании «Нипро» имел под руками индивидуальные изолирующие противогазы, то он мог бы принять меры для предотвращения катастрофы или снижения ее разрушительных последствий.

5. Новые вещества не должны применяться на химических производствах до тех пор, пока не будет изучена степень их пожарной опасности: горючесть, температура вспышки, воспламенения и самовоспламенения, скорость выгорания, область воспламенения газов и паров в воздушной среде, нижний предел взрываемости горючей пыли и ряд других.

6. В цехах химических заводов, в которых преимущественно используют или получают твердые пожароопасные вещества, очень эффективной мерой подавления пожаров и загораний является использование быстродействующей автоматической пожаротушащей системы. В комплекс этой системы входят такие узлы и приборы, как быстродействующие контрольно-пусковые приборы, перекрывные клапаны, насосы, задвижки, пламе-отсекатели и насадки-распылители.

Основное преимущество быстродействующих автоматических систем пожаротушения заключается в их мгновенном действии, позволяющем не позднее чем через 3 с ликвидировать загорания твердых химических веществ.

Итальянская Хиросима

1976 г.

10 июля, в 12:40, в г. Севезо (Италия) на химическом заводе, принадлежащем фирме ICMESA и выпускающем различные химические вещества, в основном ароматические соединения, произошла авария с нарушением герметичности реактора, в котором шел процесс производства 2,4,5-трихлорфенола, и выбросом его содержимого на высоту до 50 м.

Для очистки конечного продукта от диоксина в конце технологического процесса в другом аппарате предусматривался его нагрев в специальной печи до 1000 °С, при которой происходило разрушение диоксина.

Причиной аварии послужило нарушение технологического процесса, в результате чего в реакторе началась неконтролируемая реакция, повысились температура и давление, произошло срабатывание предохранительного разрывного диска печи и утечка содержимого реактора в атмосферу, в том числе диоксина.

Утечка продолжалась в течение 2–3 мин., в результате чего образовалось белое облако, по форме напоминающее перевернутый конус. Облако по ветру стало распространяться на юго-восток, растянулось на расстояние приблизительно 9 км, нависло над городом, областью Брианза и 5 муниципалитетами Ломбардского региона провинции Милан.

Затем облако стало опускаться на землю в виде тумана, покрывая листья деревьев, крыши домов и землю белыми крошечными кристаллами, напоминающими слегка влажную соль. В воздухе ощущался лекарственный и хлороподобный запах. Люди почувствовали головную боль и резь в глазах.

Проход запрещен. Итальянские полицейские оцепляют зону трагедии в г. Севезо

По оценкам специалистов, количество выброшенного при аварии диоксина составляло от 1,75 до 3 кг, что достаточно для поражения 100 тыс. человек.

На основе проведенных исследований были очерчены границы наиболее загрязненной зоны, непосредственно примыкающей к заводу с юго-востока. По решению местных властей 26 июля были эвакуированы первые 225 человек из этой зоны, причем людям разрешили взять с собой лишь личные вещи, деньги и документы. На

следующий день, 27 июля, по результатам проведенных лабораторных тестов зона А была расширена до 1600 м, а 2 августа – до 2200 м на юг от завода.

В тот же день из зоны А было эвакуировано еще более 730 человек и была определена зона В, которая включала 2 муниципалитета с населением около 5 тыс. человек. Из этой зоны региональные власти приняли решение эвакуировать в течение следующего дня всех детей до одного года и женщин до 3 месяцев беременности.

Всего площадь заражения диоксином составила 17,1 кв. км, на которой проживало более 200 тыс. человек. В результате заражения получили поражения кожи – «хлоракне» – 187 человек, из них 9 – в тяжелой форме. Пришлось забить и уничтожить 78 тыс. мелких животных, около 700 голов крупного скота и уничтожить большое количество зараженного зерна и сена. На землях фермеров потребовалось снять слой почвы на глубину до 20 см, чтобы уменьшить уровень диоксина в пахотном слое. Зараженный слой почвы объемом 200 тыс. куб. м был перемещен, захоронен и заменен свежей почвой.

В дальнейшем, в период с 1976 по 1986 г., от рака в этом регионе умерло более 500 человек.

Авария в Севезо, связанная с заражением почвы диоксином и поражением им людей, была самой крупной в мире.

Образцы листьев, пожелтевших от токсичного облака, были собраны персоналом завода и направлены 11 июля на исследование в Швейцарию.

В этот же день, в 17:45, официальные представители завода информировали мэра, главу здравоохранения и полицию г. Меда о выходе гербицидных паров на заводе, содержащих трихлорфенол. Было предложено проинформировать об этом население и воздержаться от употребления овощей и фруктов с местных земельных участков. На следующий день такие же рекомендации были переданы муниципалитету г. Севезо относительно людей, проживающих непосредственно вблизи завода.

С 14 июля начали проявляться кожные заболевания у детей, началась массовая гибель кур, кроликов и стали погибать дикие птицы. Были приняты первоочередные меры, в том числе об установке на дорогах специальных предупредительных знаков, а также указательных знаков о запрещении употребления овощей и фруктов.

16 июля 30 детей были помещены в госпиталь с признаками химических отравлений. На следующий день мэры городов Севезо и Меда приняли решение о сожжении деревьев, урожая овощей и фруктов, а также трупов животных в зараженных районах.

Только 19 июля химическая лаборатория в Швейцарии определила присутствие диоксина в присланных образцах из Севезо и сообщила об этом властям зараженного региона, в том числе министру здравоохранения провинции Ломбардия.

О заражении региона диоксином в результате аварии на химическом заводе были оповещены все местные врачи, было запрещено употреблять в пищу продукты из зараженных районов, в том числе мясо животных. Были предъявлены обвинения дирекции завода в нарушении нескольких статей Положения о защите рабочих при авариях на территории Италии.

21 июля были оглашены сведения о наличии в зараженном облаке диоксина и принято решение о проведении обследования населения. Руководители завода были помещены под домашний арест.

22 июля совет провинции на своем совещании рассмотрел вопрос о состоянии общественного здоровья и принял решение о разработке программы для медицинского обследования всех людей в зараженной области.

Для оказания помощи по ликвидации последствий аварии с каникул и из отпусков были вызваны ученые Миланского университета и персонал исследовательских лабораторий.

23 июля были выполнены первые анализы, полученные результаты позволили очертить границы наиболее загрязненной зоны А и принять решение об эвакуации из нее жителей.

Итальянские военнослужащие у химического завода ICMESA

Авария на химическом заводе в Севезо явилась самой крупной в мире по выбросу диоксина в атмосферу. Загрязнению диоксином подверглась территория в 17,1 кв. км с населением более 200 тыс. человек.

Авария в Севезо показала определенную беспомощность науки, технологий, организаций, правительств и местных властей перед опасностями, связанными с индустриальной деятельностью человека.

Севезо впоследствии был назван итальянской Хиросимой. Это был первый случай в мире, когда диоксин был распространен на такой плотно заселенной территории. Последствия аварии в Севезо более трагичны, чем после землетрясения. При землетрясении дома разрушаются, но они могут быть восстановлены, а в Севезо дома остались целы, но окружены колючей проволокой, и люди не могут вернуться назад в свои родные места.

Именно после этой аварии химическая промышленность развитых стран попала под жесткий государственный контроль и были приняты серьезные меры по предотвращению подобных чрезвычайных ситуаций в будущем.

«Россия» в огне

1977 г.

25 февраля, в 21 ч., загорелась московская гостиница «Россия». Погибли 42 человека.

25 февраля… Начальник пожарного управления столицы генерал-майор Иван Леонтьевич Антонов по опыту знал: загорания к вечеру постепенно «вызревали» одно за другим. Штаб тем временем был на выезде, на одном оборонном режимном объекте в районе Соколиной Горы. Сложностей при тушении этого пожара не возникло, поэтому, как обычно, решили отзвониться на ЦУС и возвращаться.

– Нина, это Зайцев, мы возвращаемся.

– Подожди, подожди, посыпались заявки на «Россию».

– Выезжаем.

Лейтенант Алексей Буканов заступал в этот вечер в караул с думами о завтрашнем дне. Едва караул вернулся с очередного вызова и бойцы стали стягивать мокрое обмундирование, как диспетчер заорал в динамик:

– Тревога! Район выезда…

Дальше Буканов уже не слышал. Глаза мгновенно выхватили главное: гостиница «Россия». Из центральных частей города к месту событий одна за другой выезжали красные автомашины – цистерны, насосы, лестницы, газовки и прочая техника. Караул лейтенанта Буканова стал первой разведкой, что спасала из горящего здания пострадавших.

Работа закрутилась вовсю. Звено ГЗДС ушло в разведку. Машины из других частей стали прибывать довольно быстро. Одна за другой устанавливались на гидранты, которых, как оказалось, было крайне мало для тушения такого пожара.

Автолестницы установили справа от центрального входа. Началась эвакуация людей сверху. Примчавшийся следом за лейтенантом

Букановым его более опытный коллега, оперативный дежурный по первому отряду старший лейтенант Александр Бессалов принял руководство на себя.

Бессалов видел – пластик погубит немало народу, прежде чем пожарные смогут пробиться к людям.

Страшнейшее отравление от материалов, которые были основательно вкраплены в конструкцию здания, пластик при горении выделяет до 100 отравляющих веществ, и синильная кислота по сравнению с остальными лишь цветочки.

Звенья газодымозащитников тем временем одно за другим спешили в здание, устремившись по этажам на спасение задыхающихся от ядов людей. Мокрые от пота, эти бойцы-спасатели выскакивали назад буквально через мгновения, неся в охвате крепких рук мужчин и женщин с посиневшими лицами. Их тут же передавали скорой помощи и вновь скрывались в ядовитом дыму.

– Прошу выслать все автомобили газодымозащитной службы и все имеющиеся автолестницы гарнизона, – запросил РТП-2 Александр Бессалов.

Запрос старшего лейтенанта Бессалова из центра столицы прозвучал для управления пожарной охраны как особый приказ.

В 21:43 прибыл штаб пожаротушения УПО: капитаны Ковалев и Лященко, лейтенант Зайцев. С их появлением Бессалову стало много легче. РТП-3 стал начальник дежурной смены пожаротушения УПО капитан Юрий Ковалев. Старшие офицеры пошли в разведку. Зашли со двора – картина та же: люди из окон зовут на помощь, спускаются по связанным простыням, срываются, падают, разбиваются, сыпятся осколки стекол. Сплошной гул – вопли уже не различимы в общей массе звуков. Весь «север» с 5-го по 12-й этажи в огне. Было принято решение вводить силы с левого, правого краев и центрального входа – взять пожар в «клещи».

Со всего города сюда стягивалась самая уникальная техника. С каждой минутой в тушение втягивалось все больше цистерн и насосов. На «Россию» был вызван резерв из 200 бойцов.

«Армия» генерала Антонова, лично возглавившего тушение, вела жестокий бой.

А в это время огненный джинн с гулом метался по лабиринтам 12-этажного корпуса, впереди неслась спираль ядовитого дыма. Именно

дым стал главной причиной гибели людей. На глазах спасителей «Россия» превращалась в гигантскую душегубку. Автолестницы не успевали менять позиции.

Капитан Гречаников возглавлял особый боевой участок – 5-го этажа. Именно здесь пожар получил свое начало и развитие, отсюда огонь, дым и клубящееся облако ядов устремились дальше.

Генерал Антонов только успел отдать распоряжение, как заместитель потянул за рукав:

– Вас кличут!

Между пожарных машин, минуя оцепления милиции, плотным рядком остановились черные ЗИЛы и от них двигалась к штабу УПО группа телохранителей. Среди них Антонов различил предсовмина Косыгина, первого секретаря горкома партии Гришина и предисполкома Промыслова.

– Что требуется и какие дополнительные средства нужны? – задал вопрос Косыгин.

Вскоре появилось подкрепление, были развернуты тыловые службы.

К 23 ч. стало ясно, что одна из основных задач тушения решена – состав 14 боевых участков взял огневой фронт в клещи, и было решено из трех стальных корпусов людей не эвакуировать. Их обитатели могли себя чувствовать в относительной безопасности. Но вдруг в штаб поступила информация – около 200 пленников находились в 22-этажной высотке, примыкавшей к северному крылу с внутреннего двора.

Там – номера люкс, облюбованные иностранцами, три ресторана, один под самой крышей. Когда люди почуяли запах гари, лестничные марши и коридоры уже заволокло смертельной завесой. Попытки самых отчаянных пробиться вниз окончились трагически.

Было решено высадить на опасный участок десант. Задача не из легких. С интересным предложением в штаб подошел мастер пожарно-прикладного спорта лейтенант Кулкин. Он сказал, что сможет подняться на высоту при помощи штурмовок, как на тренировках. Спасательные работы в высотном блоке возглавил полковник Кононов. В качестве трамплина он использовал крышу концертного зала, находящуюся на уровне 7-го этажа гостиницы. Там установили автолестницу, а с ее высшей площадки протянули вверх две цепочки

штурмовых лестниц, подвешенных к ограждению балконов, – одна до 17-го, а вторая – до 14-го этажей. Первыми достигли ресторана сержант Рашкин и лейтенант Маклецов. Они по штурмовке поднялись до 19-го этажа, а потом проникли в ресторан. Обезумевшая толпа едва не затоптала бойцов. Люди на протяжении 5 ч. находились в «капкане», видели все происходящее внизу. Видели и то, как тянутся и не дотягиваются автолестницы. Многие от отчаяния пили водку, пели песни, танцевали, и вдруг такая неожиданность – спасители. Следом за ними через разбитое окно ввалился здоровяк Анатолий Брежнев, который быстро навел порядок:

– Смачивать платки и салфетки водой! Дышать только через них! По одному к окну и на лестницу – мы страхуем!

Только этим путем на крышу основного здания удалось опустить 43 человека. Когда дым на лестнице поредел, вниз, связанные друг с другом полосками штор, чтобы не потеряться, двинулись остальные. В юго-восточной части корпуса спасательными работами руководил полковник Агапов. Благодаря умелому использованию автолестниц здесь избежали гибели 30 человек. Упавший обломок стены сильно повредил руку полковнику, но, превозмогая боль, он находился на боевом участке до полной ликвидации пожара.

На 12-м этаже из-за длительного горения в жилых и подсобных помещениях возникла угроза обрушения междуэтажного перекрытия. Туда генерал Антонов направил 10 отделений пожарных. В страшной жаре, в густом дыму, проникавшем снизу, они из стволов подавили пламя, вынесли 14 человек, спустили их на землю по автолестницам. А подразделения подполковника Воеводина ликвидировали очаги горения на 11-м этаже.

Развитие пожара в корпусе было приостановлено в половине второго ночи, а полностью справились с ним только чем через час.

После пожара на Пречистенке в УПО началось подведение итогов проведенной работы. А цифры были внушительными. Площадь, пораженная огнем, составила без малого 3 тыс. кв. м. Из тысячи номеров пострадали 84. Спасено более 1000 человек, 188 из них – по автоматическим и ручным лестницам. Погибли 42 человека, в том числе 5 работников гостиницы. Ожоги, травмы и отравления токсичными продуктами горения получили 52 человека, среди них 13 пожарных. Все они были госпитализированы.

Гостиница «Россия» до демонтажа в 2006 г.

В спасательных работах и ликвидации очагов горения участвовали 1400 огнеборцев, включая 168 офицеров и 573 газодымозащитника.

А между тем на Пречистенке ждали оценку ликвидации пожара, которую должны были дать партийные чиновники. Как раз в этот день на дежурство заступила та же дежурная смена пожаротушения: Ковалев, Лященко и Зайцев, хотя они никуда с работы и не уходили. И вот, около 10 ч. вечера в штабе раздался звонок.

– Все хорошо. Оценка положительная.

– У всех просто камень с души упал, – вспоминает теперь уже полковник в отставке Василий Алексеевич Лященко, – а затем стали готовить представления к награде отличившихся на пожаре.

Уже тогда первых лиц государства и рядовых пожарных мучил сакраментальный вопрос: «В чем причина трагедии?..» Версий было множество. Одно точно известно – в 90 % из 100 виноват не случай, а человек. Поэтому следователи Генпрокуратуры искали не столько таинственный источник, сколько того, по чьей милости он возник.

Случившееся со всей очевидностью доказывает, что при строительстве уникального здания «России» мало кто задумывался о безопасности людей. Как преступление можно квалифицировать использование легкогорючих и токсичных отделочных материалов на путях эвакуации. Главное, о чем заботились подгоняемые властями проектировщики и строители, – сдать объект к очередной торжественной дате – 50-летию Октября. Отсюда и моющиеся легкогорючие обои, и незаделанные технические проемы между этажами. Не было системы дымоудаления, а в результате – сильная задымленность и отравление продуктами горения. Отсутствовала система оповещения, указатели. А чего стоят засоренные, замасленные воздуховоды, разносившие огонь по этажам!

Гостиница «Россия» была построена из стекла и бетона, в которых нет пустот, кроме вентиляционных и коммуникационных. Основные очаги загорания были на 5-м и 13-м этажах, в то время как некоторые этажи, расположенные между ними, вообще не пострадали от огня. Загадки, кругом одни загадки, на которые, увы, нет логичного объяснения даже у самых опытнейших пожарных.

«Мешок бурь» для супертанкера

1978 г.

Супертанкер «Амоко Кадис» принял на борт на иранском острове Харк в Персидском заливе 100 тыс. т легкой арабской и 123 тыс. т легкой сырой иранской нефти. Он следовал в голландский порт Роттердам. Около полудня 16 марта вахтенный штурман доложил капитану, что судно плохо слушается руля. В это время супертанкер, приближаясь к входу в Ла-Манш, находился еще во внешней части Бискайского залива (именно его моряки и называют «мешком бурь»).

Здесь бушевал шторм силой не менее 10 баллов. Огромные волны перехлестывали палубу, норовя опрокинуть стальную громадину.

Вызванные капитаном ремонтные механики нашли неполадки в гидравлической системе рулевого управления и заверили, что они быстро устранят неисправность. Но время шло, а исправить неполадки никак не удавалось. Фактически неуправляемый «Амоко Кадис» продолжал свое шальное плавание в бурном океане. Вблизи острова Уэссан тяжело нагруженный супертанкер окончательно сбился с курса и начал разворачиваться.

Всерьез обеспокоенный капитан «Амоко Кадиса» Паскаль Бердари связался по радио с судовладельцами и сообщил им о бедственном положении судна. Этот разговор подслушал радиооператор с мощного западногерманского спасательного буксира «Пацифик».

Спасательные буксиры западных стран обычно отсиживаются в «засаде» в опасных для мореплавателей районах в надежде получить большую премию за спасение судна, терпящего крушение. А район у северо-западного побережья полуострова Бретань пользуется дурной славой у моряков из-за многочисленных подводных скал и мелей. Неудивительно, что именно здесь и находился спасательный буксир «Пацифик».

Капитан буксира доложил своим хозяевам о бедственном положении «Амоко Кадиса» и отправился на сближение с буксиром. Туда же был направлен и другой спасатель – западногерманский буксир «Симезон».

Капитан «Пацифика» вызвал по радио капитана «Амоко Кадиса» и предложил спасательный контракт. Однако Паскаль Бердари отвечал, что пока для такого контракта нет оснований, другое дело – обычная буксировка. Пока шел торг, «Амоко Кадис» еще более приблизился к подводным скалам у острова Уэссан. Прикинув расстояние, Бердари почувствовал безвыходность своего положения и дал согласие на контракт.

С огромным трудом в условиях штормовой погоды «Пацифик» взял супертанкер на буксир и удерживал его против ветра и волн почти 3 ч., после чего буксирный конец лопнул. Еще 3 ч. ушло на то, чтобы завести новый конец. За это время неуправляемый «Амоко Кадис» уже вплотную приблизился к скалам. И когда второй конец разорвался, словно это была всего лишь бечевка, супертанкер понесло на скалы.

Раздался страшный скрежет, и супертанкер сел на камни. Яростные волны сотрясали корпус судна, намертво захваченного подводной западней. Капитан «Амоко Кадиса» приказал подать сигнал бедствия сигнальными ракетами, но было уже слишком поздно. «Амоко Кадис» медленно кренился и оседал на корму. Огромные волны хозяйничали на палубе, разбиваясь о надстройку. В воздухе стоял сплошной туман из леденящих брызг.

Спасательные буксиры и подошедшие к танкеру рыболовецкие сейнеры и боты были бессильны что-либо сделать для спасения «Амоко Кадиса». С помощью французских вертолетов началась операция по спасению экипажа, и удалось спасти всех его членов.

Утром 17 марта опустевший супертанкер переломился у надстройки. В море хлынула нефть, быстро растекаясь по направлению к берегу. По ориентировочным расчетам специалистов, к концу суток вытекло ее 80 тыс. т. Французское и английское правительства приняли экстренные меры и направили сюда военные корабли с химикатами, концентрирующими и осаждающими нефть. В ночь на 18 марта, когда ветер начал стихать, к «Амоко Кадису» подошел танкер «Дарина», чтобы перекачать оставшуюся нефть, но все попытки сделать это были безуспешны. А между тем «черный прилив», накатываясь на берег, покрывал пляжи и загрязнял прибрежные утесы. В деревушке Портсалле, откуда были хорошо видны возвышающиеся над водой три палубы, труба и надстройка растерзанного океаном супертанкера, рыбаки оцепенело смотрели на коричневую масляную пленку, колыхающуюся в океане, и на загрязненные берега.

«Амоко Кадис» уходит на дно

Предложение поджечь нефть напалмом было отвергнуто сразу же, поскольку от огня могли пострадать постройки на берегу. Да кроме того, удалить таким способом можно не более 20 % нефти, к тому же при этом образуются тяжелые фракции, которые осядут на дно. В первые дни после катастрофы борьба с загрязнением велась лишь с помощью детергентов и сорбирующих гранул. Тысячи добровольцев и солдаты вычерпывали нефть по всему загрязненному побережью. Вдоль берега были сооружены плавучие защитные боны длиной более 10 миль, но помогали они мало. Было подсчитано, что к полудню 21 марта в море вытекло более 170 тыс. т нефти.

22 марта шторм начал стихать. Воспользовавшись улучшением погоды, на «Амоко Кадисе» высадились специалисты, которые попытались заделать пробоины или хотя бы организовать перекачку оставшейся нефти. Однако и эти операции не удались. Итак, практически все 223 тыс. т нефти оказались в океане. Журналисты

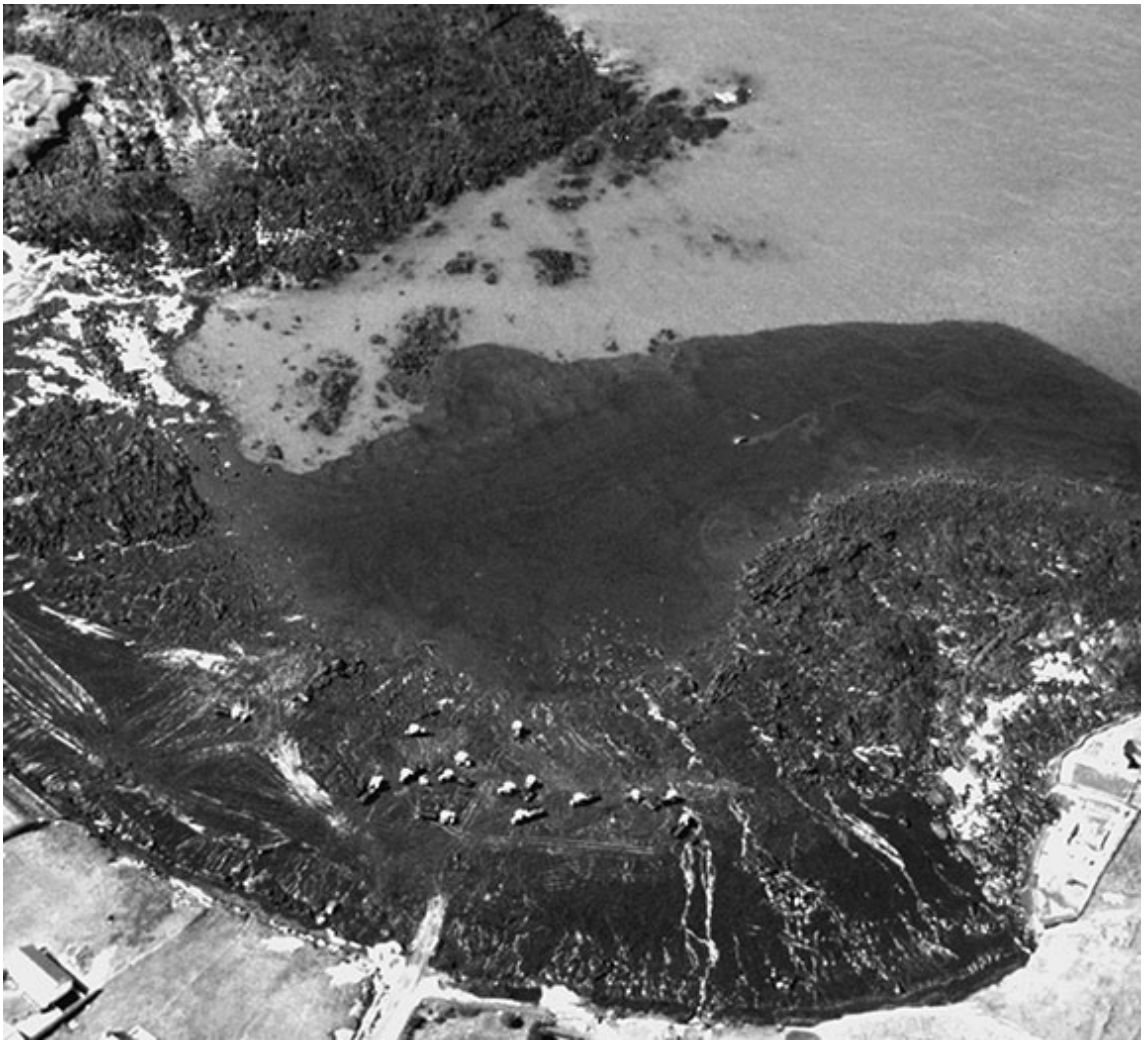
назвали аварию с «Амоко Кадис» катастрофой века. Действительно, количество сырой нефти, разлившейся в океане, было значительно большим, чем при всех предыдущих авариях супертанкеров. Поскольку катастрофа произошла очень близко от берега, а ветры в марте постоянно дули с запада, от «черного прилива» значительно пострадало все побережье Бретани.

Специалисты впоследствии установили, что из-за низкой вязкости нефти и значительного содержания в ней легких фракций в штормовом море они осели на значительные глубины, прежде чем испарились в атмосфере. Позже, когда ветры сменились на более южные, нефтяные пленки оторвались от берега и поплыли в сторону Нормандских островов.

Для определения размеров катастрофы и ущерба от нее была организована специальная исследовательская программа. Первая часть ее была посвящена сбору, идентификации и подсчету погибших беспозвоночных, рыб и птиц. Особое внимание уделялось промысловым объектам – водорослям, ракообразным, рыбам (прежде всего из семейства тресковых) и устрицам. Глава научной группы Хесс (США) впоследствии признавался, что им еще «никогда не приходилось видеть биологический ущерб на такой огромной площади ни в одном из предыдущих нефтяных загрязнений».

Две недели спустя сырая нефть полностью рассеялась в штормовом океане. Особенно сильно были повреждены морские организмы в приливной волне и на мелководье. Нефть оказала свое губительное воздействие и на морских птиц – было собрано более 4500 погибших пернатых. Особенно пострадали гагарки. Орнитологи опасаются, что влияние нефтяного загрязнения скажется на популяции птиц далеко за пределами района непосредственной катастрофы.

Промысловое рыболовство в районе нефтяного загрязнения возобновилось только через месяц. Часть своего улова рыбаки отдавали биологам на исследование, и те обнаружили на жабрах и в тканях многих рыб присутствие нефти. Влияние ее сказалось и на омарах: икра их оказалась недоразвитой из-за высокого содержания углеводородов, хотя сами омары были вполне съедобными.



Разлив нефти в результате кораблекрушения танкера

Авария супертанкера «Амоко Кадис» привела к большой для того времени экологической катастрофе, вызванной разливом нефти в море. В прибрежных водах, на побережье, в заливах, бухтах и устьях рек погибли многочисленные представители флоры и фауны. А ведь это была область с развитой рыболовной, рыбоводной и устричной промышленность, которая давала Франции более трети ее продуктов моря. Кроме того, Бретань играет немалую роль в индустрии французского туризма. Источника существования лишились не только рыбаки, сборщики водорослей и работники устричных плантаций, но и владельцы и служащие отелей, торговцы и коммерсанты.

Страшный суд на озере Пенер

1980 г.

После неудачного бурения нефтяной скважины в дне озера разверзлась пропасть, и неглубокий водоем превратился в гигантский водоворот, затянувший в пучину все, попавшее в воронку.

Бурлящая бездна поглотила речные суда, буровые вышки, и даже самому озеру пришел конец. В образовавшийся провал ушло озеро Пенер площадью 500 га, объемом 15 млн л пресной воды. Даже вода в канале потекла в обратном направлении. Это – техногенная катастрофа, вызванная обыкновенной ошибкой в расчетах.

Леоне Вайетор не строил никаких особенных планов на 20 ноября 1980 г. Он просто хотел отдохнуть и задумал провести этот день с племянником на озере, половить на удочку сомов. Они отплыли от берега на небольшой моторной лодке.

Но дядя с племянником не успели в тот день поймать ни одного сома. Они заметили, что спокойные воды озера почему-то пришли в движение. Вода начала медленно вращаться по кругу, ее необъяснимое плавное движение быстро набирало скорость.

Рыболовы-любители встревожились: озеро на глазах превращалось в колоссальный водоворот. Поток подхватил их лодку и потащил к середине воронки. Позднее Вайетор вспоминал, что он увидел издали огромную яму в озере: «Мне показалось, что провал был шириной метров тридцать. Туда затянуло несколько самоходных барж». Словно загипнотизированный, Вайетор смотрел, как поток подхватил тяжелую баржу, будто игрушечную, и затянул ее в яму. Баржа на мгновение застыла на краю провала, потом опрокинулась вперед и исчезла в пучине. Леоне Вайетор очнулся от оцепенения, поспешно запустил мотор и повернул лодку к берегу. К счастью, они не отплыли далеко и успели добраться до суши. Едва только дядя и племянник выбрались на берег, водоворот утащил их лодку в водоворот.

Вайетор подумал тогда, что наступил конец света. Перед ним действительно разворачивались сцены, сильно напоминавшие картины библейского Страшного суда. Баржи, катера и лодки, дома, грузовики, даже часть полуострова за короткое время исчезли в провале, словно исполинская рука вынула пробку, закрывавшую сливное отверстие на дне озера. Однако, как вскоре выяснилось, неведомые силы, поглотившие целое озеро и часть берега, на самом деле привела в движение человеческая рука. Точнее говоря, это была рука инженера из

компании «Тексако» (США). На том месте, где Леоне Вайетор увидел зияющую пропасть, в которой исчезла его моторка, несколькими часами раньше не было никакой ямы, а стояла буровая вышка.

Ранним утром 20 ноября на буровой платформе случилось странное происшествие. Фирма «Уилсон Бразерс Корпорейшн», принадлежащая «Тексако», производила на озере Пенер разведывательное бурение в поисках месторождений нефти. Бурильная головка толщиной 35 см вдруг застряла. Пятеро рабочих из ночной смены всеми способами пытались освободить бур. Они слышали странные звуки со дна озера, как будто глухие хлопки. Рабочие трудились до половины седьмого, но ничего не смогли сделать. И в это время вся буровая вышка неожиданно накренилась на бок. В панике рабочие спустили на воду спасательную шлюпку и поплыли к берегу. Стоя на твердой земле, они в полной растерянности наблюдали за тем, как буровая вышка высотой 45 м быстро погрузилась в озеро, глубина которого не превышала 3 м.

В тот момент, когда остановился бур, электрик Джуниес Гаддисон услышал странный шум, доносившийся из-под дна озера, с глубины нескольких сотен метров. Электрик работал на соляной шахте фирмы «Даймонд кристал» и находился в числе 55 рабочих смены в штольнях шахты, расположенных на глубине до 450 м. Он ясно слышал отдаленный звук, напоминающий журчание льющейся воды. А через некоторое время он заметил, что у него под ногами вода. Сменный электрик поднял тревогу.

Вода, журчание которой встревожило электрика Гаддисона, просочилась из озера Пенер как раз в том месте, где одну из штолен подземных соляных разработок пробил по ошибке бур установки. Сначала понемногу, потом все больше и больше, просочившаяся озерная вода растворяла соль вокруг буровой скважины. Фирма, производившая добычу соли, проделала в глубине туннель высотой 25 м и шириной 30 м. Эту шахту не поддерживали никакие крепления, кроме массивных опор из природной соли – хорошо растворимой в воде. От главной шахты отходили разветвленные штреки. Горнорабочие чудом избежали гибели в шахте.

Озеро Пенер в это время превратилось в водоворот, затягивающий все подряд. Вода с огромной скоростью хлынула в шахту через расширяющуюся дыру. Чем больше становилась воронка, тем сильнее

она все в себя втягивала. В воронку попали 11 барж, грузовой причал и вторая буровая платформа. Мало-помалу в воронку начали проваливаться участки суши. Провалились автомобильная стоянка, несколько тракторов, жилой автомобильный фургон, четыре грузовых автомобиля с грузом, а также 26 га полуострова Джефферсон и частный ботанический сад со всеми клумбами, оранжереями и деревьями 50-метровой высоты.

Через 3 ч. большая часть озера исчезла – вода стекла вниз, в соляную шахту. Канал Делкамбр, по которому вода из озера текла в Мексиканский залив, изменил направление течения, и морская вода устремилась в озеро. Дно озера после обрушения шахты понизилось. В том месте, где канал впадает в озеро, образовался водопад: вода падала вниз с высоты 50 м. Это самый большой водопад в штате Луизиана. Течение в канале вдруг настолько усилилось, что даже буксирные суда не смогли плыть против течения. Их экипажи, улучив момент, благополучно спрыгнули на берег и смотрели, как «взбесившееся» озеро поглотило их неуправляемые буксиры.

Через два дня озеро Пенер снова наполнилось водой, но это не было прежнее озеро. Раньше его глубина не превышала 3 м, а теперь дно опустилось на 400 м ниже прежнего. Раньше вода в озере была пресная, а теперь соленая. Провал на дне озера нанес материальный ущерб на сумму в несколько миллионов. Владелец соляных разработок подал в суд на «Тексако». А компания «Тексако», со своей стороны, обвинила шахту. Владельцы ботанического сада на полуострове Джефферсон предъявили иск и «Тексако», и соляной шахте. После долгих и сложных переговоров «Тексако» и предприятие, осуществляющее бурение нефтяных скважин, выплатили в рамках внесудебного соглашения 445 млн долларов компенсации добывавшей соль фирме и ботаническому саду.

Вид на озеро Пенер

По словам менеджера из загубленного ботанического сада, инженер из компании «Тексако», по всей вероятности, сделал ошибку при определении места для установки буровой платформы. Из-за этой ошибки скважину пробурили на 120 м ближе к шахте, чем было можно.

За прошедшие десятилетия все привыкли к изменениям на озере Пенер. По-прежнему на озере много лодок, резвятся на волнах любители серфинга, рыболовы-любители удят рыбу, хотя в соленой воде там теперь водится морской окунь, а сомов нет. Но покой царит только на поверхности озера, а не в его темных глубинах.

9 декабря 2009 г. решение Службы управления минеральными ресурсами США вызвало переполох среди обитателей живописных окрестностей озера Пенер. Дело в том, что фирма AGL Resources, которая использует уцелевшую часть соляной шахты под озером в качестве резервуара для хранения природного газа, получила

разрешение на расширение своего подземного хранилища, что предполагает бурение новых скважин.

Наша справка: что проваливалось в Москве.

Проблема стала актуальна для Москвы с середины XX в., после начала активного строительства метро, коллекторов, бомбоубежищ и высотных домов, что привело к нарушению гидрогеологического режима. В последние годы, по данным Института геоэкологии РАН, в столице ежегодно регистрируется около 600 случаев обвалов и оползней грунта.

В 1871 г. газета «Московские ведомости», ссылаясь на служителя одного из кремлевских соборов, сообщила о наличии 9 провалов под фундаментом строений Московского Кремля.

В 1969 г. на Хорошевском шоссе образовались два провала глубиной 20 м общей площадью 200 кв. м. Под землю ушел жилой пятиэтажный дом.

В апреле 1977 г. в Новохорошевском проезде из-за провала площадью более 1 кв. км и глубиной 3 м были полностью разрушены два жилых дома. По данным госпредприятия «Гидроспецгеология», Курчатовский институт забирал из карстовых полостей в этом районе воду для охлаждения ядерного реактора, что и послужило причиной провала.

14 мая 1998 г. на пересечении улицы Большая Дмитровка и Столешникова переулка провалилось дорожное покрытие на площади 750 кв. м. Глубина воронки, в которую сполз фасад стоявшего рядом нежилого трехэтажного здания, составляла 25 м. На соседних домах образовались трещины, около 200 жильцов были эвакуированы. По данным мэрии Москвы, причиной аварии стало вымывание несущего слоя грунта после аварии на теплотрассе. 28 июля в 30 м от места предыдущей аварии произошел новый провал грунта, в который едва не сползло четырехэтажное офисное здание.

21 марта 2001 г. в Большом Балканском переулке асфальтовое покрытие площадью 30 кв. м провалилось на глубину 3 м. Никто не

пострадал, однако жильцы дома № 13 по этому переулку некоторое время не могли покинуть здание, поскольку провал перекрыл единственный выход. Причиной стало обрушение перекрытий старого угольного склада, расположенного под двором дома.

4 августа 2005 г. в Москве были зафиксированы два крупных провала. На Садовом кольце образовалась яма площадью 10 кв. м и глубиной 2 м, в которую упал КамАЗ. На Яузской улице на глубину 3 м провалилось дорожное полотно площадью 150 кв. м. Движение было парализовано более чем на сутки. Причинами были названы аварии на водопроводе.

25 марта 2006 г. на Мясницкой улице из-за скопления большого количества снега рухнул коммуникационный колодец. Авария спровоцировала обвал грунта площадью 75 кв. м на глубину 4 м. В близлежащих домах на несколько часов было отключено водо– и теплоснабжение.

(По материалам П. Красова)

Что проваливалось в мире.

В США только в штате Флорида с 1950 г., когда начали вести соответствующую статистику, зарегистрировано более 3 тыс. провалов в населенных пунктах. В общей сложности в результате этих происшествий пострадали несколько десятков человек. Нанесенный государству и владельцам недвижимости ущерб оценивается миллионами долларов.

В 1962 г. в городе Уэст-Дрифонтейн (ЮАР) в образовавшуюся в земле воронку ушло целое здание, погибли 29 находившихся в нем человек.

В мае 1971 г. провал грунта, вызванный проливными дождями, уничтожил большую часть деревни Сен-Жан-Вьяни (провинция Квебек, Канада). В кратер диаметром 600 м и глубиной 30 м ушли 35 домов, автобус и несколько машин. Погиб 31 человек.

В 1978 г. в городе Уэст-Пойнт (штат Миссури, США) из-за проседания грунта под резервуаром станции аэрации произошла утечка

7 млн л нечистот, часть из которых попала в водозабор. В близлежащих населенных пунктах заболели различными кишечными инфекциями 700 человек.

Типичный городской провал грунта под асфальтом

В 1981 г. в городе Уинтер-Парк (штат Флорида, США) провал глубиной 30 м поглотил жилой дом, часть шестиполосной дороги, половину плавательного бассейна, три небольших офисных здания и два припаркованных рядом с ними автомобиля «порше».

В декабре 1992 г. во Франции возле железнодорожной станции Макон-Лош на 1,5 м просел грунт под путями. Два скоростных поезда TGV благополучно проследовали опасное место, а третий на скорости 270 км/ч сошел с рельсов. По счастливой случайности пострадал только один пассажир.

В июне 1994 г. в образовавшийся на территории завода по переработке промышленных отходов IMC-Agrico (штат Флорида, США) провал глубиной 60 м попали 84 т фосфорной кислоты из находившейся рядом емкости. Компания успела ликвидировать последствия аварии до того, как химикаты проникли в грунтовые воды.

В декабре 1995 г. в городе Си-Клиф (штат Калифорния, США) в пустоту, образовавшуюся под землей из-за прорыва канализации, рухнул жилой дом. Ситуацию осложнили проливные дожди, и через несколько дней в кратер 20-метровой глубины провалилось еще 7 домов.

(По материалам А. Куколевского)

Пожар на Шинном

1980 г.

27 сентября начался пожар в подготовительном цехе Московского шинного завода, СССР.

Во время обрушения перекрытий третьего этажа пропал без вести 19-летний рядовой внутренней службы. Отыскать его мумифицированный труп удалось только через двадцать дней, когда краном были разобраны образовавшиеся завалы: замешкавшегося пожарного накрыло рухнувшими балками. Пожар потушили за ночь, при этом пострадали 7 пожарных.

Австралия в огненном кольце

1983 г.

Это произошло 16 февраля, в первую среду Великого поста. В штатах Виктория и Южная Австралия лето было особенно жарким и сухим, так что австралийский кустарник представлял собой, по словам одного служащего, «зажигательную бомбу, которая в любой момент могла взорваться». Сообщения о первых возгораниях поступили в 11:30. Некоторые очаги пожара были сразу же ликвидированы. Однако во многих местах огонь вышел из-под контроля; горящая дуга распростерлась на тысячу километров от Аделаиды по южному побережью вплоть до Мельбурна.

Австралийские пожарные в борьбе с пламенем

В борьбе с огнем были задействованы 20 тыс. добровольцев пожарных и более тысячи лесников. В их распоряжении находились 800 пожарных машин и 200 экскаваторов и бульдозеров. Но совладать с огненной стихией оказалось невозможным. Пожары распространялись быстро, подходя все ближе к городам. Тысячам людей пришлось срочно покинуть родные дома, не имея возможности собрать самое необходимое. Город Македон, расположенный в горах, оказался в огненном кольце. 250 жителей, которые не успели бежать, спаслись в одной из гостиниц. Пожарные обливали здание водой до тех пор, пока опасность не миновала. Потом, откуда ни возьмись, пошел дождь, который, к сожалению, не помог затушить пожар. В результате бедствия погибли 74 человека; материальный ущерб составил 450 млн долларов. На 5 кв. км леса и кустарника в зоне бедствия осталась лишь

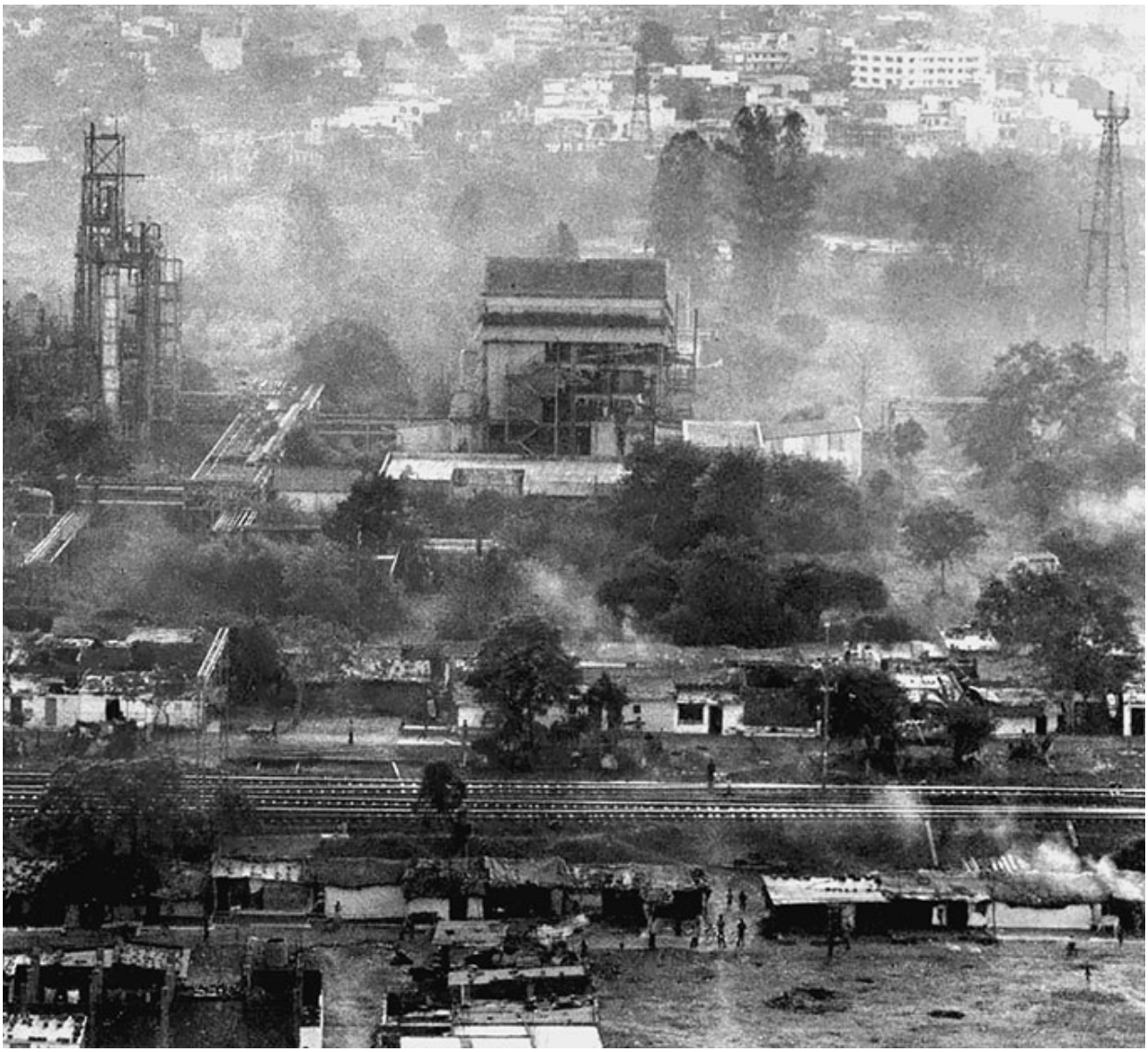
обгоревшая земля. Кроме того, пожар уничтожил 2 тыс. зданий и тысячи автомобилей.

Тысячи жертв на заводе в Бхопале, Индия

1984 г.

В ночь с 2 на 3 декабря на химическом заводе в г. Бхопале (Индия), принадлежавшем компании «Юнион Карбайд» (США) и производящем пестициды, произошла авария с выбросом метилизоцианата (МИЦ).

Причиной аварии послужило попадание воды в один из резервуаров, содержащий 41 т полученного МИЦ, в результате чего началась реакция МИЦ с водой с образованием монометиламина и диоксида углерода, что привело 3 декабря, в 00:15, к срабатыванию предохранительного клапана и утечке через него 30–35 т содержимого резервуара.



Бхопал после аварии на химическом комбинате в 1984 г.

Следует отметить, что системы защиты, установленные на аварийном резервуаре, не сработали. Система охлаждения резервуара была отключена. Система контроля и оповещения о повышении температуры в резервуаре оказалась на момент аварии демонтированной. Не справился со своими задачами скруббер, ибо был рассчитан на абсорбацию небольших количеств МИЦ. В нерабочем состоянии было и факельное устройство, которое должно было окислить (сжечь) МИЦ до безопасных газообразных веществ.

Ветер со скоростью 5 км/ч понес вырвавшиеся из резервуара пары в юго-восточном направлении от завода. Из-за прохладной погоды

облако паров не поднялось вверх, а стелилось по земле. В результате смертоносное облако толщиной до 5 м накрыло городские районы площадью 40 кв. км.

Авария привела к огромным потерям. По неуточненным данным погибло более 2 тыс. человек и пострадало более 200 тыс. человек. Это самая крупная катастрофа за все время развития химической промышленности.

Причиной столь больших потерь послужили: высокая токсичность метилизоцианата. Он вызывает быстрый отек легких, воздействует на глаза, желудок, печень и кожу; время аварии – ночь, когда окрестное население находилось в постелях, многие умерли не проснувшись. Те, кто выжил, шатаясь, выбирались из своих жилищ, ослепшие, с приступом жестокого удушья; перенаселенность окрестностей предприятия, низкое качество городской застройки – трущоб, в помещения которых легко проникал газ; недостаток медикаментов и медицинских учреждений и неподготовленность последних на случай большой утечки метилизоционата; неподготовленность населения к действиям в случае аварии.

Во время аварии для защиты органов дыхания некоторые люди использовали мокрые тряпки, что оказалось достаточно эффективным. К сожалению, не все догадались применить даже такое примитивное средство защиты. На железнодорожном вокзале г. Бхопала, расположенном в 2 км от химического завода, погибли все служащие, находившиеся на дежурстве в ту роковую ночь. Погибли и люди, ожидавшие поезда.

Тысячи жителей города поспешно покидали свои жилища, накрытые облаком паров МИЦ. Они страдали от острого жжения в глазах, неудержимого кашля и приступов рвоты. Но лишь к 3 ч. утра, когда токсичное облако уже скрылось, была организована первая медицинская помощь.

Все местные больницы были переполнены пострадавшими, а медицинский персонал не знал причин отравления и не имел понятия, как лечить людей. Зарубежные газеты обвинили администрацию предприятия в том, что она не смогла вовремя предупредить население об опасности и организовать взаимодействие с местными властями, ответственными за действия в чрезвычайных ситуациях.

На химическом заводе в Бхопале и раньше случались чрезвычайные ситуации, обусловленные утечкой фосгена и МИЦ, которые представляли серьезную опасность для окружающего населения. В 1981–1982 гг. неоднократно имели место аварии, в том числе сопровождаемые отравлением людей со смертельным исходом. Однако меры по совершенствованию защиты персонала завода и населения, проживающего вблизи него, руководством компании «Юнион Карбайд» не принимались.

Администрация завода скрывала информацию о вредном воздействии МИЦ на здоровье людей, своевременно не оповестила население о выбросе МИЦ при аварии, не имела плана эвакуации в случае аварии.

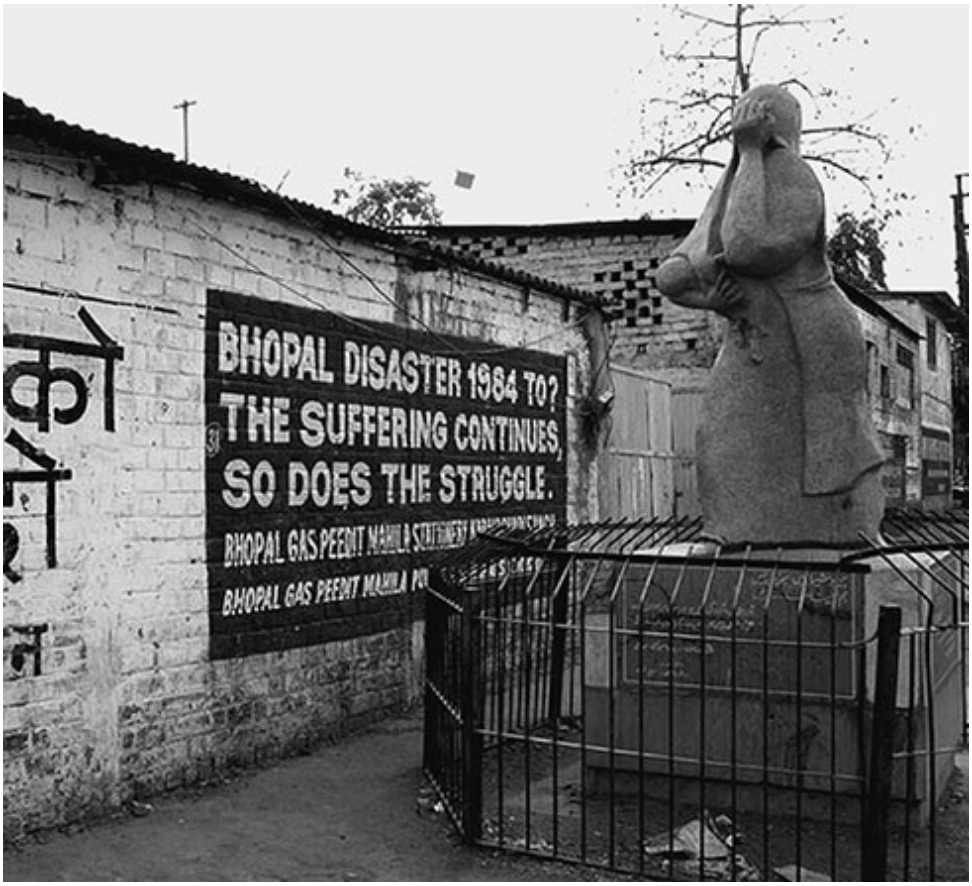
Индийские власти предприняли энергичные меры для ликвидации последствий катастрофы и оказания помощи пострадавшим. В Бхопале были немедленно переброшены армейские подразделения для обеспечения порядка и безопасности, поиска отравленных и умерших в домах, на улицах и в окрестностях города. Прибыли специальные бригады медиков и специалистов по охране окружающей среды, стали доставляться медикаменты, баллоны с кислородом для спасения попавших под ядовитый туман. Под больницы спешно начали переоборудоваться школы, строиться палаточные городки, в которых размещались бежавшие из зараженной зоны люди.

В результате этой катастрофы пострадали не только люди. Был нанесен невосполнимый урон окружающей природе. Поля и дороги были усыпаны погибшими животными, не выстояли даже великаны-буйволы. Специалисты-аграрники считали, что токсичным газом был полностью уничтожен урожай в радиусе 100 миль (167 км).

Были предприняты меры по переработке оставшегося в аварийном резервуаре МИЦ в пестициды, чтобы полностью исключить вероятность утечки его в атмосферу. Над заводом и вокруг него создали «водный экран»: три самолета и пять вертолетов непрерывно распыляли воду над зараженной территорией. Район завода оцепила полиция и войска. В городе закрылись магазины, учебные заведения и учреждения. Население из близлежащих кварталов эвакуировали в безопасные места – в специально созданные палаточные городки. Впоследствии остатки аварийно химически опасного вещества были уничтожены.

Причина аварии связана с ошибкой, заложенной в проекте: в единичной емкости хранилось очень большое количество высокотоксичного вещества. Кроме того, администрация предприятия не поддерживала в рабочем состоянии все имеющиеся системы обеспечения безопасности при работе с МИЦ. На заводе использовалась устаревшая технология, от которой отказались промышленно развитые страны.

Между тем у компании «Юнион Карбайд» имелся такой же завод и в США, в штате Западная Виргиния. Западновиргинский завод был оборудован компьютерной системой раннего оповещения о всех отклонениях от нормы, системами «чрезвычайного отвода» газа в случае утечки, автоматически регулируемыми клапанами и иными приспособлениями. Ничего подобного на бхопальском заводе не было. Мало того, уже после трагедии выяснилось, что на предприятии в Индии, в отличие от завода в Соединенных Штатах, на панели управления отсутствовал индикатор утечки газа – его даже не запроектировали. Количество операторов было сокращено до пяти человек. Служба наблюдения за техническим состоянием оборудования насчитывала всего два работника.



Памятник жертвам Бхопальской трагедии 1984 г.

Полностью бездействовала служба контроля безопасности производства, которая не отреагировала на отключение системы охлаждения резервуара и допустила испарения в течение 24 ч., не поднимая тревоги и не предупреждая власти.

План спасательных работ отсутствовал, никаких предписаний относительно эвакуации населения в случае крупной аварии не было.

(По материалам МЧС)

Осень – начало пожара на Томыловском элеваторе

1987 г.

Это событие не имеет аналогов в мировом опыте пожаротушения. Как ни странно звучит, но пожар длиной в два года случился потому, что осень 1987 г. в Среднем Поволжье выдалась непомерно… ненастной и мокрой. Урожай с полей убирали под проливными дождями. И когда в элеватор небольшого поселка Томылово Самарской

области засыпали на хранение тысячи тонн непросушенного зерна и семян подсолнечника, то нарушение технологии вскоре обернулось пожарами, взрывами и человеческими жертвами.

Внутренние этажи всем знакомых элеваторных башен, стоящих во многих российских городах, разбиты на отдельные бетонные кубы, которые на профессиональном жаргоне именуются «силосами». Каждый такой силос вмещает в себя несколько десятков тонн зерна пшеницы, семян или подсолнечника. Словно поставленные друг на друга, эти бетонные «кубики» и образуют высокую силосную башню элеватора.

Однако до засыпки в силос зерно необходимо подготовить к длительному хранению – в частности, очистить от мусора и сорняков, а также хорошо высушить. Поэтому в конструкции каждого элеватора предусмотрены зерносушилки большой мощности и агрегаты для очистки семян, через которые зерно проходит перед засыпкой в хранилища.

Но осенью 1987 г. на элеваторах Самарской области сушилки попросту не справлялись с наплывом продукции с такой высокой влажностью. Автомашины с пшеницей и семенами подсолнечника простаивали у ворот предприятия по нескольку дней в ожидании своей очереди на приемку зерна. И тогда областное управление хлебопродуктов, над которым нависла угроза невыполнения плана по сдаче зерна в «закрома Родины», направило директорам элеваторов телефонограммы: в исключительных случаях принимать на хранение пшеницу и семена подсолнечника с повышенной влажностью. Начальство рассчитывало на то, что после выполнения планового задания зерно можно будет извлечь из силосов и дополнительно просушить. Расплата наступила быстро: уже через месяц после победных рапортов пожары на элеваторах пошли один за другим.

Самой серьезной оказалась обстановка на Томыловском элеваторе, где огненная стихия заявила о себе позже всех – в середине ноября. Той дождливой осенью в здешние хранилища засыпали более 11 тыс. т семян подсолнечника, из которых 4 тыс. т, в нарушение всех инструкций, были чрезмерно влажными. И уже 14 ноября в некоторых силосах температура резко повысилась, после чего работники элеватора попытались разгрузить эти бетонные емкости. Какие-то из них удалось

освободить от тлеющих семян, но в целом ситуация на элеваторе изменилась мало – силосы дымились один за другим.

В январе 1988 г. зерно в хранилищах уже стало гореть открытым пламенем. Но это были еще цветочки: вскоре аварийные силосы стали не только гореть, но и взрываться. Своей кульминации трагедия Томыловского элеватора достигла вечером 29 января того же года, когда взрывом снесло верхнюю часть одной из башен и при этом погибли двое сотрудников элеватора.

После резкой критики в адрес областного управления хлебопродуктов пожарным было поручено заливать горящие силосы замороженной углекислотой («сухим льдом»), а затем подавать в бункеры жидкий азот, имеющий температуру –190 °С. Но уже после начала работ очередной взрыв спутал спасателям карты. Он прогремел в 4:20 утра 27 февраля, почти полностью разрушив еще несколько железобетонных емкостей.

Все дальнейшие работы на Томыловском элеваторе были приостановлены. Лишь 20 апреля 1988 г. министерская комиссия снова обследовала объект и вынесла заключение, что к этому моменту неконтролируемый процесс тления и горения семян подсолнечника почти закончился. Однако 10 мая, когда наступила теплая погода, пришло экстренное сообщение… о новом сильном пожаре на том же элеваторе. Здесь почти одновременно загорелись несколько силосов в первом и втором корпусах.

Борьба пожарных со стихией продолжалась еще трое суток, когда наконец удалось остановить распространение огня по рабочей башне. Но 13 мая пожар вновь бушевал – уже в 9 силосах.

После бурного обсуждения были отвергнуты самые экзотические, а также чересчур кардинальные методы ликвидации аварии. В конце концов комиссия решила, что Томыловский элеватор надо постепенно, не торопясь, демонтировать, а в наиболее опасные места, где могло затаиться пламя, придется закачивать газообразный азот.

Более года здесь продолжалась эта нудная каждодневная работа. Одна за другой на кусочки разбирались стены элеватора, а уцелевшие силосы разгружались от зерна. Только после этого в хранилища спускались рабочие в противогазах, чтобы завершить очистку. Последние очаги тлеющего огня на Томыловском элеваторе были подавлены только к сентябрю 1989 г.

Однако о какой-либо эксплуатации полуразрушенного предприятия теперь не могло быть и речи. Дешевле построить новый элеватор на прежнем месте, чем восстанавливать и реконструировать старый. Вопрос о выделении средств на такое строительство рассматривался в 1990 г., но кризисная экономическая ситуация в стране, а затем и распад Советского Союза помешали реализации этих планов.

(По материалам В. Ерофеева)

Почему загорелось «Приамурье»?

1988 г.

18 мая в порту Осака, Япония, ночью загорелся туристский корабль «Приамурье», в котором по путевкам «Спутника» путешествовали по Японии около 300 советских туристов. 11 человек погибли.

В мае в японском порту Осака ночью загорелся туристский корабль «Приамурье», в котором по путевкам тогдашнего «Спутника» путешествовали по Японии около трехсот наших туристов. 11 человек погибли.

– Наша воронежская группа вернулась домой в полном составе. Некоторые, правда, без вещей, с вывихнутой ногой или надышавшись ядовитым дымом… – вспоминает свидетель Е. Гашо. – Позади впечатления токийского Диснейленда и славного города Отару на Хоккайдо, впереди – древняя столица Японии Хиросима. Ровно половина путешествия. 18 мая. Полночь… Наша 348-я каюта – под рестораном, в самом низу: в пути волны достают иллюминатора. Пока спустишься вниз – голова закружится. Веселая компания – Миша из Нововоронежа, Василий из Таловой, Петро и Николай из Кантемировки, Женя и Валера из Воронежа.

А загорелась соседняя, через стеночку. Ночью. В полвторого. И все одиннадцать погибших – из нашего нижнего отсека. Не успели проснуться, все произошло слишком быстро. По трансляции сказали что-то невнятное типа «Задымление… пассажирам покинуть каюты… экипажу приступить…».

«Учебная тревога», – подумали мы.

Но это наверху… Валера спустился к себе на нижнюю палубу уже за полночь, почти в час. Спать отчего-то не хотелось. Переизбыток впечатлений. Да и душно. Вспомнил, как вчера ребята ругались с матросами из команды «Приамурья», когда те наглухо задраили иллюминатор. В порту-то можно было бы и открыть…

Запах дыма усиливался. Валера поднял голову – нет, это уже не сон. За стеной в соседней каюте послышался шум, возня. Самое главное: в какой момент он понял, что случилось, – уже не важно. Сорвал одеяло, спрыгнул с верхней полки вниз: «Ребята, пожар!»

Мужики поднялись быстро и без паники. Майка, штаны – и в дверь. Учебная, не учебная тревога, хрен ее разберет, дышать было уже трудно. Дым в темноте мобилизует, это уж точно. Вырвались в коридор. Из соседней каюты – открытое пламя… По коридору – и вверх на лестницу, на этаж выше, к ресторану. Потом еще этаж – и палуба…

Валера бежал последним. В какой-то момент ощутил, что дым уже полностью занял легкие, закашлялся, упал на пол.

Но это было уже наверху.

…У самого пола, сантиметров на двадцать – двадцать пять, был воздух. Это и спасло его. Втянув глоток, пополз к выходу. Глаза резало, грудь выворачивало от ядовитого запаха… И все за какие-то минуты… На берег сошли спокойно. Девчонки – впереди, потом ребята. По сходням на корме. То есть поначалу все было и спокойно, и непонятно. Потом, когда народ начал прыгать с борта на бетон причала и ломать ноги, уже появилась тревога.

Когда повалил дым и подъехали пожарные, народ стал собираться по группам. Начали бить иллюминаторы с этого борта, чтобы вытащить оттуда людей. А наш самый нижний ярус был на полтора метра ниже уровня причала, поэтому корабль надо было чуть отодвинуть.

Сотня человек уперлись руками в железную махину – и он чуть отошел в сторону…

Юра протискивался сквозь иллюминатор, багровея на глазах – осколки стекла оставили кровоточащие полосы. Одежду ему какую-то дали уже свои, на берегу. Дым валил, отблески мелькали, но сам пожар бушевал глубоко внутри, рядом с нашей каютой… Минут через сорок поняли, что нескольких человек нет. Кажется, из красноярской группы, из Мордовии, из Подмосковья… Но надеялись еще до утра. Валерку выворачивало от кашля. Кажется, через час его забрали в госпиталь.

Николай здорово хромал – подвернул ногу, когда прыгал на причал. Васька закутался в какой-то «бухарский» халат.

Помню, дня через два, когда приходили за вещами, у входа на корабль спросили: «Вы из какой каюты?» Ответил. «Такой каюты больше нет». Странное чувство. Как будто теряешь кусочек жизни.

Светало, побрели в школу неподалеку через строй репортеров.

Через три часа в школу уже принесли газеты с нашими фотографиями. А кадры хроники, где мы Николая вели, показали по нашему ЦТ. Но это все было уже потом. А тогда, в предрассветные часы, упали на матрасы в школьном спортзале, ополоснув руки и лицо…

Утром у школы стояли столики с телефонами. Можно было подойти, назвать город, написать номер, и тут же соединяли.

Булочки, сок, бутерброды, салфетки. Уже не помню, кажется, к обеду подошли автобусы. Развезли по гостиницам. В душ – и спать. Проснулись уже к вечеру. Смесь полузабытья и галлюцинаций: неужели это было со мной?..

Питание, кажется, началось с ужина. После привычной российской кухни на «Приамурье» – устрицы, салатики из двух листочков, кофе и вода со льдом. В номере – кимоно, зеленый чай в термосе, спутниковый телефон. Японцы среагировали быстро. Нет, не пожарные, которые тушили пожар часов десять. А просто люди. Прочитав в газетах про эту трагедию, люди тут же начали собирать помощь. Одежда, обувь, какие-то сувениры, зонтики… По 50 долларов – всем туристам.

А дальше начинается самое веселое. Кто больше всех хватал (так и хочется сказать – «хапал…») гуманитарную помощь отзывчивых японских граждан?

Правильно, больше всех – именно те, кто особо ничего и не лишился.

Собственно, самое интересное – потом. «Спутник» валил на команду, команда оправдывалась, что подожгли сами туристы. У кого-то сгорело все, у кого-то вещи и покупки пострадали от воды и пены пожарных. А у кого-то все осталось. Именно эти товарищи и преуспели в приобретении халявы.

Порт города Осака, где произошло возгорание туристического корабля «Приамурье»

Через три дня, когда за нами пришел комфортабельный «Константин Черненко», японские фирмы привезли электронику – для возмещения потерь. Всем не хватило, и вот тогда уже японцы решили помочь – дали такси, на которых желающие поехали в Кобе за техникой.

Потом начали составлять списки – у кого что сгорело. Но главное – это прощание с погибшими в одном из храмов Осаки. Тяжелое впечатление. Цинковые гробы, непривычная для нас обстановка в храме… Да и вообще тяжело – ведь еще дня три назад мы с ними разговаривали…

Если бы не задраенные в наших каютах иллюминаторы, может, спасли бы еще людей и в тех каютах, что со стороны моря.

Но главный вопрос в другом: те, по чьей вине загорелся корабль, неужели не могли, убегая, хотя бы разбудить всех соседей рядом?! Можно сколько угодно говорить о том, что корабль старый (27 лет), о том, что материалы переборок и стен – горючий пластик, но правда остается горькой – подожгли-то сами. То ли от «бычка», то ли от кипятильника…

Правда, и спасались сами. И всех своих выручали потом – тоже сами. Почти всех. Но ведь действительно выручали, и если бы была такая техника, как у японских пожарных, то и потушили бы быстрее. У них ведь нет такого понятия – «аврал»… у них по-другому.

Впрочем, неизвестно еще, как бы это все сложилось, случись такое в море.

Неужели это такая наша судьба: чтобы проявить лучшие чувства и слаженность, нужны пожары?!

На обратном пути на «К. Черненко» Валерку привезли прямо из госпиталя к отплытию. Не захотел он оставаться один. Да и подлечили его нормально – мы потом передавали благодарность японскому госпиталю.

Владивосток встретил холодными ветрами и следователями, которые опрашивали всех часа четыре. Все это время корабль не подпускали к причалу. Вышли на берег уже к вечеру, на улице – градусов пять или шесть тепла. В рубашках, подаренных заботливыми японцами…

Катастрофа в проливе принца Уильяма

1989 г.

24 марта через 4 мин. после полуночи супертанкер «Эксон Вальдез» налетел на риф в проливе Принца Уильяма, что возле Аляски. В результате катастрофы в чистейшие прибрежные воды вылилось более 10 млн галлонов сырой нефти.

Самые жесткие законы в Америке в отношении охраны окружающей среды существуют в штате Аляска. Благодаря им сам штат и окружающие его воды Мирового океана долгое время считались одними из самых чистых на Земле. Пока не наступил тот роковой день…

О возможной катастрофе ученые начали предупреждать чуть ли не на следующий день после того, как на Аляске обнаружили нефть, а случилось это, кстати, не так давно, в 1968 г.

В короткие сроки был проложен небольшой нефтепровод от мест добычи до порта Вальдез, куда и подходили заливаться танкеры. В этом порту 23 марта к концу дня супертанкер, принадлежащий компании «Эксон», с соответствующим названием «Эксон Вальдез» принял в свои танки 1 млн 260 тыс. баррелей нефти. А незадолго до отправки капитан танкера Хэзлвуд, его третий помощник Грегори Казен и рулевой Роберт Каган посетили береговой кабачок и, вопреки всем правилам, приняли вовнутрь некоторое количество горячительных напитков…

Позже свидетели сообщили, что капитан и раньше был не против «заправиться» и делал это как на берегу, так и на борту судна во время плавания. Но, несмотря на этот порок, компания его ценила как очень хорошего капитана, выплачивала 150 тыс. долларов в год и увольнять не собиралась.

В 9:10 вечера капитан появился на мостике своего танкера, который поднимал якоря, чтобы направиться в Лонг-Бич (штат Калифорния). Когда лоцман, сделав свое дело, покинул борт «Эксон Вальдез», капитан Хэзлвуд связался по радио с местной береговой охраной и сообщил, что он изменил курс корабля и направил его во входной канал, так как предназначенный для выхода судов канал забит льдом. Без 10 мин. полночь капитан сдал вахту третьему помощнику Казену.

«Эксон Вальдез»

В предпринятом капитаном маневре не было ничего особенного, и береговая охрана с легкостью дала бы танкеру разрешение, если бы не потеряла в тот момент радарную связь с судном.

Итак, капитан Хэзлвуд приказал Казену войти во входной канал и отправился к себе в каюту заполнять необходимые документы. В следующий момент «Эксон Вальдез» по непонятным причинам отклонился от курса, по которому ему следовало идти, более чем на милю и опасно приблизился к подводным скалам. Одна из причин отклонения, возможно, заключалась в том, что рулевой Роберт Каган, слишком резко повернув корабль к входному каналу, совершил обратный маневр, чтобы снизить ход и вернуться на положенный курс. Этот маневр был внесен в судовой журнал. Что еще проделал рулевой Каган на мостике – неизвестно, но через 15 мин. все услышали и ощутили мощный удар корпуса супертанкера о скалы…

Капитан Хэзлвуд бросился на мостик и по плавному раскачиванию трехсотметровой махины тут же понял, что корабль центром корпуса сел на риф. Как потом выяснилось, в стальном днище судна образовались огромные пробоины, некоторые из них достигали 5 м в

длину. Восемь из 15 танков были разорваны, и нефть вытекала из них губительными языками.

Прежде всего Хэзлвуд убедился, что самостоятельно с рифа не сойти, так как «Эксон Вальдез» может либо перевернуться, либо развалиться пополам. И капитан принял единственное в этом случае правильное решение: используя мощность машин, он удерживал корабль в стабильном положении, крепко прижав его к рифу и ограничив таким образом выброс нефти в море.

Вскоре восстановилась радарная связь с береговой охраной. Но, по невыясненным причинам, работники этой службы появились на борту корабля только через 3 ч. после катастрофы.

Когда рассвело, люди были потрясены последствиями этой аварии. На огромных участках моря, покрытых мертвой пленкой нефти, плавали трупики морских птиц и выдр…

Первые команды по уборке нефтяного пятна появились только через 10 ч., вопреки положенным пяти. За это время из разорванных танков в воды пролива вылилось 40 млн л нефти. Прибывшие на место катастрофы рабочие с помощью своей техники не смогли справиться с таким гигантским нефтяным выбросом. Стоял штиль, и химические очистители нельзя было использовать.

В воскресенье, 26 марта, подул ветер. Он взбивал пену на покрытой нефтью поверхности моря и сводил на нет все попытки снять ее. Пятно, покрывшее 900 кв. миль, попытались поджечь, но безуспешно.

Итоги катастрофы для природы оказались ужасными. По самым скромным подсчетам, погибли 86 тыс. птиц, в том числе 139 редчайших белоголовых орлов, 984 морские выдры, 25 тыс. рыб, 200 тюленей. Были уничтожены миллионы мидий, морских ежей и других обитателей морских глубин. Некоторые участки побережья необходимо было промывать моющими химическими средствами по нескольку раз.

Одна из многочисленных жертв после разлива нефти с танкера «Эксон Вальдез»

Несмотря на то что «Эксон» спешно выделила 1 млрд долларов на очистку берегов, а также выплатила компенсации рыбакам и другим людям, которые понесли прямой урон в результате выброса нефти, на компанию обрушился шквал критики. Нужно было срочно найти и наказать виновных.

Разумеется, виновным оказался капитан Хэзлвуд, и не только потому, что капитан полностью отвечает за все судно, но и за его пристрастие к выпивке. Однако последующее, более подробное расследование показало, что Хэзлвуд в этой критической обстановке действовал достойно и с большим умением.

Судьи пришли к выводу, что большую роль в катастрофе сыграли такие факторы, как общая усталость команды.

Часть вины легла на береговую охрану, которая в самый серьезный момент умудрилась потерять связь с кораблем. Если бы этого не

случилось, она имела бы возможность предупредить команду, что корабль отклонился от курса и зашел в опасные воды.

После катастрофы компания ввела на своих судах новые, более строгие антиалкогольные правила. Однокорпусные танкеры, действующие в проливе, были заменены на двухкорпусные. Но для загубленной природы это очень слабое утешение.

(По материалам В. Николаева)

Арал, который может исчезнуть

1991 г.

С начала 1990-х гг. в результате вмешательства человека в экосистему региона начались необратимые экологические процессы в районе Аральского моря.

В 1713 г. посланец мангышлакских туркмен Ходжа Нефес добрался в Петербурге до «Белого царя» и изложил ему заманчивое предложение: в далекой-де стране, о которой Россия ничего не знает, протекает через пустыню могучая река Амударья. Раньше она текла в Каспий, а теперь течет в Аральское море. Если реку снова повернуть в Каспий, то русские смогут по воде проехать водным путем из Волги (через Каспий вверх по Амударье) к истокам Инда.

Предложение действительно было очень заманчивым. Петр Великий был заинтересован в водном пути в Индию. Была организована крупная экспедиция в Хиву под началом кавказского князя А. Бековича-Черкасского, которого мусульмане звали Давлет-Гиреем – счастливчиком.

В апреле 1715 г. на специально построенных судах экспедиция вышла из Астрахани, обследовала восточный берег Каспия и составила первую профессиональную карту его побережья, включая «Черную пасть» – Кара-Бугаз-Гол.

Петр I продемонстрировал карту, составленную А. Бековичем-Черкасским, крупнейшему европейскому географу Делиллю и, убедив весь ученый мир, что Окс (вопреки Птолемею) впадает не в Каспий, а в Аральское море, совершенно дотоле не известное, получил за это почетное звание академика Парижской академии наук.

Однако затея с водным путем из Волги в Индию провалилась, и Аральское море более чем на 100 лет вышло из сферы российских интересов. Только в середине XIX в. внимание к нему возрождается благодаря экспедиции А.И. Бутакова. Море-озеро Арал в два раза больше Азовского моря, а на территории Арала могли бы уместиться Бельгия и Голландия, вместе взятые. Арал по своим размерам занимает четвертое место в мире – после Каспия, Верхнего озера в Северной Америке и озера Виктория в Африке.

Кроме опального лейтенанта, в экспедиции участвовал и опальный поэт Т.Г. Шевченко, который сделал за время похода много рисунков и акварелей.

Через несколько лет А.И. Бугаков привез первые научные сведения об Арале. И как только люди узнали об Аральском море, у них «зачесались» руки его переделать.

Водный баланс сохранялся еще в конце 1950-х гг.: в Арал ежегодно поступало 64 куб. км воды, а испарялось 63 куб. км. Но с 1965 г. вследствие сокращения речного стока уровень моря стал интенсивно падать. А воду из Сырдарьи и Амударьи брали для построенных еще до 1960-х гг. Ферганского, Голодностепского и других каналов и гидроузлов. И конечно, для хлопчатника.

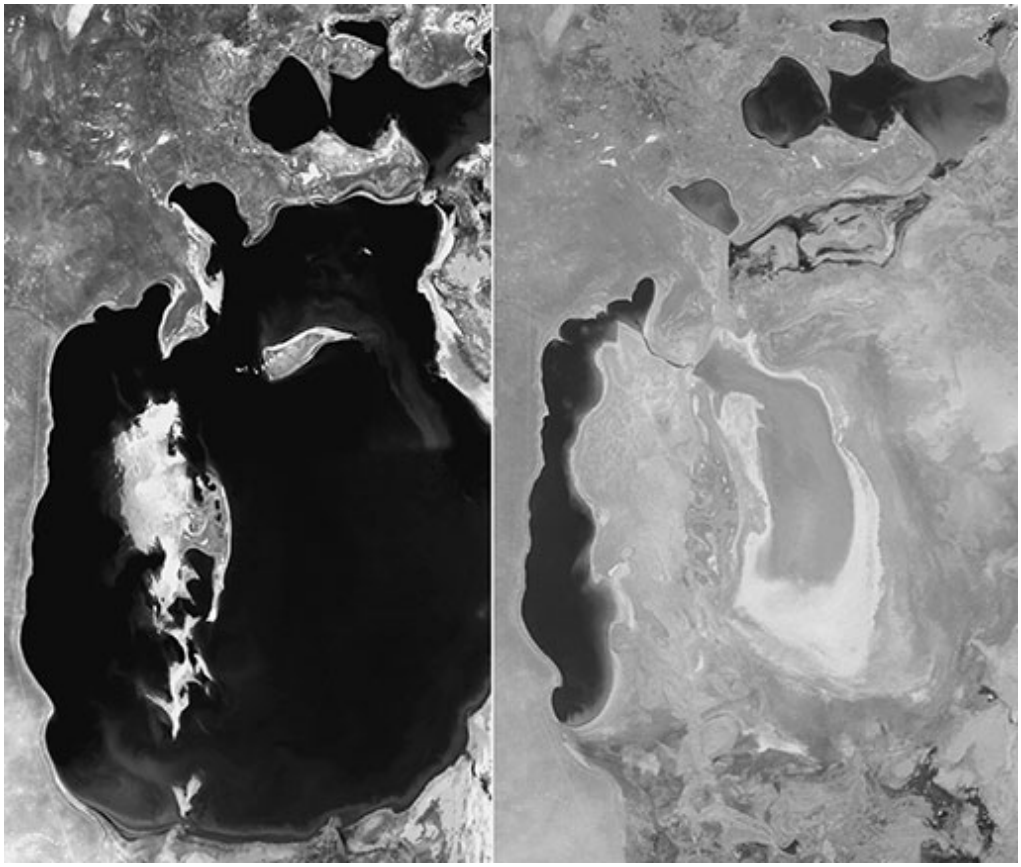
Хлопком засевают в Средней Азии каждый клочок земли. Сотни килограммов минеральных удобрений, десятки килограммов ядохимикатов вносится на гектар земли. По две нормы воды выливается, чтобы только получить 23 центнера хлопка с одного гектара. Расточительству не было никакого предела, экономика словно осатанела.

Тревожные разговоры особенно усилились в конце 1970-х гг. Отовсюду поступали мрачные сообщения. Оголяется дно Арала… Берега от морских портов ушли на десятки километров… Меняется климат, вымирают животные: было 178 видов, осталось 38… Гибнут тугаи – тростниковые заросли… Ухудшается жизнь людей, потому что в пустыне ее творит не земля, а вода.

Однако бесконтрольный водозабор, отсутствие водомеров, завышенные нормы полива (которые годами научно не корректировались) привели к неоправданно большому перерасходу воды. В результате вода не облагораживает землю, а губит ее.

Например, в Ферганской долине сотни тысяч гектаров полей стояли со слоем воды в несколько метров.

За 20 лет Аральское море лишилось 640 куб. км воды. Море потеряло две трети своего объема и две трети своей площади, а ведь оно было просто гигантским – синим без конца и края. От Майнака до Аральска ходили корабли. Теперь уровень моря упал на 13 м. Оголившееся дно Арала (а это 2,6 млн га) превратилось в рукотворную пустыню, которая уже и название получила – Арал-кумы. Здесь накоплены миллиарды тонн ядовитых солей. С пустынного дна моря в воздух поднимаются миллионы тонн солено-ядовитой пыли, которую ветер разносит на далекие расстояния. С усыханием моря участились пыльные бури. Пылевые облака заносятся на ледники Памира, Алтая, Тянь-Шаня, а это в свою очередь изменяет режим берущих там начало рек.



Обмеление Аральского моря (сентябрь 1989 г. – слева, октябрь 2008 г. – справа). Вид из космоса

За последние годы высохли сотни естественных озер Приаралья, которые давали пищу скоту, рыбе, птице, кормивших людей.

Теперь вокруг Арала пусто и безлюдно. В рыбном поселке Учсай раньше проживало 10 тыс. человек, к концу 1980-х гг. их осталось всего около 1000. А сейчас есть ли сам поселок-то?

В когда-то процветавшем Аральске сегодня тысячи безработных. А сам город? Ободранные, изъеденные солью здания, грязные улицы, чахлая, усыхающая зелень… Рядом с мертвым морем бывший городской порт, где ржавеют рыболовецкие суда. На территории Аральска возникло 29 зловонных озер. В них население сбрасывает бытовые отходы, из них же пьет воду домашний скот. На одного человека в сутки в городе приходится одно ведро питьевой воды.

В конце 1980-х гг. корреспонденты журналов «Новый мир» и «Памир» организовали экспедицию «Арал-88». И везде они видели полуразрушенные, окруженные пустыней города – Аральск, Муйнак, Казалинск, поселок Учсай, катастрофически поредевшие рыбацкие и чабанские поселения.

Дно Аральского моря предстало перед участниками экспедиции бело-рыжим, вспученным солью. От своих портов (теперь тоже бывших) оно ушло на 60–70 км.

Для обсуждения результатов экспедиции «Арал-88» был проведен «круглый стол». На одном из заседаний «круглого стола» выступил главный редактор «Нового мира», писатель С.П. Залыгин. Он сказал: «Ведомства ничего, кроме своих интересов, знать не желают. И они заинтересованы, чтобы только их специалисты – и никто другой! – ездили в такие поездки и делали свои выводы».

В мае 1988 г. бывший остров Кокарал соединился с юга с сушей (с севера он соединился еще в 1977 г.), и Арал распался на Большое и Малое моря. Мелководное, стремительно усыхающее Малое море относится к Казахстану, Большое море оказалось в Узбекистане. У властей Казахстана, Узбекистана и Туркменистана, на территории которых расположены бедственные районы и само море (вернее, то, что него осталось), много других проблем, на их взгляд, более важных, а на Арал не хватает ни времени, ни средств. Уровень Аральского моря (ничем не восполняемый) падает со скоростью 0,5 м в год, то есть через 5–6 лет Арал может исчезнуть полностью, превратившись в ряд небольших и опасно загрязненных водоемов.

Огненная западня «Раджив»

1996 г.

23 декабря в городе Манди-Дабвали, Индия, во дворце бракосочетания «Раджив» во время торжества случился сильный пожар, происшедший из-за короткого замыкания в электрическом генераторе. 441 человек погиб, в том числе много детей. Около 150 получили ожоги.

За считаные секунды вспыхнули синтетические ткани и одежда. Средства эвакуации полностью отсутствовали, главный вход был отрезан огнем. В нарушение техники безопасности здание при строительстве было окружено слишком высокими кирпичными стенами, что не позволило людям своевременно покинуть горящий дворец.

Снова зарево над Шинным

1996 г.

25 февраля загорелся подготовительный цех Московского шинного завода (именно этот цех горел в сентябре 1980 г.). Как и в прошлый раз, погиб 1 человек, пострадало – 7. Как и 16 лет назад, начали рушиться перекрытия, и работавшим на этаже пожарным был дан приказ отходить. В грохоте обваливающихся бетонных балок никто не заметил, как под завалом погиб прапорщик Лавров. На ликвидацию пожара ушло два дня. Цех выгорел полностью.

Пожар на шинном заводе слишком явственно дал понять, насколько беззащитен сегодня город перед такого рода чрезвычайными происшествиями и насколько велика вероятность повторения несчастья.

Когда стало ясно, что вопреки всем принятым и принимаемым мерам пожар продолжает распространяться, перед руководством тушения встала задача в первую очередь не дать огню перебраться на другие заводские корпуса. Самым «удобным» путем для пламени служили технологические галереи. Две из них соединяли подготовительный цех с основным производственным, а еще одна – со складом готовой продукции (была и еще одна галерея, но она кончалась

тупиком: со стороны горевшего корпуса вход в нее когда-то заложили кирпичом). На этот участок и были брошены значительные силы пожарных.

Рассказывает один из участников тушения:

– Галерея, которая вела в производственный цех и в которую мы сумели пробраться, походила на каминную трубу. Стоять в ней было невозможно: от раскаленного воздуха, с гудением несущегося поверху, плавились каски. Пришлось лечь на пол и двигаться ползком. Но самое неприятное, что и ползти-то приходилось на ощупь. Даже мощные фонари пробивали клубящуюся черную завесу дыма самое большее на полметра вперед. Так, на брюхе, волоча за собой пожарный рукав, мы и пробирались вперед. Вскоре начала вспыхивать осевшая толстым слоем на стенах сажа. Это означало, что всего через несколько минут огонь может долететь до другого цеха, и тогда ситуация выйдет из-под контроля. Оставалось только одно: выбивать оконные блоки и ломать стены в расчете на то, что встречный поток холодного воздуха повернет пламя назад, а потом вводить в проломы стволы…

Эта тактика полностью оправдала себя. И чуть позже другую галерею, что вела к складу готовой продукции, уже не то что пробили, а попросту разорвали: охватили широкой петлей из металлического троса, прицепили его к подкатившему по заводским путям мотовозу и дернули. Это дало возможность подвести к галерее лафетный ствол и подать воду внутрь, не подвергая бойцов лишнему риску получить тепловой удар в «каминной трубе». Не меньше проблем, чем горящие галереи, вызвали и лежавшие на четвертом этаже 10 т серы. Интенсивное горение этого химиката создало бы угрозу резкого нарастания концентрации отравляющих веществ в воздухе. Очаг пожара известен: 21-я секция на втором этаже корпуса. Именно оттуда в 01:27 поступил сигнал о срабатывании системы автоматической противопожарной защиты. Что же касается предшествующей обстановки, то известно, что в ту ночь в подготовительном цехе работала ночная смена.

Вопрос о причинах возникновения пожара на шинном заводе еще долго будет оставаться открытым. По крайней мере, до тех пор, пока не разобраны завалы и пожарные эксперты не добрались до очага возгорания, можно будет говорить только о версиях – более или менее вероятных. Хотя не исключено, что и потом формулировка так и

останется предположительной: велика вероятность, что все следы уничтожены огнем. И тем не менее следственная бригада вела уголовное дело, возбужденное по статье 149, часть 2 УК РСФСР «Умышленное уничтожение или повреждение имущества, совершенные путем поджога». Вероятно, у следствия было достаточно оснований возбудить дело именно по этой статье, хотя сами пожарные утверждают, что пока говорить именно о поджоге рановато – право на существование имеет любая версия.

Самая частая причина пожаров на заводах, особенно в складских помещениях, – неосторожное обращение с огнем при курении. Но точно известно, что каучук, особенно в брикетах (как тот, что хранился на складе), от окурков не загорается. Сведений же о наличии других легковоспламеняющихся материалов в 21-й секции нет.

В итоге волей-неволей приходишь к тому же выводу, что и следствие: наиболее вероятной и перспективной версией причин пожара на Московском шинном заводе является умышленный поджог.

Впрочем, существует одно обстоятельство, которое можно рассматривать как косвенное подтверждение версии о поджоге. Установленная в подготовительном цехе автоматическая система пенного пожаротушения оказалась неэффективной. Как выяснилось, нормативное время тушения пожара такой системой составляет 15 мин. Вместо этого она проработала 40 мин. и вдобавок еще успела перезарядиться. Между тем для тушения каучука (а система цеха была рассчитана именно на это) требуется очень высокая интенсивность подачи пены. Простейший подсчет показывает, что если при одном и том же объеме пенообразователя система работала в три раза дольше, то ее интенсивность подачи была в три раза ниже. А причиной этого, скорее всего, оказался вентиль на подводящей магистрали, случайно – или умышленно – открытый не полностью. Вместе с тем неэффективность пенной системы цеха может быть связана и с другим обстоятельством. В принципе пенное тушение дает самые лучшие результаты тогда, когда удается заполнить пеной весь объем помещения (именно поэтому его часто используют при тушении пожаров в подвалах). В случае же с шинным заводом такой способ давал бы эффект не объемного, а поверхностного тушения. И неэффективность включившейся системы не вызывает удивления, если источник пламени находился в «мертвой зоне» – там, куда пена просто не могла попасть.

Такой зоной вполне могли быть пустоты, образовавшиеся в неплотно уложенных штабелях каучука, который складируется, как дрова в поленнице. Но сам по себе огонь туда попасть вряд ли мог. Кроме того, в таком случае должно пройти немало времени, прежде чем каучук разогреется до температуры воспламенения. Как и поленьям в сложенном «колодцем» костре, ему нужен был инициатор горения. Конечно, он мог оказаться там и случайно. Но не слишком ли много случайностей для одного пожара?..

Работавшим на этаже пожарным был дан приказ отходить. Бойцы входили в зону сильного задымления, держась за пожарный рукав, как альпинисты в связке, и шедший первым Лавров отходить должен был последним. В грохоте обваливающихся бетонных балок никто из его напарников, рванувших к выходу, не заметил, когда и почему прапорщик отпустил рукав. Спохватились через несколько секунд. Но бросившиеся на выручку не смогли снова войти на этаж, которого больше не было. Объясняется это достаточно просто. По имеющимся сведениям, во время реконструкции сгоревшего здания, чтобы не тратить слишком много денег, в нем заменили только рухнувшие перекрытия, стены же, хотя и давшие трещины, решено было просто подлатать, а не перестраивать. Чтобы справиться с этими задачами, перекрытия просто положили на вделанные в стены наподобие полозьев для полок в шкафу металлические балки.

За то время, пока пожар развивался бесконтрольно, предел огнестойкости защищенной бетоном металлической балки – время прямого воздействия пламени, по истечении которого она теряет свою прочность и приобретает способность к деформации, – был сильно превышен. Поэтому вскоре после того, как пламя охватило практически все здание, балки «поплыли». Чем больше осыпался перекаленный бетон, тем быстрее шел этот процесс, и в конце концов перекрытия и кровля соскользнули с полозьев и рухнули.

Лучше всего ситуацию охарактеризовал один из руководителей столичного УГПС: «Хорошо еще, что этот пожар произошел в Москве, а не где-нибудь в России…» Когда-то лучший в СССР, а сегодня московский пожарный гарнизон остается наиболее боеспособным в стране.

Когда на всех перекрестках буквально кричат о высоком техническом оснащении московской пожарной охраны, когда у нее есть

действительно уникальные механизмы – такие, к примеру, как тот же вертолет Ка-32А1 или высотные коленчатые подъемники, – сработать хуже, чем шестнадцать лет назад, им попросту стыдно…

Например, нетрудно догадаться, что тушить такой материал, как каучук, лучше не водой, а пеной. Недаром же автоматическая система пожаротушения в корпусе была именно пенной. Но если в 1980 г. на горящий корпус выливались потоки пены, то в нынешнем на пожаре работало всего шесть пенных стволов, которые давали даже не пену, а пеноводяную смесь: жиденькую желтоватую кашицу.

Черный едкий дым – непременный атрибут подобных пожаров

Все объясняется просто: у пожарных оказалось слишком мало пены. Годовой запас пенообразователя в Москве должен составлять как минимум 350 т. Но УГПС было получено всего 120 т пенообразователя,

да и те израсходованы более чем наполовину, а на приобретение недостающего количества не было денег.

Но главная проблема в том, что, как, впрочем, и раньше, «кадры решают все». Если когда-то вместе с автонасосом на пожар выезжали 9 бойцов, то сегодня – 3–4, а то и 2: некомплект в пожарной охране составляет 2500 человек. Когда практически всех бойцов пришлось отправить на Шарикоподшипниковскую улицу, на боевом дежурстве в одном из самых густонаселенных «спальных» районов Москвы остались… два новобранца на одной машине.

Объявленный перевод пожарной охраны на контрактную основу, похоже, не в состоянии решить эту проблему.

Справедливость требует признать, что пожар удалось ликвидировать в значительной степени только благодаря невероятным усилиям пожарных. И офицерам, и рядовым срочной службы пришлось, как и все последние годы, работать «за себя и за того парня», чтобы залатать по многим причинам возникшие в их рядах бреши. Фактически пожарные компенсировали собой и своими руками нехватку современной техники и средств.

(По материалам А. Трофимова)

Филиппинская трагедия

1996 г.

19 марта пожар в ночном клубе-дискотеке «Озон», Манила, Филиппины, унес жизни 151 человека.

В одной из популярных столичных дискотек под названием «Озон», расположенной в городе-спутнике Манилы – Кейсон-Сити, в полночь по местному времени возник сильный пожар. В этот момент в здании находилось более 300 молодых филиппинцев (в основном от 16 до 19 лет), пришедших отдохнуть и повеселиться по поводу окончания учебного года. После первых криков о начале пожара среди танцующих началась паника, и многие молодые люди погибли еще до того, как огонь и дым охватили все здание, в котором был всего один выход. Прибывшие пожарные долго не могли сбить огонь и попасть в дискотеку. Пожар был потушен только через 6 ч.

Возможность умышленного поджога дискотеки, в которой находилось 300 человек – клуб рассчитан всего на 50 персон, – не исключена до сих пор.

Драма в общежитии

1996 г.

С начала 1996 г., по данным Главного управления государственной противопожарной службы МВД России, в огне погибло почти 4900 человек, в том числе 300 детей, и зарегистрировано 6 пожаров с массовой гибелью людей. Самым страшным из них стал пожар, случившийся 14 марта в общежитии СПТУ-13 в якутском поселке Ожулун Чурапчинского улуса Республики Саха (Якутия).

…Первыми огонь заметили двое ребят, живших в комнате на первом этаже, – это было около 3 ч. ночи. Бросившись туда, откуда тянуло дымом, они увидели языки пламени, быстро разбегавшиеся по деревянному полу и стенам. То ли от растерянности, то ли не рассчитав силы, мальчишки не стали никого будить. Вместо этого они попытались погасить пожар, но помешать уже лизавшему потолочные балки огню не удалось. Стало ясно, что времени осталось в обрез. И тогда в общежитии началась паника: сонные его обитатели натыкались друг на друга в коридоре, метались из стороны в сторону. Потом они начали бить стекла и выпрыгивать на снег, а ветер, врывавшийся в разбитые и распахнутые окна, только сильнее раздувал пожар и гнал пламя на второй этаж.

Из 68 учащихся СПТУ, оказавшихся в ту ночь в общежитии, спасся 51 человек. Тринадцать девушек и четверо юношей (в том числе и те, кто обнаружил пожар) сгорели. Некоторые даже не успели проснуться…

Дюссельдорфский аэропорт задохнулся в дыму

1996 г.

11 апреля в Германии заканчивались традиционные пасхальные каникулы. Ряженые в карнавальных костюмах заполнили центральные улицы и площади всех немецких городов. Они несли в руках

зажженные бенгальские огни, а в небо со всех сторон взлетали разноцветные ракеты.

Дюссельдорф в этом отношении не был исключением. Даже в аэропорту, где и во время пасхальных каникул не было суеты, появились ряженые. Но самолеты приземлялись и взлетали строго по расписанию, направлялись по своим маршрутам – в Берлин, Гамбург, за границу.

Запах дыма сначала уловил кто-то из служащих и тотчас доложил руководству. Немцы, обычно всегда действовавшие строго по инструкции, на этот раз растерялись. Дым? А не от пасхальной ли он шутихи? От этого и появился неприятный запах.

Сразу же все проверили, но… ничего не обнаружили. Все урны были в порядке. Вскоре служащие аэропорта доложили, что появившийся дым совсем не напоминает бутафорский. Он был с примесью каких-то ядовитых запахов. Значит, все-таки действительно пожар? Потом выяснилось, что дым идет из нижних, казалось бы, безлюдных багажных отделений.

Часть помещения аэропорта после пожара

Сначала было решено воспользоваться силами собственных пожарных. Однако в тот момент сложность борьбы с огнем заключалась в том, что проникнуть в нижние этажи оказалось почти невозможно. Отовсюду с нижних этажей неожиданно повалил тяжелый ядовитый дым, помещения наполнились угарным газом, и пожарные не могли пробиться к очагу возгорания. Им требовались противогазы, но их, как это часто случается, под рукой не оказалось. В довершение ко всем бедам отключилось электричество.

Здание аэропорта вспыхнуло внезапно и одновременно все, как будто вокруг специально разлили горючее вещество. В один момент огонь побежал по ковровым покрытиям, захватив пластиковую мебель и оконные портьеры. Служебный персонал в этот момент уже в панике покидал здание аэропорта. Могли ли там оставаться пассажиры? К счастью, они тоже успели выскочить, но, как оказалось, не все…

Когда весь резерв собственных противопожарных сил был использован без особого успеха, руководство аэропорта решило наконец призвать на помощь городских пожарных. Но драгоценное время было уже упущено.

Над аэропортом зазвучала сирена: «Тревога! Пожар! Всем срочно покинуть здание!» Тотчас прекратили работу диспетчеры. Сигнал тревоги приняли летчики подлетавших самолетов и изменили курс.

Через 10 мин. из города с воем прибыли десятки пожарных машин, которые окружили здание аэропорта. К этому времени пламя не только охватило уже почти все помещения первого этажа, но и прорывалось на верхние. Горели все внутренние служебные помещения, а внизу в багажном помещении пламя уже давно полыхало вовсю. Им были охвачены не только несколько этажей здания аэровокзала, но появилась опасность возгорания складов, в которых находились бензобаки с горючим. Внизу, в коммуникационных шахтах, выгорели все кабели и трубы. Изоляционные материалы, которыми они были покрыты, выделяли токсичный дым и запах. Он был настолько силен, что некоторые служащие, вдохнув его, теряли сознание и их сразу же увозили машины «скорой помощи».

Но вскоре выяснилось самое страшное. В нижних этажах (в так называемых отстойниках) находилась часть пассажиров. Забыли о людях, которые, сойдя с последних рейсов, ожидали, когда за ними

придут и выпустят для получения багажа. Они ждали бортпроводниц, но к ним никто не приходил, а появившиеся вскоре дым и угарный газ буквально свалили людей с ног. Надышавшись ими, они теряли сознание и падали на пол. Многие уже просто потеряли ориентацию: они бились в стеклянные двери и не смогли вырваться из закрытых помещений. Никто из служащих толком не знал, оставались ли еще пассажиры в накопителях. Следует признать, что начавшиеся паника и неразбериха предопределили массу недостатков в тушении пожара и большое количество жертв.

Например, руководство аэропорта, думая о спасении имущества, пыталось не допустить распространения пламени и дало команду отключить ток. В один момент все помещения были обесточены, и в результате несколько десятков пассажиров застряли в лифтах.

Несколько человек потеряли сознание и задохнулись в дыму на разных этажах. Когда их обнаружили приехавшие из города пожарные, было уже поздно: им не смогли помочь ни санитары, ни врачи.

Четыре часа продолжалась борьба с огнем. Задействованы были десятки пожарных машин, сотни людей, тонны пенной смеси были вылиты на здание аэропорта.

Когда в конце концов пламя усмирили, то все увидели, что современное здание из стекла и бетона, которым так гордились дюссельдорфцы, перестало существовать. От него остался только покореженный черный остов. Зданию и помещениям аэропорта был нанесен материальный ущерб в несколько миллионов немецких марок.

Дисциплинированная и благополучная Германия была потрясена этой трагедией. В ней погибли около 20 человек, 60 стали инвалидами, получив ожоги различной степени тяжести.

Следы пожарных в аэропорту Дюссельдорфа в 1996 г.

Впоследствии эксперты из комиссии по расследованию установили причину, по которой возник пожар. Во время проведения обычных сварочных работ были нарушены правила техники безопасности. Сварка осуществлялась наверху на металлическом решетчатом полу, искры сквозь решетки полетели вниз и попали в багажное отделение. Там начали тлеть и затем воспламенились сложенные вещи. Затем огонь перебросился на горючие кабели. Распространению пожара способствовали вентиляционные люки, в которых образовалась мощная, как вихрь, тяга, и вскоре пламя с нижних этажей перешло на верхние. Задержка руководства аэропорта с вызовом пожарных машин привела к разрушительным последствиям и гибели многих людей.

Подрыв дома пограничников в Каспийске

1998 г.

16 ноября в Дагестане, г. Каспийске, на ул. Ленина, 58, произошел теракт, подрыв жилого многоэтажного дома. Пострадало 106 человек, погибло 67 человек, спасено 39 человек.

Трагедия произошла в 2:10. В ночь на 16 ноября в 9-этажном жилом доме произошел взрыв. В результате рухнула центральная часть здания, 41 из 82 квартир была разрушена. В этих квартирах проживало

около 130 человек. 83 жильца были офицерами Каспийского погранотряда или членами их семей (здание горожане так и называли – Дом пограничников). Мощность взрывного устройства, установленного в подвале, была эквивалентна 25 кг тротила. В результате теракта погибли 67 человек, в том числе 21 ребенок. Предположительно от взрыва в подвале обрушилась средняя часть здания с девятого по первый этаж на участке 30 м.

Разбор завалов после взрыва в Каспийске

Большинство погибших – пограничники Каспийского погранотряда. Погибли семьи полковника Анохина, капитана Богданова, старших лейтенантов Помазанова и Шанхрутдинова.

Основная версия: месть пограничникам со стороны криминальных структур. Существует версия, что офицеры погранслужбы отказали контрабандистам открыть канал на границе с Азербайджаном для провоза крупной партии оружия либо наркотиков. Однако официально имена исполнителей или заказчиков теракта не названы, и никто не арестован. Более того, в ноябре 2003 г. пресс-служба следственного отдела ФСБ по Северному Кавказу сообщила, что сейчас дело приостановлено, хотя поиски террористов не прекращаются.

Это единственный из взрывов жилых домов в нашей стране, в расследовании которого правоохранительные органы терпят полное фиаско.

Зловещая жатва февральской ночи

1999 г.

10 февраля в здании Управления внутренних дел Самарской области, Самара, Россия, произошел сильный пожар. 57 человек погибли. О причине возгорания общественности не объявлено.

17:56. На место происшествия прибыло первое пожарное подразделение под командованием капитана Жукова. К тому моменту из окон третьего, четвертого и пятого этажей здания УВД повалил густой черный дым, из окна третьего этажа выбивалось пламя. Из проемов окон люди просили о помощи.

Сразу же было организовано спасение людей по трехколенной лестнице с фасадной части здания. Одновременно заработал ствол подачи воды от емкости автоцистерны. Тогда же в холле второго этажа было обнаружено два обгоревших трупа.

17:58. Обстановка осложнилась: количество людей, просящих о помощи, резко увеличилось, горели перекрытия между вторым и третьим этажами, частично обрушились строительные конструкции здания. Для спасения людей пожарные в противогазах предприняли попытку подняться на четвертый этаж, но под воздействием высокой температуры вынуждены были отступить. В холле третьего этажа они обнаружили обгоревший труп. В одном из служебных кабинетов находились четверо живых сотрудников УВД, которых срочно эвакуировали из здания. К месту трагедии доставляют все автомеханические лестницы гарнизона и коленчатые подъемники с объектовых частей Самары и Тольятти.

18:08. Со второго этажа по шторам спускаются женщины, а мужчины принимают их на руки. С третьего этажа люди спасаются по раздвижной ручной лестнице. Наконец-то и до окна четвертого этажа дотягивается автолестница. По ней начинает спускаться мужчина.

На подоконниках четвертого этажа стоят женщины, до которых ручная лестница не дотягивается. Одна из них на глазах у всех срывается и падает вниз, прямо к ногам собравшихся людей. В этот же момент один из пожарных торопливо поднимается по ручной лестнице наверх. «Держись, не прыгай!» – надрывно кричит он одной из сотрудниц УВД. Но в этот момент пальцы женщины, уже долгое время висящей на подоконнике, разжимаются, и она падает – к счастью, прямо в протянутые руки пожарного.

18:12. Открытые языки пламени вырываются наружу из нескольких кабинетов на четвертом этаже. Воет сирена, и к зданию подъезжает еще одна красная машина. Пожарные на бегу разматывают рукава и тянут их к главному подъезду. Автолестница дотягивается теперь и до окон последнего этажа, ее спешно облепляют люди.

18:32. Все здание объято огнем. Криков о помощи больше не слышно…

В тот страшный вечер Олег Волчков в живых остался только чудом. В феврале 1999 г. он был майором и начальником одного из отделений в этом управлении, располагавшихся под самой крышей здания УВД – на пятом этаже.

Рассказ Олега Волчкова был записан на пленку сразу же после той февральской катастрофы, когда впечатления от пережитого были еще совсем свежими и «непричесанными». Вот его отдельные эпизоды.

– Без двенадцати минут шесть я и заместитель начальника нашего управления подполковник Михаил Тогобицкий находились в кабинете начальника ЭКУ подполковника Вячеслава Леонова.

Тогобицкий вдруг сказал: «Ребята, что-то дымом пахнет. Может, подожгли что-то?» Я говорю: «Сейчас посмотрим». Вышел за дверь – и остолбенел: по коридору тянулся черно-сизый дым, настолько густой, словно это был кисель. Пробежав буквально два-три шага, понял, что дышать совершенно нечем, да к тому же и дым был очень горячим. Поэтому я развернулся и вбежал в кабинет начальника отдела криминальных исследований Александра Раскина. В этот момент там находились сам Раскин и его заместитель Петр Амелин.

В кабинет я вбежал с криком «Пожар!» – и захлопнул за собой дверь. Раскин схватился за телефон, закричал, что связи нет, и в это время погас свет. Минуты через две, когда первый шок прошел, Петр сказал: «Попробую выскочить в коридор, посмотрю, как дела у наших ребят». Я ему говорю: «Не пройдешь, там дышать нечем». Он сказал: «Я все-таки попробую, в противогазе». Открыл дверь, вскрикнул – и тут же захлопнул обратно.

А в кабинете уже дышать было совершенно невозможно, изо всех щелей валил густой, очень едкий дым. Мы выбили окна и встали около них.

Я увидел наших ребят, которые тоже вылезли к выходящим во двор окнам и кричали, чтобы им подали лестницы. Я слышал чей-то

отчаянный голос, что у них уже горит дверь кабинета и они долго не продержатся. Затем раздались крики мужчины: «Я уже сам горю!», а потом – женщины: «Мы уже все здесь горим!» Вслед за этим мы услышали звуки нескольких тяжелых, глухих ударов о землю – шлеп, шлеп… Это наши сотрудники выбросились из окон, не дождавшись помощи.

В соседнем кабинете трое сотрудников сняли с окон шторы, разрезали их на полосы, связали между собой – у них получилась длинная веревка. Вот так все трое и спустились вниз. У нас же таких штор не было. И тут я увидел, что Петр стал оседать на пол. Я схватил его за руку, но он не реагировал – потерял сознание от дыма. Тогда мы выставили его голову наружу, чтобы Петр смог отдышаться. И в этот момент позади нас задымился пол – он уже начал прогорать. Тогда мы с Александром сели на подоконник, а Петра держали между собой, чтобы он не упал.

И тут мы сквозь огонь и дым вдруг увидели, как во двор въехала пожарная машина с лестницей. Тут я говорю: «Ну, Саша, вроде бы сейчас и нас спасут». И точно: в этот момент внизу включили прожектор и стали высвечивать верхние этажи на нашем крыле. Я отчетливо услышал: «Вон, на окне еще двое висят» – и понял, что это говорят о нас. Мы стали махать руками. Пожарные нам снизу прокричали: «Ребята, держитесь, сейчас мы вас спасем».

Уже через минуту к нашему окну подали лестницу. Саша сказал: «Олег, давай, иди первым». Когда я спустился уже почти до земли, то первое, что я смог сказать пожарным, – что там, на подоконнике, лежит парень без сознания. Пожарные с кислородными баллонами за спиной тут же взбежали наверх и вынесли Петра, который по-прежнему был без сознания…

Петру сразу же стали оказывать помощь, но он все никак не приходил в себя. Тогда на первой попавшейся машине мы повезли Петра в больницу. По пути мы стали по очереди делать Петру искусственное дыхание и массаж сердца. Слава богу, пульс вскоре появился, и в этот момент мы въехали во двор больницы. Вот так наш сотрудник, можно сказать, вырвался с того света…

Оказалось, что самые первые признаки возгорания были обнаружены в начале шестого: кто-то обратил внимание на тоненькую струйку дыма, что тянулась из двери запертого кабинета № 75 на

втором этаже. Кабинет относился к следственному управлению УВД, и там незадолго до трагедии работали сотрудники. Многие из них в течение дня курили, а непотушенные окурки бросали в пластмассовую урну. От момента ухода из кабинета последнего сотрудника до момента обнаружения дыма прошло не менее часа.

Пока сообщали дежурному о происшествии, пока искали ключи от запертого помещения, прошло еще минут 15–20. Струйка дыма за это время превратилась в широкий шлейф. Дверь пришлось ломать, так как ключи найдены не были. Когда наконец-то удалось попасть в кабинет, оттуда вырвались клубы дыма. Только после этого дежурный позвонил по линии «01». В итоге сообщение о возгорании поступило на пульт областной противопожарной службы с опозданием не менее чем на 30–40 мин.

В своих интервью 1999 г. следователь Коновалов не раз говорил, что при выяснении причин случившегося следствие с самого начала работало в нескольких направлениях, в том числе изучало и возможность совершения диверсии против главного штаба областной милиции. Однако вскоре стало очевидным, что всерьез разрабатывается лишь версия о воспламенении здания от одного точечного источника, т. е. от пресловутого окурка. Между тем именно это предположение вызывало наибольшее сомнение, и в первую очередь – у очевидцев.

Последствия колоссального пожара на заводе двигателей в Самаре

Дело в том, что около 18 ч. 10 февраля большинство свидетелей своими глазами видели сначала два, а потом – три столба пламени, которое словно кольцом охватило здание УВД. Один очаг находился на втором этаже со стороны улицы Куйбышева, и еще два – со стороны Пионерской. Если горение от окурка случилось лишь в одном месте, мог ли тлеющий огонь по пересохшим стружкам и опилкам незаметно для всех и всего лишь за полчаса пройти 50 м внутри здания, а потом вырваться наружу одновременно в трех местах? Оставшимся в живых сотрудникам УВД по сей день не верится, что в здании, битком набитом людьми, никто не мог заметить хотя бы одну тоненькую струйку дыма на всем пути «подпольного» распространения огня.

Кстати, в феврале 2000 г. приехавший в очередной раз в Самару Леонид Коновалов привез 10 томов предварительных результатов экспертиз, но поделиться своими выводами он отказался, ссылаясь на тайну следствия.

Срок следствия по этому уголовному делу Генеральная прокуратура РФ неоднократно продлевала. А 10 мая 2000 г. после 15-месячного расследования Леонид Коновалов и вовсе закрыл дело с формулировкой «за недоказанностью вины».

Когда Коновалов передал все тома уголовного дела о пожаре в Самарском УВД своему непосредственному начальству, ему сразу подписали заявление об уходе на пенсию, которое было подано им задолго до этого. А через месяц после того, как он влился в стройные ряды российских пенсионеров, Генеральная прокуратура отменила его решение о завершении следствия. Официально дело не закрыто до сих пор: следствие по нему лишь приостановлено «до получения дополнительных материалов».

Но МВД РФ все-таки нашло, кого наказать за это происшествие. Крайним оказался начальник Самарского УГПС Александр Жарков, хотя он, будучи больным, лично прибыл на место трагедии и всю ночь руководил тушением пожара. Но этот факт никто так и не принял во внимание: вскоре Жарков был освобожден от занимаемой должности «за недостаточную требовательность при выполнении противопожарных предписаний».

«Кровавая осень»

1999 г.

4 сентября в дагестанском городе Буйнакске был взорван 5-этажный жилой дом на улице Шихсаидова, в котором проживали семьи офицеров 136-й бригады Министерства обороны. Полностью обвалились два подъезда. Число погибших – 64 человека, из них 23 ребенка. 146 человек ранены.

Расследование было завершено уже в августе 2000 г. По мнению следственной группы, заказчиком преступления выступил известный международный террорист – «черный араб» эмир аль-Хаттаб.

В ночь на 9 сентября в Москве взорвался 9-этажный жилой дом на улице Гурьянова. Погибли 94 человека, 164 получили ранения. 13 сентября мощный взрыв уничтожил 8-этажный дом на Каширском шоссе, погибли 119 человек. В обоих случаях эксперты отметили, что взрыв планировали профессионалы – дома были разрушены до основания. Взрывы были настолько мощными, что обломки зданий раскидало на десятки метров, а грохот был слышен в соседнем районе.

Тогда люди выучили новое слово – гексоген. Именно так называлось взрывчатое вещество, заложенное террористами в подвалах жилых домов. В Москве был усилен контроль за въезжающими в город автомобилями, проверялись все подвалы и чердаки, жильцы организовывали дежурство в подъездах собственных домов и сообщали в милицию о подозрительных автомобилях, припаркованных у многоэтажек.

Рано утром 16 сентября возле многоквартирного дома на Октябрьском шоссе города Волгодонска Ростовской области взорвалось устройство (тротиловый эквивалент – 800—1800 кг), заложенное в автомобиль ГАЗ-53. В результате взрыва обрушился фасад двух подъездов. Погибли 19 человек. В трех десятках близлежащих домов взрывной волной выбило оконные рамы и стекла. На месте взрыва образовалась воронка глубиной 3,5 м, диаметром 13–15 м. Фрагменты автомобиля, в котором находилась взрывчатка, разлетелись на полтора километра.

Памятник жертвам теракта в Буйнакске

Гибель под караоке

1999 г.

30 октября в Инчоне, расположенном западнее Сеула, Южная Корея, в развлекательном комплексе, объединяющем магазины, караоке-бар и бильярдные, на нижнем этаже начался пожар. Большинство жертв было найдено на втором и третьем этажах. 54 человека погибли, 71 человек был ранен, многие из них – подростки.

Цианиды в Дунае

2000 г.

В ночь на 31 января в Румынии из резервуаров золотодобывающего предприятии «Аурул» в местечке Бая-Маре произошел аварийный

выброс промышленных вод с ядовитыми отходами, в т. ч. с цианидами.

Зараженными оказались реки Самош и Тиса, самый большой приток Дуная. Содержание цианидов в реке превысило допустимую норму почти в 800 раз. По Тисе масса зараженной воды попала на территорию Венгрии, где, по словам местных экспертов, погибло до 85–90 % флоры и фауны. В феврале отравленные потоки влились в Дунай на территории Югославии. По оценкам специалистов, после Чернобыльской катастрофы окружающей среде Европы не наносилось столь масштабного урона.

Адская суббота в альпийском раю

2000 г.

11 ноября на знаменитом альпийском курорте Капрун, у подножия горы Китцштайнхорн, Австрия, в туннеле горного метро во время пожара заживо сгорели 155 человек.

Ровно в 9 ч. утра первый загруженный горнолыжниками фуникулер отправился к вершине по туннелю длиной 3,2 км. Уже через 2 мин. после того, как поезд вошел в туннель, машинист сообщил диспетчеру, что один из двух вагонов загорелся. Практически в тот же момент связь прервалась – по-видимому, короткое замыкание вывело из строя систему электроснабжения. А в 9:10, когда из туннеля повалил густой черный дым, раздался первый сигнал тревоги. Четко сработала автоматическая система оповещения, поэтому первые отряды спасателей и пожарных прибыли к месту происшествия уже в 9:27. Немного позже подоспели жандармы, которые оцепили район бедствия и вызвали на помощь вертолеты. Ближе к 12 ч. объявили о первых жертвах: три человека задохнулись в дыму на верхней станции фуникулера. Ситуация стала накаляться.

Вагончик местного фуникулера

Всего погибли 155 человек, в число которых входили и трое погибших на верхней станции фуникулера, а также машинист и один пассажир из встречного поезда, который к моменту катастрофы уже успел спуститься в туннель. Почти все пассажиры погибли жуткой смертью: некоторые сгорели заживо, а большинство задохнулись в едком дыму горящего пластика.

Только через два дня спасатели сумели извлечь из туннеля обгоревшие вагоны, набитые обугленными, скрюченными трупами. Судя по ужасным позам погибших и тому, что многие в последний момент судорожно держали себя за горло, они погибли словно в газовой камере фашистского концлагеря. Среди погибших, приехавших на отдых из разных стран, было много известных личностей, в т. ч. 19-

летняя Сандра Шмитт, чемпионка мира по фристайлу, которая погибла в Альпах вместе с родителями.

Чудом спаслись лишь 12 пассажиров хвостового вагона, которые не поддались общей панике, сумели выдавить крепчайшее стекло и выбраться наружу из объятого пламенем поезда. Но и они были отправлены в больницу с признаками отравления угарным газом и различными травмами. Своими жизнями спасенные обязаны 36-летнему немцу Эрвину Гетцу. В опасный момент он взял инициативу на себя и заставил некоторых людей бежать из туннеля вниз. Те, кто его не послушался и побежал наверх, погибли в туннеле, задохнувшись в едком дыму. Сам Эрвин тоже едва не погиб. В темноте он оступился, и его нога застряла между какими-то металлическими конструкциями. Но товарищи по несчастью помогли ему освободиться от стальных пут, подхватили под руки и вытащили из туннеля.

Мемориал погибшим в Капруне в 2000 г.

Расследование показало, что трагедия стала результатом просчетов в обеспечении пожарной безопасности. На рельсах при подъезде к туннелю обнаружили следы вещества, по своему составу схожего с тормозной жидкостью. Ее утечка могла привести к заклиниванию тормозов, перегреву и дальнейшему возгоранию.

Естественно, специальные службы обязаны были следить за состоянием транспорта, но в вагоне находились лыжники в легковоспламеняющихся лыжных костюмах, некоторые вообще могли вопреки строгому запрету закурить. Не исключается, что в поезде могли везти наверх одновременно с людьми какие-то горючие материалы…

Дым на танцплощадке

2000 г.

20 октября в Мехико, Мексика, в ночном клубе «Lobohombo», одном из самых популярных ночных клубов города, произошел пожар. Погибли не менее 20 человек, 27 получили ожоги и ранения.

Паника началась сразу же, как только на танцевальной площадке появился дым. Люди бросились к единственному выходу. Клуб был способен вместить более 1000 человек, и при этом здание не имело ни одного запасного выхода. Оставшиеся в живых сообщили, что им не позволяла покинуть дискотеку администрация, настаивающая на том, чтобы посетители сначала оплатили свои счета.

Бар сгорел от свечи

2001 г.

1 января в Волендаме, что под Амстердамом, Голландия, через несколько минут после начала Нового года загорелся бар «Het Hemeltje».

Причиной возгорания послужили свечи, от которых воспламенились рождественские декорации. 14 человек погибли, более

150 получили ожоги.

Многие из раненых получили травмы, когда началась паника и давка. Люди разбивали окна и прыгали с третьего этажа, чтобы избежать огня и дыма. Бар «Het Hemeltje» считался одним из старейших деревянных зданий в Волендаме, представляющем собой живописную рыбацкую деревню с населением 18 тыс. жителей. Причина пожара так и осталась неизвестной. Позже мэр города признал, что в момент трагедии доступен оказался только один из трех запасных выходов.

Огненное лето в Австралии

2001 г.

В 80 км от Сиднея возникла сухая буря. Она началась, когда в верхних слоях атмосферы восходящие массы горячего воздуха смешались с массами влажного воздуха. Это смешение порождает тучи и ветер. Буря представляет собой огромную угрозу, так как из-за ветра огонь может перекинуться на город. Но природа создает лишь опасные условия, а человек нажимает на спусковой крючок.

Более 90 % леса, окружающего Сидней, составляют эвкалипты. В коре и листьях этих деревьев содержится масло. В жаркие дни оно испаряется, образуя горячую воздушную смесь прямо над кронами деревьев. Когда пламя достигает деревьев, эти испарения воспламеняются, способствуя распространению пожара.

В январе первый небольшой пожар возник в парке Глендейл. Выяснилось, что лес загорелся из-за костра, разведенного в буше туристами. Один из них погиб в огне.

При получении сигнала о возникновении пожара в воздух поднялись вертолеты. Пожарные и метеорологи облетели загоревшуюся территорию, чтобы оценить обстановку.

Как ни парадоксально, лучшее средство для борьбы с пожарами – это так называемые тыловые пожары.

Пожар совершенно игнорирует притяжение земли. В гору он разгорается быстрее, чем под гору. Когда внизу холма разгорается огонь, жар и пламя поднимаются, воспламеняя деревья выше по склону. Если добавить ветер, огонь окажется на вершине холма очень быстро. Пожарные с другой стороны холма поджигают деревья. Когда огонь

достигает вершины, дальше гореть уже нечему. Он останавливается и угасает.

Если тыловым пожарам удалось остановить продвижение огня, вертолеты гасят оставшиеся очаги, сбрасывая воду. Один вертолет сбрасывает до 9 т воды. После этого пожарные расчищают сгоревшие участки, чтобы тлеющие угли не разгорелись снова.

За последние 30 лет в пожарах в австралийском буше погибло 200 человек, тяжелые ожоги получили больше 4 тыс.

К несчастью, около Сиднея возникла сухая буря. Вспыхивает более сотни молний в минуту, каждая способна устроить пожар. В течение нескольких минут из-за молний возникли десятки очагов возгораний.

Вертолеты, поднявшиеся в воздух, были вынуждены вернуться на базу. Из-за молний полеты очень опасны. Помимо молний, вскоре появилась еще одна причина новых возгораний. Ветер переносил горящие головешки на 60 км, и при этом они ничуть не остывали. Эта горящая зола сыпалась на землю, возникали новые очаги.

В январе 2001 г. пожарные пытались не допустить объединения отдельных фронтов пожаров в один мощный фронт. Тысячи пожарных на подступах к Сиднею использовали тактику торможения пожаров, заливали фронт огня водой.

Когда огонь находился уже в 50 км от города, жители Сиднея получили первое официальное предупреждение. Команда пожарных отправилась в центр опасной зоны. Из-за дыма водители не видели дороги, им пришлось использовать приборы ночного видения. Команда должна была устроить тыловой пожар, чтобы не допустить объединения двух фронтов. К несчастью, команда пожарных оказалась окруженной огнем. Посланный вертолет не смог забрать оказавшихся в ловушке людей. Огонь наступал быстрее, чем они могли бежать.

К счастью, в окруженной огнем группе были лесничие, которые хорошо изучили местность и знали, где находится река. Пожарные побежали туда, им пришлось прыгать в воду с пятиметрового обрыва. Река спасла их!

В январе 2001 г. два фронта врезались друг в друга, огненные стены создали единый фронт, растянувшийся на 2 тыс. км. Пожар принял самую опасную форму. Воздух над ним поднимался вверх со скоростью до 180 км/ч, снизу в пожар всасывался более холодный воздух. В такой ситуации температура может достигать 2000 °С. Ветер

заставил огненный столб вращаться, образовались вихревые потоки очень горячего воздуха, напоминающие смерчи.

Огненная буря двигалась очень быстро. Оставшиеся до Сиднея 40 км адское пламя могло преодолеть за 3 ч. Пожарные отступили перед лицом первобытной природной силы. Огромные клубы дыма закрыли солнце.

Пожарные службы мобилизовали добровольцев и пожарных из других штатов. Было решено начать эвакуацию населения из пригородов Сиднея. Однако не все жители пригородов готовы были бросить свои дома. Они счищали с крыш листву и поливали все вокруг водой из шлангов. Но перед сильным пожаром эти предосторожности бессильны.

Из-за дыма закрылись аэропорты. Все дороги, кроме двух шоссе, идущих вдоль побережья, были перерезаны пожаром. Буря двигалась на город со скоростью 15–20 км/ч. Частички золы и головешки залетали в центр города, возник ряд возгораний.

Постепенно невиданный жар начал влиять и на метеорологические условия, возникли так называемые пирокучевые облака. Засверкали молнии, загремел гром. К счастью, вскоре из облаков, возникших над пожаром, хлынул дождь, который потушил огонь. В тот год Сидней был спасен.

Кто разрушил «близнецов»?

2001 г.

11 сентября в США произошла беспрецедентная в истории террористическая акция.

Теракты 11 сентября в Нью-Йорке никак не хотят становиться историей. Недавно в США были опубликованы три новых доклада – правительственный, ФБР и независимых экспертов. Если в первых двух по-прежнему много политической риторики и «белых пятен», то последний лишь задает вопросы и приводит факты, на которые властям нечего ответить. Этот доклад вызвал огромный резонанс в самих Штатах, где две трети населения не верят в официальную версию трагедии. Вслед за его авторами мы прислушаемся к мнению

независимых экспертов и попробуем ответить на один простой вопрос: кому был нужен этот теракт и как он произошел?

Итак, что мы знаем о терактах 11 сентября? В самом общем виде все происходило так. По официальной версии, 19 арабских террористов, вооруженных канцелярскими ножами, захватывают четыре пассажирских «боинга». Два из них врезаются поочередно в Северную и Южную башни Всемирного торгового центра в Нью-Йорке. Через некоторое время здания полностью разрушаются. Третий самолет летит в Вашингтон и там на бреющем полете таранит Пентагон. Четвертый «боинг» направляется в Питтсбург, но пассажиры вступают в схватку с террористами, в результате чего он терпит крушение и падает в чистом поле.

Небоскребы Всемирного торгового центра после атаки террористов

Американские власти, оправившись от шока, начинают бескомпромиссную войну с терроризмом.

Как выяснилось, террористы проходили курсы подготовки пилотов в самих США. Правда, учились они неважно и, по словам инструкторов, не были способны самостоятельно управлять даже легким одномоторным самолетом, а тем более выполнить сложнейшие маневры и точно поразить здания на Манхэттене и четырехэтажный Пентагон.

Но, так или иначе, самолеты в здания врезались, и те рухнули. Хотя этого не должно было случиться. Ведь небоскребы изначально были рассчитаны на такое столкновение. Несущие конструкции, расположенные по центру башен, могли выдержать и большие нагрузки. Так и случилось – после обоих столкновений верхние части башен не отвалились. Но потом, согласно опять же официальной версии, в результате пожара толстые стальные балки попросту расплавились, из-за чего и произошло обрушение. Но тут уже за голову хватаются физики.

Почти все топливо «боингов» сгорело при взрывах. И в случае с Южной башней огненный шар вообще прошел по касательной. Потом начался пожар, но температура огня не могла превышать 360 °С. А для того, чтобы расплавить сталь, нужно куда больше. Даже если бы здания целиком состояли из дерева, то этого бы не хватило на разогрев 32 тыс. т высокопрочной стали. Мнение экспертов однозначно – в результате столкновения и пожара небоскребы рухнуть не могли.

Кроме того, сооружения такой формы и размеров могли упасть только одним способом – завалиться на бок, придавив при этом пол-Манхэттена. Физика тут совсем уж простая: небоскребы стоят за счет идеального центра тяжести и несущих конструкций, не позволяющих потерять равновесие. Если бы они дали слабину, то уже никакие стальные балки не удержали бы макушку. Она бы накренилась и потащила за собой все здание. Ну а по официальной версии, стальные балки в местах взрывов не выдержали, и макушка упала на нижние этажи, отчего те начали «схлопываться» один за одним.

Предположим, что падавших сверху этажей хватило бы, чтобы раздавить нижние. Но ведь на это тоже требуется время! Даже если один этаж разрушался в течение секунды, то каждое здание падало бы больше минуты. Между тем, башни-«близнецы» рухнули за 10–15 с каждая, что при их высоте почти равно свободному падению! То есть верхние части небоскребов падали, не встречая никакого

сопротивления. Это же объясняет и то, что упали они так ровно, никуда не накренившись. Но как такое возможно?

У инженеров-подрывников есть технологии аккуратного уничтожения небоскребов с минимальным ущербом для окружающих строений. И все специалисты в этой области как один утверждают: башни Всемирного торгового центра снесены серией направленных взрывов, уничтоживших несущие конструкции и обеспечивших вертикальное падение верхних частей небоскребов. Только так можно было превратить огромные сооружения в компактные кучки пыли и мелких обломков. Которые, к слову, были в предельно короткие сроки вывезены компанией Controlled Demolition Inc., занимающейся сносом старых небоскребов.

Все металлические обломки распродали в другие страны (в основном в Китай) на металлолом.

Кстати, не менее 118 очевидцев слышали взрывы непосредственно перед началом падения каждого из зданий. На некоторых видеозаписях видны вспышки – на разных этажах, сверху донизу. Взрывная волна выбила стекла в большом радиусе, а обломки легли ровным кругом. На крышах (!) соседних зданий нашли множество мельчайших фрагментов человеческих тел и одежды. Попасть они туда могли в результате мощных взрывов изнутри зданий, но никак – от их вертикального падения. Наконец, сейсмостанции четко зафиксировали крупный подземный удар за секунду до крушения каждой башни, хотя само падение осталось для них практически неслышным.

Спустя некоторое время рухнуло еще одно здание Всемирного торгового центра – башня № 7. Третье по высоте строение Всемирного торгового центра стояло в стороне от «близнецов». И в него никто не врезался. Но вначале в небоскребе начался пожар, а в 17:00 по местному времени оно точно так же аккуратно сложилось – как карточный домик.

Третий «боинг» вроде бы врезался в Пентагон. Начался пожар, а потом стена обрушилась. Цитадель американской военной мощи, окруженная тремя эшелонами ПВО, стала беззащитной мишенью для неповоротливого пассажирского авиалайнера… Странно, но самолета никто так и не видел. Видеозаписи камер наблюдения таинственно исчезли, а немногочисленные обломки могли в равной степени принадлежать и «боингу», и истребителю F-16, и крылатой ракете.

Но даже если предположить, что самолет разлетелся в пыль или испарился, что не осталось ничего от крыльев и хвоста, что все пассажиры и их багаж переместились в иное измерение, то где след от его столкновения со зданием? Ведь после тарана дыра в стене Пентагона была таких размеров, что он и носа туда просунуть не смог бы. Не говоря уже о 38-метровых крыльях с подвешенными к ним огромными реактивными двигателями. Потом, правда, в результате пожара стена обрушилась. Но даже это не спасло ситуацию. Ну не помещается там «боинг»! Зато с другой стороны стены наличествовало совсем уж аккуратное выходное отверстие. Картина, весьма характерная при попадании ракеты, но никак не самолета.

Кстати, любопытный факт. Правительство США заявило, что пассажиры самолета были идентифицированы по ДНК. Надо же! Сотни тонн металла испарились, а ДНК предполагаемых пассажиров, как и паспорт одного из террористов рядом с ВТЦ, чудесным образом сохранились?

Одним из главных доказательств версии ФБР стали записи звонков пассажиров с мобильных телефонов (в т. ч. и о героической схватке оных с террористами). Но тут либо случилось невероятное, и на высоте 10 км заработала сотовая связь, либо звонки производились с земли. Например, с военного аэродрома под дулом автомата… Не правда ли, очень много всплывает несуразностей при анализе версий ФБР.

Нью-Йорк в дыму. Снимок с самолета

Здесь мы уже касаемся версий того, что произошло на самом деле. Их много, они в разной степени подтверждены фактами и показаниями очевидцев. Есть вовсе нелепые, но вряд ли они более фантастичны, чем история, рассказанная властями США. Увы, ложь такого масштаба почти никогда не раскрывается. И завтра она станет историей, а послезавтра – прописной истиной. Впрочем, если даже в самих Штатах почти никто не верит Белому дому, то остается надежда, что когда-нибудь правду мы все-таки узнаем!

(По материалам С. Маслакова)

Пожар и дым в альпийском туннеле

2001 г.

24 октября в альпийском туннеле (16 км), проходящем по территории Швейцарии и Австрии, после лобового столкновения двух грузовиков погибли 11 человек. Возникшие после аварии пожар и задымление, а также угроза обвалов внутри туннеля препятствовали действиям спасателей. Люди бросили более 100 автомобилей прямо в туннеле, чтобы попытаться воспользоваться параллельным запасным выходом, доступным на протяжении всего туннеля каждые 230 м. После катастрофы туннель был закрыт на несколько месяцев.

Пожар на танкере «Виктория»

2003 г.

Пожар на танкере «Виктория» у города Октябрьска, который вспыхнул в ночь с 29 на 30 августа, удалось ликвидировать лишь утром 1 сентября.

Экологи считают, что из-за разлившихся по реке сотен тонн сырой нефти, инцидент с танкером оказал губительное влияние на окружающую среду всего региона Средней и Нижней Волги.

Предварительное расследование инцидента сразу же показало, что взрыв нефтяных паров на танкере с их последующим возгоранием произошел как минимум за час до зарегистрированного сообщения в пожарную службу. Все это время команда судна безуспешно пыталась справиться со стихией собственными силами. Но «Виктория» была оснащена безнадежно устаревшими средствами пожаротушения, поэтому пламя быстро перешло в наступление и стало захватывать одну за другой огромные нефтяные емкости. И лишь к тому моменту, когда на судне горело уже четыре танка из восьми, огонь наконец-то заметили на берегу и сообщили о происшествии в пожарную службу.

Первыми в бой с огненной стихией 30 августа вступили 12 пожарных подразделений из ОГПС-37 Октябрьска и ОГПС-7 Сызрани. Они сразу же провели две пенные атаки на пламя: первую – через четверть часа после прибытия, вторую – в 2:50. Тем не менее этой пенной лавине так и не удалось подавить огонь, вырывающийся из недр

«Виктории». Более того, к этому моменту площадь горения увеличилась до 200 кв. м. Возникла реальная угроза вскипания оставшейся в танках нефти и ее выброса наружу. Что и произошло в 3:11. После этого штаб пожаротушения дал команду личному составу отойти от пламени на безопасное расстояние.

На палубе осталась только группа бойцов в специальных теплоотражательных костюмах. Именно благодаря их героическим усилиям в 3:18 была завершена установка водяного охлаждения на четырех носовых танках с нефтью, которые тем самым оказались полностью отсечены от очага пожара. С этого момента пожарные вели борьбу только лишь с пламенем, охватившим палубную надстройку, корму судна и машинное отделение. Мощными струями воды они также охлаждали огромные нефтяные емкости, стоящие на причале.

– Если бы не героизм и быстрые действия пожарных из 37-го и 7-го отрядов ГПС Октябрьска и Сызрани, то последствия аварии на танкере «Виктория» могли бы быть поистине ужасающими, – сообщил начальник областного Управления государственной противопожарной службы Михаил Орлов. – В четырех носовых танках, до которых пламя еще не успело добраться, находилось более тысячи тонн нефти. В случае возгорания здесь мог бы произойти сильнейший взрыв с выбросом горящей нефти на многие сотни метров вокруг. Тогда огонь накрыл бы и весь причал с нефтяными емкостями по 5 тыс. куб. м каждая и прилегающие жилые кварталы Октябрьска.

Дальнейшие события показали, что пожарные вовремя отсекли от огня носовые нефтяные танки «Виктории» и установили на них охлаждение. В 3:35 ночи из-за высокой температуры кормовой участок корпуса судна лопнул сразу в нескольких местах. Вода хлынула внутрь танкера, а потоки нефти пошли в акваторию Волги. Вдобавок ко всему корма «Виктории» стала быстро оседать, и уже через несколько минут танкер прочно сел в грунт, что полностью исключило возможность его отбуксировки в безопасное место.

Тем временем на место происшествия продолжали подходить все новые и новые части для пожаротушения, в т. ч. и колонны со спецтехникой и грузом пенообразователя из Самары, Тольятти и Новокуйбышевска. В 3:39 из Сызрани прибыл пожарный поезд с большим запасом пенообразователя, а в 4:18 к горящему танкеру подошел еще и сызранский пожарный катер. Ближе к утру к нему

присоединился и катер «Геннадий Яровой» из Самары. Водометные лафетные установки обоих катеров тут же ударили по пылающей палубной надстройке и почти полностью ее потушили. Именно в эти минуты пожарным в теплоотражательных костюмах удалось проникнуть внутрь заполненного пеной машинного отделения. Внутри помещения они обнаружили обгоревший труп человека. Тело вынесли наружу, и члены команды опознали в погибшем 25-летнего матроса Сергея Прочука, который в ту роковую ночь, когда на танкере начался пожар, нес вахту около судовой машины…

Приближался рассвет. Внезапно вспыхнули цистерны с запасом дизельного топлива.

Именно в этот момент в машинном отделении произошел очередной взрыв воздушно-газовой смеси, что едва не привело к новым человеческим жертвам. Мощность ударной волны оказалась такова, что находящихся на палубе командира отделения 26-летнего Алексея Корсеева и пожарного той же части 20-летнего Алексея Рожкова выкинуло за борт судна. При падении оба ударились о металлические конструкции танкера и потеряли сознание. Лишь благодаря тому, что рядом находился пожарный катер, пострадавших практически сразу вытащили из воды и отправили в городскую больницу Октябрьска. Впрочем, они быстро пошли на поправку и через несколько дней были выписаны.

Пожар на танкере «Виктория» в Октябрьске

В 16:27 из Саратова в Октябрьск вышел пожарный катер, а в 16:37 из Ульяновска сюда же отправились два катера с 7 т пенообразователя. Тем же вечером эти подразделения добрались до места пожара.

Вечером 30 августа из Ульяновска в Октябрьск вышел специализированный танкер, переоборудованный для сбора разлившейся нефти с поверхности воды. Впрочем, еще в середине того же дня диспетчер «Волготанкера» к месту пожара из Самары направил судно с грузом боновых заграждений и сорбентом, собирающим нефть в небольшие комочки, безопасные для окружающей среды.

Вскоре акватория Волги в районе бедствия была оцеплена тройной линией плавучей защиты. Тем не менее тонны несгоревшей черной массы успели уйти довольно далеко вниз по течению, из-за чего на Волге образовалось маслянистое пятно шириной около 80 м и длиной

более километра. Кроме того, правый берег реки почти сплошь покрылся нефтяным загрязнением шириной до 10–15 м.

Сбором разлившейся по Волге нефти занимался спецтанкер из Ульяновска, а также судно-нефтесборщик из Самары. Позднее сюда прибыли автомашины со скинерными установками из Новокуйбышевска, Сызрани и Отрадного. Немного позже к ним присоединились 12 автомашин с соответствующим оборудованием для сбора и утилизации нефтяных разливов из ОАО «Оренбургнефть».

В общей сложности только 31 августа было проведено семь пенных атак разной мощности, благодаря чему огненную стихию в конце концов удалось загнать глубоко внутрь покореженных стальных емкостей. В некоторые моменты руководителям пожаротушения казалось, что огонь уже почти побежден. Распространение пожара все время ограничивалось водометными установками со специальных катеров, а после того, как в 22:52 к тушению подключился новейший пеногенератор «Пурга», пламя в береговой зоне было полностью подавлено.

Вечером 31 августа открытого горения на полузатопленном танкере «Виктория» больше не наблюдалось. В это время проходило лишь контролируемое выжигание отдельных островков нефти в акватории реки, а также велось постоянное охлаждение покореженных конструкций судна. Лишь в 6:45 утра 1 сентября объявили о полной ликвидации пожара.

Последствия происшествия оказались очень печальными. Как уже говорилось, при самом первом взрыве нефтяных паров на «Виктории» погиб один человек, а при ликвидации аварии было ранено еще двое. Кстати, более серьезных жертв удалось избежать лишь чудом.

(По материалам В. Ерофеева)

В «Трансваале» гибли семьями

2004 г.

Самый крупный в Москве аквапарк открылся в 2002 г. на юго-западе столицы в микрорайоне Ясенево. Общая площадь комплекса составляла 2 тыс. кв. м, он мог вместить 2 тыс. посетителей. На первом этаже размещался ресторан на 50 мест, помещения администрации, инженерное оборудование, а также боулинг с кафе-баром и бильярдной.

Причем боулинг имел 12 дорожек, а его оформление выполнено в стиле дворца индейцев майя.

На втором этаже был расположен главный вестибюль комплекса с гардеробом, кафе быстрого обслуживания на 100 мест, магазином сопутствующих товаров и камерой хранения. На третьем этаже – тренажерный зал и салон красоты.

Основной зоной являлся аквапарк. Его интерьер имитировал южное море, окруженное скалами и тропической растительностью. Аквапарк условно делился на зону медленной реки, зону волнового бассейна и зону гидромассажных бассейнов.

Кроме того, в аквапарке был предусмотрен и спортивный бассейн. Из аквапарка посетители могли попасть в зону саун. Саунный комплекс делился на два отделения, оформленные в греческом и восточном стилях.

В вечер трагедии Елена Левещина отдыхала в аквапарке вместе с мамой Любовью Яншиной, отцом и полуторагодовалой дочкой Викой. Семейство иногда заходило сюда по выходным поужинать в ресторане. Но на этот раз там оказалось слишком много народу, и Лена с родными заняли столик в кафе на первом этаже.

«Когда начался этот ужас, я как раз смотрела на потолок, – вспоминает Елена. – Все происходило на моих глазах, как в замедленном кино: сначала странный хлопок, затем в середине потолка, в одной точке, появляется трещина, отрывается большой кусок и летит вниз… В считаные секунды трещины ползут по кругу всего потолка, увеличиваются, и огромные глыбы бетона летят прямо на нас… Это произошло так быстро, что я даже не успела крикнуть, не успела дотянуться и схватить Викушу! А потом почему-то бросилась под стол».

Ударной волной Лену тут же отбросило в сторону от их столика, а ее дочку – чуть дальше. Еще немного, и девочка оказалась бы под руинами… Увидев, что на нее летят осколки стекла и бетона, Любовь Яншина успела подбежать к внучке и закрыть ее собой.

«Помню только, как на меня сыпались стекло, камни, – рассказывает Любовь Сергеевна. – Потом потух свет, кругом крики, стоны… Я схватила Вику, накрыла ее шубой – слава богу, я не сдала ее в гардероб – и потащила внучку на улицу. Очень болела спина, меня

толкали со всех сторон, у выхода была неимоверная толкучка, но все-таки мы с ней прорвались».

«Слава богу, что серьезно никто из нас не поранился, – вздыхает Елена. – Кроме всяких царапин и порезов, у мамы сильно болела спина, у отца – нога, а у Викуши, как потом сказали врачи, только сотрясение мозга».

Интерьер аквапарка до трагического события

19-летняя Светлана Довгаль пришла в аквапарк вместе со своей мамой Ольгой Николаевной и коллегами отметить День святого Валентина.

«Всего нас было 13 человек, – рассказывает Светлана. – Когда все началось, все мы купались в бассейне. Я только прокатилась на горке и стала подниматься по ступенькам, а мама стояла недалеко и снимала

меня на камеру. Было так жутко, что я даже не понимала, что нужно бежать, прятаться куда-нибудь. Хотя и прятаться-то было некуда: кругом вода. Когда все рухнуло вниз, я так и осталась на ступеньках. А потом начался кошмар: крики, вопли о помощи, ужасный холод и темнота… Бетонной плитой меня придавило между ступеньками и бассейном. Это был ужас: нет выхода нигде – ни снизу, ни сверху. Тут появился мой коллега по работе Сергей и через небольшую щель вытащил меня. Ощупью нашел выход к бару, а оттуда – к какому-то служебному помещению. Там было еще тепло, и я осталась ждать маму. Я вопила, наверное, на весь аквапарк, чтобы ее нашли, умоляла каких-то людей и пыталась сама снова вернуться туда, в руины».

Ольгу Довгаль нашли под осколками бетона через несколько минут. У женщины были сломаны ребра, бедро, кости грудины. На брезенте кто-то дотащил ее до того самого служебного помещения, где, дрожа от страха и холода, рыдала ее дочь.

«Мама была без сознания, – вспоминает Света. – Вся в крови. У меня сильно болела ушибленная голова. Не помню как, но кто-то нам потом помог добраться до выхода, а там уже нас запихали в «скорую» и привезли в Склиф».

Одна из пострадавших, назвавшаяся Натальей, вернувшись утром к месту трагедии, чтобы попытаться забрать документы и ключи от квартиры, рассказала следующее: «Раздался грохот, все начало рушиться, началась жуткая паника. Кто мог – стали выбегать на улицу. Мы оказались голыми на морозе, кругом битые стекла». Наталья была госпитализирована, но утром вышла из больницы. Она была одета в форму спасателя, которую ей дали уже за пределами аквапарка. Босоножки ей подарили в больнице.

Есть семь основных версий произошедшего:

– непрочность самой конструкции купола;

– трещина в куполе, образовавшаяся из-за разницы температур;

– неправильная эксплуатация купола;

– брак при изготовлении несущих конструкций;

– просчеты в проекте;

– бетонная крыша впитывала конденсат из-за плохо работающей вентиляции;

– обрушение из-за скопившегося на стеклянной крыше снега.

Очевидцы случившегося из числа посетителей и обслуживающего персонала рассказали, что сначала они слышали звук, похожий на взрыв, затем обрушился стеклянный купол над детским бассейном. Другие посетители аквапарка утверждают, что раздался треск и стеклянная крыша над главным бассейном начала медленно оседать, а затем рухнула. Замначальника управления информации МЧС России полковник Виктор Бельцов заявил, что «никакого взрыва не было». В ГУВД также опровергли информацию о взрыве.

Эксперты на месте трагедии сообщили, что, по их предварительной оценке, бетонная крыша на арматурной основе впитывала конденсат, который образовывался в результате испарения. Возможно, вентиляция не справлялась, и конденсат замерзал. В результате одна из конструкций крыши не выдержала, и произошло ее обрушение.

Еще одна версия – купол треснул из-за колебаний температуры воздуха за последние двое суток.

Вначале не исключалось, что конструкции крыши не выдержали снежной массы и под ее тяжестью рухнули.

Как сообщил представитель московского архитектурного сообщества, не исключено, что при расчетах проекта были допущены ошибки, которые могла просмотреть и экспертиза.

Следующая возможная причина – технологический брак на заводе, где отливали конструкции.

Кроме того, некоторые специалисты утверждают, что причиной трагедии мог стать и неправильный монтаж конструкций. Огромный комплекс был построен на насыпном грунте на краю оврага.

Отмечалось также, что «просмотр видеозаписи, которая велась внутри аквапарка в момент трагедии, показал, что первоначально деформировалась и наклонилась одна из опор в левой части сооружения, которая потом повлекла за собой всю крышу. Это могло произойти, например, из-за движения грунта».

Смерть в супермаркете

2004 г.

1 августа в Асуньсоне, Парагвай, в переполненном торговом центре вспыхнул пожар. Погибли более 400 человек, 276 посетителей

были отправлены в больницы. В считаные минуты торговый центр «Икуа Боланьос» превратился в сущий ад. Из окон валил густой черный дым, а внутри находились сотни людей в панике. Когда к месту трагедии прибыли пожарные, огонь уже успел охватить большую часть супермаркета. Запасных выходов в здании не было, а большинство дверей оказались заперты. Пытаясь спастись, люди в отчаянии выбрасывались из окон. Помощь пострадавшим пришлось оказывать прямо на улице. Потом раненых, большинство из которых находились в критическом состоянии, отправили в ближайшие госпитали парагвайской столицы. Потушить пожар удалось лишь спустя несколько часов.

Причина пожара: взрыв баллона с газом в одном из помещений центра.

В Парагвае был объявлен трехдневный траур, а национальным героем стал спасатель Хуан Дуарте, который вытащил из огня младенца.

Странный пожар «Виндзора»

2005 г.

13 февраля в Мадриде, Испания, при странных обстоятельствах сгорел небоскреб «Виндзор».

Здание практически полностью сгорело. Фасад и боковые стены 32-этажного офисного здания обрушились. Остался лишь железобетонный каркас высотки. Этот пожар назвали самым крупным в Мадриде за последние полвека, хотя жертв не было.

В подвале мадридского небоскреба была обнаружена пробоина в стене. Предполагают, что через это отверстие могли уйти поджигатели. Незадолго до этого было обнаружено, что неизвестные взломали потайную дверь в том же подвале, через которую можно проникнуть в «Виндзор» незамеченными для охраны. Главным аргументом в пользу версии о поджоге стали кадры любительской видеосъемки, на которых в освещенных окнах горящего небоскреба видны движущиеся силуэты двоих мужчин.

Эти факты противоречат заявлениям властей, что пожар начался из-за короткого замыкания на 21-м этаже.

13 февраля 2005 г. Мадрид. Гостиница «Виндзор»

С самого начала многие наблюдатели указывали, что в этом пожаре много непонятного. Это, прежде всего, скорость и сила, с которыми распространялось пламя; мелькавшие в нем яркие синие вспышки; путаница в данных о том, когда впервые сообщили о пожаре; легкость, с которой пламя пробило мощную противопожарную плиту на 17-м этаже и пошло вниз.

Березниковский провал

2007 г.

19 октября в руднике первого рудоуправления компании «Уралкалий» – ведущего в России производителя минеральных удобрений – стала прибывать вода, насыщенная солями месторождения.

Попытки откачать рассолы и возобновить работу рудника не увенчались успехом. Приток рассолов увеличивался, и 28 октября компания приняла решение поднять на поверхность людей, обслуживавших насосное оборудование. Эвакуация напоминала бегство: под землей остались не только тонны неизвлеченной породы, но и ценное горнодобывающее оборудование.

В конце октября началось затопление старейшего рудника «Уралкалия», на который тогда приходилось 27 % добычи компании. Повышенный приток рассолов в рудник, по-видимому, стал следствием разрыва водозащитной толщи, произошедшего в одной из неразрабатываемых частей рудника.

Вода – самый страшный враг соляных шахт.

В результате растворения горных пород водой образуются карстовые пустоты. Если же они достигают значительных размеров, своды пустот не выдерживают, возникают обрушения, образуя карстовые провалы, воронки, котловины карстовых озер.

Рудники первого рудоуправления «Уралкалия» располагаются непосредственно под центральной частью г. Березники, второго по величине города в Пермском крае. Березники – памятник сталинской индустриализации в нашей стране (30-е гг. XX в.).

Пустоты под Березниками начали закладывать еще в 1970-х гг. В течение четырех предаварийных лет в подземные выработки было заложено более 23 млн т отходов калийного производства – каменной соли и глины. Поначалу казалось, что аварийное проседание грунта затронет лишь промышленную зону города, а жилые кварталы окажутся в безопасности.

28 июля 2007 г. в промзоне Березниковского рудоуправления № 1 произошел обвал грунта. Размеры воронки составили 40 × 60 м, глубина – 15 м. Подход к провалу закрыли. Был запрещен провоз

опасных грузов (хлор и аммиак) по железнодорожной линии, находившейся в нескольких десятках метров от провала. Вводился сейсмологический мониторинг проседаний грунта (действует и по сей день). Размеры провала постоянно увеличивались. Глубина выросла до 90 м, дно воронки постепенно заполнилось водой. Среднесуточный прирост уровня воды за январь 2009 г. составил 30 см. Провал вплотную подобрался к зданиям фабрики технической соли и сушки, а на востоке разрушил полотно электрифицированной железной дороги Чусовая – Березники – Соликамск.

Процесс затопления горных выработок первого рудоуправления компании «Уралкалий» полностью завершился. О полном затоплении шахты говорит повышение уровня воды в наблюдательных гидрологических скважинах и превышение уровня поступивших в рудник рассолов над уровнем горных выработок.

Провал в Березняках

В аварийной зоне над затопленным рудником расположены не только промышленные площади, но и жилая застройка. Под угрозу обрушения в связи с подвижками грунта и оседанием поверхности попали около трех десятков домов микрорайона «Рудник», одного из старейших в Березниках. Наиболее сложная ситуация в районе площади Решетова и начала проспекта Ленина – главной улицы Березников. Непосредственно под ними в 1940-х гг. велась добыча карналлитовой руды, жизненно необходимой воюющей стране.

В июне 2007 г., когда стало понятно, что легко с аварией не справиться, а рудник уже не вернуть, руководство края и города приняло решение переселить в безопасное место жителей 25 жилых домов (около 900 человек). Были закрыты школы № 21 и 26, два детских сада, Дом культуры калийщиков, социально-бытовые объекты, магазины, кафе.

В оставшейся части микрорайона продолжает проживать население. Состояние этих жилых домов пока не вызывает опасений, но люди в любую секунду готовы к переселению через Каму. На оптимистичный сценарий развития подземной катастрофы здесь никто уже не полагается.

Пока же обстановку в городе сложно признать спокойной: любая трещина на асфальте или на стене дома в любом районе города тут же вызывает поток слухов и страхи провалиться под землю.

Гидроагрегат устал ждать

2009 г.

Авария на Саяно-Шушенской ГЭС – индустриальная техногенная катастрофа, произошедшая 17 августа. В результате аварии погибло 75 человек, нанесен серьезный ущерб оборудованию и помещениям станции.

Работа станции по производству электроэнергии приостановлена.

Последствия аварии отразились на экологической обстановке акватории, прилегающей к ГЭС, на социальной и экономической сферах региона. В результате проведенного расследования

непосредственной причиной аварии было названо усталостное разрушение шпилек крепления крышки турбины гидроагрегата, что привело к ее срыву и затоплению машинного зала станции.

Авария на данный момент является крупнейшей в истории катастрофой на гидроэнергетическом объекте России и одной из самых значительных в истории мировой гидроэнергетики.

Саяно-Шушенская гидроэлектростанция на реке Енисей является крупнейшей ГЭС России и одной из наиболее крупных ГЭС в мире. Она расположена на границе Красноярского края и Хакасии. В постоянную эксплуатацию электростанция была принята в 2000 г. Технически ГЭС состоит из бетонной арочно-гравитационной плотины высотой 245 м и приплотинного здания ГЭС, в котором размещены 10 радиально-осевых гидроагрегатов мощностью по 640 МВт. Установленная мощность ГЭС составляет 6400 МВт, среднегодовая выработка – 22,8 млрд кВт·ч.

Плотина ГЭС образует крупное Саяно-Шушенское водохранилище сезонного регулирования. Сооружения ГЭС спроектированы институтом «Ленгидропроект», гидросиловое оборудование поставлено заводами ЛМЗ и «Электросила».

На момент аварии нагрузка на станцию составляла 4100 МВт, из 10 гидроагрегатов в работе находилось 9 (гидроагрегат № 6 находился в ремонте). В 8:13 местного времени 17 августа 2009 г. произошло внезапное разрушение гидроагрегата № 2 с поступлением через шахту гидроагрегата под большим напором значительных объемов воды. Персонал электростанции, находившийся в машинном зале, услышал громкий хлопок в районе гидроагрегата № 2 и увидел выброс мощного столба воды. Олег Мякишев, очевидец аварии, описывает этот момент так:

– Я стоял наверху, услышал какой-то нарастающий шум, потом увидел, как поднимается, дыбится рифленое покрытие гидроагрегата. Потом видел, как из-под него поднимается ротор. Он вращался. Глаза в это не верили. Он поднялся метра на три. Полетели камни, куски арматуры, мы от них начали уворачиваться… Рифленка была где-то под крышей уже, да и саму крышу разнесло… Я прикинул: поднимается вода, 380 кубов в секунду, и – деру в сторону десятого агрегата. Я думал, не успею, поднялся выше, остановился, посмотрел вниз – смотрю, как рушится все, вода прибывает, люди пытаются плыть…

Подумал, что затворы надо закрывать срочно, вручную, чтобы остановить воду… Вручную, потому что напряжения-то нет, никакие защиты не сработали…

Потоки воды быстро затопили машинный зал и помещения, находящиеся под ним. Все гидроагрегаты ГЭС были затоплены, при этом на работавших гидрогенераторах произошли короткие замыкания (их вспышки хорошо видны на любительском видео катастрофы), выведшие их из строя. Произошел полный сброс нагрузки ГЭС, что привело в том числе и к обесточиванию самой станции. На центральном пульте управления станцией сработала светозвуковая сигнализация, после чего пульт был обесточен – пропала оперативная связь, электропитание освещения, приборов автоматики и сигнализации. Автоматические системы, останавливающие гидроагрегаты, сработали только на гидроагрегате № 5, направляющий аппарат которого был автоматически закрыт. Затворы на водоприемниках других гидроагрегатов оставались открытыми, и вода по водоводам продолжала поступать на турбины, что привело к разрушению гидроагрегатов № 7 и 9 (сильно повреждены статоры и крестовины генераторов). Потоками воды и разлетающимися обломками гидроагрегатов были полностью разрушены стены и перекрытия машинного зала в районе гидроагрегатов № 2, 3, 4. Гидроагрегаты № 3, 4 и 5 были завалены обломками машинного зала. Те сотрудники станции, кто имел такую возможность, оперативно покинули место аварии.

Саяно-Шушенская ГЭС

На момент аварии из руководства станции на своих местах находились главный инженер ГЭС А.Н. Митрофанов, исполняющий обязанности начальника штаба ГО и ЧС М.И. Чиглинцев, начальник службы мониторинга оборудования А.В. Матвиенко, начальник службы надежности и техники безопасности Н.В. Чуричков. Главный инженер после аварии прибыл на центральный пункт управления и отдал распоряжение находившемуся там начальнику смены станции М.Г. Нефедову о закрытии затворов. Чиглинцев, Матвиенко и Чуричков после аварии покинули территорию станции.

В связи с потерей энергоснабжения закрыть затворы можно было только вручную, для чего персоналу необходимо было проникнуть в специальное помещение на гребне плотины. Около 8:30 восемь человек оперативного персонала добрались до помещения затворов, после чего связались по сотовому телефону с начальником смены станции, который дал указание опустить затворы.

Взломав железную дверь, работники станции А.В. Катайцев, Е.В. Кондратцев, И.М. Багаутдинов, П.А. Майорошин и Н.Н. Третьяков, проявив ответственность и мужество, в течение часа вручную осуществили сброс аварийно-ремонтных затворов водоприемников, прекратив поступление воды в машинный зал.

Закрытие водоводов привело к необходимости открытия затворов водосливной плотины с целью обеспечения санитарного попуска в нижнем бьефе СШГЭС. К 11:32 было организовано питание козлового крана гребня плотины от передвижного дизель-генератора, в 11:50 началась операция по подъему затворов.

К 13:07 все 11 затворов водосливной плотины были открыты, начался пропуск воды вхолостую.

Поисково-спасательные и ремонтно-восстановительные работы на станции начались практически сразу же после аварии силами персонала станции и сотрудников Сибирского регионального центра МЧС. В тот же день в район аварии вылетел руководитель МЧС Сергей Шойгу, возглавивший работы по ликвидации последствий аварии. Уже в день аварии начались водолазные работы по обследованию затопленных помещений станции с целью поиска выживших, а также тел погибших.

В первый день после аварии удалось спасти двух человек, находившихся в «воздушных мешках» и подававших сигналы о помощи, – одного через 2 ч. после аварии, другого через 15 ч. Однако уже 18 августа вероятность нахождения других выживших оценивалась как незначительная.

20 августа началась откачка воды из помещений машинного зала; к этому моменту было обнаружено 17 тел погибших, 58 человек числились пропавшими без вести.

По мере освобождения от воды внутренних помещений станции число найденных тел погибших быстро росло, достигнув к 23 августа, когда работы по откачке воды вступили в завершающую стадию, 69 человек.

С 23 августа МЧС приступило к завершению своей работы на станции, а работы на ГЭС стали постепенно переходить из фазы проведения поисково-спасательной операции в фазу восстановления сооружений и оборудования. 28 августа в Хакасии был отменен режим чрезвычайной ситуации, введенный в связи с аварией.

Всего в поисково-спасательных работах было задействовано около 2700 человек (из них около 2 тыс. человек работали непосредственно на ГЭС) и более 200 единиц техники. В ходе работ было разобрано и вывезено более 5 тыс. кв. м завалов, из помещений станции откачано более 277 тыс. куб. м воды. С целью ликвидации масляного загрязнения акватории Енисея было установлено 9683 м боновых заграждений и собрано 324,2 т маслосодержащей эмульсии.

Сразу после аварии была создана комиссия Ростехнадзора, свое расследование начал следственный комитет при прокуратуре в рамках возбужденного уголовного дела по статье 143 УК РФ (нарушение правил охраны труда).

Результаты расследования аварии комиссией Ростехнадзора были опубликованы на сайте ведомства в виде особого акта. Непосредственная причина аварии этим актом была сформулирована так:

– вследствие многократного возникновения дополнительных нагрузок переменного характера на гидроагрегат, связанных с переходами через нерекомендованную зону, образовались и развились усталостные повреждения узлов крепления гидроагрегата, в т. ч. крышки турбины. Вызванные динамическими нагрузками разрушения шпилек привели к срыву крышки турбины и разгерметизации водоподводящего тракта гидроагрегата.

Отсутствие официальной информации об аварии и состоянии плотины в течение первых часов, недоверие заявлениям местных властей, основанное на опыте, вызвали панические настроения в лежащих ниже по течению реки населенных пунктах – Черемушках, Саяногорске, Абакане, Минусинске.

Авария оказала негативное воздействие на окружающую среду: масло из ванн смазки подпятников гидроагрегатов, из разрушенных систем управления направляющими аппаратами и трансформаторов попало в Енисей, образовавшееся пятно растянулось на 130 км.

С целью недопущения дальнейшего распространения масла по реке были установлены боновые заграждения; для облегчения сбора масла применялся специальный сорбент; пятно было полностью ликвидировано лишь 24 августа. Загрязнение воды нефтепродуктами привело к гибели около 400 т промышленной форели в рыбоводческих хозяйствах, расположенных ниже по течению реки. Общая сумма экологического ущерба предварительно оценивается в 63 млн рублей.

Работы по восстановлению ГЭС начались практически сразу после аварии. Их планируется завершить к декабрю 2014 г.

Затонувшая платформа

2010 г.

Авария в Мексиканском заливе 10 апреля, где после взрыва и затопления буровой платформы на воде образовалось огромное нефтяное пятно, стала первой подобной катастрофой в истории человечества.

Управляемая компанией BP нефтяная платформа в Мексиканском заливе затонула 22 апреля после 36-часового пожара, последовавшего вслед за мощным взрывом. Нефть на этой платформе добывалась с рекордной глубины в 1,5 тыс. м.

Взрыв нефтяной платформы в Мексиканском заливе

Причиной аварии мог стать внезапный выброс нефти из-за подвижки платформ земной коры, считает ведущий научный сотрудник лаборатории углеродистых веществ биосферы географического факультета МГУ Юрий Пиковский.

По мнению эксперта, в данной ситуации целиком на человеческий и технологический факторы опираться нельзя – основной причиной аварии могло стать воздействие всех недропользователей на земную кору в этом районе, что могло привести к внезапному выбросу нефти под высоким давлением.

Структура земной коры в заливе имеет блоковое строение, и очень большое количество нефтяных платформ находится на стыке блоков, при этом на них оказывается сильное воздействие буровыми и разведочными работами. Стыки же являются наиболее проницаемыми местами, где создается большое напряжение и формируется аномально высокое давление.

При бурении в таких местах, есть большая вероятность получить внезапный выброс. Платформа, на которой произошла авария, расположена на месте стыков двух крупных блоков.

В результате аварии погибли 11 человек. Начавшийся после этого выброс нефти в воды залива был перекрыт лишь 15 июля. Нефтяное пятно достигло побережья штата Луизиана, который, как считается, понес самые крупные потери, а также Алабамы, Миссисипи и Флориды.

Количество нефти, вылившейся в море почти за три месяца, оценивается разными источниками от 800 до 25 000 т/сут. (реальную цифру, скорее всего, мы будем знать спустя несколько лет). Максимальные цифры для общего объема разлива достигают 1–1,5 млн т.

Крупные разливы нефти и нефтепродуктов на морских акваториях были и раньше. Можно вспомнить взрыв и последовавший пожар, произошедшие на нефтедобывающей платформе компании «Пэмекс» (Pemex) в том же Мексиканском заливе летом 1979 г., когда в море вылилось 460 тыс. т нефти. Катастрофа усугубилась последовавшей аварией танкера, с которого в воды залива попало более 10 тыс. т нефти.

Энергичные действия спасательных служб США по очистке морской воды и пострадавшего побережья – коагулирование, химическое разложение нефти, выжигание ее на море, установка загораживающих и одновременно абсорбирующих бонов, уборка загрязненного песка на берегу – позволили уже в августе на большей части побережья Мексиканского залива снять запрет на ловлю рыбы и отдых и отменить угрозу морским хозяйствам, выращивающим морепродукты.

Из хроники аварий и катастроф, связанных с радиоактивными материалами, а также инцидентов с ядерным оружием и его носителями (1944–2004)

Пропавшие водородные бомбы

1966 г.

17 января американский бомбардировщик B-52 совершал стандартный патрульный облет Средиземного моря. В 10 ч. утра предстояла процедура дозаправки самолета в воздухе, и командир направил боевую машину к точке рандеву.

Стратегический бомбардировщик B-52 и самолет-заправщик КС-135 встретились по графику на высоте 9300 м над испанским побережьем. Две мощные машины, соединенные топливным шлангом, неслись на скорости 600 км/ч, на расстоянии полусотни метров друг от друга. Заправка уже подходила к концу, когда случилось непредвиденное: внезапно загорелся один из двигателей B-52. Пламя быстро перекинулось на крыло и расползлось по фюзеляжу бомбардировщика. Через мгновение огонь добрался до заправщика… Раздался взрыв, за ним – еще один, и уже через секунды пылающие обломки двух самолетов огненным градом посыпались на землю.

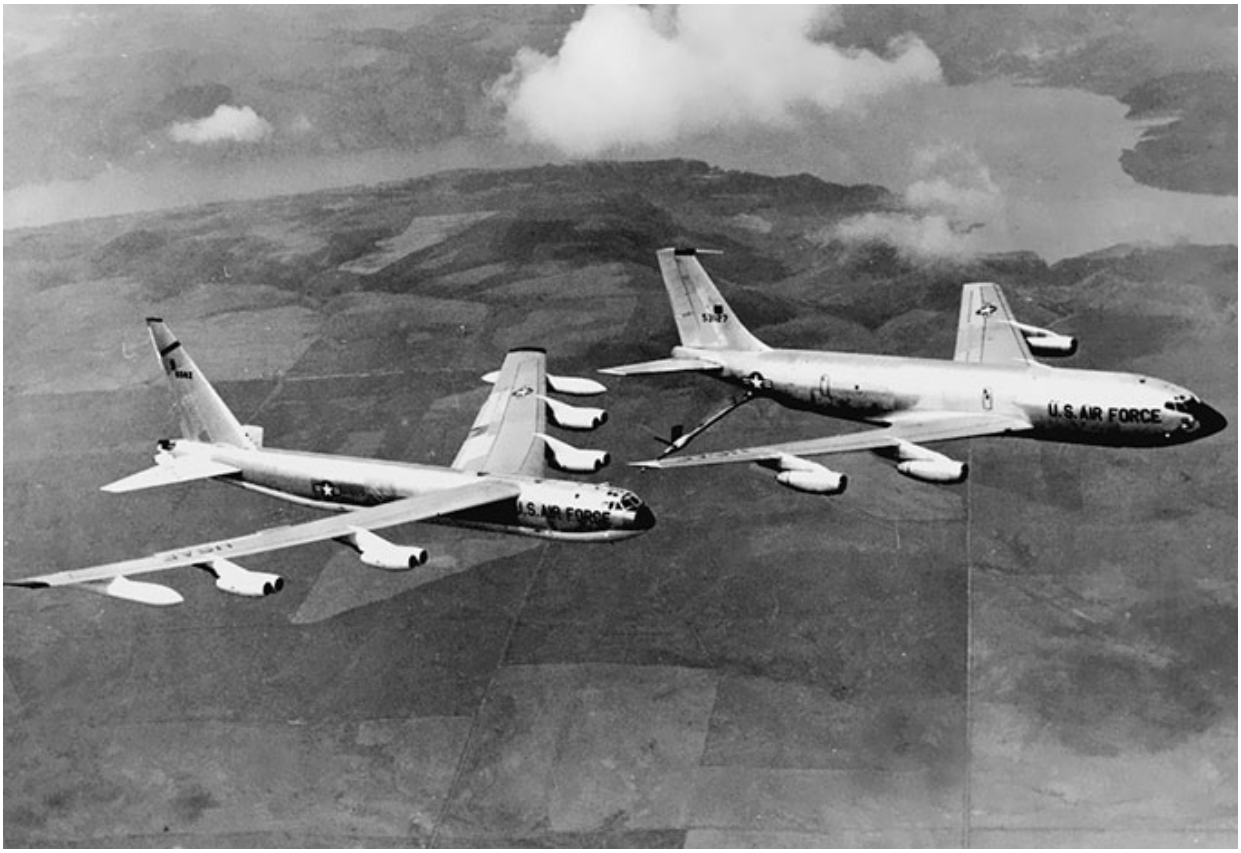
Взрывы унесли жизни семи американских летчиков, а остатки боевых машин разбросало по площади 40 кв. км.

Не прошло и часа, как небо над местом катастрофы заполнилось поисковыми самолетами и вертолетами. Десятки судов бороздили прибрежные воды в поисках, как думали местные жители, уцелевших пилотов. На следующий день огромная территория, прилегающая к месту аварии, была объявлена запретной зоной, и сотни людей в противорадиационных костюмах со счетчиками Гейгера в руках начали обследовать каждый квадратный метр.

20 января командование ВВС США сообщило журналистам: «Стратегический бомбардировщик, потерпевший вместе с самолетом КС-135 аварию над побережьем Испании, был вооружен бомбами с

ядерными боеголовками, стоящими на предохранительном взводе. Радиологическое обследование местности показало, что опасности для жизни или здоровья людей не имеется».

«Не представляющее опасности» ядерное вооружение погибшего самолета выглядело как четыре водородные бомбы, тротиловый эквивалент каждой из которых составлял 25 мегатонн. Иначе говоря, разрушительная сила одной бомбы была в 1250 раз больше, чем у «Малыша», сброшенного на Хиросиму. Взрыв только одной «потерянной» над Испанией бомбы неминуемо вызвал бы гибель более 50 тыс. человек, тысячи квадратных километров надолго превратились бы в выжженную пустыню, и над всей Европой повисла бы угроза радиоактивного заражения.



B-52 и KC-135 во время полета 17 января 1966 г.

В течение 18 ч. поисковикам удалось обнаружить одну целую бомбу и… остатки двух других, для которых посадка оказалась не столь «мягкой».

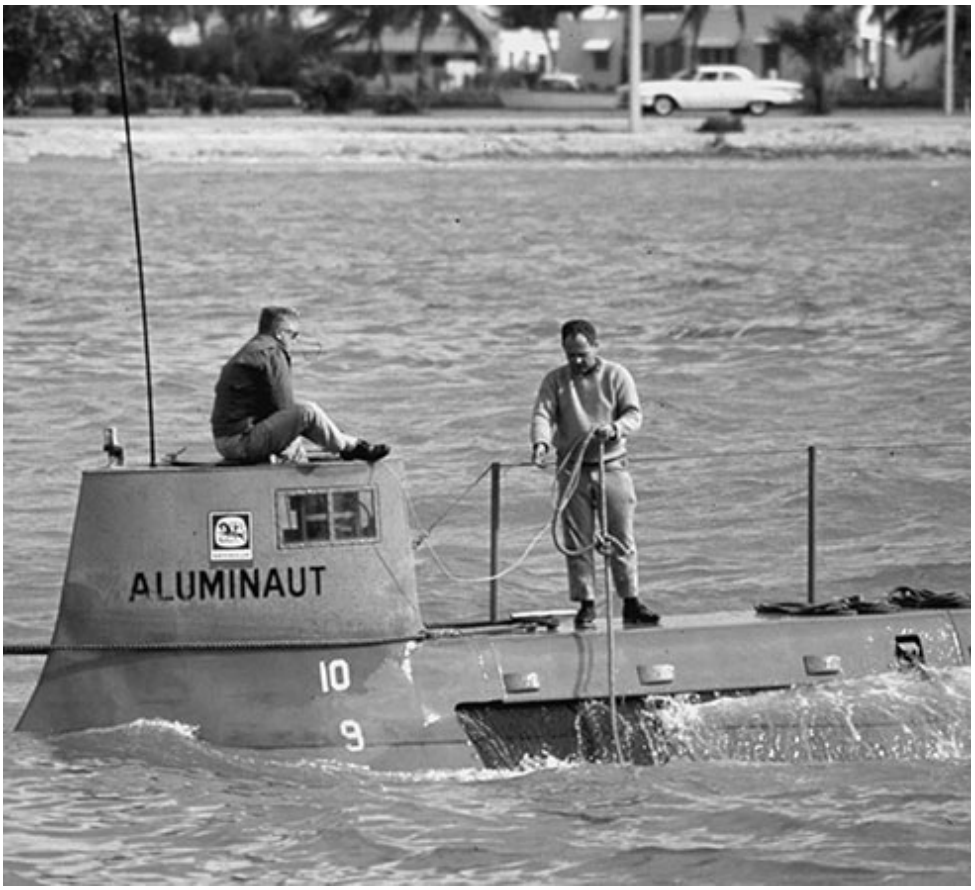
Здесь надо сделать небольшое отступление: ядерное оружие, по понятным причинам, оборудовано механизмами защиты от ложного срабатывания. В случае с водородной бомбой расщепление ядер водорода должно вызываться подрывом «стандартной» атомной бомбы, механизм которой «запускается» с помощью обыкновенного тротила. Так вот, взрыв тротила происходит только в результате одновременного срабатывания нескольких детонаторов. Если сработает часть детонаторов, то тротил, вместо того чтобы «сжать» радиоактивную массу до критического объема, просто разбросает ее в разные стороны. Что, собственно, и произошло на испанском побережье. Тротил двух бомб взорвался, раскидав их атомную начинку по территории в 100 га. Американцам пришлось снять весь верхний слой плодородной почвы с этой территории, упаковать зараженную землю в 5 тыс. бочек емкостью 250 л каждая, отвезти этот груз в США и там захоронить в штате Южная Каролина на кладбище для радиоактивных отходов.

Все это было проделано в кратчайшие сроки, но головная боль у военных не проходила: четвертую бомбу обнаружить не удалось…

Наконец, после долгих и безуспешных поисков на суше специалисты единогласно пришли к выводу: последняя бомба упала в воду и искать ее надо на морском дне.

Руководителем операции по поиску и подъему затонувшей бомбы стал заместитель командующего ударными силами ВМС в Южной Европе контр-адмирал Уильям Гэст. В его распоряжении оказались сотни экспертов-подводников, специалисты по ядерному оружию и целая армада кораблей: эсминцы и тральщики, десантные корабли и спасательные суда. Помимо этого адмирал затребовал новейшее поисковое оборудование: глубоководную телевизионную установку, несколько гидролокаторов последней модели и пару батискафов. По личной просьбе министра обороны США Роберта Макнамары в распоряжение Гэста поступили экспериментальные подводные аппараты, принадлежавшие американским частным организациям. В первую очередь «Элвин» – небольшой аппарат, способный сутки находиться под водой на глубине 1800 м и брать на борт экипаж из двух человек, и «Алюминаут» – более крупная машина, оборудованная двумя металлическими манипуляторами для захвата предметов.

Дело в том, что прибрежная зона в предполагаемом месте падения бомбы имела очень сложный рельеф.



«Алюминаут» в работе

Наступил март. Со дна моря подняли сотни обломков разбившегося бомбардировщика, однако самое главное – водородную бомбу – поисковикам найти не удалось. На побережье царила паника, местные жители спешно покидали свои дома.

Помощь пришла со стороны. Один из испанских рыбаков утверждал, что буквально через минуту после катастрофы какой-то крупный предмет спустился на парашюте в сотне метров от его суденышка. Он готов был указать точное место падения. 15 марта в точке, указанной им, начались поисковые работы. А уже через полтора часа пилоты «Элвина» сообщили, что на глубине 777 м, на краю узкой расщелины, обнаружена злополучная бомба. Осталось только поднять ее на поверхность.

Еще две недели мучений ни к чему не привели.

Только 1 апреля «Элвин» вновь смог приблизиться к смертоносной находке. Сопровождала его управляемая с поверхности «механическая

рука» – беспилотный поисковый аппарат, предназначенный для захвата тяжелых предметов. За это время шторм отнес бомбу еще на сотню метров в глубину. В конце концов беспилотный аппарат безнадежно запутался в парашюте бомбы, и освободить его не было никакой возможности. Но это сыграло на руку поисковикам – очень медленно, со скоростью 8 м/мин., поднимали они на поверхность обездвиженную «руку», за которой следовал парашют, а уже за ним – и сама бомба.

7 апреля трехметровая «смерть» показалась над поверхностью моря.

Водородная бомба находилась на морском дне в течение 79 дней 22 ч. и 23 мин. Четыре тысячи человек занимались все это время спасением Европы от ядерной катастрофы, а жители испанского побережья пребывали в страхе и неуверенности.

Оболочки двух термоядерных бомб B-28 из Паломареса. Собрание Музея ядерной науки и истории, г. Альбукерк

Это были самые дорогие в мире глубоководные работы. Поиски и подъем затонувшей водородной бомбы обошлись Соединенным Штатам в 84 млн долларов – более миллиона за каждый день страха.

(По материалам В. Шевченко)

Авария реакторного блока

1979 г.

28 марта на АЭС «Тримайл-Айленд», США, произошло расплавление активной зоны из-за потери охлаждения реактора, что вызвало выброс радиоактивных газов в атмосферу и жидких радиоактивных отходов в реку Сукуахана. Население из зоны бедствия было эвакуировано.

Выдержки из американского журнала «Нуклер ньюс» от 6 апреля 1979 г.: «28 марта 1979 г. рано утром произошла крупная авария реакторного блока № 2 мощностью 880 МВт на АЭС “Тримайл-Айленд”, расположенной в 20 км от г. Гаррисберга (штат Пенсильвания) и принадлежавшей компании “Метрополитен Эдисон”… Блок № 2 на АЭС “Тримайл-Айленд”, как оказалось, не был оснащен дополнительной системой обеспечения безопасности, хотя подобные системы на некоторых блоках этой АЭС имеются…

Только за 31 марта и 1 апреля из 200 тыс. человек, проживающих в радиусе 35 км от станции, около 80 тыс. покинули свои дома. Люди отказывались верить представителям компании “Метрополитен Эдисон”, пытавшимся убедить, что ничего страшного не произошло. В районе местонахождения АЭС было закрыто семь школ. Губернатор приказал эвакуировать всех беременных женщин и детей дошкольного возраста, проживающих в радиусе 8 км от станции, и рекомендовал не выходить на улицу населению, проживающему в радиусе 16 км. Наиболее критическая ситуация сложилась 30–31 марта и 1 апреля, когда в корпусе реактора образовался огромный пузырь водорода, что грозило взрывом оболочки реактора; в таком случае вся окружающая местность подверглась бы сильнейшему радиоактивному заражению.

Памятная доска близ АЭС на «Тримайл-Айленд»

…Первые признаки аварии были обнаружены в 4 ч. утра, когда по неизвестным причинам прекратилась подача питательной воды основными насосами в парогенератор.

Через предохранительный клапан смесь перегретой воды с паром начала сбрасываться в специальный резервуар (барбатер), однако после того, как давление воды снизилось до нормального уровня, клапан не сел на место, вследствие чего давление в барбатере также повысилось сверх допустимого. Аварийная мембрана на барбатере разрушилась, и около 370 куб. м горячей радиоактивной воды вылилось на пол.

Вода залила пол слоем в несколько дюймов, начала испаряться, и радиоактивные газы вместе с паром проникли в атмосферу, что явилось одной из главных причин последующего радиоактивного заражения местности.

В ночь с 28 на 29 марта в верхней части корпуса реактора начал образовываться газовый пузырь. Активная зона разогрелась до такой

степени, что из-за химических свойств циркониевой оболочки стержней произошло расщепление молекул воды на водород и кислород. Пузырь объемом около 30 куб. м, состоявший главным образом из водорода и радиоактивных газов – криптона, аргона, ксенона и других, – сильно препятствовал циркуляции охлаждающей воды, поскольку давление в реакторе значительно возросло. Но главная опасность заключалась в том, что смесь водорода и кислорода могла в любой момент взорваться (то, что произошло в Чернобыле). Сила взрыва была бы эквивалентна взрыву 3 т тринитротолуола, что привело бы к неминуемому разрушению корпуса реактора.

В ночь на 30 марта объем пузыря уменьшился на 20 %, а 2 апреля он составлял всего лишь 1,4 куб. м. Чтобы окончательно ликвидировать пузырь и устранить опасность взрыва, техники применили метод так называемой дегазации воды…

Многие сенаторы заявляют, что авария может повлечь за собой “мучительную переоценку” отношения к ядерной энергетике, однако, по их словам, страна вынуждена будет и далее производить электроэнергию на АЭС, так как иного выхода для США не существует».

Американцы не стали закрывать АЭС и отказываться от ядерной энергетики, а доля ядерной энергетики в энергобалансе продолжала нарастать – с 11 % от всей производимой электроэнергии в 1980 г. и до 20,1 % в 1992 г.

В июне 1996 г. окружной суд штата Пенсильвания отклонил 2100 исков, в которых были выдвинуты требования о компенсации ущерба здоровью в связи с утечкой на «Тримайл-Айленд».

Хотя многочисленные исследования подтвердили отсутствие радиационных последствий аварии на «Тримайл-Айленд», отношение общественности к этой аварии и к самой атомной энергетике, сформированное СМИ, практически не изменилось. Если, согласно опросам общественного мнения, в 1971 г. 58 % американцев заявляли, что они бы приветствовали наличие АЭС в месте, где они живут, то более поздние опросы показывали, что 63 % американцев стремились бы избежать такого соседства.

Хроника Чернобыльской катастрофы

1986 г.

В 1:23 26 апреля на четвертом энергоблоке Чернобыльской АЭС произошла авария с разрушением реактора РБМК-1000 и выбросом огромного количества радиоактивных веществ, которая по совокупности своих последствий стала самой крупной катастрофой современности.

25 апреля, 1:00. Начато постепенное снижение мощности реактора.

13:05. Мощность реактора снижена с 3200 МВт до 1600. Остановлена турбина № 7. Питание электросистем реактора переведено на турбину № 8.

Чернобыльская АЭС. Апрель 1986 г.

26 апреля, 0:28. Мощность реактора снизилась до уровня, когда систему управления движением управляющих стержней надо

переводить с локальной на общую. Этого сделано не было. Это была ПЕРВАЯ трагическая ошибка. Одновременно оператор допускает ВТОРУЮ трагическую ошибку. Он не выдает машине команду «держать мощность». В результате мощность реактора стремительно снижается до 30 МВт. Кипение в каналах резко снизилось, началось ксеноновое отравление реактора. Персонал смены допускает ТРЕТЬЮ трагическую ошибку. Оператор выводит из активной зоны все управляющие стержни.

1:00. Мощность реактора удалось поднять до 200 МВт против предписанных программой испытаний 700—1000. Из-за нарастающего ксенонового отравления реактора мощность поднять выше не удается.

1:07. Подключается в качестве балластной нагрузки восьмой насос. На работу такого количества насосов система не рассчитана. Начался кавитационный срыв ГЦН (им просто не хватает воды). Они высасывают воду из барабанов сепараторов, и ее уровень в них опасно понижается. Огромный поток довольно холодной воды через реактор снизил парообразование до критического уровня. Стержни автоматического регулирования машина полностью вывела из активной зоны.

1:19. Вследствие опасно низкого уровня воды в барабанах сепараторов оператор увеличивает подачу в них питательной воды (конденсата). Одновременно персонал допускает ЧЕТВЕРТУЮ трагическую ошибку. Он блокирует системы остановки реактора по сигналам недостаточного уровня воды и давлению пара.

1:19:30. Уровень воды в барабанах сепараторов начал расти, но из-за снижения температуры воды, поступающей в активную зону реактора, и ее большого количества кипение там прекратилось. Последние стержни автоматического регулирования покинули активную зону. Оператор допускает ПЯТУЮ трагическую ошибку. Он полностью выводит из активной зоны и последние стержни ручного управления, лишая себя тем самым возможности управлять процессами, происходящими в реакторе.

1:22:10. Уровень воды в барабанах сепараторов стабилизировался. В активную зону теперь поступает намного меньше воды, чем до этого момента. В активной зоне вновь начинается кипение.

1:22:30. Из-за неточности систем управления, не рассчитанных на подобный режим работы, оказалось, что подача воды в реактор составляет около двух третей от потребного. В этот момент компьютер станции выдает распечатку параметров реактора с указанием на то, что запас реактивности опасно мал. Однако персонал просто проигнорировал эти данные. Инструкция предписывает в такой ситуации немедленно аварийным порядком глушить реактор.

1:22:45. Уровень воды в сепараторах стабилизировался, количество поступающей в реактор воды удалось привести в норму. Тепловая мощность реактора медленно начала расти. Персонал предположил, что работу реактора удалось стабилизировать, и было решено продолжить эксперимент. Это была ШЕСТАЯ трагическая ошибка.

1:23:04. Персонал блокирует систему аварийной остановки реактора, срабатывающую в случае прекращения подачи пара на вторую турбину, если до этого уже была выключена первая. Это была СЕДЬМАЯ трагическая ошибка. Инструкция запрещает отключать эту систему аварийной остановки реактора во всех случаях. Одновременно персонал перекрывает подачу пара на турбину № 8. Это идет эксперимент по замеру электрических характеристик работы турбины в режиме выбега. Турбина начинает терять обороты, напряжение в сети снижается, и ГЦН, питающиеся от этой турбины, начинают снижать обороты.

Следствие установило, что если бы не была отключена система аварийной остановки реактора по сигналу прекращения подачи пара на последнюю турбину, то катастрофы не произошло бы. Автоматика бы заглушила реактор. Но персонал предполагал повторить эксперимент несколько раз на различных параметрах управления магнитным полем генератора. Остановка реактора исключала такую возможность.

1:23:30. ГЦН значительно снизили обороты, и поток воды через активную зону реактора значительно уменьшился. Стало быстро

нарастать парообразование. Три группы стержней автоматического управления пошли вниз, но остановить нарастание тепловой мощности реактора не смогли, так как их уже было недостаточно. В связи с тем, что подача пара на турбину была отключена, то ее обороты продолжали снижаться, насосы все меньше подавали воды в реактор.

1:23:40. Начальник смены, поняв происходящее, приказывает нажать кнопку АЗ-5. По этой команде стержни управления с максимальной скоростью опускаются вниз. Такое массированное введение в активную зону реактора поглотителей нейтронов призвано в короткое время полностью прекратить процессы ядерного деления.

Это была последняя, ВОСЬМАЯ трагическая ошибка персонала и последняя непосредственная причина катастрофы.

1:23:43. Начался саморазгон реактора. Тепловая мощность достигла 530 МВт и продолжала стремительно нарастать. Сработали две последние системы аварийной защиты – по уровню мощности и по скорости роста мощности. Но обе эти системы управляют выдачей сигнала АЗ-5, а он был еще 3 с назад подан вручную.

1:23:44. В доли секунды тепловая мощность реактора возросла в 100 раз и продолжала нарастать. ТВЭЛы раскалились, разбухающие частицы топлива разорвали оболочки ТВЭЛов. Давление в активной зоне многократно возросло. Это давление, преодолевая давление насосов, вытеснило воду обратно в подающие трубопроводы.

Далее давление пара разрушило часть каналов и паропроводы над ними.

Это был момент первого взрыва.

Реактор перестал существовать как управляемая система. После разрушения каналов и паропроводов давление в реакторе стало падать и вода вновь пошла в активную зону реактора. Начались химические реакции воды с ядерным топливом, разогретым графитом, цирконием. В ходе этих реакций началось бурное образование водорода и окиси углерода. Давление газов в реакторе стремительно нарастало. Крышка реактора весом около 1000 т приподнялась, обрывая все трубопроводы.

1:23:46. Газы, находившиеся в реакторе, соединились с кислородом в воздухе, образовав гремучий газ, который из-за наличия высокой температуры мгновенно взорвался.

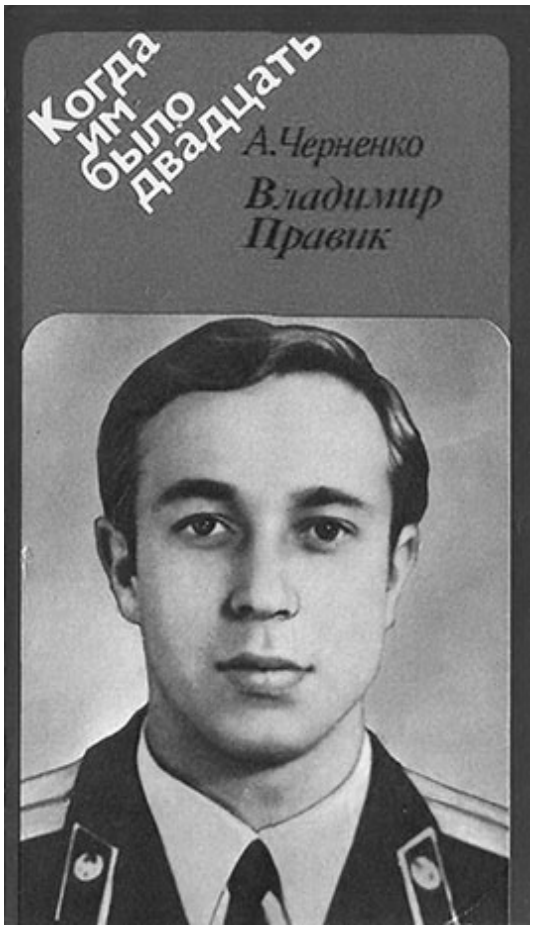
Это был второй взрыв.

Крышка реактора подлетела вверх, повернулась на 90° и вновь упала. Разрушились стены и перекрытие реакторного зала. Из реактора вылетели четверть находящегося там графита, обломки раскаленных ТВЭЛов. Эти обломки упали на крышу машинного зала и другие места, образовав около 30 очагов пожара.

Цепная реакция деления прекратилась.

Персонал станции начал покидать свои рабочие места примерно с 1:23:40. Но с момента выдачи сигнала АЗ-5 до момента второго взрыва прошло всего 6 с. Сообразить, что происходит за это время и тем более успеть что-то сделать для своего спасения, невозможно. Уцелевшие при взрыве сотрудники покинули зал уже после взрыва. В 1:30 к месту пожара выехала первая пожарная команда лейтенанта Правика.

При максимальной проектной аварии (МПА) на Чернобыльской АЭС 26 апреля 1986 г. произошел выброс активности в масштабах от 50 до 250 млн Кюри. Во многих публикациях эта авария сравнивается со сбросом атомных бомб на Хиросиму и Нагасаки. Высвободившийся в Чернобыле радиоактивный потенциал соответствует по меньшей мере 100 атомным бомбам. На сегодняшний день большинство экспертов считает, что во время взрыва в окружающую среду была выброшена только часть ядерного топлива реактора. В большинстве оценок называется цифра от 3,8 % до 20 %. На момент аварии в реакторе находилось 200 т урана. Из разрушенного реактора в течение первых 10 дней после аварии было выброшено более 40 различных видов радионуклидов.



Герой Советского Союза лейтенант Владимир Правик. Обложка книги

Последствия Чернобыльской аварии для окружающей среды нельзя сводить только к пространственному распределению зон радиоактивного загрязнения. Радиоактивные цезий, стронций и плутоний все больше распространяются по цепочке: почва – растение – животное/человек. Другими путями территориального распространения радионуклидов являются эрозия почвы под воздействием ветра, лесные пожары, а также сельскохозяйственное использование земель и миграция радионуклидов в речных водах.

Замена загрязненных почв в Беларуси и на Украине считается на сегодняшний день экономически нецелесообразной. Почва заменяется только в особых случаях, например для детских садов или школ. За исключением территорий внутри запретной зоны, вдыхаемый на зараженных территориях воздух чист.

Состояние ядерного топлива во взорвавшемся энергоблоке Чернобыльской АЭС не позволяет однозначно говорить о

невозможности повторного взрыва, утверждают украинские эксперты.

Ученые имеют представление лишь о состоянии 40 т ТСМ, более 100 т пока не исследованы. По словам руководителя объекта Валентина Купного, последний раз образцы топлива из саркофага изымались в 1997 г. Он подчеркнул, что гарантировать невозможность реакции можно только в отношении топлива, находящегося под контролем датчиков. Однако еще от 30 до 50 т остаются вне поля зрения специалистов, и что происходит там – неизвестно. Датчики внутри объекта были установлены «там, где их было возможно поставить, а не там, где нам хотелось», – заявил Крупной.

Ликвидаторам последствий на Чернобыльской АЭС посвящается

Японский апокалипсис

2011 г.

То, что случилось в Японии прошлой весной, иногда называют началом апокалипсиса, предрекая миру в недалеком будущем новые потрясения и беды. Нет, до этого не дойдет. Как не будет и второго Чернобыля, о чем также говорили после японского землетрясения. За 25 лет, прошедших после Чернобыльской трагедии, мы многому научились, многое предусмотрели, чтобы не допустить повторения событий 1986 г. Правда, как оказалось, научились не всему и не все предусмотрели. Тем не менее второго Чернобыля не будет.

Но в «ядерном лексиконе» отныне будет «Фукусима-1» – еще одна масштабная авария на атомной электростанции, еще одно предупреждение человечеству. В отличие от Чернобыльской аварии, где роковую роль сыграл человек, на «Фукусиме-1» детонатором событий стали землетрясение и цунами.

11 марта Япония вздрогнула, причем в прямом смысле этого слова – сильнейший подземный толчок потряс весь северо-восток острова Хонсю. Эпицентр землетрясения, магнитуда которого составила 8,9 балла (позднее уточнили – 9,0 балла), находился в 373 км северо-восточнее Токио на глубине 24 км. Сильные толчки ощущались и в самой японской столице, и во многих других городах и городках Страны восходящего солнца.

Японцы встретили буйство стихии достаточно организованно и спокойно. Разрушения были не столь масштабны, как если бы это случилось в какой-нибудь другой стране.

Однако прошел всего один час, и вызванные землетрясением цунами обрушились на прибрежные города, сметая все на своем пути, сея смерть и разрушения. После этого происходящее в Японии приобрело совершенно другие черты.

Сильнее всего от «большой воды» пострадала префектура Мияги, где были стерты с лица земли несколько городов. Сообщалось о кораблях, унесенных в море вместе со всеми людьми, находившимися на их борту, о сброшенных с железнодорожного полотна поездах, о разрушенной дамбе, о пожарах на заводах и в домах, о многочисленных жертвах. Уже на следующий день стало ясно, что масштабы бедствия значительнее, чем это можно было себе представить в самые первые минуты разгула стихии.

По самым последним сведениям, число погибших и пропавших без вести в результате землетрясения и цунами составило более 27 тыс.

человек.

Среди прочих промышленных объектов в зоне бедствия оказалась и атомная электростанция «Фукусима-1».

После землетрясения в Японии 11 марта 2011 г.

Вообще-то под удар стихии попали четыре АЭС. Но на трех из них штатно сработали системы аварийной защиты. Ситуация на них не вызывала беспокойства ни тогда, ни сейчас.

Сработали системы аварийной защиты и на «Фукусима-1». Уже через 3 мин. реакторы работали только на 10 % своей мощности, через 6 мин. – на 1 %, а через 10 мин. они перестали производить энергию.

Вероятнее всего, дальнейшее развитие событий было бы аналогично тому, что происходило на других переживших землетрясение атомных станциях. Но, на беду, «Фукусима-1» оказалась слишком близко к морю.

Современные реакторы имеют множество систем охлаждения, у которых одна цель – удалять тепло от ядерного топлива. Есть такие

системы и на «Фукусиме-1». Но работают они только при наличии электроэнергии, их питающей. Как только подача энергии была нарушена, температура стала подниматься, а вода – превращаться в пар, в результате чего в реакторах выросло давление.

Создатели реактора на «Фукусиме-1» предвидели такую возможность. Но пока работало электроснабжение, насосы откачивали горячую жидкость от реактора в конденсатор. Отведение тепла могло продолжаться и дальше, но весь процесс был завязан на дизельные генераторы, разрушенные цунами.

О проблемах на «Фукусиме-1» были тут же проинформированы правительство Японии и СМИ. С этого момента все, что происходило на атомной станции, стало мировой новостью номер один.

Но даже после возникновения аварийной ситуации никто не мог представить себе весь масштаб грядущей катастрофы. Специалисты полагали, что все ограничится выбросом в атмосферу радиоактивного пара. Вещь, конечно, неприятная, но не смертельная. Тем более что в атмосферу могли попасть короткоживущие радиоактивные элементы. В этом случае ущерб и для окружающей среды, и для людей оказался бы минимальным.

Но события развивались, к сожалению, по самому неблагоприятному сценарию. Как известно, вода в реакторе под действием радиации распадается на водород и кислород. В штатной ситуации они попадают в рекомбинационную камеру, где из них вновь образуется вода. Но на «Фукусиме-1» штатный процесс был нарушен – преобразование газов в воду не происходило. Водород стал скапливаться под куполами реакторов. В какой-то момент его концентрация достигла такой величины, что он не мог не сдетонировать. Это и случилось. Сначала произошел взрыв в первом блоке электростанции, потом в третьем, а затем и во втором. Купола зданий были сорваны взрывами, а здания стали до боли напоминать фотографии 25-летней давности, сделанные в Чернобыле.

Вначале сохранялась надежда на спасение самих реакторов – с тем, чтобы они продолжали производить энергию после того, как все войдет в норму. Но надежда таяла, а температура росла, и операторы станции начали предпринимать меры, разрушительные для оборудования. Например, они начали охлаждать реакторы морской водой. Впрочем, другого выхода на тот момент уже и не было. А

продолжать бездействовать японцы не могли во избежание еще худших последствий.

Активное охлаждение реакторов продолжается и сегодня. И будет вестись еще довольно долго. Лишь после этого давление внутри можно будет сбросить и посмотреть на состояние дел. Вполне возможно, что топливо в реакторе могло оплавиться и быть повреждено. Пока лишь предполагают, что так случилось.

Уже через сутки после аварии ей был присвоен 4-й уровень опасности по 10-балльной шкале. Чуть позже уровень опасности был повышен до 5-го. Хотя в Европе посчитали, что японцы «покривили душой» и авария на АЭС «заслуживает» более высокого уровня, например 6-го.

Естественно, в первую очередь всполошились сами японцы. Что неудивительно – авария на АЭС сильнее всего могла ударить именно по ним. Впрочем, практически одновременно с японцами страх охватил и весь остальной мир. Как только на первом реакторе прогремел взрыв, транслировавшийся на весь мир в прямом эфире, всем вспомнились события 1986 г. Тут же заговорили о втором Чернобыле. Причем происходящее на «Фукусиме-1», точнее, то, что могло случиться в дальнейшем, виделось в еще более черном цвете, чем это было на Украине.

После взрыва на «Фукусиме-1»

Такие опасения имели под собой основу. Сразу после остановки систем охлаждения и выброса пара из реактора уровень радиации на территории станции подскочил в сотни раз по сравнению с фоновыми значениями. На некоторых участках, особенно вблизи энергоблоков, он был еще выше.

Уже в первые часы после происшествия с территории станции был удален весь персонал, не занятый ликвидацией аварии. А после взрывов эвакуация коснулась всех, кто проживал в 10-километровой зоне вокруг «Фукусимы-1». Позже эта зона была расширена до 20 км, а в конце марта – до 30 км.

Сразу после аварии на «Фукусиме-1» ее стали называть вторым Чернобылем. Да, в этих авариях есть и кое-что общее. Но есть и

отличия, которые позволяют говорить, что последствия аварии на японской АЭС будут не столь катастрофичными, как на нашей станции.

По большому счету, в обоих случаях катастрофы стали возможными из-за недоработок конструкторов реакторов и станций. В Чернобыле персонал действовал строго по инструкции и не мог знать об особенностях поведения реактора в некоторых режимах. В Японии же не сработала аварийная система охлаждения, которая должна была автоматически включиться после отказа основной.

На обеих станциях был взрыв. Однако если в Чернобыле он случился через 30 с после первого сигнала тревоги, то на «Фукусиме-1» – спустя сутки после землетрясения и начала неполадок в системе жизнеобеспечения станции. Японские атомщики успели отключить реактор, чего не удалось сделать нашим специалистам.

Причины взрывов на станциях разные. В Чернобыле это конструктивные недоработки реактора, которые выявились при проведении испытаний дополнительной системы аварийного электроснабжения. В Японии – из-за природного катаклизма.

Японские солдаты спасают ребенка. События марта 2011 г.

Взрыв в Чернобыле был, по сути, взрывом «грязной» атомной бомбы, когда в атмосферу были выброшены тонны радиоактивных веществ. В Японии радиоактивное заражение много меньше чернобыльского. Правда, приходится делать оговорку – пока.

На обеих станциях были пожары. Но на Чернобыльской АЭС возгорание произошло непосредственно в реакторе из-за перегрева графитовых стержней. В результате возник пожар, который и нанес основной урон. Раскаленный воздух, перемешанный с радиоактивными веществами, поднялся высоко в атмосферу, и заражение распространилось на огромную площадь.

В Японии повторения такого сценария не могло быть в принципе – управление реактором на «Фукусиме-1» осуществляется не графитовыми стержнями, а водой. Но пожары были и там. Правда,

горел не реактор, а то ли склад отработанного ядерного топлива, то ли один из дизельных генераторов. Что именно, толком пока так и не установили. Но пожары были. И именно они больше всего волновали сторонних наблюдателей.

Несмотря на то что определенное сходство событий в Чернобыле и на «Фукусиме-1» есть, в Японии не мог повториться чернобыльский сценарий.

Во-первых, из-за типа установленных на станциях реакторов. Как известно, на Чернобыльской АЭС использовались реакторы типа РМБК-1000. Уже после аварии выяснилось, что они обладали целым рядом конструктивных и технологических недостатков, которые при ошибочных действиях персонала и стали причиной взрыва. На «Фукусиме-1» установлены реакторы типа BWR, считавшиеся до последних событий одними из самых безопасных в мире. Правда, теперь их «реноме» серьезно подпорчено.

Во-вторых, если чернобыльский реактор имел только две степени защиты (защитная оболочка топливных стержней и защитная оболочка реактора), то на «Фукусиме-1» есть и третья ступень защиты – герметичная оболочка реакторного зала.

В-третьих, различные виды замедлителей ядерной реакции: в реакторе Чернобыльской АЭС – графитовые стержни, на «Фукусиме-1» – вода.

В-четвертых, реактор типа РМБК-1000 сконструирован таким образом, что делает возможным выгрузку топлива, что называется, «на ходу». А вот чтобы разгрузить BWR, необходимо его полностью остановить и снизить давление в реакторе до атмосферного.

Как бы дальше ни развивались события на «Фукусиме-1», одно можно сказать определенно: атомную энергетику во всем мире ждут нелегкие времена. Уже многие страны, в том числе США, Китай, Германия, объявили, что пересмотрят свои программы ядерной энергетики. Российская атомная промышленность пока таких планов не имеет, но, вероятнее всего, и нам придется корректировать свою программу строительства новых АЭС.

(По материалам А. Юркевича)

Цена космоса: победы и аварии

Преисподняя на Байконуре

1960 г.

26 октября советские центральные газеты опубликовали краткую информацию в траурной рамке о гибели в авиационной катастрофе главнокомандующего Ракетными войсками стратегического назначения главного маршала артиллерии М.И. Неделина. Лишь после 1985 г. в печати появились сообщения об истинной причине гибели военачальника (а вместе с ним еще 73 специалистов-ракетчиков) в результате аварии на старте во время испытания межконтинентальной баллистической ракеты Р-16. Детали трагедии 40-летней давности были скрыты в «Особой папке» ЦК КПСС, которая недавно рассекречена и хранится в Архиве президента Российской Федерации.

М.И. Неделин

Полковник в отставке Игорь Бабенко служил тогда на Байконуре инженером одного из технических отделов. Вот каким запомнил он этот страшный день:

– 24 октября 1960 г. настроение у нас было едва ли не предпраздничным. В тот день должен был закончиться многомесячный изнурительный марафон по доводке «рэшки» (так мы ласково называли ракету Р-16). Никто не сомневался в успешном старте. Многие уже мысленно проделывали дырочки на кителях и погонах для заслуженных наград и звездочек. Не зря начальство торопило с проведением старта именно за пару недель до 7 ноября, чтобы успеть попасть в наиболее «щедрый» праздничный приказ.

Конечно, по большому счету, торопились в первую очередь по другой причине. Имевшиеся в 50-х гг. на вооружении у СССР ракеты Р-5, Р-7, Р-7А уже не отвечали «на вызовы» того времени в этой области. Рассредоточенные в Турции, Италии и Великобритании американские ракеты и стратегические бомбардировщики держали под прицелом всю европейскую часть СССР, где был сосредоточен основной научный и военно-промышленный потенциал страны. Для эффективного противодействия требовалась межконтинентальная баллистическая ракета, которая, базируясь на территории СССР, могла бы в случае необходимости нанести невосполнимый урон стратегическим объектам на территории США.

Разработка такой ракеты (Р-16), способной нести термоядерный боеприпас, началась в 1957 г. в ОКБ М.К. Янгеля, а уже к осени 1960 г. были собраны ее опытные образцы для проведения летно-конструкторских испытаний. Мы понимали, что пока эта ракета не поступит на вооружение РВСН, можно ждать любого шантажа со стороны США. Поэтому торопились. Но, как показали дальнейшие события, лучше было бы испытания провести после праздников и подготовить их более тщательно.

М.К. Янгель

Первый тревожный сигнал поступил еще 23 октября. «Захандрила» электроника, выдав ложную команду на ракету во время предстартовой подготовки. Это вынудило государственную комиссию, возглавляемую Митрофаном Ивановичем Неделиным, приостановить дальнейшую подготовку к пуску до выяснения причин сбоев в управляющих сетях. Но в среде специалистов царили этакое самоуверенное благодушие, такая нацеленность на скорейшее достижение результата любым путем, что уже утром следующего дня комиссия приняла решение продолжать подготовку ракеты к пуску, разрешив при этом допустить отступления от утвержденной ОКБ технологии проведения предстартовых операций. Как выяснилось позже, это решение оказалось роковым.

…До пуска оставалось не более получаса, когда над стартовым комплексом неожиданно вспыхнул гигантский султан пламени, земля задрожала от страшного гула. Огнем и ударными волнами скручивало, словно фольгу, листы обшивки, гнуло, как проволоку, каркасы металлических конструкций. Те, кто оказался поблизости от эпицентра аварии, заживо сгорели в пламени этой «преисподней», внезапно разверзшейся в самом центре Байконура.

– Очнувшись через несколько суток в госпитале, – закончил Бабенко, – я узнал, что погибло много людей. О точном числе жертв трагедии и ее причинах мы, оставшиеся в живых, до сих пор так и не получили официальных сведений. Кое-что публиковалось после 1985 г., но хотелось бы ознакомиться с документами, в первую очередь с актом правительственной комиссии, расследовавшей обстоятельства и причины катастрофы на Байконуре.

По просьбе полковника в отставке Бабенко и его сослуживцев я ознакомился с материалами о трагедии на Байконуре, хранящимися в «Особой папке» ЦК КПСС.

«Дело о катастрофе на Байконуре 24 октября 1960 г.» открывается текстом телефонограммы М.К. Янгеля в ЦК КПСС с места происшествия. Главный конструктор ОКБ сообщал: «В 18:45 по местному времени, за 30 мин. до пуска изделия 8к-64, на заключительной операции к пуску произошел пожар, вызвавший разрушение баков с компонентом топлива. В результате случившегося имеются жертвы в количестве до 100 или более человек, в том числе со смертельным исходом несколько десятков человек. Глав. маршал артиллерии Неделин находился на площадке для испытаний. Сейчас его разыскивают. Прошу срочной мед. помощи пострадавшим от ожогов огнем и азотной кислотой».

Поразительно то, что первое же мероприятие (не считая, конечно, телефонных команд об организации ожоговой медпомощи), проведенное ЦК КПСС в связи с трагедией, было направлено на ее сокрытие от народа. 25 октября Президиум ЦК КПСС собрался на совещание и принял секретное постановление «О сообщении в печати о гибели М.И. Неделина». Порешили об истинной причине смерти не сообщать, а сослаться на авиакатастрофу. Гибель других участников испытаний вообще скрыли от общественности.

На том же заседании президиума ЦК КПСС была назначена правительственная комиссия для расследования причин катастрофы в составе Л. Брежнева (в то время – председатель Президиума Верховного Совета СССР), А. Гречко (первый замминистра обороны), Д. Устинова (зампредсовмина), К. Руднева (председатель госкомитета Совмина по оборонной технике), В. Калмыкова (председатель госкомитета Совмина по радиоэлектронике), И. Сербина (зав. отделом оборонной промышленности ЦК КПСС), А. Гуськова (начальник 3-го

главного управления КГБ), Г. Табакова (гендиректор НПО-229), Г. Тюлина (директор секретного НИИ).

В акте комиссии констатировалось, что во время подготовки Р-1б к пуску на стартовой площадке «возник мощный пожар, приведший к гибели 74 человек. Причина пожара заключается в нарушении порядка подготовки изделия к пуску, в результате чего произошел преждевременный запуск маршевого двигателя второй ступени, который своим факелом прожег днище бака окислителя первой ступени, а затем разрушился бак горючего второй ступени, что и привело к мощному возгоранию и полному разрушению ракеты на старте.

Руководители испытаний, – подчеркивалось в акте, – проявляли излишнюю уверенность в безопасности работы всего комплекса изделия, вследствие чего отдельные решения были приняты ими поспешно, без должного анализа последствий».

Комиссия особо подчеркнула «достойное и мужественное поведение людей, оказавшихся в крайне тяжелых условиях», и направила в Совмин ходатайство об установлении пенсий семьям погибших. Предложений о наказании виновных не было, так как они погибли.

Монумент на месте захоронения жертв катастрофы ракеты Р-16

Долгое время официально оглашенный мартиролог (список павших) этой трагедии был минимален. Поначалу, как уже упоминалось, замалчивалась сама авария. Позже, на заре гласности, назвали маршала М. Неделина и группу безымянных испытателей.

– Митрофана Ивановича захоронили в Кремлевской стене, и доброе слово поминания в его адрес хоть иногда раздается. 56 погибших военнослужащих похоронены на территории Байконура в братской могиле, и недавно, говорят, их фамилии высекли на надгробной стеле. А вот погибших конструкторов и представителей промышленности по решению Президиума ЦК КПСС похоронили по месту жительства, конечно, без оглашения причины смерти.

(По материалам С. Турченко)

«Штатно неуправляемый»

1961 г.

В свое время радиостанция «Голос Америки» заинтриговала слушателей следующим сенсационным сообщением: «Первый полет человека в космос, возможно, прошел не так гладко, как об этом рассказывают учебники истории». Согласно газете «Нью-Йорк таймс», советский космонавт Юрий Гагарин едва не погиб на околоземной орбите во время своего исторического полета в апреле 1961 г.

Как сообщает газета, это явствует из документов, которые Россия намерена продать вскоре с аукциона. Согласно этим документам, при входе в плотные слои атмосферы корабль «Восток-1» временно потерял управление. СССР всегда утверждал, что первый полет прошел безукоризненно. Специалисты отмечают, что если бы правда обо всех эпизодах полета Юрия Гагарина стала известна сразу же, то она повлияла бы на дальнейший ход освоения космоса.

Это сообщение американцев, разумеется, не могло остаться незамеченным. Вот почему интерес к историческому полету Юрия Гагарина вспыхнул с новой силой. Был ли первый космонавт на грани гибели? Терял ли корабль управление? И вообще, происходило ли на орбите что-нибудь такое, что держалось в строжайшей тайне и неизвестно до сих пор широкой общественности?

Некоторые российские официальные лица поспешили заявить, что, мол, никаких секретов, касающихся этого полета, не существует и все слухи на этот счет – обычная газетная «утка». Так ли это?

Скорее всего, речь идет о ситуации на одном из завершающих этапов гагаринского полета. Сведения эти действительно были строго засекречены в течение трех с лишним десятилетий. Лишь несколько лет назад материалы были напечатаны в первом номере никому не известного специализированного журнала «Аэро», который после этого успел выпустить еще второй номер и прекратил свое существование. Полный текст документа, помеченного грифом «Совершенно секретно. Экземпляр №…», до сих пор остается не известным ни в нашей стране, ни за рубежом.

Итак, перед нами «Доклад тов. Гагарина Ю.А. от 13 апреля 1961 г. на заседании Государственной комиссии после космического полета». Вообще-то доклад первый космонавт сделал устно, но затем магнитофонная запись была расшифрована, показана Юрию Алексеевичу и подписана им. Этот текст и сейчас, когда в космосе

побывали уже десятки людей, читать очень интересно. Образный язык, яркие, точные детали, и самое главное – есть немало фактов, о которых мало кто знает. Вот, например, что рассказал Юрий Гагарин: «… Производил записи в бортжурнал, делал доклады, работал телеграфным ключом. Когда принимал пищу, пил воду. Пустил планшет, и он с карандашом плавал передо мной. Затем, когда мне надо было записать очередной доклад и я взял планшет, то карандаша на месте не оказалось. Улетел куда-то. Ушко было привернуто к карандашу шурупчиком, но его, видимо, надо было или на клей поставить, или потуже завернуть. Этот шуруп вывернулся, и карандаш улетел. Свернул бортжурнал и вложил в карман, все равно не пригодится, писать же нечем…»

Но самая интересная часть, из-за которой, возможно, и был так долго засекречен доклад, касается последнего этапа полета. Корабль «Восток», как известно, состоял из двух частей – спускаемого аппарата, в котором в катапультируемом кресле располагался пилот, и приборного отсека, где крепилась тормозная двигательная установка (ТДУ). После того как двигатель отработает положенное время и «Восток», замедлив движение, переходит на траекторию снижения, корабль разделяется: спускаемый аппарат (шар диаметром 2,3 м) отходит от приборного отсека и дальше самостоятельно летит к Земле.

«Восток-1» поднимается в космос. 12 апреля 1961 г.

Именно тут и произошла в первом космическом полете «закавыка». Гагарин об этом рассказывал так: «…Я почувствовал, как заработала ТДУ. Через конструкцию ощущался небольшой “зуд” и шум. Я засек время включения ТДУ. Перед этим секундомер поставил на нуль. ТДУ работала хорошо. Ее выключение произошло резко… Время работы ТДУ составило точно 40 с. В этот период произошло следующее. Как только включилась ТДУ, произошел резкий толчок. Корабль начал вращаться вокруг своих осей с очень большой скоростью. Земля у меня проходила на “взоре” сверху вниз и справа налево. Получился “кордебалет”: голова – ноги, голова – ноги с очень большой скоростью вращения. Все кружилось. То вижу Африку (над Африкой произошло это), то горизонт, то небо. Только успевал закрываться от солнца, чтобы свет не попадал в глаза. Я поставил ноги к иллюминатору, но не закрыл шторки. Мне было интересно самому узнать, что происходит. Я ждал разделения. Разделения нет. Я знал, что,

по расчету, это должно произойти через 10–12 с после включения ТДУ. При включении ТДУ все на ПКРС погасли. По моим ощущениям, времени прошло больше, чем следовало, но разделения все не было. На приборе надпись “Спуск-1” не гаснет. Надпись “Приготовиться к катапультированию” не загорается. Разделения не происходит.

Затем вновь стали загораться окошечки на ПКРС, сначала окошко третьей команды. Подвижной индекс стоит на нуле. Разделения по-прежнему никакого нет. “Кордебалет” продолжается. Я решил, что тут что-то не в порядке. Засек по часам время. Прошло минуты две, а разделения по-прежнему нет. Доложил по КВ-каналу связи, что ТДУ сработала нормально. Прикинул, что все-таки сяду нормально, т. к. тысяч 6 (км. – *Авт.*) есть до Советского Союза, да Советский Союз тысяч восемь будет. Значит, до Дальнего Востока где-нибудь сяду. Шум поэтому не стал поднимать. По телефону доложил, что разделение не произошло. Я рассудил, что обстановка не аварийная. Ключом я передал команду “ВН4”, что означало “все нормально”. Через “взор” заметил северный берег Африки, Средиземное море. Все было четко видно. Корабль тем временем продолжал вращаться. Разделение произошло только в 10:35, а не в 10:25, как я ожидал, т. е. приблизительно через 10 мин. после окончания работы ТДУ…»

Вот такая произошла история при спуске Юрия Гагарина на Землю. Теперь постараемся ответить на вопрос: насколько опасной была эта ситуация? Надо сказать, что, готовя первый полет человека в космос, конструкторы стремились предусмотреть даже самые невероятные случайности. Трасса «Востока» была выбрана таким образом, что, если бы не сработала тормозная двигательная установка, если бы даже отказали все приборы, все равно корабль, «задевая» с каждым витком больше и больше атмосферу, сам бы перешел через 7—10 суток на траекторию снижения. На все это время в кабине имелся запас пищи и воды.

В космос до Гагарина еще никто не поднимался, и трудно было стопроцентно прогнозировать, как повлияет полет на космонавта (хотя животные прекрасно переносили во время орбитальных рейсов и перегрузки, и невесомость). Тем не менее перед конструкторами была поставлена задача: даже если космонавт потеряет сознание, он должен быть возвращен на Землю в полной сохранности. Созданная в КБ Сергея Павловича Королева техника позволяла это осуществить.

Так что задержка с разделением корабля и его десятиминутное стремительное «кувыркание» не представляли угрозы для жизни Юрия Гагарина. Тем более что перед этим тормозной двигатель включился в точно назначенный момент и отработал положенное время. Важно, что «Восток» шел к Земле по «штатной» траектории.

Определенные трудности могли бы появиться позже, если бы разделения не произошло и при входе в плотные слои атмосферы. Во-первых, из-за большой массы изменилась бы траектория спуска. А во-вторых, не смог бы выйти основной парашют спускаемого аппарата, ибо парашютный контейнер был бы закрыт неотделившимся приборным отсеком. Но и в этом случае ситуация не была безвыходной. На высоте 7 км программой полета предусматривалось катапультирование космонавта (с креслом и неприкосновенным запасом) и затем плавное снижение его на парашюте.

К счастью, никаких чрезвычайных ситуаций не возникло. Десятиминутная задержка с разделением корабля в космосе никак не повлияла на полет Юрия Гагарина. Да и сам он не паниковал, передавая на Землю, что «все нормально» (в выдержке и мужестве ему не откажешь).

Что же касается утверждений западных журналистов о «потере управления кораблем», то надо сказать, что «Восток» в общем-то и не требовал особого управления, ибо все «уставки» были заложены в бортовые системы еще на Земле, перед стартом. А возвращение кабины вообще проходило по схеме баллистического спуска, то есть было «штатно неуправляемым».

Есть сенсация или нет? Пусть читатель делает выводы сам.

(По материалам В. Головачева)

«Ногами вперед», или Леонов мог не вернуться

1965 г.

19 марта у космического корабля «Восход-2», который пилотировали космонавты П.И. Беляев и А.А. Леонов, отказала автоматика спуска.

Полет «Восхода-2», начатый 18 марта 1965 г., ознаменовался не только триумфом первого в истории выхода человека в космическое пространство, но и первыми проблемами, возникшими в связи с этим.

Когда Алексей Леонов, пробыв за бортом 12 мин., собрался возвращаться на корабль, произошло невероятное: он не мог войти обратно.

Алексей Леонов

Инструкция предписывала возвращаться ногами вперед. Леонов попробовал, но втиснуться в шлюз ему не удалось. Космонавт сделал несколько попыток – все напрасно. Только теперь он ощутил и понял, что скафандр в вакууме повел себя иначе, нежели предполагалось, – раздулся и стал жестким. Сил втиснуться в отверстие шлюза не хватило. Сообщив о проблемах Беляеву, Леонов принял решение действовать не по инструкции и «пошел» головой вперед. С невероятными муками он втиснулся, переполз в кабину и втянул за собой камеру, которой снимал за бортом.

Скафандр, в котором А.А. Леонов выходил в открытый космос

На Земле тоже было неспокойно: на глазах у всех, находившихся в Центре управления полетами, давление в баллонах наддува кабины корабля упало с 75 до 25 атм. Дальнейшее его падение могло привести к полной разгерметизации и вынужденной посадке. Началось выяснение причин и вариантов, затянувшееся на полтора часа.

В итоге распоряжение о посадке на борт передал Юрий Гагарин, следивший за полетом. Беляев и Леонов сделали все, что предусмотрено в таких случаях, однако по непонятным причинам не

включился тормозной двигатель. Автоматика не сработала, и космонавты на восемнадцатом витке приступили к ручной посадке. Добавилась еще и другая проблема – в корабле началось «закисловараживание» атмосферы, парциальное давление кислорода поднялось до 460 мм. Космонавты понимали, сколь это опасно. Малейшее искрение в контактах и реле автоматики или при переключении тумблеров могло вызвать пожар и взрыв. Но экипажу повезло – пожара не случилось, не произошло и полной разгерметизации.

Казалось, что теперь-то уж все пойдет нормально, но нет. Вскоре началась закрутка корабля, который потерял ориентацию. Это грозило перспективой остаться на орбите, проще говоря – медленной мучительной смертью. И все же космонавты не потеряли самообладания и справились со всеми семью (!) сложнейшими и опаснейшими нештатными ситуациями, выпавшими на их долю в течение суток.

Во время спуска отказала автоматика, и экипаж был вынужден перейти на ручное управление. Спускаемый аппарат грохнулся где-то в пермской тайге. Когда по всем каналам звучало бодрое сообщение ТАСС: «…системы, оборудование и аппаратура корабля на протяжении всего полета работали нормально и безупречно», Леонов и Беляев томились в заснеженной тайге, ожидая спасателей. Тут уж было не до юмора. Ждать им пришлось в лютый мороз трое суток.

Взрыв бака окислителя

1966 г.

18 июля во время отделения американского космического корабля «Джемини-10» от ракеты-носителя взорвался бак окислителя.

Астронавтам Янгу и Коллинзу предстояло отработать стыковку их аппарата с запущенной ранее ступенью ракеты «Аджена». Запуск корабля шел нормально, пока в какой-то момент пространство за иллюминатором вдруг не заполнилось красными и желтыми частицами, исчезнувшими через секунду. Астронавты смотрели на приборы, выискивая признаки аварии, но не находили. Взглянув в иллюминатор, они обнаружили, что за бортом произошел взрыв бака окислителя на отделившейся первой ступени ракеты. И уже в следующий момент

экипаж по растущей перегрузке понял: включились в работу двигатели второй ступени.

Вскоре корабль отделился от ракеты и стал выполнять программу полета.

Космонавты Джон Янг (слева) и Майкл Коллинз

«Со смертельным исходом», или Гибельный пожар на «Аполлоне-1»

1967 г.

27 января во время испытаний корабля «Аполлон-1» начался пожар. Его жертвами стали три астронавта: Вирджил Гриссом, Эдуард Уайт и Роджер Чеффи. Они сгорели заживо. Долгое время их считали жертвами несчастного случая. Однако сын Вирджила Гриссома собрал улики, доказывающие, что в тот день произошло «преднамеренное убийство».

…Вашингтон, 21 июля 1969 г. Несколько часов назад американские астронавты впервые совершили посадку на поверхность Луны. Слухи об этом витают в воздухе. Вся Америка ждет выступления президента. Наконец изо всех репродукторов и динамиков раздается строгий, торжественный голос диктора: «Работают все радио– и телевизионные станции Соединенных Штатов Америки. Сегодня в 3:39 астронавт Вирджил Гриссом первым в истории человечества ступил на Луну».

«Что? Кто такой Гриссом?» – спросит каждый, кто прочтет эти строки. «Первым был Нил Армстронг. Это знают, кажется, все». Да, все. Вот только сам полковник ВВС США Вирджил Гриссом не догадывался об этом, ведь к полету на Луну готовился он, в ту пору самый заслуженный астронавт Америки. К тому времени на его счету было два полета: суборбитальный полет на «Меркурии» в июле 1961 г. и орбитальный полет на «Джемини-3» в марте 1965 г. Год спустя он отметил 40-летие. Впереди его ждала слава.

Его нашла смерть. «Он был убит», – заявил Скотт Гриссом, сын астронавта.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ВЕРСИЯ: 27 января 1967 г. во время испытаний корабля «Аполлон-1» на мысе Кеннеди (теперь это мыс Канаверал) начался пожар. Весь экипаж корабля погиб.

«Это не был несчастный случай. Это был умышленный саботаж. Я не знаю, действовал ли там один человек, или их было 50, но это именно так», – говорит летчик Скотт Гриссом.

Итак, попробуем восстановить события того трагического дня. Вирджил Гриссом, Эдуард Уайт и Роджер Чеффи готовились к двухнедельному орбитальному полету на корабле «Аполлон-1». Затем им предстояло стать участниками первой лунной экспедиции.

Экипаж «Аполлона-1»

«Я безумно счастлив, – сказал в один из последних январских дней 1967 г. подполковник Эдуард Уайт, участник полета на “Джемини-4” в июне 1965 г. – Теперь я уверен, что скоро прогуляюсь по Луне».

В тот день проводилась генеральная репетиция предстоящего полета. Корабль «Аполлон-1» пристыковали к ракете-носителю «Сатурн». Астронавты должны были подняться на борт корабля в полном обмундировании. Потом будут включены все электрические системы и средства связи. Отсоединят кабели, связывающие корабль с землей.

В 11 утра астронавты должны были подняться по трапу и занять места на борту корабля. Но начались какие-то технические сбои. Экипаж задержали на 2 ч. Когда же Гриссом ступил наконец внутрь корабля, его насторожил какой-то кислый запах, доносившийся оттуда. Вместо последнего отсчета – этого сакраментального «Десять, девять, восемь, семь…» – снова перерыв. Берутся пробы воздуха. Результат нулевой.

И все-таки испытания продолжаются. На очереди – plugs-out test, но подготовка к нему опять срывается. Почему-то перебои со связью: то слышно, то не слышно. Довершая общую неприятную атмосферу, из иллюминатора корабля высунулся Гриссом и, невзирая на собравшихся здесь журналистов, крикнул: «Честно говоря, я думаю, что у этого корабля почти нет шансов отлетать свои две недели».

Гриссом не боялся резать правду-матку. Он был героем американской астронавтики. Никто в США не провел столько часов в космосе, сколько он. Его популярность в стране была сравнима разве что со славой Гагарина у нас в Союзе.

Пока же Гриссом готовился бросить вызов советскому космонавту. Тот первым побывал в космосе – он первым ступит на Луну. Правда, туда еще надо было долететь. Гриссом буквально осатанел: он придирался к каждому проводку на корабле, осматривая его сантиметр за сантиметром. Всякий раз он находил какую-нибудь свежую неисправность. «В последний год я буквально как вопиющий в пустыне», – жаловался он.

Трудно себе представить, но «главный астронавт Америки» стал получать анонимные угрозы. Кто-то обещал убить его. «Этого неизвестного надо было искать среди людей, так или иначе причастных к космической программе США», – были уверены родственники Гриссома. К астронавту пришлось приставить охранника.

Гриссом уже попадал в серьезную переделку. 21 июля 1961 г. по окончании суборбитального полета корабль «Меркурий» совершил посадку посреди Атлантического океана. Гриссом замер в ожидании вертолета. Внезапно раскрылся люк. Корабль моментально стал наполняться водой. Астронавт выбрался наружу и спрыгнул в море. Его мотало по волнам; он размахивал руками, пытаясь подать хоть какой-то знак двум барражировавшим невдалеке вертолетам. Все напрасно! Выполнив задание, он тонул вслед за кораблем буквально на глазах

спасателей, смотревших куда-то в сторону. Лишь пилот третьего вертолета, неожиданно появившегося над горизонтом, заметил тонущего астронавта. Его втащили на борт вертолета буквально в последнюю секунду, когда его силы уже иссякли. Причину той неисправности люка так и не выяснили.

Прошло шесть лет. Полковник Гриссом нажил себе много врагов.

Гриссом был человеком резким, несдержанным, но справедливым. Да и все в тот день с самого утра шло наперекос, так что и другие специалисты стали пусть и не ругаться почем зря, но покачивать головой: «Что-то не ладилось, крупно не ладилось!» Некоторые даже предлагали прервать испытания. Что толку «репетировать», когда надо переделывать? Однако их не стали слушать. Вот уже закрывается дверца: все начинается сызнова, но на этот раз они пойдут до конца. Пристегнувшись к креслам, отрезанные от внешнего мира, астронавты замирают на пороховой бочке – остается лишь поднести спичку. Все дело в том, что… Сделаем отступление.

НАША СПРАВКА: Без примеси других газов кислород очень агрессивен. Воздушная оболочка Земли состоит в основном из азота – кислорода в ней всего 21 %. Чем выше содержание кислорода, тем вероятнее возгорание. Особенно опасна атмосфера, состоящая из чистого кислорода. Она крайне пожароопасна, однако ее используют в некоторых научных экспериментах.

Нетрудно догадаться, что в тот день атмосфера в кабине корабля «Аполлон-1» состояла из чистого кислорода. Ее было легче создать и поддерживать в равновесии, чем смесь из различных газов. Для этого требовалось меньше аппаратуры, а значит, вес корабля можно было уменьшить. Вот почему в кораблях, участвовавших в те годы в космической программе НАСА, создавалась атмосфера из чистого кислорода.

Считали, что большой опасности в этом все-таки нет. В космосе – не на Земле! Во-первых, если бы что-то загорелось, астронавты могли бы стравить весь воздух из кабины корабля – тогда бы огонь погас сам собой. Во-вторых, газообразные продукты горения в невесомости окутывают очаг пожара и гасят пламя.

Однако «Аполлон-1» находился пока на Земле. И кислорода в него закачали огромное количество. В таких условиях пожар мог начаться от любой искры.

Вот уже несколько часов Гриссом, Уайт и Чеффи щелкали тумблерами, нажимали на кнопки. И вот уже несколько часов было известно, что в электросистеме корабля имелись какие-то дефекты. На это указывали хотя бы перебои со связью.

В 18:30 полуотлаженный корабль имитировал старт. Всякая связь с космодромом прекращалась. Включались все системы автономного электрического питания. «Аполлон-1» выжимал свои «120 км».

Контакт? Есть контакт! Последний маневр начался. Что показывают мониторы в Центре управления полетами? Есть разогрев бортовых батарей? Не может быть! Почему? Там что, короткое замыкание?

В их автономный «полет» вмешаться было уже нельзя. По официальным данным, в 18:31:03 Роджер Чеффи сообщил: «На корабле – огонь».

18:31:05. Температура в кабине корабля повышается.

18:31:09. Теперь Уайт подает сигнал тревоги. Давление в кабине корабля нарастает. Приборы фиксируют судорожные движения астронавтов.

18:31:12. Температура резко подскакивает. Чеффи сообщает о сильном огне. Несколько стоявших поблизости техников слышат, как из кабины доносятся крики о помощи.

18:31:17. Давление в кабине корабля достигает максимума. Раздается взрыв. Стенка кабины выламывается.

Когда через несколько минут первые смельчаки пробрались к астронавтам, все они были мертвы.

Таков ход событий, восстановленный во время расследования, проводившегося специальной комиссией, созданной самим космическим ведомством НАСА. Так что никакой независимой экспертизы проведено не было. По итогам работы комиссии заместитель руководителя НАСА Роберт Симанс заявил, что случившиеся события стали результатом трагического стечения обстоятельств, которое невозможно было предвидеть.

Никто никогда не объяснит, почему руководители НАСА, не обращая внимания на прежние неудачи, упорно продолжали свои

смертельно опасные опыты. Неужели стремление догнать и обогнать Советский Союз в области космонавтики было так сильно, что творцы «лунной программы» не хотели считаться ни с какими жертвами?

О многом мы можем только догадываться, ведь большая часть документов, относящихся к той давней аварии, до сих пор не рассекречена. По словам Скотта Гриссома, «есть целая тонна секретных бумаг, касающихся “Аполлона-1”. Однако заглянуть в них нельзя».

Остается лишь строить догадки. Так, существуют самые разные версии того, что же успели сказать астронавты, когда попали в беду. Быть может, они просто закричали: «Пожар на корабле!», как гласит официальное заключение. Быть может, крики были совсем иными: «Они борются с огнем. Выпустите нас отсюда!» или «У нас сильный пожар. Выпустите нас, а то мы сгорим!»

А если астронавты успели сказать все это и еще многое другое? Ведь, по слухам, они прожили намного дольше, чем утверждает официальная версия. Согласно ей, астронавты погибли в течение 4 мин. Но почему именно в течение 4 мин.? Непосредственных очевидцев их смерти не могло быть. Зато цифра «четыре» как нельзя кстати устраивала руководителей эксперимента. Ведь кабину корабля вскрыли через 5 мин., и, значит, никого живых там уже не было.

Последствия пожара

А если бы и были раненые, помочь им не представлялось возможным, ведь поблизости – среди персонала, обслуживавшего испытания, – не было ни одного врача. Первый врач прибыл на стартовую площадку лишь через 10 мин. после осмотра кабины корабля – целая вечность для тяжелораненых людей!

Как выяснил Скотт Гриссом, при вскрытии всех троих погибших астронавтов у них был зафиксирован отек легких. Подобный отек возникает при вдыхании дыма.

Любой медик подтвердит, что отек легких развивается в течение нескольких часов, а не минут. Если человек умер мгновенно, то у него не будет отека легких. Скотт Гриссом сделал логичный вывод: «Когда открыли люк, экипаж корабля был еще жив. Однако находившиеся поблизости люди не предприняли никаких попыток спасти астронавтов».

Этот вывод точно согласуется со странным заявлением, которое сделал 21 апреля 1967 г. на слушаниях в Конгрессе инженер Рональд Бэрон, бывший сотрудник фирмы North American Aviation, изготавливавшей корабль «Аполлон». По его словам, один из сотрудников «Норт Американ» шепнул ему после аварии, что астронавты еще минут за 10–12 до того, как заметили огонь, почувствовали запах дыма. Потом минут пять они пытались открыть кабину. Бэрон даже рассекретил имя своего «информатора» – Эл Холмбург.

Слушания еще продолжались, когда по распоряжению руководителей фирмы в Конгресс прибыл Эл Холмбург и опроверг все высказывания Бэрона.

Рональд Бэрон давно уже критиковал сами условия проведения испытаний, а также порядки, сложившиеся на стартовой площадке.

За три недели до катастрофы Бэрона выгнали из фирмы за критиканство. А через неделю после его выступления в Конгрессе автомобиль Бэрона замешкался на железнодорожном переезде и был раздавлен проезжавшим поездом. Бэрон, его жена и дочь погибли.

Бэрон погиб. Однако его слова не остались неуслышанными. Пожар на стартовой площадке вовсе не был роковой случайностью. Авария была предопределена самой обстановкой, сложившейся здесь. Впрочем, некоторые эксперты уже тогда заговорили, что дело, возможно, не в одной халатности. Так, Эрик Бергост озаглавил книгу, посвященную событиям 27 января 1967 г. «Убийство на площадке 34».

Разумеется, в отчете комиссии названа однозначная причина гибели астронавтов: пожар. В том, что на борту возник пожар, никто и не сомневался до начала следствия. Однако по окончании следствия никто так и не мог сказать, почему возник этот пожар.

Убедительная версия появилась лишь много лет спустя, когда обломки сгоревшего корабля осмотрел Скотт Гриссом. Он остановился

как вкопанный, увидев на одном из пультов то, что в свое время искали – и нашли! – члены комиссии.

Их заинтересовал один из тумблеров. Он, единственный, был демонтирован. Кабели, подходившие туда, были тщательно пронумерованы комиссией. Сам тумблер лежал рядом в пластиковом пакете с надписью «Тумблер S-11 и крепеж». Этот тумблер находился «на консоли номер восемь главной приборной панели, прямо над коленями моего отца, и соединял бортовые аккумуляторы с аппаратурой корабля», – подчеркнул Скотт Гриссом.

«За всю свою карьеру пилота я не видел ничего подобного», – продолжал Гриссом. Речь шла о прямоугольной металлической пластине, которая была плотно подогнана к тумблеру и вставлена под тумблер – туда, где сходились все провода, подведенные к этому переключателю. Понятно, что пластина была там вовсе ни к чему. Ведь в каком бы положении ни находился тумблер после подачи питания, во включенном или выключенном, все равно следовало короткое замыкание – то самое, что вызвало пожар. Щелк-щелк. Вот где проскочила искра! Рядом с астронавтами. Ее было достаточно, чтобы начался пожар».

«Представьте себе, что в ваш гараж закачан чистый кислород, – пояснял в одном из интервью Скотт Гриссом. – Теперь вы закорачиваете автомобиль, включаете стартер и ждете, пока один из полюсов не начнет плавиться. Представили, как все вспыхнет? Нечто подобное и произошло тогда на стартовой площадке». Эта находка окончательно убедила Скотта Гриссома в том, что его отец и другие астронавты погибли вовсе не в результате чьей-то оплошности. Нет, это был умышленный саботаж.

Мемориальная доска в память трагедии на «Аполлоне-1»

Возможно, у Гриссома были личные враги, и члены комиссии НАСА пытались «замять скандал в своем благородном семействе»? Возможно, кто-то завидовал чужой славе? В любом случае в тот день астронавты могли остаться в живых. Ведь поначалу планировалось провести тот самый эксперимент в автоматическом режиме, без участия экипажа. Представители НАСА назвали версию Скотта Гриссома вздором: «Мы повторяем, что члены комиссии так и не выяснили причину возгорания». Сам Гриссом уверен, что лишь новое, независимое расследование внесет ясность в события того дня и выявит возможных виновников случившегося.

Гибель Владимира Комарова

1967 г.

Трехместный корабль «Союз-1», пришедший на смену «Востоку», стартовал 23 апреля 1967 г. На борту находился только один космонавт – совершавший свой второй космический полет Владимир Комаров, его дублером был Юрий Гагарин. По программе на следующий день на

орбиту должен был выйти другой такой же корабль, но уже с экипажем, которому предстояло состыковаться с «Союзом» Комарова. Однако этого не произошло, поскольку на «Союзе-1» не раскрылась одна из панелей солнечных батарей, что ставило под сомнение возможность стыковки. В таких условиях бортовая электроэнергия израсходовалась бы в первые сутки полета вместо запланированных трех.

На Земле тем временем уже заседала госкомиссия, которая приняла решение отменить старт второго корабля и поручила баллистикам просчитать подходящий виток для посадки Комарова.

Утром 24 апреля на борт передали распоряжение о посадке. На восемнадцатом витке Комаров сориентировал корабль. Тормозная двигательная установка включилась где-то над Африкой, двигатель отработал расчетное время, несколько позже у юго-западных границ страны снижающийся корабль вошел в зону радиовидимости наземных станций слежения. После этого связь с «Союзом» вдруг резко прервалась. Нараставшее напряжение прервал спокойный голос Комарова, доложившего, что все в порядке. Журналисты отреагировали на это бурным восторгом, начался оживленный обмен мнениями.

Летчик-космонавт Владимир Комаров

Однако веселый настрой прервало сообщение из района приземления: «Космонавт требует врача». В тот момент никто на Земле, кроме спасателей, не мог поверить в трагедию, но она уже произошла. Ее подробности стали известны только к вечеру 24 апреля. Произошел отказ парашютной системы, купол полностью не раскрылся.

Обелиск на месте гибели В. Комарова

Владимир Комаров погиб мгновенно в момент удара «Союза» о землю, несшегося к ней с огромной скоростью. Двигатель мягкой посадки не смог погасить столь стремительное падение. При ударе спускаемый аппарат лопнул, внутри возник пожар. Только когда огонь забросали землей, спасатели смогли обнаружить останки человека.

«Уникальный эксперимент»

1969 г.

Космический корабль «Союз-4», пилотируемый Владимиром Шаталовым, после задержки со стартом ушел на орбиту 14 января 1969 г. Через сутки стартовал «Союз-5», на борту которого находились трое: Борис Волынов, Алексей Елисеев и Евгений Хрунов. После успешной стыковки Елисеев и Хрунов перешли через открытый космос

из корабля в корабль. Так была создана первая в мире экспериментальная космическая станция.

Борис Волынов

Расстыковавшись 16 января в 15:55, «Союзы» выполнили большую программу экспериментов и наблюдений, во время которых была проверена и работоспособность техники. «Союз-4» успешно приземлился 17 января, а «Союз-5», пилотируемый Борисом Волыновым, продолжал полет.

На третьи сутки в 3:11 с Земли передали: «Готовьтесь к посадке». Вскоре корабль перешел на траекторию спуска. В этот момент Волынов передал на Землю, что у него проблемы. Самого слова «авария» в докладе не было – режим открытой связи категорически запрещал любые упоминания о технических неполадках. На Земле не сразу поняли, что разделение не произошло. Ситуация практически безнадежная – космонавт обречен. На спасение нет никаких шансов.

При входе в атмосферу бушевало адское пламя, испарявшее металл обшивки и превращавшее его в раскаленную плазму. При беспорядочном вращении корабля огненный смерч обрушивался на незащищенную часть кабины. Внутри появился ядовитый дым – горела гермоизоляция. Приборы показывали, что клапаны двигателей разворота открыты, но импульсов не было. Автоматика, которая поначалу попыталась выправить положение корабля, стравила топливо.

Время неумолимо приближало конец… И вдруг резкий хлопок сотряс корабль. Да так сильно, что стальной люк сначала вдавило, а потом выдавило вверх, как днище консервной банки. Волынов подумал, что это взорвались топливные баки. При любом нарушении герметичности корабля космонавта, находившегося без скафандра, в легком костюме, ожидала смерть.

Тем временем спускаемый аппарат, облегченный отстрелом «довеска», по крутой баллистической траектории шел к Земле. На высоте 10 км сработал парашют. На какой-то миг показалось, что неприятности отступили. Но судьба уготовила Волынову еще одно страшное испытание. Стропы основного парашюта начали закручиваться, потом вдруг жгут строп стал раскручиваться в обратную сторону. Так продолжалось почти до самой земли: туда-сюда, туда-сюда… Приземление получилось жестким. От серьезных травм и переломов спас ложемент – специальный «вкладыш» в кресле космонавта, изготовленный строго по фигуре. Однако удар был столь силен, что сломались корни зубов верхней челюсти.

В сообщении ТАСС, естественно, обо всем этом не упоминалось. Говорилось о другом: «Полет прошел успешно, уникальный эксперимент завершен, корабль приземлился в заданном районе…» На самом деле последний оказался в стороне от изначально запланированного почти на 600 км.

Спасение «Аполлона-13»

1970 г.

13 апреля на борту американского космического корабля «Аполлон-13», совершавшего полет на Луну, внезапно взорвался бак с жидким кислородом. Едва ли кто-нибудь из астронавтов в тот момент верил, что ему суждено вернуться на Землю…

Миссия «Аполлона-13» состояла в полете на Луну и доставке оттуда лунного грунта. На третий день полета к Луне произошла катастрофа – на корабле взорвался кислородный бак. Причина – неисправность его штуцера и искра из-за последовавшего короткого замыкания.

В результате взрыва две из трех электрических батарей были уничтожены и к тому же образовалась утечка кислорода, которая стала уводить корабль с орбиты. Ловелл – командир корабля, докладывая об инциденте, произнес тогда в эфире ставшую известной всему миру фразу: «Хьюстон, у нас проблема». Речи о продолжении миссии уже не шло, а положение корабля стало настолько критичным, что возник срочный вопрос: как спасать космонавтов?

Руководитель полета в ЦУПе Хьюстона Джин Кранц организовал наземную команду, чтобы спасти экипаж «Аполлона-13».

Созданный в ЦУПе штаб по спасению «Аполлона-13» нашел единственно верный выход из создавшихся цепочкой одна за другой проблем. В связи с невозможностью включить поврежденный взрывом маршевый двигатель и срочно развернуть корабль, направив его обратно к Земле, было принято решение продолжить полет и силой тяготения Луны изменить траекторию полета, вернув «Аполлон-13» на Землю.

Команда «Аполлона-13» входит в космический корабль

Из-за катастрофической нехватки электроэнергии решили сэкономить ее и отключить все возможные приборы и перевести двух из трех космонавтов в лунный модуль «Аквариус». Два из четырех баллонов с кислородом в результате попытки отключения топливных элементов полностью опорожнились. Было необходимо провести коррекцию траектории «Аполлона», ушедшего со своего курса из-за взрыва и утечки кислорода. Для этого 14 апреля на 34 с у лунного модуля включили двигатель. К сожалению, коррекция не совсем удалась, и по прикидкам «Аполлон» должен был приводниться вместо Тихого океана, где его встречали пять кораблей США и 47 самолетов, в районе острова Мадагаскар в Индийском.

Это было неприемлемо еще и потому, что и так скудных ресурсов оставшегося на корабле кислорода и электроэнергии явно бы не хватило на дополнительный облет половины Земли.

Поэтому на следующий день они были вынуждены повторно включить двигатель лунного модуля уже на 4 мин. и 23 с. А он был изготовлен с расчетом только на одно длительное включение для поднятия космонавтов с Луны. Но, к несчастью, и эта корректировка не была успешной – «Аполлон» проходил слишком далеко от Земли – в 165 км. И тут возникла следующая проблема – содержание углекислого газа в кабине лунного модуля превысило допустимые нормы и приближалось к отметке несовместимой с жизнью. Фильтры корабля и модуля не подходили друг к другу, и к тому же не было электроэнергии для вентилятора поглотителя углекислого газа.

Решение было найдено в ЦУПе – подручными средствами соединили два шланга от скафандров и соединили ими модуль и поглотитель основного отсека экипажа. Это решило проблему.

И тут загорелась красная лампа перегрева химической батареи. А без электричества невозможно будет запустить двигатель, компьютер и совершить посадку…

К счастью, это всего лишь ошибочно сработал температурный датчик. На следующий день пришла новая беда – сработавший предохранительный клапан в баллоне с гелием привел к его утечке и закручиванию корабля вдоль своей оси. Проведение необходимой, третьей коррекции полета срывалось.

К тому же корабль при строгой экономии электроэнергии стал охлаждаться, и температура в кабине упала до 11 °С. Кроме того что космонавты стали замерзать, в кабине резко увеличилась влажность и появились капли воды, которые могли испортить электроприборы.

Коррекция все же была проведена, и 14 с двигатель лунного модуля благополучно продержался третий раз. Проведенные с земли расчеты опять показали, что траектория движения «Аполлона» оставляет желать лучшего, хотя и допустима.

Но все же было принято решение не рисковать при входе в атмосферу и подкорректировать корабль. Это было сделано 17 апреля. 22 с отработали двигатели ориентации лунного модуля в четвертый раз. На этот раз траектория входа в атмосферу Земли стала идеальной. Следующий необходимый и так опасный шаг – это расстыковка от спускаемого модуля самого поврежденного взрывом корабля. Включать же предназначенные для этого вспомогательные двигатели и пиротехнику было слишком опасно. Опять пришлось воспользоваться двигателем лунного модуля – им развернули на 45° корабль и, дав следующий импульс, развели связку на 2 части.

После этого и была сделана фотография поврежденной части основного модуля. Космонавты увидели зияющий проем в обшивке 4 × 1,5 м. И самое главное – сопло маршевого двигателя пострадало от взрыва.

Следующим этапом расстыковали посадочный и лунный модули. А у космонавтов осталось только 15 кг кислорода.

17:53:45 – соприкосновение с атмосферой Земли и плавный спуск. Прошли долгих 13 мин. и 55 с, и команда злосчастного «Аполлона-13» приводняется в 7,5 км от ожидающего их спасательного корабля

«Иводзима». На нем космонавты были перевезены на Гавайи в Гонолулу. За проявленное мужество и исключительно высокий профессионализм космонавты и наземные службы Хьюстона получили высшие гражданские награды США – медаль Свободы.

(©2011 – В мире интересного – www.vmireinteresnogo.com)

Трагический полет «Союза-11»

1971 г.

Полет корабля «Союз-11», с космонавтами Г.Т. Добровольским, В.Н. Волковым и В.И. Пацаевым на борту, проходил с 6 по 30 июня 1971 г. Главная задача была выполнена – автоматическое сближение со станцией «Салют-1», стыковка и переход экипажа в орбитальную станцию прошли успешно.

Но без происшествий не обошлось. На орбитальной станции случился пожар – загорелись силовые кабели, повалил едкий дым. Космонавты едва успели перебежать в спускаемый аппарат и уже готовились к срочной эвакуации. Но огонь выжег находившийся поблизости кислород и затух. Когда дым рассеялся, экипаж облегченно вздохнул, и никто подумать не мог, что ждет космонавтов в момент приземления. Хотя нет, жена Георгия Добровольского, на квартире которой собрались утомленные длительным ожиданием жены космонавтов, предчувствовала беду. Когда было объявлено, что задание выполнено и корабль возвращается на землю, женщины, уверенные в благополучном исходе полета, по традиции расставили на столе цветы, стали открывать шампанское, но жена Добровольского вышла из угловой комнаты и сказала: «Нет, девочки, торжества не будет… Будет траур».

Космонавты Добровольский, Волков и Пацаев в кабине летательного аппарата

29 июня, в 21:28 по московскому времени, «Союз-11» отстыковался от «Салюта». 30 июня в 1:35 после ориентации «Союза» была включена тормозная двигательная установка. Отработав расчетное время и потеряв скорость, корабль начал сходить с орбиты. Полет спускаемого аппарата завершился плавным приземлением на ровную степную местность Центрального Казахстана западнее горы Мунла. Одновременно с кораблем совершил посадку вертолет поисково-спасательной службы.

Спускаемый аппарат находился в обычном послепосадочном состоянии. Все свидетельствовало о нормальной работе средств приземления. Но когда встречающие открыли люк, их взору предстала ужасная картина: космонавты находились на своих рабочих местах без признаков жизни. Врачи из группы спасателей были в полной растерянности, они даже предположить не могли, что космонавты мертвы. Тела их были теплые, казалось, что трое просто потеряли сознание. Пробовали даже делать искусственное дыхание, но все оказалось напрасным.

Анализ записей автономного регистратора системы бортовых измерений показал, что с момента отделения бытового отсека – на высоте более 150 км – давление в спускаемом аппарате стало падать и

через 30–40 с опустилось практически до нуля. Воздух истекал так, будто было открыто отверстие клапана дыхательной вентиляции. На основании этого комиссия пришла к однозначному выводу: при отделении бытового отсека несанкционированно сработал клапан дыхательной вентиляции, предусмотренный на случай, если корабль совершит посадку на воду или приземлится на землю люком вниз. По неизвестной причине клапан открылся на большой высоте, практически в вакууме. Естественно, воздух ушел из корабля в считаные секунды.

Кто-то из специалистов утверждал, что надо было закрыть «дырку» рукой и все бы обошлось. Но сделать это не так просто, как кажется. Все трое находились в креслах, пристегнутые ремнями, – так положено по инструкции во время посадки – и дотянуться до клапана не могли. Да и не успели, поскольку не сразу оценили ситуацию. Все решили секунды.

После долгих испытаний и моделирования различных ситуаций комиссия выдвинула версию самопроизвольного открытия, ставшую единственной. На этом расследование закончилось.

Похороны экипажа «Союза-11»

Впоследствии на техническом комплексе был забракован прибор, применявшийся для проверки цепей пиротехники. Он пропускал повышенный ток обтекания в испытываемые цепи. Могло ли это обстоятельство быть связанным со случившимся и объяснить его реальные причины, установить не удалось. Официального объявления о причинах аварии так и не последовало.

Над бездной

1975 г.

5 апреля потерпел катастрофу корабль «Союз-18—1». Только чудо спасло жизнь космонавтам Василию Лазареву и Олегу Макарову.

После старта не сработала третья ступень ракеты-носителя, и «Союз-18—1» камнем рухнул на землю. Во время падения, когда экипаж испытывал двадцатикратные нечеловеческие перегрузки, возникло опасение, что корабль мог упасть на территорию Китая – не дружественного тогда Советскому Союзу. Однако через 21 мин. 27 с «Союз» упал на краю горной алтайской террасы уже в Монголии. К счастью, парашют зацепился за дерево, растущее над пропастью. По инструкции после приземления парашют необходимо было отстрелить. Но Лазарев каким-то шестым чувством решил кнопку отстрела не нажимать. Космонавты висели над бездной, пока за ними не прибыл вертолет.

Ссора космонавтов

1976 г.

24 августа из-за странного запаха на борту – именно эта версия аварии поначалу считалась единственной – досрочно был прекращен полет корабля «Союз-21» с космонавтами Б. Волыновым и В. Жолобовым. На самом деле причина была в другом.

Летчик-космонавт Василий Лазарев

Первую экспедицию на орбитальную станцию «Салют-5», запущенную 22 июня 1976 г., совершил экипаж корабля «Союз-21». Перебравшись на станцию 7 июля, космонавты Б. Волынов и В. Жолобов впервые выполнили эксперименты по выращиванию кристаллов из раствора, пайке и плавке.

Экипажу пришлось каждый день сутки сдвигать на час вперед. Непривычный режим, тяжелое привыкание к невесомости, сложная программа экспериментов привели к тому, что космонавты серьезно разругались. Командир Борис Волынов даже подумывал об использовании пистолета, который хранился в спускаемом аппарате и предназначался для обороны от диких зверей в случае, если вдруг корабль приземлится где-нибудь в глуши. Чтобы не раздражать Центр управления полетами на Земле, космонавты сообщили, что чувствуют в атмосфере какой-то посторонний запах. В ЦУПе, посовещавшись, дали команду на прекращение полета.

Космонавты Б. Волынов и В. Жолобов

Легенда о странном запахе держалась довольно долго. Следствием этого оказалось то, что следующий экипаж входил в «Салют» в специальных противогазах. Естественно, ничего подозрительного внутри корабля обнаружено не было.

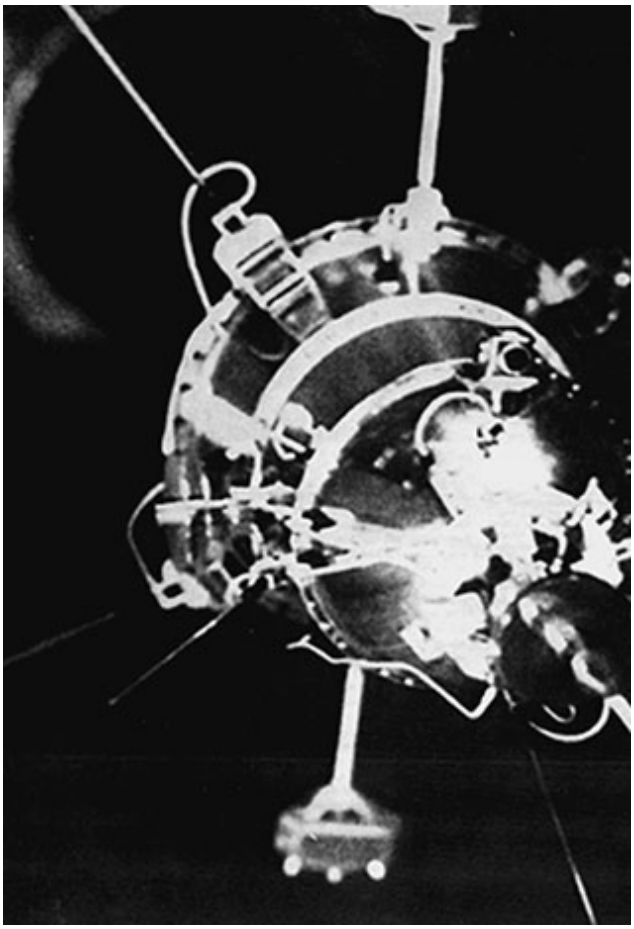
Падение спутника-разведчика

1978 г.

24 января в северо-западных районах Канады упал советский разведывательный спутник «Космос-954» с ядерной энергетической установкой на борту.

Утром 24 января при прохождении плотных слоев земной атмосферы произошло разрушение спутника и поверхности Земли достигли лишь его фрагменты. Один из них пронесся над северо-западными районами Канады, до смерти перепугав байдарочника, тренировавшегося на Большом Невольничьем озере. Спустя несколько часов над незадачливым спортсменом, обратившимся в больницу города Йеллоунайфа, уже хлопотали врачи. Но интересовала их не нервная система молодого человека, пережившего сильный стресс, а клинические признаки лучевой болезни.

По иронии судьбы фрагмент аппарата с частью ядерного реактора, в котором находился уран-235, упал неподалеку от канадского городка Ураниум-Сити. Произошло незначительное радиоактивное загрязнение поверхности.



Спутник «Космос-954»

Вскоре обширная территория вокруг места падения была оцеплена канадскими военными, а на местный аэродром стали один за другим прибывать самолеты тактического командования ВВС США, из чрева которых появлялись люди в тяжелых защитных костюмах.

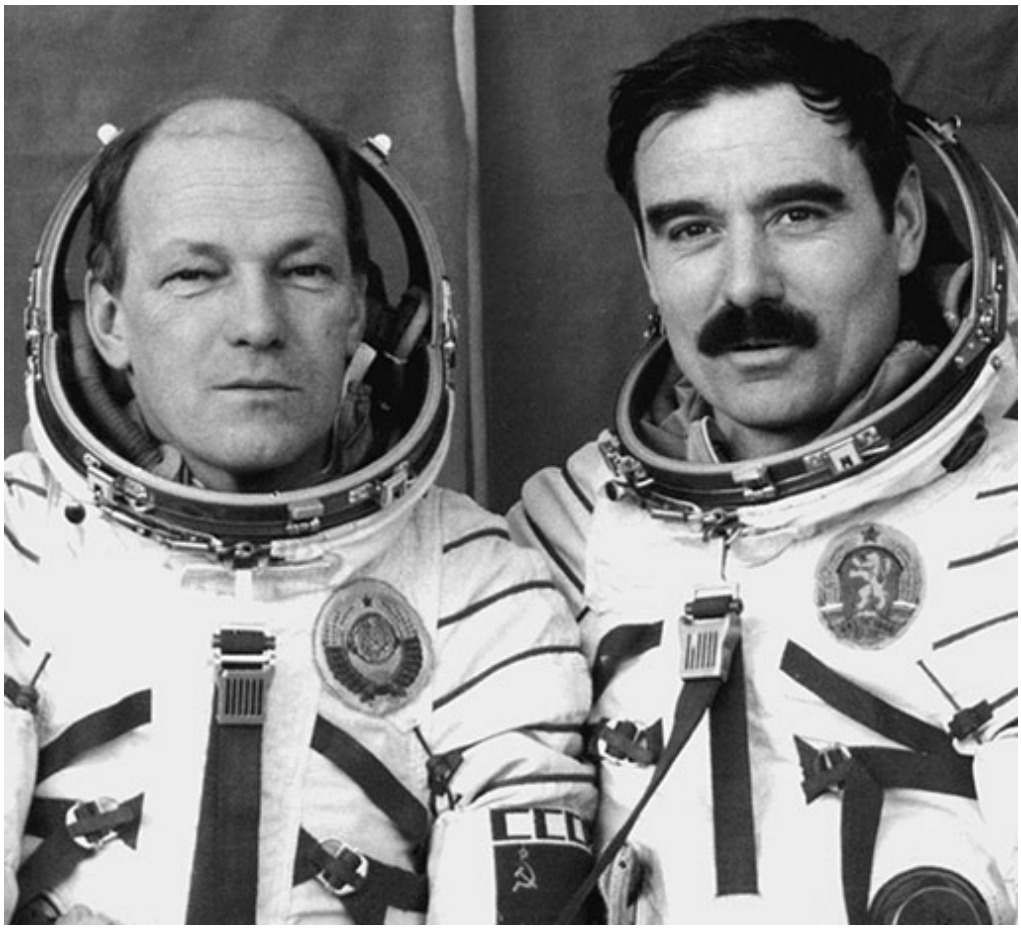
Факт падения пришлось признать и советскому правительству, которое через ТАСС сообщило всему миру: «На территорию Канады упал советский спутник с небольшим ядерным устройством на борту».

Едва не улетели в дальний космос

1979 г.

11 апреля из-за отклонений в режиме работы двигательной установки корабля «Союз-33» была отменена его стыковка с орбитальной станцией «Салют-6».

Международный экипаж корабля «Союз-33» не смог состыковаться со станцией «Салют-6». Из-за неполадок двигательной установки Николай Рукавишников и первый болгарский космонавт Георгий Какалов – такова его настоящая фамилия, Ивановым его нарекли в Политбюро, посчитав родную фамилию не слишком звучной, – чуть было не отправились в дальний космос. Пока корабль нарабатывал витки вокруг Земли, космонавты и Центр управления полетами решали, что делать. Если бы не включился дублирующий двигатель, Земле пришлось бы печально наблюдать, как экипаж погибает от удушья. К счастью, дублирующий двигатель все-таки сработал 12 апреля – в День космонавтики.



Н. Рукавишников (слева) и болгарский космонавт Г. Какалов

Траектория оказалась совсем не такой, по которой обычно спускаются корабли. Рукавишникову и Какалову пришлось выдержать вдвое большие перегрузки по сравнению с теми немалыми, что обычно вжимают в кресла возвращающийся экипаж.

«Восток» – дело тонкое и «сов. секретное»

1980 г.

От города ракетчиков до той роковой четвертой пусковой установки примерно час езды по заснеженной архангельской тайге. На большой поляне на крутом берегу Емцы расположился стартовый комплекс. Он выглядит точно так же, как и тогда, в марте 1980-го. С самой верхней рабочей площадки, с высоты 50 м, видно все. И можно легко восстановить картину трагедии. Внизу, слева от комплекса, как и сейчас, стояли зеленые заправочные цистерны. В вагончике

обслуживания находился Сергей Микеров, начальник расчета подвижных заправщиков. Наверняка волновался. Впервые ему доверили работать непосредственно на пуске, в зоне № 1. Случилось то, о чем он мечтал, о чем просил начальство…

Начальник центра испытаний и применения космических средств полковник Владимир Крикливый просит быть внимательнее и крепче держаться за металлические ограждения. А 20 лет назад с этой высоты, спасаясь от огня, на бетонную площадку спрыгивали бойцы расчета. Шансов выжить – никаких. Те, кто не успел, горели факелами наверху, повисая на страховочных поясах… Здесь на колонне обслуживания сгорел заживо и подполковник Валентин Гринько. Он провел до этого более 300 пусков. Газета «Правда» вышла с победным сообщением: «В Советском Союзе произведен запуск очередного искусственного спутника Земли “Космос-1168”… Координационно-вычислительный центр ведет обработку поступающей информации…» А по улице Ленина, главной в Мирном, медленно двигались от Дома офицеров, где проводилась гражданская панихида, к братским могилам грузовые машины с гробами – по две в ряд… Колонна растянулась до конца города.

…Белоснежная стрела ракеты застыла в ожидании команды. До пуска оставалось два с лишним часа, и на рабочих площадках вовсю кипела работа. Более 300 ракетчиков проверяли параметры работы приборов, закрепляли и отсоединяли рабочие шланги… Царила обычная предстартовая суета. В чрево летательного аппарата залили уже почти все горючее – около 280 т керосина, кислорода, азота. Гремучая смесь должна была вот-вот забросить ракету-носитель вместе со спутником на орбиту.

Время приближалось к семи вечера, но прожектора еще не включали. Старт был намечен на 21:18. Чувствовали ли оставшиеся в живых ракетчики какое-то особенное волнение, возникало ли какое-то недоброе предчувствие? Никто такого не вспомнил.

Если бы взрыв прозвучал хотя бы немного позже… При 20-минутной готовности на старте остаются уже немногие.

…В прошлом году на площадке ракетчики части соорудили своеобразный мемориал – установили на постаменте сопло ракеты. Внизу – фамилии всех 48 павших.

В музее хранятся часы одного из погибших ракетчиков. Сохранился металлический корпус и металлический браслет. Закопченные стрелки застыли на роковой минуте – 19:01. Страшный взрыв раздался наверху, потом – внизу… И еще где-то. Кругом заполыхало. В кислороде горело все: бетон, металлические фермы, шланги, кабели… Люди… Ракету со спутником разнесло в считаные мгновения… Удушье. Тут же вырубилась связь. Только капитан А. Кукушкин успел крикнуть по шлемофонной связи: «Снять напряжение с борта!»

Юрий Серафимович Жабоедов в тот день был техническим руководителем запуска. И наблюдал за подготовкой к старту в «утюге» – бетонном бункере, который от ракеты находится всего метрах в десяти. Но бетон выдержал, и это спасло. И не только его.

– Вот за этим столиком у окошка сидел Юрий Шмытов, начальник стартовой группы, – рассказывает Юрий Серафимович. – Стекла вылетели, но никого даже не порезало осколками. Я стоял у входа – дверь была приоткрыта. Рядом со мной прислонился к бетонной стеночке Михаил Хохлов, начальник оперативного отдела полигона…

Через полчаса Хохлов выберется из ада и будет звонить в госпиталь заместителю начальника медслужбы полигона Анатолию Шутю: «Все горит. Сколько будет раненых, неизвестно. Готовьтесь».

…Взрыв, взрыв и вспышка пламени. Причем не такой уж и грохот был. В Мирном ничего не услышали. Да и не оглушило.

– Как вы среагировали, Юрий Серафимович?

– Да никак. Только, помню, кто-то сказал: «Ну что, пора выходить…» Я выскочил и побежал к пультовой дать команду на пожаротушение. Только автоматика не включилась – все уже перегорело. Било во все стороны бело-голубое пламя. Жар. Но через час я смог вернуться в «утюг» – ветер дул в сторону реки и относил огонь, – взял папаху и дипломат.

– О чем думали в тот момент?

– Мысль одна: «Почему взорвалось?»

У берегов р. Емца

Об этом думали и эксперты, и многочисленные комиссии. И не один год. Поначалу все свелось, как водится, к вине ракетчиков: применили, мол, не тот инструмент, возникла искра… Кого-то с позором уволили из армии. Но позже выяснилась истинная причина катастрофы (она считается окончательной) – дефект при сборке на заводе-изготовителе.

Еще и еще раз невольно подумаешь о судьбе. Кого-то она казнила, других – миловала. Начальник подготовки пуска Антон Сыротюк отпросился съездить на юбилей отца, в чем он до сих пор и спустя 20 лет себя винит.

– Рано утром 19-го посыльный приносит телеграмму: «Срочно прибыть в часть». И больше ничего. Я сразу насторожился. Приезжаю в Мирный – траур. С помощью железнодорожного крана ребята снимают с искореженных ферм обслуживания обуглившиеся трупы. Из бетона то тут, то там еще вырывалось пламя. Позже появились пиротехники – все взорвали. И начали строить площадку заново – через два года провели уже очередной старт. Кого вспоминаю? Сережу Микерова. Первый его пуск был. И последний. Секретарь комсомольской организации. Хороший мальчик, у него была молодая жена…

Они так и остались мальчиками. 18—19-летние ребята, бойцы расчета. И до сих пор к своим сыновьям, своим мальчикам приезжают постаревшие, поседевшие от горя и болезней мамы.

То, что произошло, то, как в экстремальной ситуации вели себя люди, – подвиг. Подвиг, о котором велено было забыть. И даже сейчас, спустя 20 лет, не удалось найти ни одной фотографии тех дней. Сохранились только полусгоревшие документы под стеклом в маленьком музее части. Удостоверение личности. Куба Александр. Место рождения – Бердичевский район Житомирской области. Село… название сгорело…

– Саша попросил меня подменить его два дня на дежурстве, – рассказывает Владимир Маркин. – Он, как и я, был «бортовиком», то есть контролировал аппаратуру в ракете. Вместе и на работу одним мотовозом по тайге ездили. Один день 17 марта я отдежурил. Он мне и говорит: завтра, мол, сам смогу. Теперь он – в музее, а я – здесь. А могло быть наоборот. Вот документы Сорокина. Два брата вместе служили. Только один из них 18 марта отправился в Архангельск на смотр художественной самодеятельности, а Сергей остался… Тоже судьба.

И она зависела от мелочей. Рассказывает подполковник Владимир Емельянов:

– В тот роковой день я входил в состав аварийно-спасательной группы. За час до старта мы должны были быть на месте. И вдруг – зарево на горизонте. И хлопок. Включили «мигалки» и понеслись вперед. Все было объято пламенем, светло как днем. И жар такой, что мы не могли подступиться к ракете, – пожарные костюмы были у нас самые обычные. Меня сразу отправили на самолете начальника полигона Владимира Иванова в Архангельск за экипировкой. И назад.

Костюмы, как сейчас помню, стоили 90 рублей. Но уже не понадобились…

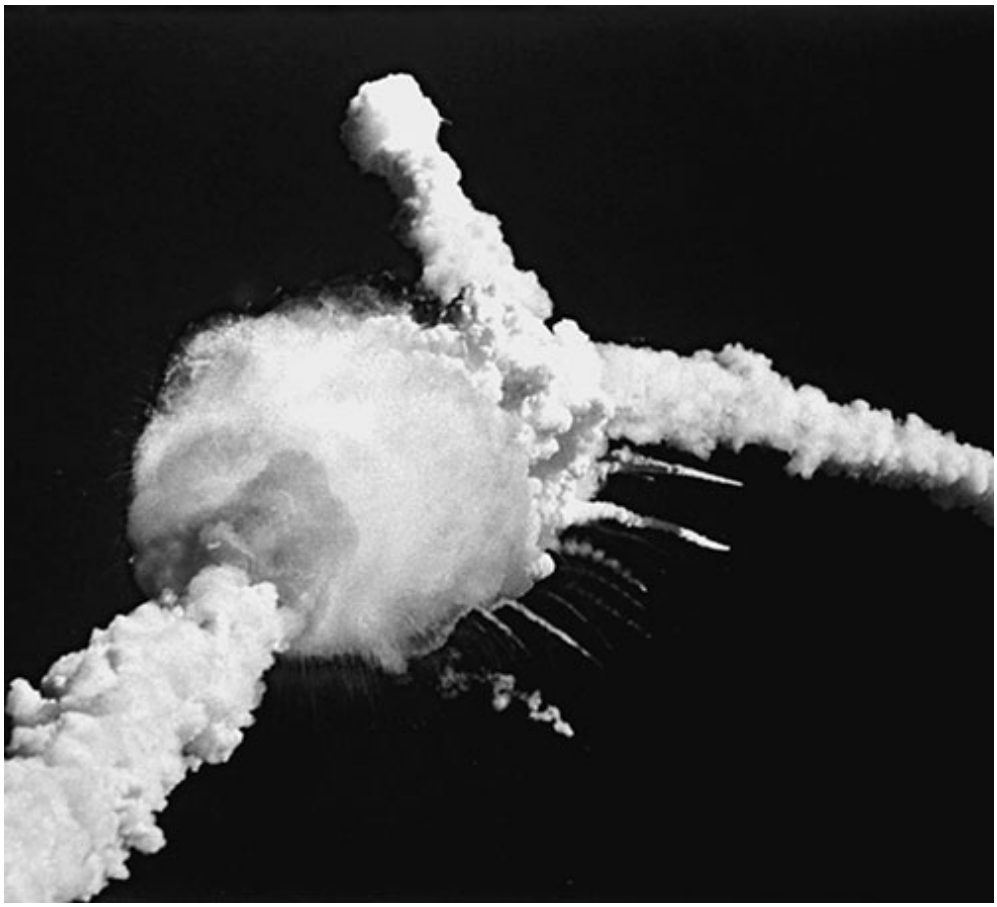
История, день сегодняшний – все переплелось. Ефрейтор Игорь Кузнецов в апреле 1980-го должен был демобилизоваться. Оставались 25 дней службы. Он даже дембельский альбом подготовил и выслал матери. И уточнил, что сначала заедет к своей любимой девушке в Ленинград, а потом – домой, в поселок Мстинский Мост, что в Новгородской области. В альбоме – фотографии друзей-ракетчиков с их наивными, искренними, написанными от руки пожеланиями. Жизнь ведь у 22-летнего Игоря только-только начиналась. «Игорек! Вот и заканчивается наша служба. Два года со своими радостями и горестями. Будет о чем вспоминать. Богомолов Сергей». «Вот и все. Ты только не забудь нашу команду, 2-е отделение. Турдиев Рустам». «Дорогой Игорек! Желаю тебе “на гражданке” самого хорошего, крепкого здоровья, приятного отдыха и кайфа. Артур Абрамян».

«Наша дальнейшая встреча зависит от Фортуны. И я думаю, что при встрече “на гражданке” мы узнаем друг друга. И. Супрун».

Тайна гибели «Челленджера»

1986 г.

От взрыва почти 2 млн л жидкого топлива в небо поднялось гигантское облако, но на земле в тот момент и вправду никто не мог сообразить, что же произошло на самом деле. Сотрудники НАСА, участвовавшие в запуске, были в шоке. Даже придя в себя, они не в силах были найти объяснение происшедшему. Лишь два человека на планете могли профессионально растолковать, что же на самом деле случилось на мысе Канаверал. Они оба наблюдали за запуском по телевизору, находясь в далеком штате Юта. Более того, они предполагали, что тот старт может завершиться трагедией.



Взрыв «Челленджера»

Первый из них – Роджер Бойсджоли, старший инженер компании «Мортон-Тиоколь», которая участвовала как подрядчик в проектировании космического корабля и непосредственно разрабатывала ускоритель с ракетными двигателями. Вторым был его начальник Боб Эбелинг. Как вспоминает Бойсджоли, оба тогда находились в офисе компании. Эбелинг нашел своего подчиненного в конференц-зале, чтобы пригласить его поглядеть на запуск. «Нет, я не хочу на это смотреть», – отказался Роджер. По его собственному признанию, он прекрасно понимал, чем все может закончиться.

Накануне Эбелинг и Бойсджоли потратили 6 ч. прямой телесвязи, чтобы убедить специалистов из НАСА отложить запуск корабля. Причина – понижение температуры во Флориде до минусовой. В такой ситуации поставляемое фирмой оборудование могло дать сбой. Но высшее руководство «Мортон-Тиоколь» не разделяло опасений своих инженеров. Шефы порекомендовали подопечным не мутить воду и

дали добро на запуск. Именно такого ответа ждали специалисты из НАСА.

Когда оставалось 5 с до старта, оба инженера взялись за руки. Но тут же они выдохнули с облегчением – выпуская клубы дыма, корабль оторвался от земли. «К счастью, пронесло!» – воскликнул Роджер. Можно было расслабиться. Однако спокойствие продлилось всего 73 с. Белый дым заполнил экран телевизора.

Весной 1986 г. Роджер Бойсджоли предстал в качестве свидетеля перед следственной комиссией, занимавшейся изучением причин катастрофы. Его показания весьма смутили руководство компании «Мортон-Тиоколь», поскольку он вытащил на свет божий документы, о которых никто не помнил. Поэтому вскоре начальство намекнуло инженеру, что таким, как он, не место в фирме…

Так что же все-таки стряслось в ракетоносителе в то трагическое зимнее утро? Дело в том, что в двигателе «Челленджера» существуют заслонки, которые американцы называют ноль-кольцами. Их задача – вовремя перекрыть доступ газов в корпус двигателя. Длительность этого процесса измеряется долями секунды. Малейшая задержка грозит катастрофой.

Когда за год до запуска «Челленджера» Роджер Бойсджоли прибыл на мыс Канаверал для рабочей инспекции, он обнаружил, что эти самые заслонки как раз и могут подвести. Исследуя части ракетоносителя, использовавшегося во время предыдущего запуска, он пришел к выводу, что газы перекрыло лишь второе страховочное ноль-кольцо, первое же не сработало, не обеспечило герметичности.

«Ведь тогда только чудом не произошло взрыва», – вспоминает Бойсджоли. Свои тревоги и опасения он высказал представителям НАСА, и те записали его замечания в протокол. Но все было спущено на тормозах.

Пока Роджер Бойсджоли пытался достучаться до начальства, американцам уже представили экипаж корабля «Челленджер», подготовленный для полета грядущей зимой. В интернациональную компанию из семи астронавтов тогда попали две представительницы прекрасного пола. Одна из них, Криста Маколифф, была по профессии школьной учительницей. Она победила в отборочном конкурсе, оставив далеко позади 11 тыс. своих коллег!

Запуск «Челленджера» откладывали два раза – изначально он должен был стартовать 25 января. Причиной отсрочек стали неблагоприятные погодные условия. Когда же наконец было решено запускать корабль и астронавты заняли свои места, обслуживающая команда обнаружила, что основной люк не закрывается. Помехой стала сущая безделица – полетела резьба у шурупа, на котором крепилась ручка. Старт корабля был снова отложен.

С полудня 28 января температура воздуха на мысе Канаверал начала падать. Пусковой команде понадобился совет специалистов. К 6 ч. вечера инженеры связались с начальством «Мортон-Тиоколь» с вопросом: «Можно ли осуществлять запуск корабля при температуре –5 °С?» Ответ был дан утвердительный, однако, как и полагается, последовал контрольный звонок инженерам космического центра в Хантсвилле, штат Алабама.

Те в свою очередь снова связались с руководством «Мортон-Тиоколь», чтобы обсудить ситуацию. Именно в этой консультации и участвовал Роджер Бойсджоли. Он настаивал на том, что полет следует отменить, поскольку для того, чтобы с упомянутыми заслонками ничего не стряслось, температура должна превышать 12 °С. Доводы инженера для его коллег казались лишь предположениями… К тому же всем очень хотелось, чтобы запуск скорее состоялся.

Лица людей до взрыва «Челленджера»…

Представители НАСА выразили свое недоумение по поводу высказанных опасений, посчитав их необоснованными, но тем не менее согласились отложить полет. Но тут в переговоры вступил один из четырех вице-президентов «Мортон-Тиоколь». Он попросил дать ему 5 мин. для обсуждения вопроса, чтобы представить окончательное решение. Эта пятиминутка растянулась на полчаса, и нетрудно догадаться, что начальники-оптимисты, в конце концов, дали добро на запуск. НАСА запросило письменное подтверждение подобного решения, и к полуночи был получен соответствующий факс…

После катастрофы целую неделю с утра до ночи все американские телеканалы повторяли жуткие кадры взрыва «Челленджера». Люди не могли прийти в себя от ужаса случившегося и автоматически, затаив дыхание, смотрели на кошмарную сцену. Телекамеры запечатлели

присутствовавших при запуске близких родственников астронавтов, на глазах у которых их мужья и дети в считаные секунды превращались в пыль.

…и после

События той поры не дают покоя Роджеру Бойсджоли до сих пор. «Может быть, я не предпринял всего, что было в моих силах, чтобы этот запуск не состоялся, – сокрушается он. – Возможно, мне следовало связаться, скажем, с “Нью-Йорк таймс”. Но раз мне не удалось убедить специалистов, которые были в курсе всех дел, то разве можно было убедить людей, для которых космическая техника – темный лес. Они бы, в свою очередь, связались с НАСА, а там им объяснили бы, что нечего сеять панику».

Взрыв на «Колумбии»

2003 г.

Космический корабль «Колумбия» – самый старый из летающих шаттлов Америки. Впервые он поднялся в воздух 9 марта 1979 г. в рамках программы атмосферных испытаний космических кораблей многоразового использования. И он же стал первым челноком в истории космонавтики, который 12 апреля 1981 г. доставил на орбиту первый полезный груз – спутник DR весом 5 т. В тот день его пилотировали астронавты Джон Янг и Роберт Криппен.

1 февраля 2003 г. должен был закончиться 28-й полет шаттла «Колумбия» в космос, фигурировавший в документах НАСА под названием «Миссия STS-107». Началась эта миссия 16 января, и ее содержанием были научные исследования в автономном орбитальном полете без захода на Международную космическую станцию. На борту корабля находились семеро астронавтов: Рик Хазбенд (командир корабля, полковник ВВС США), Уильям Маккул (пилот, летчик-испытатель НАСА), Майкл Андерсон (руководитель научной программы), Лорел Кларк (астронавт-исследователь, бортовой врач), Калгана Павла (астронавт-исследователь, специалист по работе с «полезной нагрузкой»), Дэвид Браун (астронавт-исследователь, бортовой врач), Илан Рамон (инженер-исследователь, первый космонавт Израиля).

Благодаря участию в этой миссии Илана Рамона к вполне заурядному полету «Колумбии» было приковано внимание всего Израиля.

28 января экипаж «Колумбии» провел на борту церемонию памяти своих погибших товарищей. Именно в этот день 17 лет назад на 73-й секунде полета взорвался космический корабль «Челленджер», унеся на дно океана 7 человеческих жизней. Кто из астронавтов «Колумбии» мог предвидеть, что такая же участь ждет и их самих?..

Шаттл «Колумбия» был так близок к дому, что за его посадкой уже могли наблюдать сотни жителей штата Техас. Однако в 8:53 утра (по времени штата Флорида) экипаж корабля неожиданно сообщил о том, что на левом крыле самолета вышли из строя температурные датчики гидравлической системы. Еще через несколько минут в Центр управления полетами на мысе Канаверал пришло другое сообщение с

борта «Колумбии». На этот раз астронавты говорят о том, что отключились еще 8 датчиков температуры и давления уже на основном корпусе корабля. На этом связь оборвалась. Сотрудники НАСА на экранах мониторов слежения и жители Техаса, наблюдавшие за посадкой корабля, воочию увидели, как корабль потряс мощный взрыв и за ним образовался уже не белый, как обычно, а огненный шлейф.

Городок Палестина стал центром, вокруг которого в радиусе 300 км осыпались осколки шаттла «Колумбия».

В 9:29 аэрокосмическое агентство НАСА объявило о чрезвычайной ситуации. В 11 ч. в Центре слежения за полетами имени Джона Кеннеди во Флориде был приспущен государственный флаг США. Президент Буш, срочно приехавший в Белый дом из загородной резиденции в Кемп-Дэвиде, выступил с четырехминутным обращением к нации.

Взлет «Колумбии»

Сотни агентов ФБР и полиции в Техасе и в сопредельном с ним штате Луизиана получили задание отыскать и организовать охрану обломков шаттла. Власти предупредили местных жителей, чтобы они не прикасались к этим обломкам руками, поскольку те могут содержать вредные токсические вещества.

Тем не менее нервозность продолжала нарастать. НАСА предупредило руководителей коммерческих авиалиний о том, что полеты над Техасом и соседней Луизианой могут быть небезопасны. По их словам, в воздухе образовались гигантские – длиной в 200 км – облака из пыли и крошечных обломков «Колумбии», которые осядут на землю лишь через несколько часов.

Известие о гибели «Колумбии» особенно потрясло Израиль. Тут же была выдвинута версия, что причиной трагедии мог стать террористический акт. Американские эксперты немедленно отвергли это предположение.

«Корабль летел со скоростью 12 500 миль/ч почти 19 тыс. км/ч) на высоте 40 миль (64 км), – сообщил представитель Объединенного космического альянса Джефф Кэрр. – На такой высоте его не могла поразить ни одна из известных в мире ракет класса “земля – воздух”. Кроме того, сама скорость шаттла, в 17 раз превышающая скорость звука, не даст возможности ни одной ракете приблизиться к нему».

Причины гибели шаттла «Колумбия» следует искать в истории разработки и эксплуатации космических систем многоразового использования. Официальной датой начала работ по созданию ракетно-космической системы «Спейс-Шаттл» (Space Shuttle) считается 5 января 1972 г., когда президент США Ричард Никсон утвердил эту программу НАСА, согласованную с министерством обороны. По мнению военных специалистов США, с появлением космического корабля «Спейс-Шаттл» должен был произойти качественный скачок в области использования околоземного пространства в военных целях.

Первоначально предполагалось изготовить 5 экземпляров орбитального самолета, однако в целях уменьшения общих затрат было изготовлено всего 4 летных образца аппарата. Эти аппараты получили названия «Колумбия», «Дискавери», «Челленджер» и «Атлантис».

Уже в ходе эксплуатации системы «Спейс-Шаттл» выяснилось, что она не обеспечивает достаточную надежность полетов в космос, особенно во время запуска. Это стало очевидно всем только после

катастрофы челнока «Челленджер». Только прямые убытки от катастрофы «Челленджера» составили почти 2 млрд долларов, из которых примерно 1,5 млрд приходится на сам «Челленджер».

После потери «Челленджера» американцам пришлось построить пятый челнок. Новый аппарат, получивший название «Индевер», стартовал в мае 1992 г.

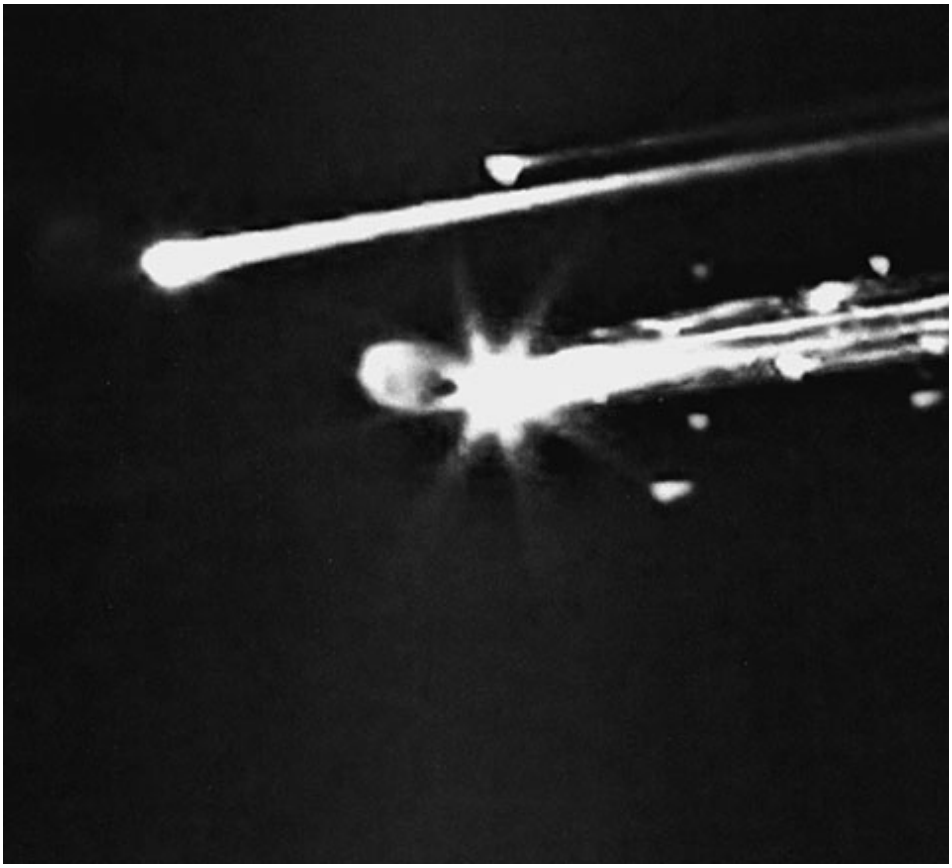
До катастрофы «Челленджера» считали, что с помощью шаттлов ежегодно можно будет произвести от 20 до 24 запусков, поэтому американцы собирались в будущем практически отказаться от применения одноразовых ракет-носителей. Но уже после катастрофы срочно пришлось восстановить производство некоторых одноразовых ракет, включая «Дельту», «Атлас» и «Титан». Одновременно было решено разработать и изготовить новые одноразовые системы различной грузоподъемности, которые значительно расширили бы возможности США в выполнении космических полетов.

И вот новая катастрофа. Непосредственную причину ее еще предстоит установить, однако тревожная тенденция налицо.

Системы видеонаблюдения зафиксировали при последнем старте «Колумбии» потерю нескольких плиток термозащиты, которые могли ударить, в частности, по плоскости левого крыла, вызвав в дальнейшем разрушение всей конструкции.

Однако такое маловероятно, как и маловероятно муссируемое предположение, будто бы сама потеря фрагментов термозащиты явилась причиной катастрофы. Потеря нескольких плиток теплозащиты на этапе посадки корабля – дело обычное и не может привести к катастрофе.

По всей видимости, причиной катастрофы стал внутренний взрыв, разрушительное воздействие которого во многом усугубилось составом внутренней атмосферы «Колумбии», состоящей из 21 % чистого кислорода.



Осколки «Шаттла»

К сожалению, астронавты были обречены, так как на шаттлах до сих пор нет системы аварийного спасения экипажа. В свое время выдвигалось предложение снабдить американские космические корабли российскими катапультными креслами «Звезда» (модифицированный вариант кресел «К-36», разработанный специально для «Бурана»), доказавшими свою надежность и вполне способными спасти пилотов в ситуации взрыва на этапе выведения (как в ситуации с «Челленджером»), однако в США действует закон, запрещающий приобретать высокотехнологичную продукцию у других государств.

Полет космического корабля «Колумбия» был 113-м полетом системы «Спейс-Шаттл» на орбиту. Две катастрофы на 113 полетов, 14 жертв. Если приложить эту статистику к повседневности, получится довольно страшноватая картина. Это говорит о крайней ненадежности систем многоразового использования в сравнении с одноразовыми, и первым результатом катастрофы, возможно, станет окончательный

отказ от использования челноков для доставки грузов на орбиту. Пока же объявлен мораторий на дальнейшие запуски, и сколько это продлится, сегодня не может сказать никто.

Возможно, мы даже станем свидетелями закрытия пилотируемой космической программы США. Уже сейчас слышны призывы пересмотреть всю политику НАСА.

(По материалам А. Полюха)

Загадочные крушения НЛО

Судьба выживших энлонавтов неизвестна

1716, 1790 и другие годы

В Государственном архиве российского Военно-морского флота находится необычный документ. Это донесение нидерландского посланника при дворе Петра I – барона де Би. В донесении говорится о том, что 2 апреля 1716 г. в небесах над Санкт-Петербургом столкнулись два неизвестных объекта, или, как их назвал барон, два «облака». По его словам, в 9 ч. вечера в ясном небе с северо-востока появилось странное темное «облако», напоминавшее пирамиду с острой вершиной и широким основанием. Это «облако» двигалось с громадной скоростью. Навстречу ему плыло такое же «облако». Люди, наблюдавшие за происходящим с петербургских улиц, стояли, запрокинув головы и сняв шапки. Наконец, «облака» столкнулись. Раздался страшный грохот, в небе вспыхнуло пламя, повалил дым, а очевидцы загадочного события бросились кто куда.

Падение огненного шара в Аласоне 12 июня 1790 г.

Судя по всему, это наблюдение барона является первым сообщением о катастрофе неопознанного летающего объекта (НЛО), которое смогли наблюдать россияне.

Летом 1790 г. в окрестностях города Аласона (Франция) произошла еще одна авария, которую видели многие. Сохранились даже записи, сделанные со слов некоторых очевидцев. В тот день крестьяне, работавшие в поле, неожиданно заметили в небе огненный шар, который опустился неподалеку от них. Постепенно языки пламени стали слабеть, и огонь потух, и крестьяне увидели, что перед ними лежит огромный закопченный шар, сделанный из какого-то прочного материала. Постепенно около шара стали собираться люди из близлежащих деревень. До них дошли слухи о невероятном происшествии, и они захотели посмотреть диковинку собственными глазами. Наконец, когда вокруг загадочного летательного аппарата собралась толпа, в его стене образовалось отверстие, из которого вышло странное существо, напоминавшее человека, в плотно обегающей тело одежде. Существо бросилось в толпу, люди в ужасе шарахнулись в стороны и уже издалека наблюдали за тем, как загадочный пришелец бежал к темнеющему на горизонте лесу. Прошло несколько минут, прежде чем опомнившиеся люди со свистом и гиканьем бросились следом. Однако существо скрылось в лесу, и найти его так и не удалось, а шар, о котором забыли, пытаясь догнать пришельца, с оглушительным грохотом взорвался. Его осколками из тонкого и почти невесомого материала еще долго играли деревенские дети.

Если не вспоминать здесь наиболее известные катастрофы НЛО (загадочные события в районе Подкаменной Тунгуски 30 июля 1908 г., которые некоторые исследователи склонны рассматривать как крушение летающего объекта, и Розуэллский инцидент 2 июля 1947 г.), подобные случаи происходили довольно редко. А сообщения о них в печати до некоторых пор практически не появлялись, но после Второй мировой войны такая информация все-таки стала просачиваться на страницы газет.

25 марта 1948 г. в штате Нью-Мексико (США) потерпел катастрофу еще один НЛО. Его «заметили» несколько радаров, и о

падении узнало высшее руководство ВВС США. Комиссия, в составе которой были ученые и военные, немедленно прибывшая на место происшествия, увидела лежавший на земле металлический диск диаметром 30 м с иллюминаторами и выступающим куполом. Объект имел незначительные повреждения. Позже выяснилось, что он сделан из легкого прочного металла, который не брали алмазные сверла, а температура плавления была очень высока. Исследователям удалось проникнуть внутрь «летающей тарелки», где в кабине диаметром 5,5 м они с удивлением обнаружили нечто вроде пульта управления с клавишами и экраны, на которых едва светились загадочные символы. На полу они увидели несколько листов, напоминавших пергамент, на который были нанесены те же символы.

Но самым невероятным оказалось другое: внутри объекта находились 14 обугливших тел. Рост мертвых существ составлял 120 см. Их огромные остановившиеся глаза занимали, казалось, пол-лица. На длинных тонких руках было по четыре пальца, соединенные кожистыми перепонками. Каждое тело весило 16 кг.

Военные спешно погрузили тела энлонавтов на прибывшие грузовики, тщательно обмотав их перед этим брезентом и перехватив веревками. После этого останки пришельцев, напоминавшие теперь мумии, были увезены в неизвестном направлении. Во всяком случае, судьба их до сих пор является тайной.

Прошло не так много времени, и 6 декабря 1950 г. пилот истребителя F-94 заметил, как на территорию Мексики неподалеку от границы со штатом Техас (США) спикировал неопознанный летающий объект. На место падения вновь отправилась комиссия приблизительно в том же составе, что и в случае, описанном выше. И снова перед ними был 30-метровый диск, правда, гораздо более высокий. Его купол, сильно пострадавший при взрыве и последовавшем за ним пожаре, возвышался над основным корпусом примерно на 9 м. Внутри нашли останки нескольких энлонавтов, однако они так пострадали от огня, что рассмотреть удалось лишь обгоревший скелет существа ростом 140 см с огромной головой. Своими четырехпалыми руками энлонавт, казалось, в ужасе закрывал лицо. Видимо, бедняга не смог справиться с управлением летающей тарелкой и врезался в землю.

Один из немногих снимков, запечатлевших странный объект. Нью-Мексико, 1947 г.

Время от времени происходят катастрофы, когда в результате взрывов НЛО претерпевают такие разрушения, что останков членов инопланетного экипажа обнаружить не удается. В 1978 г., например, в небе над Боливией появился сигарообразный объект, который, издавая пронзительный свист, летел навстречу своей неминуемой гибели к склону горы Эль-Тайре. В результате катастрофы на склоне образовалась воронка глубиной 400 м. Такая гигантская воронка могла бы образоваться в результате взрыва термоядерной бомбы мощностью в несколько десятков мегатонн. Искореженные обломки объекта были отправлены на военных грузовиках в США. По мнению экспертов, внутри инопланетного корабля должны были находиться энлонавты, однако при взрыве такой мощности их тела не сохранились. Уфологи утверждают, что неопознанные летающие объекты существовали на протяжении всей истории человечества. И, несмотря на мифы последних десятилетий об их неуязвимости, время от времени разбивались. Бывали случаи, когда в инопланетных аппаратах находили не только тела энлонавтов, но и живых инопланетян. О дальнейшей судьбы пилотов НЛО, выживших после катастрофы, ничего не известно. Кто знает, может быть, ждать контакта с пришельцами из других миров, который будет наконец предан гласности, осталось совсем не долго?

Тайна Ставропольского Розуэлла

Конец XIX в.

Впервые эта история стала известна почти полстолетия назад. В статье, опубликованной в четвертом номере журнала «Юный техник» за 1962 г., исследователи Ю.В. Бирюков и В.П. Бурдаков познакомили читателей с любопытной легендой. Оказывается, еще до революции где-то на Ставрополье, возможно, в районе станицы Отрадной, совершил посадку неизвестный летательный аппарат. Из него вышли три смуглокожих человека. Они тяжело дышали, что-то показывали знаками и вскоре умерли. Аппарат, на котором они спустились, быстро растащили по частям местные жители.

– К сожалению, все сведения были получены из третьих рук. Чабан М.В. Карпенко слышал эту историю от своего отца, но и тот не был очевидцем происшествия, а узнал о нем от кого-то другого, – рассказывает российский исследователь Ю. Морозов. – Ю.В. Бирюков и В.П. Бурдаков связались с Митрофаном Васильевичем Карпенко, и вот что он рассказал исследователям: «Это было очень давно. Подростком я любил слушать рассказы стариков. В каком году и где это случилось, не помню, хотя, может быть, отец и говорил об этом. В памяти у меня осталось только то, что через какую-то небесную границу перелетели три человека, причем на машине, а не на воздушном шаре. О самолете отец не упоминал, речь шла об аппарате неизвестной конструкции. Люди были без одежды, их тела сплошь покрывали волосы. Они прожили всего трое суток. Отец говорил, что им было трудно дышать нашим воздухом». Последние слова невольно наводили на мысль, что таинственные пилоты были не людьми, а существами с другой планеты.

Естественно, статья в «Юном технике» вызвала массу откликов, обзор которых был опубликован в седьмом номере журнала за 1963 г. Читатели делились своими мыслями и предположениями.

В 1985 г. в комиссию по аномальным явлениям, созданную при Комитете по проблемам охраны окружающей среды, пришло письмо от москвички Ирины Даниловой. Вот о чем в нем говорилось: «В детстве я слышала от дедушки историю о космических пришельцах, но поскольку знаю ее лишь в пересказе и с очень незначительными подробностями, рассказывать об этом я долго не решалась. Но вот однажды я купила подшивку журнала “Юный техник”. В одном из номеров прочитала историю, очень похожую на известную мне, да и

дед мой, Пугач Афанасий Никитич, родом из тех мест, о которых говорится в журнале.

В его рассказе тоже фигурировали трое смуглых людей на чем-то вроде самолета. Сам аппарат напоминал наконечник большой стрелы. Прилетевшие на нем отличались от обычных людей только худобой и смуглой кожей. О том, что их тела покрывали волосы, дед не упоминал, но говорил, что они оказались больными, им тяжело было дышать. Местные жители опасались близко подходить к незнакомцам, поскольку боялись заразиться неизвестной болезнью, но принесли им воду и пищу, к которым они даже не притронулись. Когда пришельцы умерли, их похоронили без креста и церковного обряда, поскольку никто не знал, какой веры эти люди. Официальные власти местные жители оповещать не стали, так как все боялись, что начнется следствие и их обвинят в смерти пришельцев.

На летательном аппарате оказалось много деталей из какого-то металла, похожего на серебро, и жители близлежащих станиц, разобрав аппарат, использовали его части для изготовления домашней утвари – посуды и самоваров.

По словам деда, это произошло в самом конце XIX в. Позже об этой истории узнал их куренной атаман. Он отправил послание в Петербург, в котором подробно описал все произошедшее, и приложил к письму сохранившиеся детали аппарата, но началась Русско-японская война, и к ним никто не приехал».

Вот, собственно, и все, что известно об этом таинственном случае. Все рассказчики относили случившееся к Ставрополью. В целом он производит впечатление бесхитростного рассказа о действительно случившемся событии.

Что же могло приземлиться на Ставрополье в конце XIX в.? Оставим пока в стороне версию об инопланетном корабле и рассмотрим, как в ту пору обстояли дела с земными летательными аппаратами. Самолеты в воздух еще не поднимались. На планерах в конце XIX в. уже летали, но на очень короткие расстояния (не более 200 м), а сами планеры были одноместными. Дирижаблестроение в те годы только зарождалось, дирижабли были наперечет, и маршруты их полетов над Ставропольем не пролегали.

Из летательных средств, изобретенных человечеством, к ставропольскому инциденту мог быть причастен только неуправляемый

аэростат. Полеты на воздушных шарах к тому времени стали обыденным явлением, постройка таких аппаратов была многим под силу, и три человека вполне могли составлять экипаж воздухоплавателей. Но напомним: легенда прямо говорит, что загадочные пилоты прилетели не на воздушном шаре, их аппарат был похож на наконечник большой стрелы, в нем имелось много частей из какого-то металла.

Свое мнение высказал ярославский исследователь и изобретатель В.А. Кукушкин. Он полагает, что на Ставрополье в конце позапрошлого века все же прилетал аэростат, но не совсем обычный – с парашютом и кислородными баллонами. В свете этого предположения все странные детали легенды сразу получают свое объяснение.

Взять хотя бы найденные в аппарате серебристые металлические предметы, из которых потом станичники делали посуду и самовары. «Посуда, – рассуждает В.А. Кукушкин, – это кастрюли, сковороды, миски, то есть цилиндры разной высоты с днищами. Самовары – это длинные цилиндры с днищами. Заготовки для этой посуды должны были относительно легко пилиться или резаться, хорошо держать припай и иметь небольшую толщину, чтобы была возможна пайка. Идеальными заготовками для всей этой утвари могли быть именно кислородные баллоны, рассчитанные на умеренное давление!»

Оказывается, уже в XIX в. при полетах на воздушных шарах использовались кислородные баллоны. Для В.А. Кукушкина, химика по специальности, не составляло труда назвать несколько сплавов, внешне похожих на серебро, которые были известны в позапрошлом столетии и могли применяться для изготовления таких баллонов.

А парашюты использовали в воздухоплавании еще с конца XVIII в. Это были большие матерчатые конусы, подвешивавшиеся к воздушному шару. К стропам, свисавшим с парашюта, прикреплялась корзина воздухоплавателя. При необходимости парашют отстегивался от шара, а аэронавт спускался в корзине на землю. Парашюты часто имели жесткий каркас, поэтому и после приземления сохраняли коническую форму. Таким образом, очевидцы вполне могли сравнить спустившийся аппарат с наконечником большой стрелы.

Откуда же это чудо техники XIX в. появилось на Ставрополье? Легенда гласит, что пилоты перелетели через небесную границу. Российская империя в районе Ставрополья имела государственную

границу только с юга. К тому же то, что ставропольцы, сами не страдающие от недостатка загара, отметили как особую примету прилетевших их смуглую кожу, заставляет думать, что пилоты прибыли из еще более южных краев.

В середине XIX в. серьезных успехов в экономической и военной областях добился Египет, находившийся под управлением Мухаммеда Али. Стремление правителя Египта освободиться от подчинения турецкому султану привело к ряду военных столкновений. В.А. Кукушкин считает вполне вероятным, что в распоряжении египетской армии имелись аэростаты, так как Мухаммед Али широко привлекал европейских специалистов. Далее автор гипотезы предлагает следующий сценарий развития событий.

Летом 1839 г. трое египтян проводили воздушную разведку. Их аэростат был снабжен парашютом, а в гондоле лежали дыхательные аппараты. Ветер стал сносить воздушный шар к северу, на турецкую территорию, а затем к горам Малой Азии и Кавказа. Посадка в таких условиях немыслима. Более того, египтяне были вынуждены сбросить балласт, чтобы подняться над горами. На большой высоте аэронавты дышат кислородом из баллонов, но он вскоре иссякает. От холодной, разреженной атмосферы у людей воспаляются дыхательные пути. Воздухоплаватели замерзли и обессилели.

Наконец измученные путешественники видят, что горные хребты преодолены и можно спускаться. Но клапан стравливания газа, как это часть случалось в истории воздухоплавания, примерз. У аэронавтов есть только один выход: отделить от аэростата парашют с корзиной.

Освободившийся от тяжести шар тут же взмыл вверх и исчез в небе, не замеченный случайными очевидцами, а на землю спустилась странная коническая конструкция. Из нее с трудом выбрались три смуглых худых человека. Местного языка они не знали, дышали с трудом, даже пить и есть не могли. Здоровье их было безнадежно подорвано. После смерти чужестранцев местные жители предали их тела земле, а блестящие металлические детали, оставшиеся в «машине», использовали в хозяйстве…

Довольно стройная гипотеза. Учтены и увязаны между собой мельчайшие детали. Даже предполагаемый маршрут полета египтян согласуется с преобладающими направлениями ветров в этом регионе.

И все же с гипотезой В.А. Кукушкина трудно согласиться. Вот лишь некоторые возражения.

Судя по легенде, таинственный аппарат прибыл не в 1839 г., а в конце XIX в. Уже одно это не позволяет принять предложенный выше сценарий. Но наибольшие сомнения вызывает все же техническая сторона гипотезы.

Авторитетный историк авиации и воздухоплавания Герхард Висман констатировал, что на протяжении всего XIX в. прыжки на парашютах с воздушных шаров рассматривались исключительно как аттракцион. Средством спасения пилотов парашют в те годы так и не стал. А кислородные баллоны аэронавты XIX в. брали с собой только для высотных полетов с научно-исследовательскими целями.

Таким образом, очень трудно представить себе в XIX в. разведывательный шар, предусмотрительно снабженный громоздким парашютом и кислородными аппаратами. Остается все же предположить, что на Ставрополье совершил вынужденную посадку корабль из иных миров.

Проверить эту версию можно. Где-то на юге России похоронены три неизвестных пилота. Остатки их аппарата, возможно, до сих пор пылятся в сельских чуланах, а кто-то, не исключено, по сей день попивает чаек из старинного самовара, который изготовлен из найденного в том аппарате неведомого металла. Анализ этих металлических частей пролил бы свет на таинственное происшествие. Дело за малым – найти эти остатки.

Разбился инопланетный корабль в Китае

1937 г.

Уже не одно десятилетие из-за гребня Великой Китайской стены доносятся слухи о катастрофе в горах Байан-Кара-Ула. Археологи и лингвисты Поднебесной, получавшие доступ к обнаруженным там артефактам, приходили к однозначному выводу – в далеком прошлом в Байан-Кара-Ула разбился инопланетный космический корабль. Как ни странно, в коммунистическом Китае гипотеза о крушении древнего НЛО была опубликована в научной прессе. Впрочем, гипотезу тотчас высмеяли, а ученым, разделившим крамольное предположение, пришлось навсегда распрощаться с научной карьерой на родине. Кое-

кто из имевших отношение к загадке бесследно исчез, как исчезли все найденные в Байан-Кара-Ула вещественные доказательства. Сегодня исследователи располагаюм только двумя фотографиями и историей, подходящей для сюжета фантастического романа.

В 1937–1938 гг. в горах Байан-Кара-Ула, расположенных в современной провинции Цинхай на границе Тибета и Китая, группа археологов под руководством Чи Путея исследовала труднопроходимый район. Неожиданная находка смешала все экспедиционные планы. Археологам открылась скальная стена, в которой, словно соты гигантского улья, чернели крохотные пещерки. Очень скоро выяснилось их истинное предназначение – скалы вокруг представляли собой древнее кладбище, а пещерки, общим количеством 716, стали последним пристанищем мертвецов.

Скелеты с пещерного кладбища сильно озадачили ученых. Выходило, что при жизни покойники были не выше 130 см, имели непропорционально большие головы, хрупкое сложение и тонкие конечности. После долгих поисков археологи не смогли обнаружить на стенах склепов ни единой надписи или эпитафии. Лишь несколько вырезанных в скале рисунков да странные каменные диски с непонятными иероглифами.

Диски были в диаметре около 30 см и толщиной 8 мм, имели отверстие в центре вроде виниловых грампластинок. От центра диска к краю шла спиралевидная дорожка с мелкими иероглифами неизвестного значения. Археологи, поломав головы над расшифровкой иероглифов, передали материалы языковедам. Что касается необычных скелетов, то с ними обошлись по-восточному тонко. Как остроумно указал в отчете начальник экспедиции Чи Путей, «мы обнаружили скелеты… горных горилл». «А как же диски?» – с издевкой спросили его коллеги. «Диски, – отрезал Путей, – добавили последующие культуры. Особой археологической ценности они не имеют».

Скелеты «горных горилл», педантично хоронивших своих собратьев в индивидуальных могилах, растворились в желтой пыли от сапог хунвейбинов. Были уничтожены или потеряны почти все из 716 каменных дисков. В запасниках нескольких музеев чудом сохранились лишь единичные экземпляры артефактов из Байан-Кара-Ула. К счастью, до «культурной революции» к надписям на дисках удалось подобрать ключ. В 1962 г. профессор Пекинской академии наук Цум Умнуй сделал

частичный перевод иероглифического письма каменных дисков. Когда с переводом ознакомились другие ученые мужи из академии, на его публикацию немедленно наложили запрет, а переводчику пришлось доказывать собственную психическую полноценность. Это и понятно – 12 тыс. лет назад, говорили расшифрованные иероглифы, в горах Байан-Кара-Ула разбился инопланетный космический корабль. Инопланетные существа, именующие себя Дропа, после долгого межзвездного перелета достигли Земли. При подлете к планете на корабле произошла авария, и гигантская конструкция, потеряв управление, рухнула в горах Байан-Кара-Ула. При падении многие члены экипажа погибли. Однако осталось немалое число выживших, которые похоронили своих мертвых соплеменников и приступили к ремонту корабля. Вскоре стало ясно, что починить корабль не удастся. Помощи ждать было неоткуда, и существа Дропа оказались навсегда привязанными к чужой планете.

Каменный диск из Байан-Кара-Ула

Некоторые фрагменты перевода воссоздают еще более масштабную версию катастрофы. «Дропа спустились на землю из-за облаков на своих воздушных кораблях, – свидетельствует каменная

надпись. – Десять раз мужчины, женщины и дети племени Кхам прятались в пещерах до восхода солнца. Наконец, они поняли знаки и убедились, что на этот раз Дропа пришла с миром». Таким образом, возможно, в китайских горах потерпел аварию не один космический аппарат, а целый инопланетный флот. Как следует из приведенного фрагмента, Дропа не единожды приземлялись в Байан-Кара-Ула, а их визиты не всегда оказывались безобидными. Какова была цель предшествующих посещений Земли инопланетянами, насколько агрессивно они себя вели по отношению к представителям туземных племен и что заставило упасть или сбило космическую армаду – все эти вопросы до сих пор остаются без ответа.

Впрочем, в 1960-х гг. ответ почти никто не искал. Профессора Цум Умнуя осмеяли всем археологическим миром. Не выдержав насмешек, оскорбленный ученый эмигрировал в Японию, где написал окончательный вариант исследования каменных дисков и вскоре после этого, в 1965 г., скончался.

Но труд китайского ученого не пропал втуне. Его работу заметили многие западные и российские ученые. Подавляющее большинство, правда, отнеслось к ней скептически, но некоторые исследователи отреагировали без тени улыбки. Российский ученый Зайцев опубликовал в 1968 г. работу, где, опираясь на данные Цум Умнуя, дал научный анализ каменных дисков. Они, писал Зайцев, сделаны из гранита и содержат большое количество кобальта и других металлов. При тестировании с помощью осциллографа обнаружился неожиданный осцилляционный ритм, свидетельствующий о возможном использовании дисков в качестве электрических проводников. Загадкой остается и технология производства дисков, вырезанных неизвестными инструментами из гранита высочайшей твердости. Не менее удивительно, по мнению Зайцева, иероглифическое письмо на спиральных дорожках. Аналогов ему не нашлось не только в Китае, но и во всем мире.

Современная судьба дисков не менее таинственна, чем и прошлое. Благополучно пережившие перипетии «культурной революции» артефакты разошлись по провинциальным музеям. В 1974 г. в музее Банпо австралийский инженер Эрнест Вегерер, знакомый с трудами Цум Умнуя, увидел на застекленном стеллаже два диска. Они в точности соответствовали описаниям китайского ученого, но

спиралевидная иероглифическая надпись сильно искрошилась, вероятно, от плохих условий хранения. Директриса музея почти ничего не смогла рассказать о дисках, и Вегереру пришлось удовлетвориться лишь двумя цветными фотографиями артефактов. Эти снимки стали единственными из известных фотоизображений дисков из Байан-Кара-Ула.

Когда в 1994 г. в музей Банпо пришли немецкие исследователи Хартвиг Хаусдорф и Питер Красса, нынешний директор Жиджун вскользь заметил, что после визита Вегерера и его разговора с тогдашней руководительницей музея женщину вызвали в компетентные органы, откуда она уже не вернулась. Сами же диски изъяли из экспозиции, и больше их никто не видел. На вопрос, где сейчас находятся диски, профессор ответил выдающейся фразой: «Интересующие вас экспонаты не существуют, и, будучи признанными инородными компонентами экспозиции, они были перемещены». Как можно «переместить» несуществующую вещь, малопонятно.

Цум Умнуй исследует пещеры

Несмотря на молчание официальной китайской науки по поводу загадки Байан-Кара-Ула, косвенные подтверждения древней катастрофы все-таки есть. В местных легендах и преданиях сохранились упоминания о желтокожих карликах или гномах, спустившихся с небес и отличавшихся необычайно отталкивающей внешностью. За ними охотились «люди на быстрых конях», похожие по описанию на монголов. Они убили множество желтокожих карликов, но кое-кто из их племени выжил. Английские архивы содержат упоминание о докторе Кэриле Робин-Эвансе, побывавшем в 1947 г. с экспедицией в горах Байан-Кара-Ула. Робин-Эванс отыскал там племя, представители которого именовали себя Дзопа – так ученый затранскрибировал звучание названия племени. Они были не выше 120 см и жили в затерянной долине, практически не имея контакта с внешним миром.

Робин-Эванс прожил с горными затворниками полгода, выучил их язык, узнал историю и традиции и, уезжая, оставил забеременевшую от него девушку. Самым любопытным открытием ученого оказалась легенда о происхождении Дзопа. По словам низкорослых горцев, их предки прилетели на Землю со звезд. Во время рассказа горцы показывали пальцем вверх на сиявшую в ночном небе звезду, в которой Робин-Эванс безошибочно определил Сириус. Улететь назад предки Дзопа не смогли и навсегда остались в горах Байан-Кара-Ула.

Сообщение Робина-Эванса могло показаться малоправдоподобным, если бы не одно сделанное недавно этнографическое открытие. В ноябре 1995 г. агентство Ассошиэйтед Пресс проинформировало об обнаруженном экспедицией к востоку от гор Байан-Кара-Ула племени карликовых людей, самый высокий из которых имел рост 116 см. Племя состояло их 120 представителей, утверждавших, что они пришли из-за западных гор. Многие исследователи загадки каменных дисков сочли тогда это племя потомками инопланетян с разбившегося 12 тыс. лет назад корабля. Впрочем, в 1997 г. китайские этнологи объявили, что причиной необычного облика племени стало воздействие повышенной концентрации ртути в употребляемой ими воде. Правда, в это мало кто поверил.

Горные кряжи Байан-Кара-Ула хранят свои древние тайны. Не менее твердо намерены молчать и китайские власти, не желающие

поднимать лишний шум вокруг загадки дисков и низкорослого племени. И только одна последняя зацепка заставляет энтузиастов продолжать исследование. В пещерах, где некогда покоились скелеты низкорослых существ, остались вырезанные рисунки звезд, Солнца, Земли и Луны. От одной звезды, обходя плавным изгибом Солнце, тянется цепочка точек размером с горошину. Своим противоположным концом цепочка упирается в Землю, отмечая конечный пункт траектории многолетнего межзвездного перелета.

Катастрофа НЛО на Миссисипи – за 6 лет до Розуэлла

1941 г.

В середине 1984 г. престарелая и тяжелобольная Флой Хаффман, почувствовав приближение кончины и находясь «в здравом уме и твердой памяти», решила поведать ухаживающей за ней внучке Шарлотте Манн то, что она долгие годы хранила в глубочайшей тайне. И внучка услышала из уст умирающей бабушки удивительную историю.

Апрельским вечером 1941 г. в дом на Мейн-стрит, 1530 бабушкиного мужа и деда Шарлотты, преподобного Уильяма Хаффмана, пастора баптистской церкви Красной Звезды в городе Кейп-Джирардо, что раскинулся на берегу Миссисипи в штате Миссури, пришли двое незнакомцев и попросили его поехать с ними на место авиакатастрофы, чтобы отдать последние почести погибшим летчикам. Разумеется, пастор сразу же согласился и отправился вместе с пришедшими за ним людьми. Когда они, проехав вдоль берега реки около 15 миль, прибыли на место трагедии, отец Уильям сразу же понял: здесь произошло что-то необычное. Прежде всего его поразил внешний вид потерпевшего аварию летательного аппарата. Молодому баптистскому пастору нередко приходилось путешествовать по воздуху, и он знал, как выглядят различные самолеты – и гражданские, и военные, но то, что лежало на поляне недалеко от берега реки, даже отдаленно не напоминало самолет. Ничего похожего преподобный Хаффман никогда в жизни не видел.

Это был аппарат, сделанный, по-видимому, из металла и похожий по форме на гигантское блюдце. На нем не было видно никаких швов или соединений. В одном месте на наружной поверхности «блюдца»

зияло большое отверстие с рваными краями, через которое Уильям смог заглянуть внутрь аппарата. Он увидел там металлическое кресло, какие-то приборы и пульты с циферблатами, а также много других вещей, которых он прежде никогда не видел и которые ему было бы очень трудно описать.

Самым удивительным внутри загадочного объекта Хаффману показалось большое количество обозначений и надписей, не похожих ни на какие известные ему письмена и отдаленно напоминающих египетские иероглифы.

Однако больше всего отца Уильяма поразил внешний вид трех существ, неподвижно лежавших на земле неподалеку от объекта, одновременно и похожих, и не похожих на людей. Он понял, что это те, кто находился внутри разбившегося аппарата и ради кого он сам оказался здесь. Двое членов экипажа «блюдца» лежали рядом, а третий поодаль. Пастор подумал, что, наверное, тот, третий, не погиб при ударе аппарата о землю сразу, как его товарищи, и сумел сделать десяток шагов, прежде чем силы, а затем и жизнь покинули его.

Стоявшие вокруг люди – военные, полицейские, пожарные, переговариваясь между собой, упоминали какой-то вихрь пламени, и хотя кругом были видны следы пожара, а трава и кусты еще кое-где дымились, никого из погибших огонь, как видно, не тронул. Отдавая им последние почести, преподобный Уильям прочел над ними заупокойную молитву.

Тем временем появились увешанные аппаратурой полицейские фотографы. Двое солдат подняли одного из лежавших на земле и, удерживая его с двух сторон, поставили на ноги, чтобы фотографы смогли сделать снимки «во весь рост».

Теперь отец Уильям смог рассмотреть странного летчика более внимательно. Ростом он был около 120 см, и тело его казалось каким-то очень мягким, словно в нем не было костей. Пилот был одет в плотно облегающий, без швов и застежек комбинезон, материал которого был похож на алюминиевую фольгу, местами гофрированную. Несоразмерно длинные руки оканчивались такими же длинными пальцами. На каждой руке их было всего по три…

Далее бабушка Флой рассказала Шарлотте, что с каждым из оказавшихся на месте катастрофы гражданских лиц побеседовали сотрудники ФБР. Пастору ему было сказано буквально следующее:

здесь ничего не произошло, а то, что вы якобы видели, вам просто померещилось. Запомните: вы ничего не видели, а наш с вами разговор – это государственная тайна, и обо всем этом никогда, нигде и ни с кем не следует разговаривать.

Однако Уильям, вернувшись домой, все же решил рассказать о небывалом происшествии жене и сыновьям, взяв с них в свою очередь обещание хранить услышанное в глубокой тайне.

Флой Хаффман была верна данному ею обещанию целых 43 года.

К рассказу, услышанному от бабушки, Шарлотта добавляет и свои воспоминания. В детстве ей и ее младшей сестре доводилось слышать обрывки разговоров между отцом и дядей об удивительном приключении, выпавшем на долю ее деда. Более того, она точно помнит, что в доме хранилась фотография странного трехпалого существа с «блюдца», которая потом куда-то исчезла.

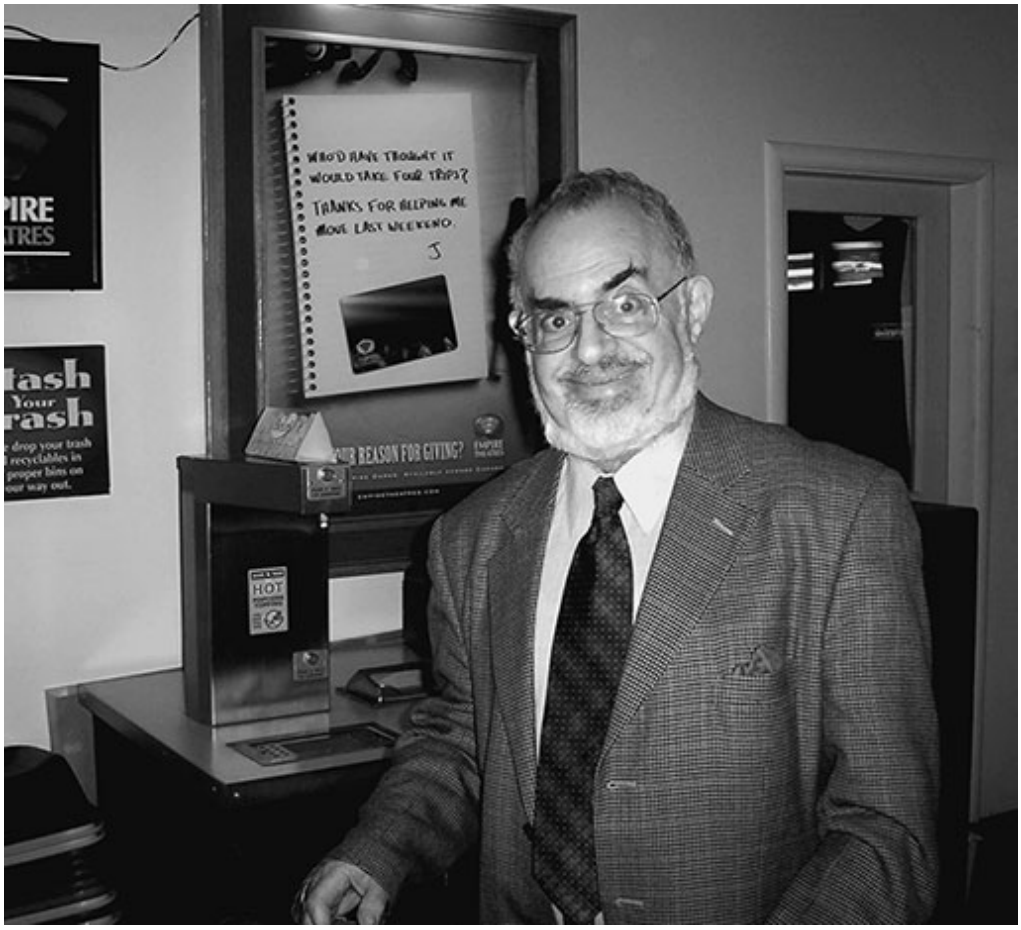
Кроме ныне покойных – преподобного Уильяма Хаффмана, очевидца и участника этого невероятного происшествия, и Флой Хаффман, услышавшей о нем сразу же и «из первых уст», – есть и другие, здравствующие личности, которые могут в той или иной степени подтвердить подлинность истории, рассказанной бабушкой Флой внучке Шарлотте. К ним, в частности, относится сестра Шарлотты, сообщившая в своем письменном заявлении, что, будучи в «тинейджерском» возрасте, слышала разговоры о странном погибшем существе, над которым читал заупокойную молитву дед, а однажды даже мельком видела фотографию этого существа. Есть сведения, что жив и готов рассказать все, что знает о предполагаемой аварии НЛО на Миссисипи, Кларес Шейд, брат человека, бывшего шерифом округа Кейп-Джирардо в 1941 г.

Расследованием этого случая занимался Райан Вуд, выпускник Политехнического университета штата Калифорния, бакалавр наук в области компьютерной математики, а также уфолог и журналист. Во время встречи с ним Шарлотта вспомнила некоторые важные детали тех далеких событий.

– Примерно через две недели после катастрофы, – сообщила она Райану, – к дедушке на улице подошел незнакомый молодой человек и сказал, что видел его на месте трагедии, слышал, как он читал заупокойную молитву по погибшим странным существам, и все это произвело на него сильное впечатление. Затем юноша добавил, что

сумел незаметно сфотографировать одно из этих существ одновременно с полицейскими фотографами и что, наверное, пастору будет интересно иметь такую фотографию. С этими словами он отдал деду снимок, поклонился и ушел.

Снимок хранился у Уильяма Хаффмана, и никто, кроме членов семьи, его никогда не видел. После смерти Уильяма фотография оказалась у одного из его сыновей, отца Шарлотты, Гая Хаффмана, который не очень-то прятал ее от посторонних, и однажды, в 1954 г., поддавшись уговорам, отдал на время своему приятелю, который фотографию не возвратил.



Известный уфолог Стен Фридман

Райану Вуду вместе с другим известным уфологом, Стеном Фридманом, удалось выйти на след недобросовестного приятеля. Им оказался живший в Нью-Мексико Уолтер Уэйн Фиск. Фридман связался с Фиском по телефону, но разговора по существу не получилось. Фиск

на вопросы о фотографии отвечать отказался. На письма Шарлотты Манн с просьбой вернуть снимок или хотя бы сообщить о его судьбе, он ответил молчанием.

По мнению Райана, поведение Фиска является хотя и косвенным, но достаточно убедительным подтверждением того, что фотография энлонавта действительно существовала и хранилась в семье Хаффман. А сомневаться в ее подлинности нет оснований. Вряд ли кому-нибудь пришло бы в голову ее подделывать в далеком 1941 г., когда об НЛО и энлонавтах никто не слышал.

Райан Вуд и Стен Фридман продолжают расследование.

Самая засекреченная авария

1945 г.

В 1947 г., в самый разгар мероприятий по сокрытию катастрофы НЛО в Розуэлле (см. далее), ЦРУ и армейское командование приложили немало усилий, чтобы не допустить расследования подобной катастрофы, случившейся двумя годами раньше недалеко от Сан-Антонио, штат Нью-Мексико.

Что же произошло в год окончания войны и осталось почти незамеченным до конца 1990-х гг.?

Тогда в середине августа было невероятно жарко. На ранчо Падилла, недалеко от Сан-Антонио, день начинался как обычно, если не считать, что пропала корова, которая вот-вот должна была отелиться.

Хозяин фермы Фаустино Падильо разрешил своему сыну Джозу и его другу Рамихо отправиться на ее поиски. Проехав пару миль по каменистому бездорожью, подростки решили привязать лошадь к дереву и пешком пройти по небольшим холмам. Пришлось пробираться по острым камням через заросшее кактусами поле. Тут еще ветер стал поднимать песок, и заискрили частые молнии, что предвещало редкий для этих мест дождь. Джоз обратил внимание на странные раскаты грома. Почему от них дрожала земля? Пока они раздумывали, что им делать дальше, послышалось мычание. Ребята обрадовались и, пройдя с четверть мили, увидели корову, которая облизывала новорожденного теленка, пытавшегося встать. Неожиданно Рамихо дернул за руку Джоза и показал на поднимавшийся вдалеке дым.

Решив, что корова не оставит теленка, а он далеко уйти не может, ребята поднялись на каменистую гряду. Внизу они увидели в земле на площади размером с футбольное поле желоб шириной около 40 см. Его дно было гладким, по сторонам громоздились вывороченные камни и земля. Постепенно дым рассеялся. В конце желоба виднелось нечто, похожее на овальный кузов автомобиля, зарывшееся в высокую насыпь из земли и камней.

Спустившись с гряды, подростки подошли ближе к объекту и остановились метрах в двенадцати от него. Судя по овальной поверхности, примерно одна треть его длины была скрыта под камнями. Земля вокруг была влажная и горячая. Это чувствовалось даже через подошвы ботинок. Сделав еще несколько шагов, подростки остановились. Было жарко и душно, воздух плотным маревом колыхался над объектом, причудливо искажая ландшафт по ту сторону насыпи. Друзья решили отойти за границу горячей земли и понаблюдать, что будет дальше.

Забравшись на каменную гряду, друзья огляделись и увидели, что около желоба и за насыпью разбросано много мелкого блестящего мусора. Подростки решили прихватить что-нибудь с собой. А иначе кто бы им поверил? То, что они нашли, было похоже на тонкие металлические куски ленты – жесткие и прочные. С ними пришлось изрядно повозиться. Свернутая лента распрямлялась и оттопыривала карманы. Ребята не могли вспомнить, что снова привлекло их внимание к объекту. Повернувшись, они, словно сговорившись, пошли к нему. Джоз шепотом спросил: «Ты тоже не обратил внимания, как бока и крыша этой штуковины стали прозрачными?» Немного постояв и решив, что раньше они этого не заметили из-за бликов солнца на гладкой поверхности, друзья подошли к краю вывороченной земли у самого желоба и вдруг от неожиданности даже присели. В средней части объекта явно что-то двигалось. Ребята замерли, стараясь рассмотреть, что же там происходит.

Позже друзья рассказывали: «Внутри этого предмета находились странные создания. Они быстро ходили вокруг чего-то, похожего на бочку или барабан, а потом остановились и стали смотреть на нас. Они были маленького роста и темнокожие. Но утверждать это нельзя – было плохо видно: мешали песок и камни, отражавшиеся, как в зеркале, от стенок этой штуковины».

Ребята тогда подумали, что лучше не дожидаться, когда тем, кто находится внутри, вздумается выбраться наружу. Подгоняемые быстро наступающими сумерками, они поспешили домой, забыв про корову и теленка.

Вернувшись на ранчо, подростки принялись наперебой рассказывать о случившемся. Фаустино терпеливо выслушал ребят и сказал, что, возможно, это имеет отношение к делам военных и лучше никому ничего не рассказывать. Фаустино сообщил о случившемся Эдди Подаку – полицейскому, с которым дружил многие годы. Тот приехал на ранчо, и вскоре они с ребятами отправились к месту происшествия. Оставив машины на каменистой дороге, Фаустино и Подак пошли по склону холма, за которым можно было увидеть пропаханный объектом желоб.

Поднявшись на вершину холма, они увидели корову. Но где желоб и сам объект, где же обрывки ленты, которыми было усыпано все вокруг? Друзья побежали к каньону и там, где они карабкались на высокую груду камней, увидели то, что искали. Рамихо, подождав, пока подойдут взрослые, заикаясь от возбуждения, стал объяснять, что объект лежит совсем в другом месте и вообще все тут не так, как было. По его словам, кто-то подобрал все обрывки ленты и в нескольких местах засыпал желоб. Выслушав Рамихо, Фаустино предположил, что они, вероятно, тогда видели объект при другом освещении и им показалось, что он находится не там, где сейчас. Что касается желоба и обрывков ленты, то, скорее всего, тут уже побывали военные. На что Рамихо ответил: «Военные? Они что, прилетели сюда на вертолете и подобрали не только обрывки ленты, но и уйму другого мусора?»

Фаустино разумно рассудил: главное – никому ни о чем не говорить. Им не нужны неприятности. Эдди в свою очередь добавил, что он, будучи полицейским, обязан сообщить о случившемся федеральным властям. Фаустино в нерешительности потоптался на месте и, обращаясь к Рамихо, спросил: «Кстати, может быть, вам только показалось, что внутри были маленькие существа?» В общем, стало ясно, что до правды никто не собирается докапываться.

Тот самый рисунок, выполненный Джеймсом Неффом со слов очевидца

Позднее исследователи со слов Рамихо сделали рисунок объекта. Увидев его, подросток долго рассматривал изображение, затем восхищенно воскликнул: «Все точно до мелочей, как будто вы были там вместе с нами». Как и предполагалось, на следующий неделе приехали военные. Рамихо и Джоз решили, что у них появилось интересное дело. Вооружившись биноклем, они, как шпионы, следили за перемещением и действиями солдат. Тем временем военные увезли самые большие части объекта, а остальные закопали. Кое-что по мелочам досталось и мальчишкам. Теперь они взрослые люди и иногда, вспоминая удивительные события, спорят о том, откуда прилетел тот НЛО.

«Маджестик-12»: реальность или вымысел?

1947 г.

Многие до сих пор уверены, что в ночь с 1 на 2 июля 1947 г. в пустынной местности штата Нью-Мексико, вблизи города Розуэлла, потерпел аварию космический корабль инопланетян и что прибывшие на место катастрофы военные подобрали обломки корабля и тела погибших членов экипажа. И для такой уверенности у них есть определенные основания.

Официальную версию той катастрофы от имени американского военного командования озвучил бригадный генерал Роджер Рэми. Под Розуэллом, вследствие возникших технических неполадок, упало дистанционно управляемое устройство для высотных метеорологических наблюдений, состоящее из коробчатого воздушного змея, воздушного шара, а также изготовленный из фольги звездообразной мишени для отражения сигналов радара. И никто при этом не пострадал. Эту версию приняло большинство людей как в США, так и в других странах, и вскоре бушевавшие по этому поводу страсти улеглись. Ровно на 40 лет.

Тело инопланетянина, обнаруженное в Розуэлле

Первые сомнения в достоверности упомянутой официальной версии возникли в США в мае 1987 г., когда в печать проникли сведения о документах какого-то сверхсекретного проекта

«Маджестик-12» и одноименного комитета. Спустя два с половиной года документы были обнародованы.

Первым и, пожалуй, самым сенсационным оказался документ, из которого следовало, что летом 1947 г. в Нью-Мексико действительно разбился корабль инопланетян с экипажем из четырех человек. В нем, в частности, говорилось:

«…Служба разведки 509-й атомной бомбардировочной группы Восьмой воздушной эскадрильи стала обладательницей дискообразного летающего объекта благодаря информации и помощи, полученной от одного из местных фермеров, а также администрации шерифа округа Чавес… В результате срочно предпринятой спасательной операции дискообразный объект был эвакуирован с территории участка, принадлежащего фермеру, и доставлен на авиабазу. После обследования объекта на летном поле майор Джесси Марсел, офицер разведки, руководивший операцией, передал объект представителям командования».

Следующий документ, от 18 ноября 1952 г., представляет собой докладную записку контр-адмирала Роскоу Хилленкоттера только что избранному президенту Дуайту Эйзенхауэру. К записке приложен подписанный 24 сентября 1947 г. прежним президентом Трумэном и адресованный министру обороны Джеймсу Форестоллу меморандум, в котором предлагается приступить к организации операции «Маджестик-12».

Ставшие достоянием гласности документы проекта «Маджестик-12» явились подлинной сенсацией для всех, кто неравнодушен к проблеме НЛО. Но, как всегда бывает в подобных случаях, сразу же появились люди, усомнившиеся в подлинности документов.

Следующие доводы в свою пользу скептики отыскали с помощью специалистов по пишущим машинкам, а также экспертов в области художественной и репродукционной фотографии.

Исследования текста меморандума президента Трумэна от 24 сентября 1947 г. дали повод утверждать, что он был напечатан на пишущей машинке фирмы «Смит Корона», причем на той модели, которую фирма начала выпускать… только с 1963 г.!

По мнению экспертов в области фотографии, подпись президента оказалось подлинной, но… была перефотографирована с другого

меморандума, адресованного Ванневару Бушу и подписанного Трумэном 1 октября 1947 г. В окончательном виде весь документ был скомпонован методами фотомонтажа, но как бы с настоящей подписью президента.

Однако ни одной из противостоящих сторон окончательно доказать оппонентам свою правоту так и не удалось…

Прошло еще 14 лет. В июле 2001 г. Тимоти Купер, уфолог с большим стажем, ветеран Вьетнамской войны, получил от анонимного отправителя из штата Виргиния пакет секретных правительственных документов. Это были 23 страницы фотокопий, в свою очередь переснятых с ксерокопий оригиналов. Основное содержание документов – описания образцов внеземной техники и технологии, а также упоминание проекта «Иегова», отзыв о котором по заданию комитета «Маджестик-12» подготовила группа выдающихся американских ученых. В эту группу, в числе прочих, вошли: Альберт Эйнштейн, автор теории относительности, Роберт Оппенгеймер, руководитель проекта «Манхэттен» по созданию атомной бомбы, и Эдвард Теллер, «отец американской водородной бомбы», а впоследствии, при президенте Рейгане, руководитель программы «Звездные войны».

Ознакомившись с документами, Купер передал их для детального изучения двум специалистам в этом деле, уфологам Роберту и Райяну Вудам, более 10 лет занимающимся поисками и исследованиями материалов, относящихся к области уфологии.

В ноябре 2002 г. в городке Брумфилде, штат Колорадо, с Райяном Вудом встретилась Линда Моултон Хау – журналистка, магистр наук, уфолог, исследовательница аномальных явлений природы и тайн истории, автор нескольких книг по этой тематике. Райян рассказал журналистке о содержании наиболее интересных документов, показал некоторые из них.

Объемистый «Аналитический отчет по теме “Летающая тарелка”» от 2 сентября 1947 г. подготовлен научно-исследовательской лабораторией Управления материально-технического обеспечения ВВС и адресован начальнику этого управления генералу Кэбеллу. В отчете имеется раздел «Общее описание аппарата “Летающая тарелка”», где сообщаются такие сведения:

1. Оболочка аппарата изготовлена из полированного металла, который по структуре и химическому составу отличается от всех известных металлических материалов, а по химической стойкости и механическим свойствам превосходит их.

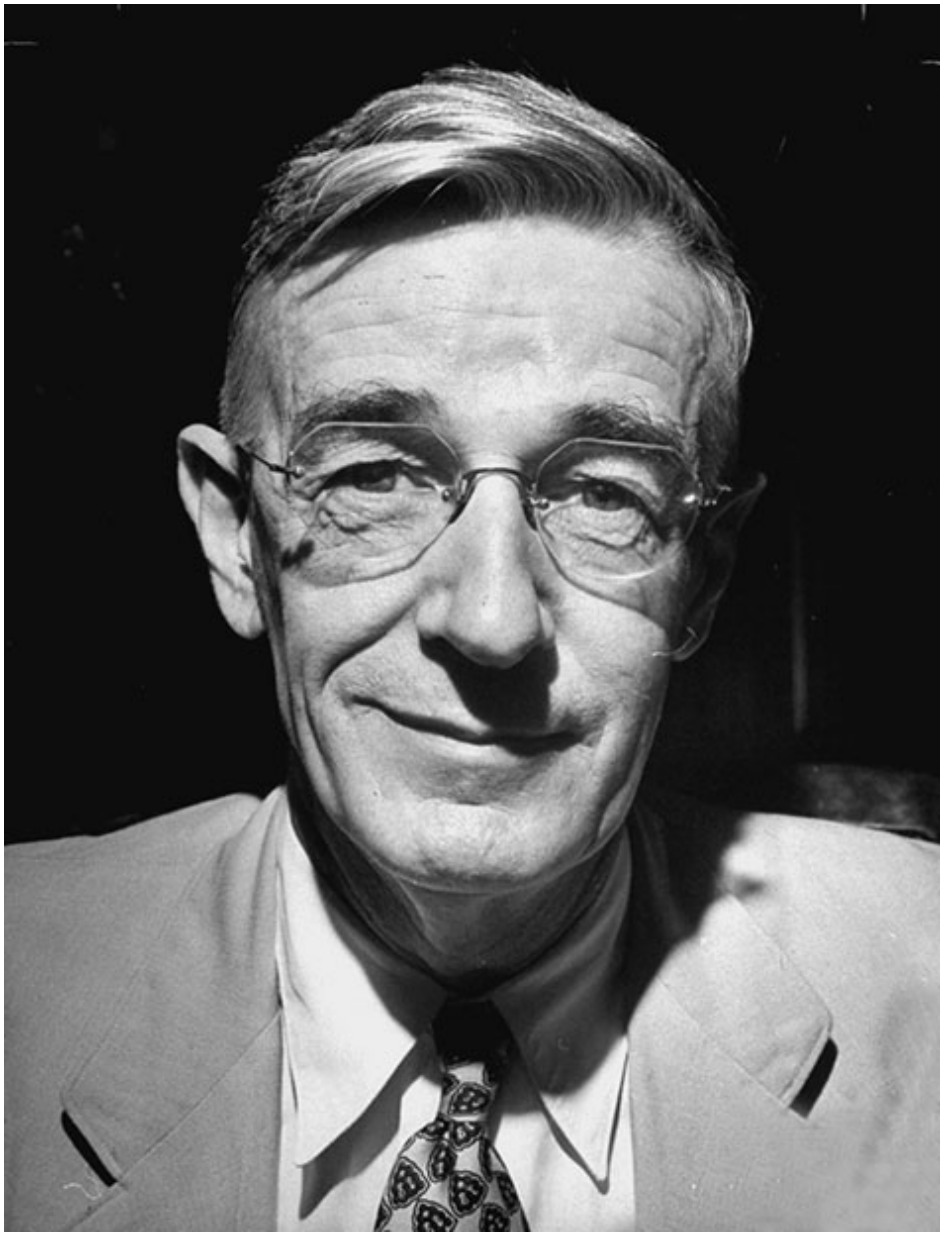
2. Аппарат предназначен для полетов на большой высоте. Управляемый с помощью гироскопов стабилизатор крыла, по-видимому, позволяет аппарату неподвижно зависать в воздухе.

3. Силовая установка состоит предположительно из сферического реактора, работающего на изотопе водорода, и связанных с ним двигателей.

4. Диаметр корпуса аппарата составляет 30 м, а его центральной части – купола, в котором размещается кабина, – 10 м. Кабина разделена на три отсека: верхний – рубку управления полетом, средний – отсек оборудования и нижний, где размещены силовая установка и посадочные устройства. У расположенного концентрично дискообразного крыла, возможно, имеется вращающаяся часть и регулируемая передняя кромка.

5. Возможно, что в конструкции аппарата предусмотрено опускание купола с кабиной внутрь центральной части для повышения полетных аэродинамических характеристик.

6. Приборы и средства управления полетом приводятся в действие проводящими световые волны волокнами, похожими на стеклянные стержни, но эластичными. Снаружи они покрыты защитной оболочкой из пластика. Все команды на исполнительные органы подаются прикосновением к соответствующим управляющим элементам. Приборы закрыты пластиковым щитком, положение которого, по-видимому, закодировано цветовым кодом.



Ванневар Буш

7. Аппарат, возможно, оснащен навигационным оборудованием, позволяющим ему летать при любой погоде.

Возвратимся к пункту шесть. В США исследования и разработки в области волоконной оптики начались в начале 1950-х гг. Первый световод запатентован в 1954 г. Отчет по теме «Летающая тарелка» написан на семь лет раньше.

Прямых указаний на то, что исследуемая «летающая тарелка» – это НЛО, разбившийся под Розуэллом, нет. По крайней мере, в документах,

имеющихся на сегодняшний день у Роберта и Райяна Вудов. Но зато у них есть несколько писем и распоряжений командования ВВС и ПВО США, датированных серединой июля 1947 г. В этих бумагах идет речь о некоей срочной и чрезвычайно секретной спасательной операции, при этом упоминаются «инцидент с летающим диском» и испытательный полигон в штате Нью-Мексико. Так что, похоже, концы с концами сходятся.

Еще один отчет объемом 28 машинописных страниц от 19 сентября 1947 г. озаглавлен: «Обследование потерпевшего аварию дискообразного летательного аппарата». В разделе XVIII отчета упоминается находящаяся внутри аппарата «небольшая нейтронная энергетическая установка», а в разделе XX сказано, что «единственным предметом в двигателе, напоминающим электросхему, оказалась тонкая круглая пластинка из материала типа пластмассы, вмонтированная во внешнюю оболочку сферического корпуса. Под сильным увеличением удалось рассмотреть на пластинке большое количество очень тонких линий, в совокупности похожих на паутину. Линии представляют собой нити из чистого серебра, они соединяют друг с другом расположенные кругами группы микроскопических серебряных капелек, нанесенных на пластинку». Это описание соответствует современному микроминиатюрному электронному устройству, известному как «интегральная схема».

У Вудов есть и письмо Эйзенхауэра директору ЦРУ от 4 ноября 1953 г. В нем президент писал: «Я ознакомился с оперативным планом работы комитета “Маджестик-12” от 16 июня 1953 г… Считаю, что его целесообразно рассмотреть на совещании в узком кругу, организовать которое следует директору Управления национальной безопсности, Вам и руководителям специальных исследований по проекту “Маджестик-12”. Я хотел бы непременно видеть на этом совещании руководителя проекта “Иегова”, профессора Альберта Эйнштейна, а также доктора Роберта Оппенгеймера, как наиболее сведущих в физических аспектах подлежащей обсуждению проблемы. Для обеспечения конфиденциальности совещания предлагаю совместить его с какой-либо научно-технической конференцией».

Существует еще один документ, подтверждающий, что в обследовании и изучении совершивших аварийную посадку или разбившихся НЛО участвовали крупный теоретик в области самолето–

и ракетостроения, аэро-, гидро– и термодинамики доктор Теодор фон Карман, а также Вернер фон Браун, создатель германской боевой ракеты «Фау-2», а впоследствии руководитель разработок американских баллистических ракет. Вот выдержки из этого сообщения: «В соответствии с директивой президента от 9 июля 1947 г. было осуществлено предварительное обследование совершившего посадку “летающего диска”, а также предположительно обломков второго диска. Приведенные ниже данные были получены офицерами инженерного дивизиона с участием сотрудников авиационной лаборатории с привлечением экспертов из лаборатории реактивного движения, Калифорнийского технологического института и группы научных консультантов во главе с доктором Теодором фон Карманом.

По общему мнению всех участников обследования, летательные аппараты, обнаруженные в районе Викторио-Пик и Сокорро, штат Нью-Мексико, не могли быть изготовлены в Соединенных Штатах ввиду особенностей их конструкции и устройства, главные из которых представлены ниже.

1. Круглый дискообразный корпус не соответствует ни одной из конструкций летательных аппаратов, разрабатываемых по заказам ВВС, армии и флота.

2. Отсутствуют какие-либо признаки расположенных снаружи двигателей, энергетической установки, воздухозаборников и выхлопной системы, необходимых для привода в движение с помощью воздушного винта или реактивного движителя.

3. Немецкие ученые и специалисты из Форт-Блисса и с полигона Уайт-Сэндс не нашли сходства между этими аппаратами и разрабатывавшимися в нацистской Германии дисколетами – секретным оружием серии «Фау». Не исключена возможность того, что такой аппарат сумели разработать русские. Однако отсутствие каких-либо надписей и обозначений с применением кириллицы заставляет усомниться в этом.

4. При внутреннем осмотре аппарата обнаружен отсек с весьма сложным агрегатом, который, по мнению доктора Оппенгеймера и доктора фон Кармана, возможно, является атомной двигательной установкой. Они полагают, что реактор (предположительно – на тяжелой воде) может в этой установке работать как теплообменник, позволяющий аккумулировать энергию путем превращения ее в некое

вещество для последующего использования в процессе обратного превращения.

5. Под двигательной установкой находится шарообразная капсула диаметром около 3 м с четырьмя симметрично расположенными цилиндрическими полостями в нижней части. Капсула связана с двигательной установкой системой рычажных и зубчатых передач. Возможно, главным двигателем аппарата является реактивная безлопастная турбина.

6. Над силовой установкой располагается отсек управления с панелями, на которых имеются детали, похожие на клавиши пишущих машинок. Вероятно, это система управления реактором и силовой установкой.

7. В верхней части аппарата, имеющей форму купола, находится кабина управления полетом. Иллюминаторы или прозрачные участки в стенах здесь отсутствуют. По-видимому, управление осуществляется с использованием внешнего дистанционного наблюдения или сам аппарат управляется дистанционно.

8. На корпусе аппарата, так же как на конструкциях и агрегатах, расположенных во внутренних помещениях, отсутствуют видимые следы стыков, швов и каких-либо соединений».

Разумеется, уже высказываются сомнения и по поводу подлинности документов, попавших в руки Вудов. Видимо, и эти бумаги будут подвергнуты разного рода экспертизам. Причем Роберт и Райян заявляют, что они весьма заинтересованы в проведении таких экспертиз при условии их надлежащего профессионального уровня и беспристрастности.

Вынужденная посадка в Харт-Каньоне

1949 г.

Весной 1949 г. в местности Харт-Каньон, неподалеку от города Фармингтон, штат Нью-Мексико, упал (или совершил вынужденную посадку) дискообразный НЛО. В тот день, когда это произошло, полет нескольких НЛО над городом, в числе прочих многочисленных свидетелей, наблюдали, независимо друг от друга, 30-летний Халтон Пейси, в то время начальник цеха авторемонтной мастерской, и его девятилетний сын Гленн. А на следующий день на первой полосе

местной еженедельной газеты «Фармингтон Хастлер», выходившей по пятницам, появилась заметка под крупным заголовком: «Катастрофа НЛО в Харт-Каньоне».

Все члены семьи Пейси – сам, теперь уже 82-летний, Халтон, его жена Джинива и их сын Гленн (ему исполнилось 62 года) – хорошо помнят, что это случилось как раз в День святого Патрика, 17 марта. Помнят они и содержание сенсационной статьи в «Хастлере», которую вечером прочитала им вслух Джинива.

Расследованием этого случая занимается Линда Хау – магистр наук, исследовательница аномальных явлений природы. Она встретилась с Халтоном и Гленном 23 марта 2002 г. в библиотеке Ацтека, пригорода Формингтона, на конференции, посвященной феномену НЛО и, в частности, событиям, связанным с катастрофой в Харт-Каньоне, который находится всего в 11 милях к северо-востоку от Ацтека.

«Они словно играли в воздушный бой или упражнялись в выполнении акробатических трюков, – вспоминал Халтон. – Я насчитал их штук пять или шесть, они куролесили в небе минут десять. По форме они напоминали блюдца или тарелки. Я это говорю с уверенностью, потому что у меня было достаточно времени, чтобы их рассмотреть, а кроме того, “тарелки” кувыркались в воздухе так, словно нарочно хотели показать, как они выглядят и сверху, и снизу, и сбоку – если только к ним применимы эти понятия. Но больше всего меня поразила их способность маневрировать. Они стремительно неслись навстречу друг другу, а потом, когда столкновение уже казалось неизбежным, резко меняли направления почти под прямым углом, не сбавляя скорости».

А вот что увидел и запомнил Гленн, который сейчас работает в фирме музыкальных записей неподалеку от города Нэшвилла в штате Теннесси:

«Я был в тот день в школе, и когда во время перемены мы выбежали во двор, “воздушное представление”, о котором говорил отец, уже заканчивалось. Мы наблюдали его 30–40 с. Я помню, как несколько блестящих дисков серебристого цвета беспорядочно носились в небе. Казалось, они сейчас столкнутся, но в последнее мгновение какой-то из них совершал резкий поворот в сторону под немыслимым углом, и их сумасшедшая пляска продолжалась. Наконец

все они собрались в компактную группу, и “стайка”, не нарушая строя, проделала несколько головокружительных маневров, а затем на огромной скорости умчалась на северо-восток, в сторону Блумфилда. Их последние эволюции в сомкнутом строю очень напоминали движения, которые иногда совершают косяки рыб, когда вдруг все сразу, словно по команде, начинают плыть в другом направлении.

А на следующий день в нашей местной газете появилась статья об аварии НЛО с заголовком через всю полосу. Рано утром я разносил подписчикам газеты, и все они были сложены так, что этот заголовок был хорошо виден. Вечером, когда мы обедали, мама прочитала нам с отцом эту статью вслух. В ней говорилось, что вчера около Ацтека, в Харт-Каньоне, упал дискообразный НЛО, в одном из иллюминаторов которого было обнаружено маленькое отверстие, а внутри НЛО находились обгоревшие трупы членов экипажа, и их рост составлял всего 120 см. Еще в статье было сказано, что на место падения загадочного летательного аппарата прибыли военные и люди в штатском. Они погрузили его на трейлер и увезли».

Авария произошла в четверг, газета вышла в пятницу, а в субботу, 19 марта 1949 г., Гленн и его приятель Тэдди Брок отправились к месту аварии верхом на лошади. Там они обнаружили на песке множество следов людей и автомобилей, в т. ч. и следы колес большегрузного трейлера.

Во время конференции Халтон, Гленн и Линда Хау решили попробовать разыскать в библиотеке «ту самую газету». Это оказалось делом несложным, им сразу же выдали микрофильм с выпуском «Фармингтон Хастлер» за 18 марта 1949 г. Однако на первой полосе вместо сообщения о катастрофе НЛО находилась совершенно другая статья.

Линда была обескуражена, а Халтон и Гленн просто не поверили своим глазам. На все их недоуменные расспросы работники библиотеки не могли ответить ничего вразумительного.

Из кругов ВВС и спецслуб США в свое время просочилась информация о вынужденной посадке необычного летательного аппарата поблизости от Ацтека в марте 1949 г. Описание аппарата практически совпадало с тем, что, по рассказам Гленна Пейси, он и его родители прочитали 52 года тому назад на страницах «Фармингтон Хастлер» об НЛО, потерпевшем катастрофу в Харт-Каньоне. Первое

письменное упоминание об Ацтекском инциденте Линда Хау обнаружила 9 апреля 1983 г. в перечне мест аварий НЛО, составленном AFOSI (Управление специальных расследований ВВС США). В тот момент она работала с только что рассекреченными документами на авиабазе Кертлэнд в Альбукерке.

Журналистка Линда Хау

В обоих документах упоминались, в частности, такие места аварий НЛО, как Ацтек, Розуэлл и Магдалена в штате Нью-Мексико; Кингмен в штате Аризона, а также территория в Северной Мексике к югу от Ларедо.

Но наиболее информативным документом, попавшим в руки Линды Хау, оказался «Отчет о катастрофе в Фармингтоне», с приложенным к нему черно-белым снимком НЛО, сделанным непосредственно на месте его падения. На компьютерной версии изображения хорошо видно, что дискообразный серебристый аппарат по форме похож на конструкцию из двух огромных тарелок, в его верхней части имеется невысокий купол. В отчете указан диаметр аппарата – 30 м.

Отчет был составлен двумя военными уфологами на основе информации, полученной ими от бывшего армейского офицера, видевшего НЛО на месте его аварии в Харт-Каньоне. Отчет составлен от имени этого офицера, ниже приводится его текст в сокращенном виде:

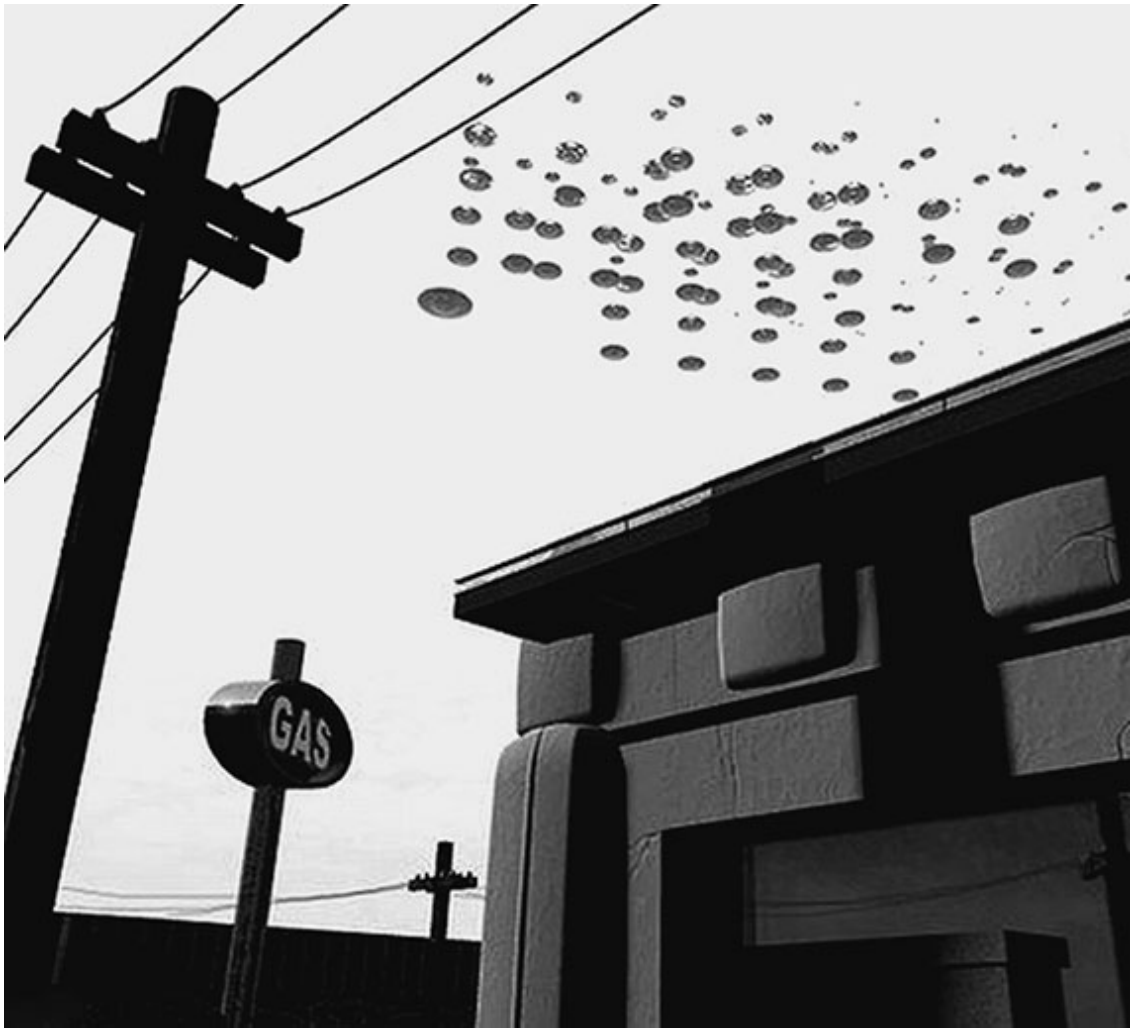
«Изучая хранившиеся в архиве документы, я наткнулся на папку с материалами, об обнаружении потерпевшего аварию внеземного летательного аппарата и об эвакуации его с места аварии вместе с погибшими членами экипажа. Помимо текстовых документов, главным из которых является описание летательного аппарата, в папке находилась его черно-белая фотография, сделанная непосредственно на месте падения.

На фотографии отчетливо виден не имеющий никаких повреждений летательный аппарат дискообразной формы, лежащий на земле с небольшим наклоном набок на песчаной почве в пустынной местности. На земле под аппаратом не видно никаких углублений или поверхностных повреждений почвы, которые указывали бы на аварийное приземление или падение. Насколько можно судить по фотографии, наружная оболочка аппарата изготовлена из металла, напоминающего по внешнему виду полированный алюминий.

Купол в верхней части летательного аппарата представляет собой кабину с иллюминаторами, но прозрачные вставки в них были сделаны не из стекла и не из какого-то другого известного на Земле материала. В одном из иллюминаторов оказалось отверстие диаметром с карандаш, и это был единственный дефект, обнаруженный при внешнем осмотре аппарата. Попытки вскрыть иллюминатор или хотя бы увеличить диаметр непонятного отверстия в нем результата не дали, хотя были использованы все доступные инструменты и способы: от алмазного сверла и газовой горелки до лома и кувалды».

Швы, стыки или какие-либо соединения на поверхности аппарата отсутствовали. Следов двери или входного люка найти также не удалось. Но поскольку вход внутрь кабины должен был существовать, расследователи сосредоточили свое внимание на загадочном отверстии в иллюминаторе, проделывая с ним и вокруг него различные манипуляции. И после одной из них на поверхности корпуса внезапно образовался проем. Никаких звуков или перемещений при этом не возникло. Прямоугольный участок обшивки вдруг перестал

существовать, словно мгновенно испарился. Точно так же, «методом тыка», удалось найти способ закрытия необычной двери. Оно происходило столь же сверхъестественным образом: проем исчезал мгновенно и беззвучно, не оставив на гладкой обшивке корпуса после себя никаких следов.



Группа НЛО над Фармингтоном. Зарисовка Джеймса Неффа

В кабине лежали два обгоревших трупа существ ростом около 120 см, а в помещении сохранились признаки сильного пожара. Тела пилотов были облачены в облегающие комбинезоны, которые огонь совершенно не повредил. Материал комбинезонов представлял собой какую-то ткань, обладающую, как выяснилось впоследствии, невероятно высокой прочностью.

Устройство и принцип действия двигательной установки аппарата продолжают оставаться (на момент составления отчета) предметом изучения. Пока что эксперты лишь высказывают предположение, что уровень развития технологии в той цивилизации, к которой принадлежат погибшие члены экипажа, позволяет использовать для полетов в космосе энергию магнитных и гравитационных полей планет. Во всяком случае, ни один из известных нам способов преобразования энергии в движение не позволяет движущемуся объекту осуществлять такие маневры, какие не раз наблюдались при полетах НЛО.

Остается открытым вопрос и о причинах аварии летательного аппарата. Версия о том, что он мог быть поврежден или сбит истребителями-перехватчиками, не подтвердилась. В день аварии ни один истребитель ПВО на перехват НЛО над территорией штата Нью-Мексико не вылетал. Однако, по имеющимся данным, в том месте, где произошла авария, существует возмущение, или «провал», в магнитном поле Земли. В настоящее время в Северной Америке известны три такие области. Эти области возмущений являются естественными образованиями, и, по-видимому, пилотирование в них летательных аппаратов, подобных потерпевшему катастрофу, оказалось невозможным.

Вместе с тем внимание уфологов и военных специалистов привлек тот факт, что ровно через год после данной катастрофы над Фармингтоном, Ацтеком и Харт-Каньоном пролетала целая армада из нескольких сотен НЛО. Возможно, пришельцы отдавали дань памяти погибшим собратьям, а возможно, они хотели наглядно продемонстрировать нам, что теперь их летательным аппаратам уже не страшны земные области возмущений магнитных и гравитационных полей.

В то время, когда проводились обследования и эвакуация летательного аппарата в Харт-Каньоне, над этим местом несколько раз появлялись НЛО. Возможно, энлонавты хотели узнать, не остался ли кто-нибудь в живых внутри аппарата. И никаких угрожающих жестов или попыток причинить людям вред со стороны не наблюдалось.

Гдыньский инцидент

1959 г.

Сенсационные события, о которых пойдет речь, произошли в начале 1959 г. в Гдыне, крупном портовом городе Польши. Эти события, получившие наименование «Гдыньский инцидент», до сих пор окутаны завесой таинственности. Характерно, что даже точно не известны ни число, ни месяц, когда случилось это происшествие. Так, уфологи Бронислав Репецкий и Кшиштов Пехота называют 21 января; Хилари Эванс и Джон Спенсер в «Энциклопедии НЛО» – 21 февраля; Энрик де Винсент-Мартин в книге «НЛО, 1947–1987 гг.» – 21 мая.

Тщательным расследованием этого таинственного случая занимались (и занимаются до сих пор), в частности, известные польские уфологи – Роберт Леснякевич, координатор Польского центра изучения НЛО и аномальных явлений, и Бронислав Репецкий, главный редактор журнала Czas UFO («Время НЛО»). На основании рассказов очевидцев и сообщений зарубежных источников удалось выстроить следующую картину происшедшего.

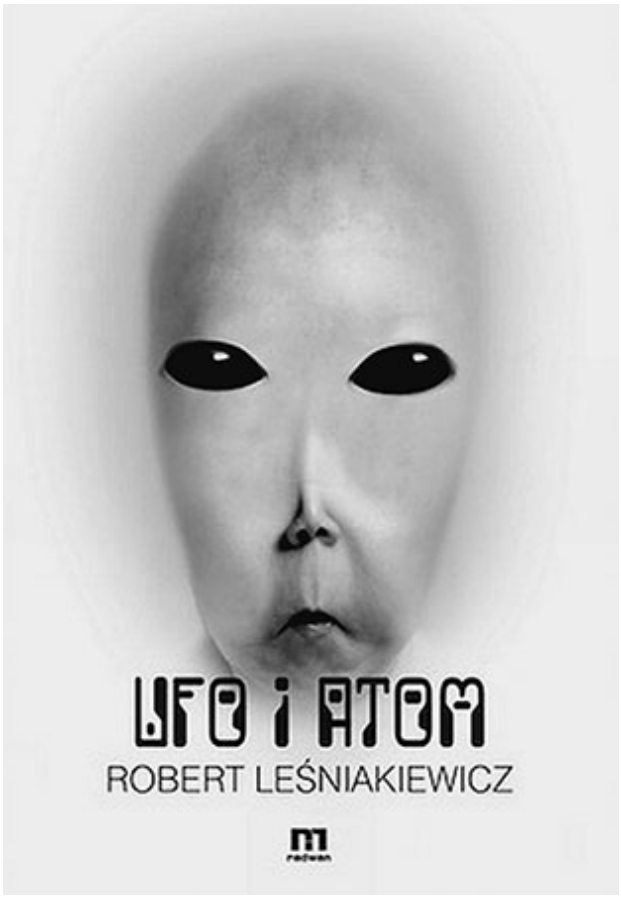
21 января 1959 г. (наиболее вероятная дата) в акватории морского порта Гдыни, недалеко от четвертого причала, в воду упал ярко светящийся объект. Это видели докеры и другие работники порта, члены команд стоявших у причала судов, а также военнослужащие пограничной охраны. Вскоре после падения НЛО (предположительно – на следующий день) на место происшествия прибыла группа боевых пловцов польских ВМС. Они совершили ряд погружений, старательно обследовали морское дно, покрытое в этих местах толстым слоем ила, и подняли на поверхность несколько металлических обломков странного вида. Эти обломки затем были отправлены в лабораторию Гданьского политехнического института для анализа.

Анализ показал, что материалом обломков является нержавеющий металл, но никакого заключения об их происхождении сделано не было. Неофициально исследователи высказали мнение, что это могли быть осколки бомб, снарядов или даже железно-никелевого метеорита. Последнее предположение как будто подтверждалось тем, что объект, упавший в воду накануне, ярко светился.

Спустя несколько дней после этих событий некие военные, которых Винсент-Мартин называет в своей книге «охранниками», во время обхода городского пляжа Гдыни обнаружили необычное существо. Оно передвигалось по песку ползком, очевидно, из последних сил, а его состояние было весьма плачевным. Лицо этого

существа, похожего на маленького человечка, сильно обгорело. Тело человечка облегал комбинезон, напоминающий гидрокостюм аквалангиста, только сделан он был из какого-то сверхпрочного материала.

Странное создание доставили в клинику университета Гдыни, где обнаружилось, что у него на руках и на ногах – по шесть пальцев. Здесь уместно напомнить, что столько же пальцев было и у инопланетянина из НЛО, потерпевшего в 1947 г. аварию в США, около Розуэлла.



Обложка книги Роберта Леснякевича

Человечка с городского пляжа подвергли обследованию, которое, в частности, показало, что системы дыхания и кровообращения у него совершенно иные, нежели у человека. При обследовании с его руки сняли браслет, который вряд ли служил украшением. Через несколько дней человечек умер, предположительно из-за сильных повреждений внутренних органов в сочетании с полным упадком сил. А может,

роковую роль сыграло отсутствие на его руке браслета. Точную причину смерти установить не удалось.

В книге Винсента-Мартина сказано, что останки таинственного существа под усиленной охраной были отправлены в СССР и там подвергнуты тщательным и всесторонним исследованиям, результаты которых хранятся в тайне до сих пор. Однако польские уфологи подтверждения этой версии не нашли, поэтому они полагают, что останки загадочного существа могут до сих пор храниться в морге одной из клиник Труймяста – слившихся практически воедино городов Гданьска, Гдыни и Сопота.

По мнению Роберта Леснякевича, возможен и иной сценарий развития событий января 1959 г. Ранним утром в небе над Гданьским заливом неподалеку от устья Вислы средствами обнаружения ПВО Польши или СССР был «засечен» неизвестный объект. На запрос «свой – чужой» он не отвечал, и тогда в него выстрелили ракетой, запущенной с земли или с поднятого по тревоге истребителя-перехватчика. Когда ракета попала в цель и объект начал разваливаться, пилот сумел катапультироваться. А то, что упало в воду в районе четвертого причала порта в Гдыне, было либо креслом пилота, либо спасательной капсулой, впоследствии найденной и доставленной на поверхность подводными пловцами польских ВМС.

В сентябре 1996 г. японская телевизионная компания NHK TTC снимала в Польше документальный фильм о Гдыньском инциденте. В процессе поиска материалов для съемок фильма возникла еще одна версия событий.

Во-первых, появились свидетельства, что энлонавта нашли не на городском пляже и не пограничники, а охранники вблизи здания, в котором размещалось управление военно-морского порта и которое находилось на территории этого порта.

Во-вторых, стало известно, что вскоре после инцидента над северо-западными районами Гдыни видели еще один НЛО. Последнее обстоятельства может указывать на то, что после поражения ракетой первого НЛО пришельцы организовали спасательную операцию с целью обнаружения своего катапультировавшегося собрата и эвакуации его с Земли. В пользу такой версии развития событий говорят и участившиеся в последующие годы случаи появления НЛО над Гданьским заливом в окрестностях Гдыни. Возможно, что они уже

искали не пропавшего энлонавта, а пытались определить местонахождение обломков уничтоженного НЛО.

В 1999 г. на основе некоторых новых сведений родилось также предположение, что поляки нашли и подобрали не одного, а двух энлонавтов, составлявших экипаж сбитого НЛО. Первый из них выпал из спасательной капсулы еще над Гданьским заливом и затем сумел доплыть до городского пляжа, либо туда его вынесло волнами. Второй энлонавт вместе с капсулой упал в воду около четвертого причала, вынырнул из нее на поверхность и добрался до песчаного берега перед зданием управления военно-морского порта.

Расследованием всей этой истории специалисты занимаются до сих пор. Понемногу открываются связанные с ней новые подробности и обстоятельства. Но до окончательной разгадки того, что же произошло в небе над Гдыней ранним утром 21 января 1959 г., еще далеко.

Посадка под Серпуховом

1977 г.

20 августа 1977 г. около половины первого ночи группа грибников шла по полевой дороге в поисках места для ночевки. Люди предполагали отдохнуть до рассвета в стоге сена. Вдруг их внимание привлекли голоса, которые столь же внезапно прекратились. Когда полчаса спустя грибники расположились на ночлег, метрах в трехстах от них, примерно в том же месте, где ранее послышались голоса, вдруг появилось светящееся тело. Оно было похоже на лампочку, висящую цоколем вниз, но местность вокруг себя не освещало. По оценкам, сделанным значительно позже, высота его была примерно 15 м, а наибольший диаметр —10 м. Тело поднялось вверх без звука и вошло в сероватое облако, неожиданно появившееся на чистом звездном небе. При этом оно казалось уже яркой звездой. Вскоре и тело, и облако исчезли. Утром на месте «взлета» грибники обнаружили вмятину в земле диаметром примерно 4 м с сильно помятой травой.

На место «взлета НЛО» впоследствии неоднократно выезжали группы энтузиастов (в т. ч. во главе с патриархом российской уфологии Ф.Ю. Зигелем). По результатам их исследований было установлено, что «место контакта НЛО» с поверхностью земли представляет собой «активное пятно» диаметром около 4 м, с четырьмя лепестками длиной

от 30 до 40 м. В этой зоне обнаружены: обугленные корни пырея, как от воздействия СВЧ-излучения; пониженная жизнедеятельность простейших, а также необычное поведение собак, которые в этом месте «рыли землю лапами».

Феликс Зигель на месте предполагаемой посадки НЛО под Серпуховом демонстрирует рисунок, сделанный очевидцем

Был сделан вывод: грибники ночью проходили мимо совершившего посадку НЛО, экипаж которого при их появлении во избежание непредвиденных контактов вскоре улетел на своем колбообразном корабле. Воздействие на почву имело долговременный характер и по своим особенностям совпадало с данными, полученными за рубежом.

В ночь с 14 на 15 июня 1980 г. на значительной территории центральной части СССР наблюдался странный светящийся объект в виде «дирижабля» – так некоторые очевидцы определяли его форму. Анализ сообщений, проведенный Ф. Зигелем и другими уфологами, позволил им предположить, что объект совершал сложные маневры, меняя высоту, зависая над городами, а с наступлением рассвета исчез. Во время этого движения происходило «отделение различных тел меньшего размера, которые разлетались через ночное небо в различных направлениях». Очевидцы рассказывали о психическом воздействии на них объекта, а два москвича поведали о том, что видели «лодки» с «главного объекта», приземлившиеся на улице перед их домами, из «лодок» вышли «человечки».

«НЛО был исключительно похож на тот, который проплыл над Петрозаводском ночью 20 сентября 1977 г., хотя этот казался намного больше. Это было действительно ужасное зрелище, я сразу понял, что красноватый полукруг должен быть внеземным космическим кораблем, так как изучал НЛО долгие годы…» – так описал свои впечатления один из наблюдателей.

Посадки в Монголии и под Самаркандом

1984 г.

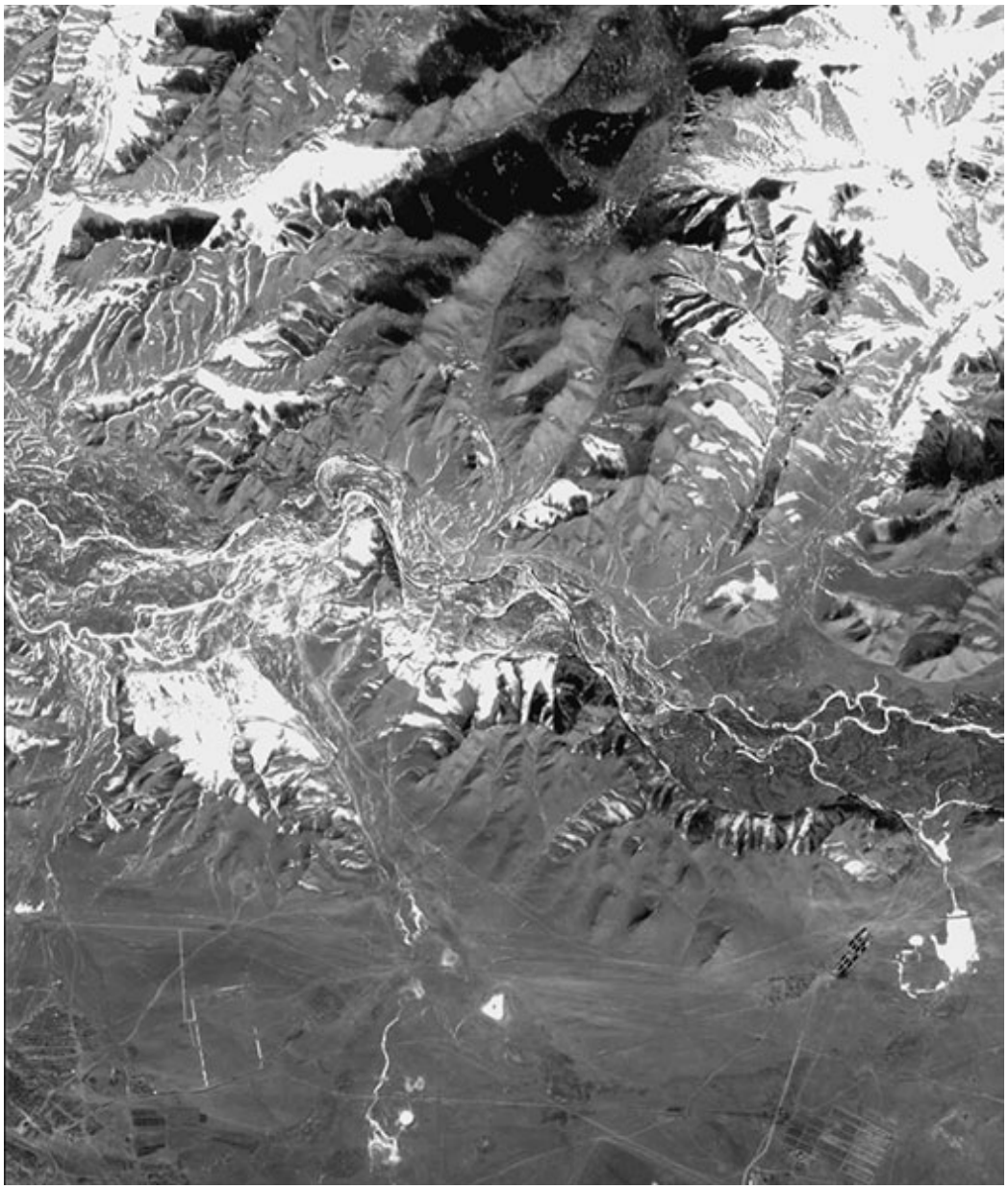
Этот случай занимает особое место в истории советской уфологии. По-видимому, впервые официальные власти, расследовавшие этот инцидент, вынуждены были признать, что традиционными причинами объяснить его невозможно, и нехотя предоставили возможность «покопаться» в нем уфологам. К сожалению, далеко не сразу, а по горячим следам можно было сделать гораздо больше…

Начнем с событий, предшествовавших Катта-курганскому инциденту и происходивших, по тогдашним меркам, поблизости от СССР – на территории дружественной Монголии.

Итак, май 1984 г. Город Налайха (Монголия), авиагородок ВВС. Один из служащих, выглянув вечером в окно, увидел, что весь городок и его окрестности освещены очень мощным голубоватым светом – на улице стало светлее, чем днем! Но источника света он не видел. Однако свидетель, находившийся снаружи помещения, заметил большую, очень яркую звезду, которая стремительно приближаясь, вырастала в

размерах. Объект представлял собой эллипс, слегка приплюснутый снизу и сверху, с фиолетовым ореолом по краям. По его периметру вспыхивали разноцветные огни. Объект повис над авиагородком, и от него на землю упал мощный луч света. Затем луч осветил весь авиагородок; через 6–7 с он погас, и объект, по-видимому удовлетворив свое любопытство, двинулся в обратном направлении.

На протяжении последующих месяцев сообщения о странном «дирижабле», барражировавшем в монгольском небе, поступали как от летчиков, так и от наземных наблюдателей из весьма малочисленных на этой земле поселений. Поэтому капитан Емельянов, совершавший обычный учебный полет, не очень удивился, когда объект вдруг возник на трассе его полета на высоте 5 тыс. м, примерно в 2 км от его самолета. Поскольку объект летел, можно сказать, рядом, Емельянов оценил его размеры: примерно 100 м в длину и 25–30 м – в диаметре. С сообщением на землю повременил, ожидая, что его обнаружит наземная радарная служба и пошлет запрос: «Кто это там сбоку летит?» Но земля молчала, и летчик решил не торопить события. Почти 10 мин. они летели в «тесном строю» на дистанции около километра, а затем самолет начал снижение на посадочную полосу – объект совершил тот же маневр. Так синхронно они снижались до высоты около километра, когда летчик решил сообщить на землю, в форме шутки, чтобы освободили полосу, поскольку он будет садиться не один. И наконец земля заметила «гостя»; и хотя сигнал от него на локаторе был слабый и неустойчивый, визуально он хорошо был виден в кинофототеодолит. Но от посадки «гость» отказался…



Окрестности г. Налайха, Монголия. Снимок из космоса

В середине лета события переместились на территорию СССР. К сожалению, с датой Катта-курганского инцидента произошла неразбериха, поскольку, например, группа томских исследователей сообщила, что прибыла на место спустя полтора месяца после события, а ленинградская группа, оказавшаяся там чуть позже, утверждает, что прибыла через месяц.

Третью дату сообщает оказавшаяся там позже всех группа исследователей из Москвы. По-видимому, это связано с тем, что в

районе Катта-кургана располагалась крупная военная база, а на дворе был еще 1984 г.

Итак, однажды в летнюю ночь на насосную станцию совхоза «Лингабад» (это примерно в 40 км от Самарканда) прибыла группа из пяти ремонтников, чтобы починить внезапно вышедший из строя трансформатор. Возглавлял ее старший техник Юайтахметов.

«Мы приехали на станцию, обнаружили утечку масла. Света в помещении не было, и мы все пятеро вышли наружу. Было абсолютно темно. Небо чистое, безоблачное, ярко светила луна. Я взглянул на небо, и вдруг между ковшом Большой Медведицы и диском Луны внезапно появился большой странный объект, которого до этого не было на небе! Было абсолютно тихо. Я говорю: “Ребята, взгляните туда! Что это такое?” И тут все мы пятеро остолбенели.

Объект имел вид эллипса и был похож на дирижабль. Корпус гладкий, впереди на корпусе два ярких прожектора, с каждого борта тоже по два прожектора и два сзади. Был слышен слабый шум типа жужжания. Мы присели, волосы у нас встали дыбом – объект опускался прямо на нас, но очень медленно, минут пять-шесть; потом зашел за холм и скрылся, причем было впечатление, что за холмом он совершил посадку.

Мы стояли долго, минут десять – никак не могли прийти в себя. Потом начали обсуждать, что это, мол, американцы что-то запустили. Длина объекта была метров 80, а в сечении – 20–30. Форма корабля – эллипсовидная, цвет корпуса серый с металлическим отливом. В конце корпуса были заметны струи голубого цвета, но на сопла они не походили. Цвет прожекторов синеватого оттенка, а в корме – красноватого. Летел объект низко, угол наклона к горизонту примерно 45°, расстояние до него в момент появления составляло примерно километр.

Нас всех охватило чувство страха, никто не захотел зайти за холм, чтобы взглянуть на объект. Мы быстро пошли к машине и, не оглядываясь, уехали».

Исследовательская группа из Ленинграда, в которой был кандидат технических наук из Политехнического института Сергей Кузионов, прибыла на место, как уже говорилось, примерно через месяц после события. От насосной станции, которую ремонтировали техники, группа проделала тот путь, который они не решились пройти в ту ночь.

Пройдя мимо двух арыков, они увидели на почве два больших пятна с измененным цветом растительности. Оба они имели форму эллипса с большой осью около 80 м и малой – около 30. В левом пятне находились три круглые вмятины диаметром около 8 м и глубиной около 0,5 м – по-видимому, от посадочных опор. Виноградник, росший вокруг, в зоне пятен был полностью утрамбован и вдавлен в почву. В правой зоне, где следов опор не было, верхушки виноградника по всей площади (80 × 30 м) высохли. А ниже растения были сочные и зеленые – здесь объект, по-видимому, зависал на небольшой высоте. Когда исследователи прошлись по месту события босиком, то в районе наиболее утрамбованных пятен ноги испытывали странное ощущение: жжение, словно от ступней вверх по ноге шли волнами мурашки. С этих мест взяли пробы грунта, которые в дальнейшем были исследованы в лабораторных условиях. Радиоактивности в них выше естественного фона обнаружено не было, но удалось установить бесспорное наличие силового воздействия неизвестной природы.

Вывод ленинградской группы исследователей АЯ был по тем временам неожиданным, даже крамольным: «В районе совхоза “Лингабад” имело место приземление неопознанного искусственного объекта, возможно, внеземного происхождения». Официальный отчет был направлен в Географическое общество СССР.

Необычайное происшествие в Дальнегорске

1986 г.

29 января 1986 г. около 20 ч. жители Дальнегорска в Приморском крае заметили пролетавший красно-оранжевый шар размером примерно с половину Луны. Звуков при полете никто не слышал. Позже было определено, что скорость полета шара составляла около 15 м/с, высота над поверхностью Земли – около 700–800 м. Перед горой Известковая (другое название – высота 611) шар пошел вниз под углом около 60° и упал на сопку. Звука падения также никто не слышал, за исключением школьника, находившегося у основания сопки. Он говорил о слабом глухом ударе.

Подобные шарообразные объекты встречаются во многих уголках мира

Наблюдали это явление сотрудники вневедомственной охраны МВД, школьники, учителя, редактор местной газеты. Наиболее интересное свидетельство принадлежит Владимиру Кондакову, механику Дальнегорского продснаба.

Он находился на автовокзале, когда шар пролетал над его головой в сторону высоты 611. Шар летел низко и, казалось, снес часть дымовой трубы обогатительной фабрики «Дальполиметалл». Шар казался сделанным из металла и по цвету напоминал раскаленную нержавеющую сталь. Кондаков видел, как он упал на гору, но никаких звуков не слышал. На этом месте, как сказал очевидец, загорелась земля.

По свидетельству сотрудников МВД, горение на сопке продолжалось до глубокой ночи, хотя это была ровная площадка и, кроме небольшого пня, гореть там было нечему.

На третьи сутки после падения на высоту поднялась группа во главе с дальнегорским уфологом Валерием Двужильным. Площадку нашли быстро, снег на ней отсутствовал полностью. Вся она была густо усыпана почерневшими обломками кремниевых сланцев с совершенно свежим изломом. Ощущался резкий и сильный запах чего-то химического, напоминавший запах продуктов сухой возгонки

древесины. Сама площадка размером 3 × 3 м находится на обрывистом уступе скалы. На некоторых обломках кремней были видны капли серебристого металла, оказавшегося свинцом. Здесь же исследователи нашли несколько кусочков металла в виде параллелепипеда с довольно четкими гранями. Как потом оказалось, по содержанию ряда элементов эти кусочки не соответствовали дальнегорскому свинцу и, очевидно, принадлежали самому объекту. Падение объекта произошло в зоне повышенной магнитной аномалии.

Самой необычной находкой был материал, получивший название «сеточка». Его структура до сих пор остается загадочной. Материал представляет собой плоские пластинки с множеством отверстий и перемычек. Стекловидное вещество черного цвета не растворяется в сильных органических растворителях и кислотах (даже при длительной выдержке) и при высоких температурах. Один из образцов «сеточки» подвергся анализу в Ташкенте, в составе материала были выявлены скандий, золото, лантан, натрий, самарий. Не менее интересную загадку преподнесла «сеточка» в 1988 г. на рентгеноструктурном анализе. До прогрева на вакууме отчетливо выделялись пики золота, серебра, никеля и кремния. После прогрева в вакууме пики золота, серебра и никеля исчезли, но появились пики альфа-титана, молибдена, рения. Куда исчезли одни элементы и откуда появились другие – неизвестно. В другом образце после прогрева в вакууме появились пики сульфида бериллия. Поражает в «сеточке» содержание золота – больше килограмма на тонну!

Применение метода микродифракции позволило обнаружить в «сеточках» кварцевые нити толщиной 17 микрон, внутри которых оказались золотые проволочки!

В 1988–1989 гг. на горе Известковая и в ее окрестностях работала группа уфологов из Владивостока. В состав экспедиции входили врачи, ученые-биологи, химики, военные, летчики, инженеры. Было прочесано несколько квадратных километров леса вблизи места падения НЛО и найдены дополнительные остатки взорвавшегося объекта. В 1988–1994 гг. владивостокские уфологи сопровождали в экспедициях на высоту 611 специалистов из Японии, США, Китая, Канады, Бельгии, Швеции… Найденные микроскопические остатки оценивались зарубежными специалистами на вес золота. Они нисколько не сомневались в инопланетном происхождении

дальнегорского объекта. В 1994 г. американская кинокомпания «Парамаунт Пикчерс» сняла документальный фильм о дальнегорском феномене и работе Владивостокской ассоциации уфологов. Похоже, что за границей мнение о дальнегорском феномене однозначно – упавший объект является НЛО!

Операция «Серебряный алмаз»

1989 г.

Одно из самых запутанных дел XX в., связанных с появлением неопознанных летающих объектов, так и не было раскрыто. Большинство исследователей считают эту историю чистой воды мистификацией, и лишь немногие – реальными событиями, которые старались скрыть всеми возможными способами.

В июле 1989 г. газеты опубликовали сенсационное сообщение: два месяца назад истребители ЮАР сбили НЛО над Южной Африкой! Казалось бы, все ясно, однако это происшествие в итоге попало в список самых загадочных катастроф НЛО. Что же произошло?

Первые сведения получила английская уфологическая организация YUFOS от прибывшего из ЮАР доктора Азадехдела. Через некоторое время в YUFOS обратился некий Джеймс Ван Гройнен. Он предъявил документы на имя сотрудника разведки ЮАР и сообщил, что обладает самой полной информацией о катастрофе НЛО в пустыне Калахари, так как вместе с американскими специалистами занимался расследованием этого происшествия.

Ван Гройнен представил YUFOS копию документа, напечатанного на бланке ВВС ЮАР с грифом «Совершенно секретно», в котором подробно описывалось это происшествие, получившее кодовое название «Серебряный алмаз». В документе сообщалось, что 7 мая 1989 г. радиолокатором фрегата Sa Tafelberg, принадлежащего ВМС ЮАР, и рядом других станций радиолокационного слежения был обнаружен неизвестный летающий объект, приближавшийся с юга к Африканскому континенту со скоростью около 9 тыс. км/ч. На его перехват в авиабазы Валгалла вылетели два истребителя «мираж» под командованием командира эскадрильи Гоозена.

Пришельцы, видимо, засекли идущие на перехват самолеты и резко изменили направление движения НЛО. «Мираж» повторить такой

маневр был не в силах. Однако командир звена доложил на Валгаллу, что объект не ушел из зоны видимости и наблюдается как визуально, так и на экранах бортовых радаров.

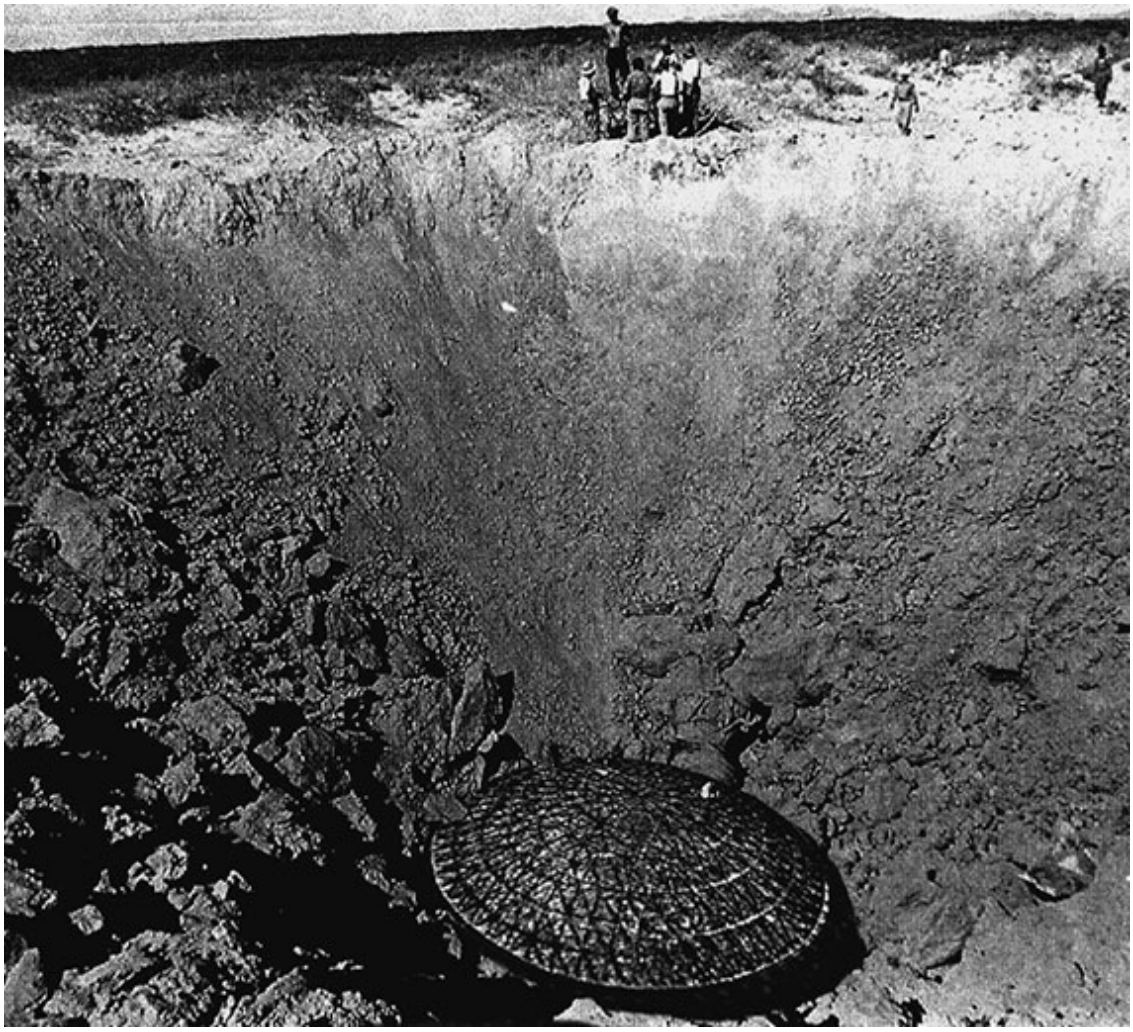
Поскольку идентифицировать объект не удалось, истребителям был дан приказ открыть по нему огонь из экспериментальных лазарных пушек «Тор-2». На поверхности объекта несколькими вспышками обозначились прямые попадания, он стал терять высоту и на большой скорости упал в пустыню Калахари в 80 км севернее границы ЮАР с Ботсваной. Прибывшая на место катастрофы группа офицеров ВВС и специалистов обнаружила большой серебристый диск, который врезался под углом в землю, образовав воронку диаметром 150 м и глубиной 12 м. Песок и камни вокруг НЛО оплавились под воздействием высокой температуры. Сильное магнитное и радиоактивное излучение в зоне падения вывело из строя аппаратуру группы. На корпусе аппарата не было обнаружено никаких швов, по периметру располагались 12 иллюминаторов овальной формы.

Объект был доставлен на одну из авиабаз ЮАР для изучения, а воронка – засыпана песком и камнями, чтобы скрыть следы происшествия. Обследование НЛО показало, что диаметр его составляет 18 м, высота – 8,5 м, вес – около 50 т. Определить тип двигателя, состав материала, из которого изготовлен корабль, а также место, откуда он прибыл, не удалось.

А далее произошло невероятное. Во время осмотра раздался странный звук, и в нижней части загадочного аппарата приоткрылась щель. Стало ясно, что это люк, механизм которого поврежден. Тогда военные просунули в щель лом и расширили проход настолько, чтобы в него могли протиснуться пришельцы. Из люка вышли два человекоподобных существа в облегающих костюмах серого цвета. Рост – от 120 до 150 см, цвет кожи – серовато-голубой, волосы на теле отсутствовали. Головы были непропорционально велики. Глаза большие, раскосые, без зрачков, руки тонкие, достигающие колен, имели всего по три пальца с перепонками и когтеобразными ногтями. Ноги тоже были тонкие и короткие, с тремя пальцами. Один из пришельцев был ранен, другой тоже ранен, но менее серьезно.

По имеющимся сведениям, пилотов НЛО поместили в некий подземный ангар, где и проводились все исследования. Правда, сообщают, что потом и пришельцы, и «тарелка» были переправлены в

США на военную базу Райт-Паттерсон. Один из пилотов, по другой информации, все же скончался.



Южная Африка, 1989 г.

Поскольку дальнейшие события во всех статьях и книгах излагаются практически слово в слово, можно привести цитату из «Тайн НЛО» Варакина и Здановича, которая в достаточном объеме осветит суть дела: «YUFOS, заполучив секретную информацию, решила проверить ее достоверность. Как сообщил журнал UFO Brigantia, представители YUFOS вошли в контакт с другим офицером разведки ЮАР, который подтвердил подлинность происшествия, сообщив дополнительно, что якобы сам видел фотографии размером 8 × 10 дюймов, где был изображен сбитый объект, и текст телекса с авиабазы Райт-Паттерсон, в котором давались рекомендации по

исследованию и вскрытию объекта. Сообщалось также, что представители YUFOS связались по телефону с командиром эскадрильи Гоозеном и якобы получили подтверждение, что летчик действительно стрелял по НЛО.

Командование ПВО Северо-Американского континента (НОРАД) якобы подтвердило, что неизвестный объект отслеживался в этом районе, причем телефонные звонки с запросами по этому поводу вызывали панику среди специалистов США и ЮАР, связанную с загадочным происшествием».

Тем временем сенсационные описания происшествия излагались на страницах газет, звучали по радио и телевидению. Английская уфологическая организация IUN заявила, что документ ВВС ЮАР – фальшивый и вся история выдумана. В подтверждение этого она приводила следующие доводы своего корреспондента в ЮАР:

1) документ имеет большое количество грамматических ошибок, и в нем смешиваются метрические системы мер и весов с принятыми в Англии;

2) в мире пока еще нет истребителей с лазерными пушками, способными сбивать даже самолеты, уж не говоря об НЛО;

3) все фрегаты ВМС ЮАР два-три года назад были сняты с вооружения и используются теперь в качестве мишений для стрельбы с подводных лодок;

4) упоминаемый в документе термин «Squadron Leader» (командир эскадрильи) не применяется в ВВС ЮАР, где используются звания британских ВВС, и вряд ли существует командир эскадрильи Гоозен;

5) вызывает сомнение отправка этих существ из ЮАР в США на базу Райт-Паттерсон, во-первых, потому, что США тогда ввели санкции против ЮАР и между ними маловероятно сотрудничество в любых областях, и, во-вторых, потому, что, по данным американских уфологов, все исследования НЛО на этой базе давно прекращены;

6) область Калахари, где потерпело крушение НЛО, – это не песчаная безлюдная пустыня, а местность, на территории которой находятся фермерские хозяйства. Почему же никто не видел столь значительной операции по извлечению и транспортировке этого объекта? Почему молчит об этом правительство Ботсваны, на территорию которой упал объект, сбитый ВВС ЮАР?

7) остается непонятным, каким образом удалось вывезти такой тяжелый объект с территории Ботсваны.

8) как совместить то, что объект и пришельцы остались невредимыми после сильнейшего удара о землю, и то, что они не смогли уклониться от луча лазерной пушки;

9) если спецслужбы США и ЮАР были заинтересованы, чтобы сохранить это происшествие в глубокой тайне, почему они позволили беспрепятственно распространяться сведениям о нем по всему миру?

Из всех перечисленных доводов самое серьезное сомнение вызывает существование на истребителе ЮАР лазерной пушки, способной сбить НЛО. Пока что известно лишь об имеющейся экспериментальной лазерной установке весом в несколько тонн, с трудом умещающейся на борту американского транспортного самолета.

На самом деле в противовес некоторым пунктам могут быть приведены контрдоводы. Например, база Райт-Паттерсон могла быть только перевалочным пунктом для отправленного в США объекта.

Ван Гройнен возвратился в ЮАР, а вскоре YUFOS получила анонимное сообщение о том, что он казнен военными властями 27 февраля 1990 г. за разглашение совершенно секретных сведений, причем его жена подтвердила эту информацию. Однако при попытке проверить факты выяснилось, что в ЮАР не предусмотрена смертная казнь для военнослужащих, в связи с чем возникло подозрение, что никакой казни не было, а Ван Гройнен умышленно распространил дезинформацию, чтобы избавиться от ненужной популярности и, возможно, жить под другой фамилией. Хотя хорошо известно, что спецслужбы, когда им нужно, без всяких судебных процессов убирают людей, которые не умели держать язык за зубами…

YUFOS, невзирая на обвинения против Ван Гройнена, по-прежнему настаивает на том, что в ЮАР все-таки имело место крушение НЛО, и утверждает, что в ее распоряжении имеются доказывающие это дополнительные документы, полученные из других военных источников ЮАР.

YUFOS говорит, в частности, что располагает сведениями из этих источников о двух очевидцах, сообщивших сначала в полицию, а потом военным властям о том, что они наблюдали снижение этого объекта перед его падением. YUFOS также заявляет, что получила по телексу

официальное подтверждение от военных властей ЮАР о том, что у них служит командиром эскадрильи полковник Гоозен.

Заинтересованные сообщением о сбитом над Южной Африкой НЛО корреспонденты ряда газет обратились за разъяснениями в министерство обороны ЮАР. Ответ начальника отдела по связям с общественностью полковника Рольта был следующим: «У меня нет желания комментировать эти “летающие утки”, которые регулярно появляются на страницах печати».

Однако отрицание этого факта официальными властями нельзя принимать на веру, ведь даже при абсолютной достоверности подобного события ответ для общественности был бы таким же, поскольку именно обнаружение и исследование потерпевших крушение или сбитых НЛО является наиболее тщательно охраняемой тайной.

Авария «дирижабля» в урочище Могила дьявола

1991 г.

28 августа, в 4:42 ночи (по местному времени), радары станции, расположенной на полуострове Мангышлак, зарегистрировали в воздушном пространстве очень большой объект, который неожиданно появился в центре экрана буквально из ниоткуда.

Объект летел над Каспийским морем с северо-запада на высоте 6600 м со скоростью 9600 км/ч. На посылаемые запросы объект не отвечал. Опытные операторы быстро сообразили, что имеют дело с НЛО.

Спустя 4 мин., в 4:46, они связались с космодромом в Капустином Яре и запросили информацию о том, не производился ли какой-нибудь незапланированный запуск ракеты. С космодрома сразу же дали отрицательный ответ и сообщили, что их радары тоже зафиксировали необычный объект.

Информация тут же поступила в Прикаспийскую часть ПВО. Два патрульных истребителя МиГ-29 были направлены к югу от города Шевченко, и еще две машины поднялись в воздух с другого аэродрома К.

Пилотам четырех самолетов поставили задачу: идентифицировать объект и, если он кем-то управляется, заставить его сесть на аэродроме К., а в случае неподчинения открыть огонь на поражение. Перехват

цели планировалось осуществить над восточным побережьем Аральского моря.

Перехват произошел в точно рассчитанное время – в 5:12 утра. Пилоты установили с объектом визуальный контакт, видели его на экранах своих радаров. Была послана серия радиозапросов «свой – чужой» и приказ сесть на землю, следуя за истребителем. Однако объект никак не реагировал на сигналы.

Судя по подготовленным позже отчетам, неопознанный объект выглядел как огромный, тускло сверкающий на солнце дирижабль. Солнечный свет практически не отражался от корпуса объекта. В передней его части с двух сторон были расположены по два иллюминатора. Объект не проявлял никаких враждебных намерений.

На командном пункте было срочно собрано совещание и принято решение, что истребители займут позицию по две машины с каждой стороны «дирижабля» и откроют огонь из пушек параллельно курсу движения объекта, чтобы заставить его пойти на снижение. В 5:14 самолеты, совершив маневр, заняли оговоренную позицию с каждой стороны на расстоянии 800 м от корабля.

С этой дистанции пилоты хорошо рассмотрели значки зеленого цвета на хвостовой части объекта.

Операция по перехвату «дирижабля» завершилась неожиданно быстро. Когда самолеты приблизились на расстояние 500–600 м, у всех машин отказало вооружение, навигационные приборы вышли из строя. Сам же объект совершил несколько зигзагообразных маневров, после чего в течение 2–3 мин. начал быстро набирать скорость сначала до 32 тыс., потом 54 тыс. и наконец 68 тыс. (!) км/ч. Данные радаров на разных станциях слежения (Байконур, Алма-Ата, Бишкек и др.) подтверждают это «в один голос».

Истребители прекратили преследование, когда объект на высоте 4500 м вошел в воздушную зону Алма-Аты. Диспетчеры передали всем гражданским и военным воздушным подразделениям предупреждение о возможной опасности столкновения с огромным НЛО, но, к счастью, все обошлось благополучно. В 5:27 на высоте 4400 м в районе озера Иссык-Куль объект с экранов радаров исчез.

Однако это было отнюдь не окончание, а лишь начало истории о «российском Розуэлле» (так эту историю окрестили на Западе). В конце сентября 1991 г. просочилась информация о том, что в горах к востоку

от города Пржевальска (ныне Караколь), в урочище Шайтан-Мазар, разбился крупный НЛО.

В район катастрофы отправилась группа сотрудников научно-исследовательской станции слежения за НЛО во главе с Эмилем Бачуриным. 15 дней экспедиция шла по горам, но из-за обилия снега, плохой погоды и крутых скал исследователи так и не добрались до места катастрофы. 21 октября они вернулись в Бишкек (Киргизия). К месту аварии был послан транспортный вертолет ВВС, чтобы забрать обломки объекта, но по неизвестным причинам он упал в горах, а весь экипаж погиб.

На казахской исследовательской станции слежения за НЛО началась тщательная подготовка к новой широкомасштабной экспедиции к месту гибели инопланетного корабля. Под руководством директора станции полковника в отставке Г. Свечкова были сформированы две группы: сначала шла первая, а спустя две недели ее должна была сменить вторая.

Исследователи, среди которых были специалисты в разных областях знаний, получили хорошую подготовку, овладели навыками альпинизма. Обе группы были оснащены различной аппаратурой, видео– и фотокамерами. Первая команда была доставлена в горы 12 июня 1992 г. Разбив базовый лагерь приблизительно в 2,5 км к северо-западу от предполагаемого места катастрофы, они начали восхождение на горный хребет.

По мере приближения к объекту все участники стали испытывать странные ощущения. Уже с расстояния в 1,5 км было видно, что корабль раскололся на две части. Чем ближе подходили исследователи, тем сильнее они испытывали чувство тревоги, страха, депрессию, вялость, слабость. Уже с расстояния в 1500 м попытки по определению азимута и размеров объекта не увенчались успехом. Приборы не работали либо давали заведомо неправильные результаты. Магнитные стрелки указывали на то, что объект расположен в направлении с севера на юг, тогда как на самом деле он лежал в направлении с запада на восток. Все компасы показали то же самое. Два теодолита, предназначенные для измерения обломков корабля, также оказались совершенно бесполезными.

Магнитометры вели себя еще более странным образом. На дистанции в 800–820 м они указывали на практически полное

отсутствие магнитного поля. Даже взятые на пробу скальные породы с расстояния 800, 600 и 400 м (ближе, по общему согласию, исследователи в целях безопасности решили не подходить) были полностью размагничены. Почему произошел такой эффект размагничивания, остается неизвестным, но, вне всякого сомнения, это стало результатом того, что объект выделял невероятно большое количество энергии.

Все электронные часы на расстоянии в 1,5–1,2 км от НЛО испортились, показав на циферблате нули, и после этого вне зоны действия поля они так и не стали ходить. Шесть механических часов начали показывать разное время. Вышли из строя и другие научные приборы. На дистанции приблизительно 800 м волосы на голове людей встали дыбом, а измерительные приборы зарегистрировали сильнейшее «избыточное» статическое электричество.

Вторая группа ученых, прибывшая к месту аварии неопознанного объекта, повторила все эксперименты. Результаты практически не отличались от тех, которые получила первая команда. Попытки провести измерения с помощью кварцевого генератора также не увенчались успехом. Ни видео-, ни фотосъемка также не дали результатов – пленка попросту засветилась.

Горы Тянь-Шаня хранят еще множество тайн, не раскрытых уфологами

Что же произошло с этим НЛО? Представляется, что объект летел над хребтом на большой скорости и нижней частью фюзеляжа зацепился за скалу приблизительно в 1700 м от места, где находились его обломки. После удара НЛО начал скользить по практически ровной горизонтальной горной платформе, оставляя за собой достаточно глубокий след. Взрыв произошел внутри центральной части корабля (на это указывает характер повреждений), и он раскололся на две почти равные части.

Внутри корабля были ясно видны несколько палуб и несущие конструкции. Находился ли на корабле экипаж, или он управлялся с помощью заложенной навигационной компьютерной программы, так и осталось неизвестно.

Все это время поисков НЛО российские СМИ хранили, как всегда, полное молчание о происшествии в горах Тянь-Шаня.

В течение нескольких лет ученые исследовательской станции изучения НЛО продолжали кропотливо собирать всю возможную информацию и данные, искать деньги на следующую экспедицию, делали запросы на проведение космической фотосъемки урочища Шайтан-Мазар, что значит «Могила дьявола» – место, давно пользующееся недоброй репутацией у тамошних жителей. Высказывались самые невероятные гипотезы о происхождении странного объекта: от аварии дирижабля, работавшего на ядерном топливе, до неудачного запуска модуля новой международной орбитальной станции.

И вот в августе 1998 г. экспедиция во главе с Николаем Субботиным наконец-то отправилась в горы. 19 августа она вылетела из Москвы в Алма-Ату, а 23 августа на вертолете, который специалисты наняли с великим трудом, они прилетели к месту катастрофы. Но НЛО исчез! Ученые нашли лишь 20-метровую воронку, образовавшуюся от взрыва, но ни глубоких следов от упавшего корабля, ни самого НЛО не было.

Создавалось впечатление, что кто-то все тщательно разровнял и засыпал, уничтожив таким образом какие бы то ни было следы катастрофы 1991 г. Приборы не регистрировали никаких аномалий, столь явно выраженных и зафиксированных в отчетах прошлых экспедиций. Субботин снова поднялся в воздух и обследовал окрестности. На соседней возвышенности он обнаружил и заснял на видео странные линии, напоминавшие посадочные полосы на аэродромах. В конце этих полос были ровные площадки диаметром 20–25 м, на которые могли садиться вертолеты. Вполне вероятно, там побывали военные и вывезли обломки НЛО, не забыв при этом уничтожить и все его следы.

Что же выяснилось в результате?

Остатков корабля нет, очевидных следов падения НЛО найти не удалось, магнитных аномалий не обнаружено – все приборы работали в обычном режиме, без отклонений. Лишь психологическое состояние Эмиля Бачурина показывало, что во время своей прошлой экспедиции он действительно видел обломки корабля и сейчас в недоумении от того, что их нет. Кроме того, на его правой руке до сих пор видны следы ожогов, полученных им в 1992 г. от обломков корабля.

Беседы с пилотами и экипажами вертолетов и самолетов, летавших в этом районе как ранее, так и в последнее время, тоже ничего не дали.

При этом обращает на себя внимание то, что власти всячески мешали уфологам в организации экспедиции и проведении научных изысканий. Похоже, как и в случае с катастрофой НЛО в американском Розуэлле, здесь тоже делают все, чтобы поставить под сомнение свидетельства о падении на Землю космических кораблей с других планет. А где-то в секретных лабораториях ведутся эксперименты…

Драмы в воздухе

«Воздушное путешествие для всех»

1863 г.

4 октября путешествие на воздушном шаре «Гигант» в небе Голландии едва не закончилось трагически. Друг великого фантаста Жюля Верна Феликс Турнашон, талантливый журналист, фотограф (известный под псевдонимом Надар) и воздухоплаватель, в 1863 г. загорелся идеей постройки воздушного шара невиданных размеров, рассчитанного на 40 человек, дабы совершить на нем долгое воздушное путешествие и побить все рекорды дальности.

Надар, поднимающий фотографию на уровень искусства

Эту идею Турнашон изложил французам в газете и объявил сбор средств по подписке. Его соотечественники были легки на подъем и горячо откликнулись на призыв. В короткий срок собрали значительную сумму: около 10 тыс. франков. Вскоре воздушный шар для путешествий был готов, он получил название «Гигант». Весь ход строительства подробно, не без юмора и скептических замечаний, освещался в газетах и журналах.

4 октября 1863 г. огромная оболочка объемом 6 тыс. куб. м уже колыхалась над булыжниками Марсова поля. К ней на прочных канатах была прикреплена гондола в виде сплетенного из прутьев домика с крышей, служащего защитой от непогоды и дождевых облаков. Тринадцать счастливчиков заняли места и, высунувшись в окна, отвечали на приветствия огромной толпы в 200 тыс. человек, собравшейся на площади.

Погода благоприятствовала, и в 6 ч. вечера по команде Турнашона «Гигант» величественно поплыл над крышами Парижа. Первые мили путешествие было вполне приятным, но затем шар попал в полосу густого тумана и сильно намок. Его стало прижимать к земле. Вскоре решено было совершить посадку на поле…

18 октября состоялся второй полет «Гиганта», в котором приняли участие 9 пассажиров.

Шар благополучно миновал значительное расстояние в течение ночи, и наутро Турнашон с пассажирами определили, что летят над территорией Бельгии. После восхода солнца ветер усилился, шар набрал высоту, воздушное течение подхватило его, и скоро путешественники оказались над Голландией. Впереди показалось море. Пассажиры ликовали, но сказывалась усталость, и, в конце концов, они попросили совершить спуск.

Турнашон открыл клапан, стравил некоторую часть водорода, и «Гигант» стал снижаться. Прошло немного времени, и спуск ускорился, что было нежелательно, ибо у земли дул сильный ветер. Первое касание гондолы было довольно сильным. Турнашона отбросило в сторону, и он от неожиданности выпустил фал от клапана.

Якорь, оборвавшись, облегчил шар, который тотчас подскочил. Ветер перебросил его через лес. Еще раз коснувшись земли, перелетели поле, полотно железной дороги перед самым носом идущего поезда, оборвали телеграфные провода. Затем гондола накренилась, и из нее

посыпались пассажиры. Турнашон и его жена остались. Шар взмыл еще раз, но тут, наконец, удалось открыть аварийный клапан, и шар, обмякнув, повис на густых деревьях.

Газеты пересчитали сломанные ребра, руки и ноги пассажиров, количество ушибов и ссадин и резко переменили тон относительно перспектив воздухоплавания. При всей притягательности самой идеи «воздушного путешествия для всех» полет на «Гиганте» показал несовершенство самой конструкции шара.

Писатель Жюль Верн очень сильно переживал неудачу друга. Позже он предложил демонстрировать гондолу «Гиганта» на выставке в Лондоне, помог приобрести новый шар, на котором Турнашон благополучно совершил показательные полеты из Брюсселя, Лиона и Амстердама.

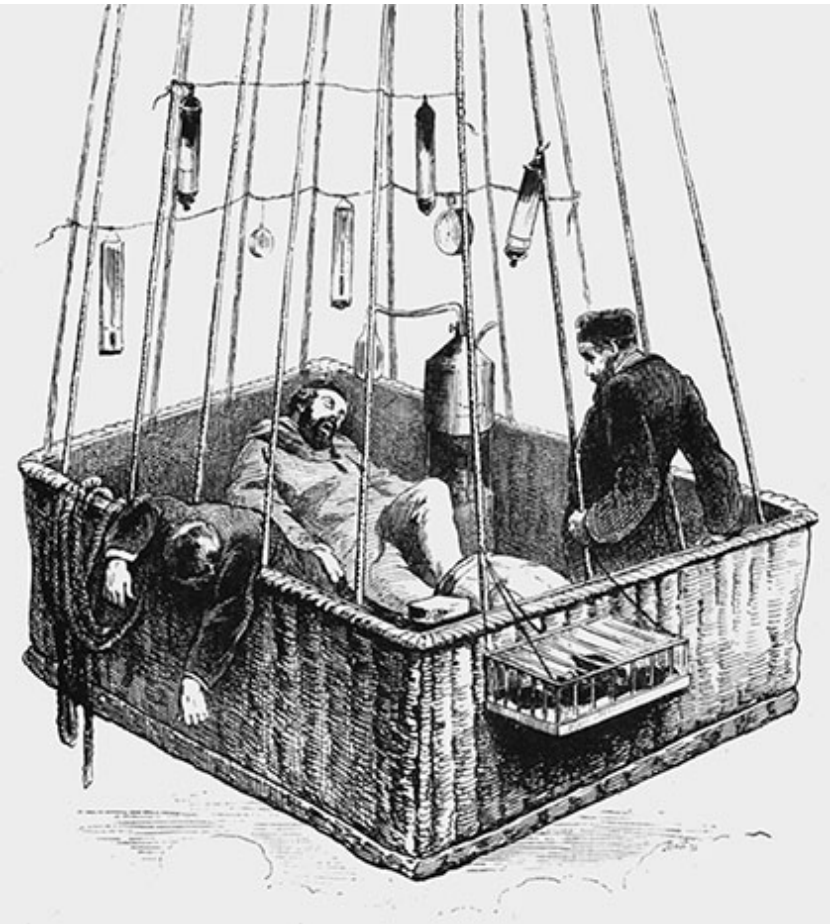
Дрейф «Зенита»

1875 г.

15 апреля потерпел катастрофу аэростат «Зенит», достигший рекордной высоты 8 тыс. м. Погибли 2 аэронавта.

В марте 1875 г. авиаторы Сивель и Кроче-Спинелли вместе с Альфредом и Гастоном Тиссандье отправились в новое путешествие на аэростате «Зенит», стараясь как можно дольше продержаться в воздухе. И действительно, дрейф «Зенита» оказался самым продолжительным за всю предшествующую историю воздухоплавания – 22 ч. 40 мин. Воодушевленные успехом аэронавты, не теряя времени, начали приготовления к новому полету, поставив себе цель достичь наибольшей высоты подъема.

15 апреля в 11:52 «Зенит» с Кроче-Спинелли, Сивелем и Гастоном Тиссандье на борту оторвался от земли. К часу дня шар поднялся на высоту 5300 м. Разреженный воздух и жаркое солнце уже давали о себе знать. На высоте 5500 м аэронавты в первый раз сбросили часть балласта; подъем шара ускорился.



Изнеможенные воздухоплаватели в своей корзине

Во втором часу дня аэростат достиг высоты 7 тыс. м, дрейфуя поверх перистых облаков, состоящих из рассеянных частичек льда. Страдая от нехватки воздуха, Тиссандье сделал несколько глотков дыхательной смеси, чувствуя, как живительно действует на него кислород. Нелегко пришлось и его спутникам. Время от времени глаза аэронавтов непроизвольно закрывались, лица бледнели. Однако, несмотря на это Сивель, стряхнув оцепенение, сбросил новую порцию балласта; шар поднялся еще выше.

Вскоре аэронавтов охватила такая слабость, что они едва поворачивали головы, чтобы посмотреть друг на друга. Аэростат находился уже на высоте 8 тыс. м. Затем вдруг снова стал опускаться. Пришлось сбросить все, что только можно: даже аспиратор, одеяла…

Освобожденный от балласта шар замедлил спуск, а затем снова поднялся в высокие слои атмосферы. Авиаторы стали терять сознание. В половине четвертого Тиссандье пришел в себя, испытывая сильное

головокружение и слабость. Приоткрыв глаза, он увидел, что шар опять опускался – со страшной быстротой. Корзина сильно раскачивалась и описывала большие круги. Тиссандье на коленях подполз к своим спутникам и попытался их разбудить. Но те неподвижно лежали на дне корзины. Собрав остаток сил, Тиссандье попытался приподнять их. Лица аэронавтов потемнели, глаза стали мутными, изо рта сочились струйки крови. Оба были мертвы…

Через несколько минут корзина с силой ударилась о землю. Дул сильный ветер; якорь не удержался, и корзину поволокло по полю. Однако Тиссандье удалось ухватиться за клапанную веревку и выпустить газ. Обмякшая оболочка шара зацепилась за дерево и распоролась. Было 4 ч. дня…

На кладбище Пер-Лашез 20 апреля 1875 г. состоялись похороны героев. Весть о катастрофе уже разнеслась по всей столице, и проводить аэронавтов пришли многие тысячи людей.

Обреченный дирижабль

1901 г.

8 августа во Франции потерпел аварию дирижабль Сантос-Дюмона № 5.

Обошлось без жертв. Во время полета пружины одного из автоматических газовых клапанов ослабли, из оболочки дирижабля вышло большое количество газа. Быстро снижаясь над высокими городскими зданиями, дирижабль зацепился за крышу и разорвался. Обломки «аппарата легче воздуха» свалились в проем между строениями. Аэронавту удалось прыгнуть в небольшую нишу в стене одного из домов.

Основной причиной аварии послужили недостатки конструкции и низкая надежность газовых клапанов. Похоже, дирижабль Сантос-Дюмона № 5 с самого начала был обречен: всего за две недели до этого происшествия он едва не потерпел катастрофу. Тогда его оболочка зацепилась за деревья и получила серьезные повреждения.

Взрыв дирижабля «Рах»

1902 г.

12 мая во Франции во время полета взорвался дирижабль «Рах», на борту которого находились конструктор Северо и инженер Саше. Оба аэронавта погибли.

С земли было хорошо видно, что происходило наверху. С самого начала полета что-то незаладилось – дирижабль сильно раскачивало из стороны в сторону. Обеспокоенные аэронавты поспешили выбросить весь балласт, после чего облегченный «Рах» стал непрерывно набирать высоту. На пятнадцатой минуте полета, когда дирижабль достиг 500 м, раздался сильный треск. В нижней части оболочки показалось пламя, в одну секунду охватившее весь дирижабль. Аэронавты не успели понять, в чем дело, как прогремел взрыв.

Позже выяснилось, что первопричиной катастрофы явился отказ одного из двух газовых клапанов. В результате этого при быстром подъеме, вызванном сбросом большого количества балласта, давление в оболочке превысило допустимый предел. Оболочка разрушилась, что и сопровождалось похожим на треск звуком. Водород устремился в образовавшуюся брешь, попал в зону двигателя и воспламенился. Раздавшийся взрыв разорвал дирижабль в клочья.

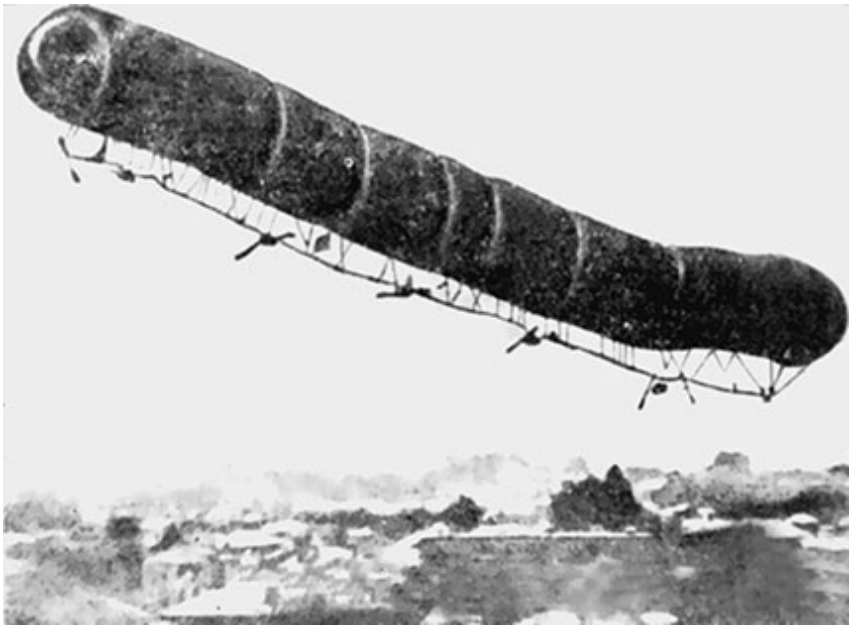
Стрелкой показано место падения дирижабля Сантоса-Дюмона

Крен перешел в падение

1908 г.

24 мая рухнул на землю американский дирижабль «Морелл». 3 человека погибли, 14 получили ранения.

С самого начала полета дирижабля, на борту которого находились 17 человек, обнаружилась полная несогласованность работы винтов. Из-за деформации оболочки дирижабль получил большой крен. Оболочка, не выдержавшая сильного напора газа, лопнула. Только благодаря тому, что падение дирижабля происходило с небольшой высоты, погибли только 3 человека, остальные отделались ранениями.



«Морелл» незадолго до катастрофы

Дирижабль, построенный в США весной 1908 г., представлял собой мягкую оболочку длиной 150 м, диаметром около 12 м. Его непродуманная конструкция, главными недостатками которой являлись отсутствие в оболочке вертикальных перегородок, предотвращающих перетекание газа из одной ее части в другую, неустойчивость воздушного корабля, а также недостаточная прочность оболочки послужили причиной этой катастрофы.

Развалился в воздухе

1903 г.

17 сентября на американской военной базе Форт-Мейерс в воздухе развалился самолет Орвилла Райта, одного из братьев Райт, совершивших в 1903 г. первый направленный полет на аппарате тяжелее воздуха.

В этот раз Орвилл Райт поднялся в небо на военном американском биплане Wright Flyer III вместе с лейтенантом Сэлфиджем, проходившим обучение пилотированию. На высоте около 20–30 м отделился пропеллер, что привело к потере управляемости. Летательный аппарат упал на землю. Лейтенант Томас Селфидж погиб,

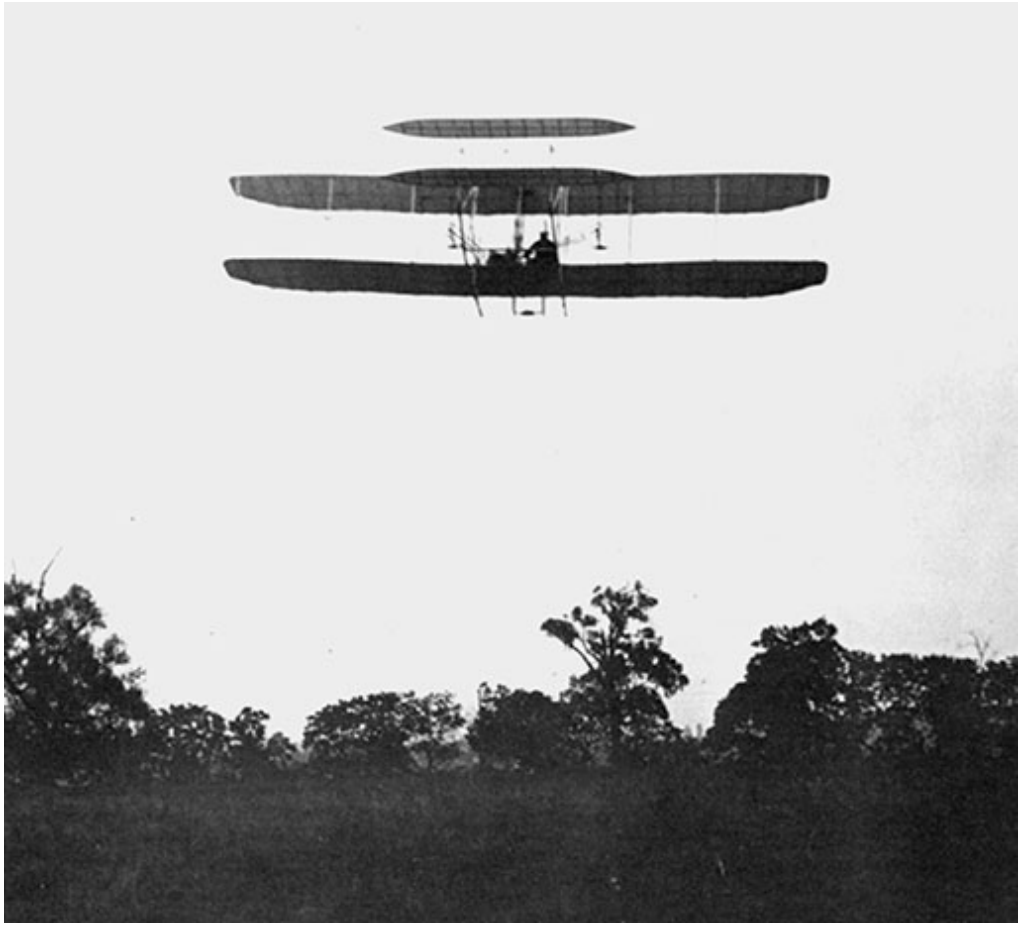
став первой жертвой зарождающейся авиации. Райт отделался переломами ребер, таза и ноги.

Оторвался винт

1909 г.

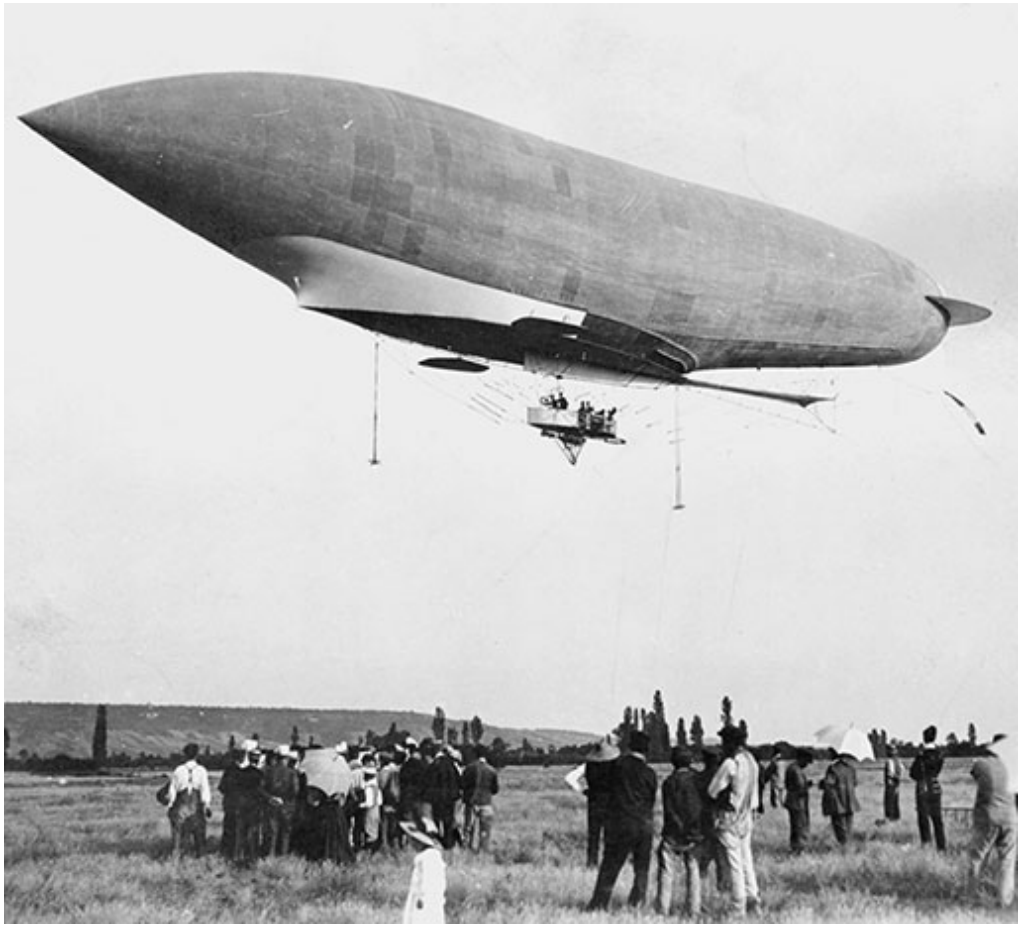
25 сентября во Франции упал на землю дирижабль «Republique». Погибли 4 воздухоплавателя.

Дирижабль возвращался на базу после участия в военных маневрах. С автомобиля, следовавшего за ним, заметили, как внезапно от гондолы отделился какой-то блестящий предмет, ударивший по оболочке. Раздался треск, оболочка лопнула, и дирижабль с шумом рухнул на землю, похоронив под обломками четверых воздухоплавателей, находившихся в гондоле.



Биплан Wright Flyer III в воздухе

При расследовании установили, что блестящим предметом оказалась оторвавшаяся стальная лопасть правого воздушного винта. При ударе ее отбросило от оболочки, которая поначалу не была повреждена. Однако возникшая при этом газовая волна прорвала оболочку на противоположном борту. После небольшой аварии, постигшей дирижабль 3 сентября 1909 г., почему-то никто не заменил погнутый правый винт, всего через три недели сыгравший свою роковую роль. Очевидно, оторвавшийся кусок винта ударил по корпусу. Если бы газовая оболочка была секционирована, катастрофы, возможно, бы и не произошло.



Дирижабль «Republique»

Кровавые авиашоу

1910 г.

7 октября во время показательного полета на I Всероссийской неделе воздухоплавания в окрестностях Санкт-Петербурга погиб отважный русский авиатор, морской капитан-инженер Лев Макарович Мациевич.

Перед самым заходом солнца один из пионеров русской авиации Лев Мациевич, прошедший обучение в школе французского конструктора и авиатора Анри Фармана, на своем самолете «Фарман» (Farman IV) в присутствии многочисленных зрителей решил подняться в воздух.

Силуэт машины был уже на фоне облаков, когда самолет вдруг начал разваливаться на части. Опережая обломки, к земле устремилось тело летчика. Через мгновение зрители в ужасе и с криками ринулись к месту падения тела и обломков самолета. Отважный авиатор разбился насмерть, упав с высоты 300 м.

Причиной катастрофы стала лопнувшая растяжка. Конец стальной проволоки намотался на ось винта, и одна из лопастей разлетелась вдребезги. Затем лопнули соседние растяжки, и самолет, потеряв жесткость, стал падать, постепенно разваливаясь в воздухе. При этом Мациевича выбросило из сиденья. Именно после этой трагедии на самолетах стали устанавливать привязные ремни.

Разломившийся дирижабль

1913 г.

9 сентября немецкий дирижабль LZ-14 разломился на две части и упал в море в районе Гельголанда, Германия. Погибло 14 человек.

Во время выполнения полета командир LZ-14 был предупрежден по радио о приближении шторма и принял решение вернуться на базу. Однако встречи со штормом избежать не удалось. Под воздействием шквальных воздушных потоков дирижабль разломился надвое. Из 20 человек, находившихся на борту, спастись удалось только шестерым, остальные утонули.

Как оказалось, конструкция дирижабля не была рассчитана на восприятие больших аэродинамических и ветровых нагрузок.

Два взрыва в воздухе

1921 г.

24 августа дирижабль R-38 разломился на две части и упал в реку Хамбер, Англия. Погибло 44 человека. Это был четвертый полет R-38.

23 августа дирижабль компании Royal Airship Works должен был пришвартоваться в Пулхэме, однако на расстоянии 80 км от цели он попал в условия плохой видимости, и экипаж потерял ориентировку. Командир решил переждать ночь над Северным морем. На рассвете он повел дирижабль на максимальной скорости, а затем на высоте около 800 м начал выполнять серию разворотов с малым радиусом. Во время этих маневров дирижабль разломился на две части и рухнул в реку. При этом передняя его часть загорелась. Видимо, пожар был вызван обрывом электропроводки во время разрушения топливной системы. Пламя распространялось очень быстро. Тут же прогремел взрыв. Второй взрыв раздался, когда отвалившийся нос упал в воду. Задняя часть спускалась сравнительно медленно, потому и не успела загореться. Из 49 человек спаслись только пятеро, при этом четверо из них находились в задней части дирижабля.

R-38 в небе над Пулхэмом за день до трагедии

Трагедия произошла из-за того, что дирижабль проектировался без учета возникавших при маневрах аэродинамических нагрузок.

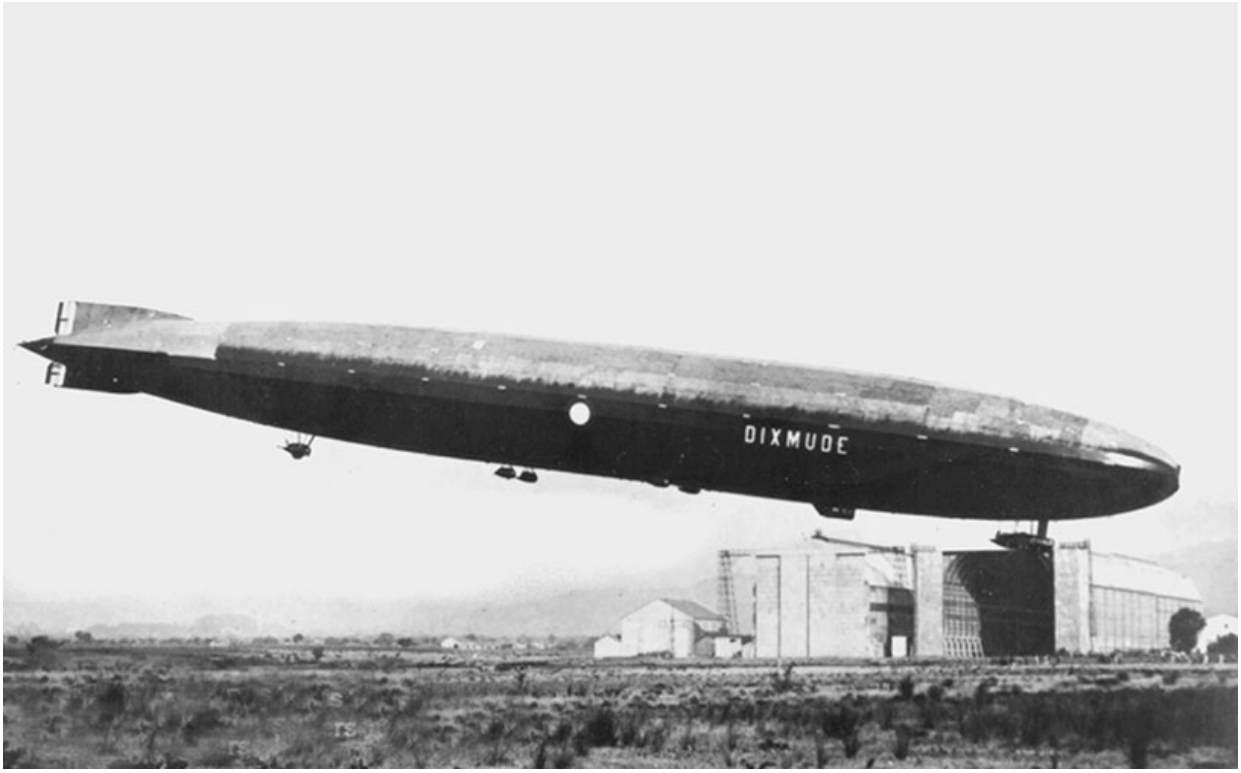
Погиб от молнии?

1923 г.

21 декабря у берегов Сицилии потерпел катастрофу французский дирижабль «Диксмуде» (LZ-114). Погибло 50 человек.

18 декабря дирижабль, на борту которого находилась команда из 50 человек, вылетел для барражирования в районе Северной Африки. Запас топлива был рассчитан на 115 ч. полета. Утром, 20 декабря, «Диксмуде» находился над Сахарой. Погода ухудшалась, дул сильный ветер. В 8:30 с дирижабля запросили метеосводку районов Атласа и

Алжира. На борт были переданы сведения о неблагоприятных метеорологических условиях в запрашиваемой зоне и об ожидаемой буре над Средиземным морем. Командиру рекомендовали отказаться от возвращения во Францию и совершить посадку на базе, расположенной вблизи Марокко. Последний раз «Диксмуде» дал о себе знать 21 декабря в 2 ч. ночи. В тот же день на 69-м ч. полета дирижабль погиб вместе со всей командой.



Дирижабль «Диксмуде»

Подробности катастрофы и ее место долгое время оставались неизвестными. Лишь через 10 лет в 3 км от берега Сицилии, против местечка Менфи, на глубине 37 м был обнаружен корпус дирижабля. Комиссия, расследовавшая катастрофу, пришла к выводу, что «Диксмуде» погиб вследствие поражения молнией. Однако истинная причина катастрофы, по мнению многих специалистов того времени в области воздухоплавания, заключалась в низкой прочности корпуса, оказавшейся недостаточной в условиях чрезвычайно высоких ветровых нагрузок. Дирижабль, изначально предназначенный для высотных

бомбардировок и имевший облегченную конструкцию, не был готов для эксплуатации в столь тяжелых метеорологических условиях.

Игрушка стихии

1925 г.

3 сентября в США потерпел катастрофу дирижабль «Шенандоа». Погибло 14 человек.

«Шенандоа» – «Дочь звезд» (ZR-1) – первый двухсотметровый американский дирижабль, в котором подъемную силу создавал гелий, 3 сентября вылетел из Лейкхерста, штат Нью-Джерси. Командир дирижабля, старший лейтенант Ленсдаун, знал о приближении сильной грозы, но вынужден был подчиниться приказу – лететь в Калифорнию. При подлете к штату Огайо, на высоте около 750 м, дирижабль облепили грозовые облака, сквозь которые пробивали зигзаги молний. Около 4 ч. огромный дирижабль был лишь детской игрушкой в руках стихии, швырявшей «летающего кита» на сотни метров то вверх, то вниз.

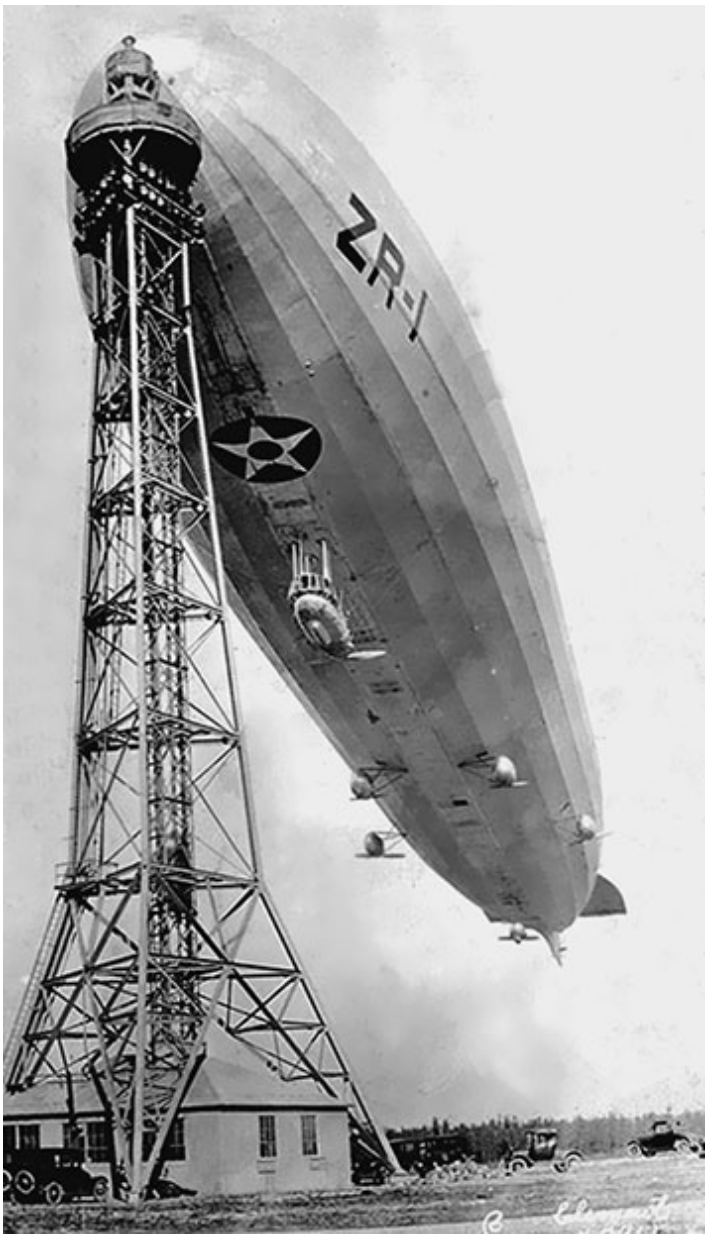
Ленсдаун отдал приказ подняться на полтора километра. В 4:30 ZR-1 достиг высоты 950 м. Подъем прекратился. В течение 6 мин. дирижабль продолжать держаться на такой высоте. Двигатели были переведены на максимальный режим. Однако вскоре один из двигателей внезапно остановился. Причиной его отказа, видимо, явилась неэффективная работа маслосистемы. В 4:36 ZR-1 опять начал набирать высоту. Через 10 мин. дирижабль оказался на высоте 1850 м. Подъем сопровождался выпуском газа через клапаны, что привело к перетяжелению дирижабля, и он после прекращения подъема начал резко снижаться, причем настолько быстро, что командир Ленсдаун во избежание катастрофы приказал сбросить за борт весь оставшийся водяной балласт.

На высоте 900 м дирижабль стабилизировался, но через 2 мин. вновь был подхвачен мощным восходящим потоком. Предвидя, что после нового подъема дирижабль опять начнет быстро снижаться, Ленсдаун отдал команду приготовиться к сбросу баков с горючим и тяжелого оборудования. Практически одновременно с этим раздался треск и начали отделяться гондола управления с частью каркаса и

моторные гондолы. Некоторое время гондола еще висела под корпусом, удерживаемая тросами, а затем рухнула на землю с 8 членами экипажа, среди которых был Ленсдаун.

После этого задняя часть дирижабля длиной около 150 м отделилась от носовой и оказалась во власти стихии. В газовых баллонах оказалось достаточно газа, чтобы она могла лететь подобно неуправляемому аэростату. Через некоторое время задняя часть опустилась на землю и 22 человека, находившиеся в ней, вернулись из преисподней живыми и невредимыми.

Носовая часть поднялась на высоту около 3 тыс. м, на которой старшему лейтенанту Розенталю удалось прекратить подъем путем выпуска газа через клапаны. После этого то, что осталось от красавца гиганта, село на землю. 7 членов экипажа, находившихся внутри, остались живы.



Гибель «Шенандоа». 3 сентября 1925 г.

Из 43 человек погибло 14 – восемь в гондоле управления, трое – когда от ZR-1 оторвало две моторные гондолы, и еще трое выпали из дирижабля, когда он переломился на две части. Эти прискорбные обстоятельства не остановили мародеров, появившихся вскоре после падения. Пока раненые корчились под дождем на холодной земле, моля о помощи, их «братья по разуму» рыскали в поисках добычи.

Дирижабль разрушился из-за того, что его корпус не выдержал напряжения, возникшего при воздействии мощного воздушного потока.

Сюда же можно отнести и ошибки пилотирования. Лишь благодаря применению гелия удалось избежать пожара, в котором при иных обстоятельствах вряд ли кто-нибудь остался бы в живых.

Счастливое приземление

1925 г.

14 апреля в Пулхэме, Англия, потерпел аварию дирижабль R-33, пришвартованный к причальной мачте. Жертв не было.

Порыв сильного ветра привел к разрушению верхнего строения мачты, в результате чего дирижабль сорвало с нее вместе со швартовым конусом. R-33 швырнуло на тросы, шедшие от верхней части мачты. Тросы оборвались, а дирижабль получил серьезные повреждения передней части ряда стрингеров. Кроме того, вышел из строя передний газовый баллон – дирижабль начал терять газ.

В момент аварии на R-33 находились 20 человек команды. Сразу после отрыва от мачты они сбросили весь балласт. Несколько человек сумели перевязать пробоину в газовом баллоне. Через 2 мин. после отрыва был запущен первый двигатель, а еще через 2 мин. – второй. Сильный ветер сносил дирижабль в Северное море, однако после 29-часового полета R-33 все-таки вернулся на базу. Никто из аэронавтов не пострадал.

Загадки экспедиции «Норвегии»

1926 г.

Казалось бы, давным-давно всем известная история: утром 10 апреля 1926 г. из Рима стартовал дирижабль «Норвегия». Останавливаясь в Пулхэме, Осло, Ленинграде и в Вадсе, воздушный корабль благополучно перелетел Баренцево море и приземлился в Кингсбее (Шпицберген). 11 мая «Норвегия» начала свой исторический полет на Аляску через Северный полюс. 12 мая, в 1:30, как вспоминал Умберто Нобиле, дирижабль появился над полюсом. Амундсен утверждает, что «часы показывали тогда 1:25 по Гринвичу…».

Воздушный корабль сделал круг над полюсом. Как и было предварительно оговорено представителями Норвежского аэроклуба и

итальянского правительства, на Северный полюс поочередно было сброшено три флага: норвежский, американский и итальянский. Этим же соглашением предусматривается, что экспедиция называется по имени ее руководителей: Амундсена – Элсуорта. В момент, когда древко норвежского флага воткнулось в лед Северного полюса, Амундсен молча и крепко пожал руку Оскару Вистингу. Слова действительно были лишние: эти люди 14 декабря 1911 г. вместе были и на Южном полюсе.

14 мая в 8 ч. дирижабль приземлился в селении Теллер на Аляске. Первый и единственный дирижабельный трансарктический перелет был завершен. Он вписал блестящую страницу в историю воздухоплавания и полярных исследований. К сожалению, после Теллера экспедиция, по существу, распалось. Р. Амундсен и У. Нобиле рассорились, Л. Элсуорт остался верен великому норвежцу, а знаменитый итальянец недооценивал богатого американца.

Если об Амундсене или Нобиле российский читатель еще может кое-что рассказать, то при упоминании фамилии Элсуорта лишь немногие скажут: это сын американского миллионера. В мае 1925 г. он финансировал полярную экспедицию Амундсена на самолетах «Дорнье-Валь», уже известную нам экспедицию на дирижабле «Норвегия» и т. п. В 1933–1939 гг. Элсуорт организовал и возглавил четыре антарктические экспедиции. Впервые в истории авиации он совершил трансантарктический перелет. Об этом нам напоминает Земля Элсуорта в Антарктике.

Следует сразу оговориться, что в год 70-летия беспримерно трансарктического перелета было бы неделикатным выяснять, кто из троих руководителей был прав, а кто – нет. Однако в истории экспедиции есть несколько малопонятных и загадочных страниц.

Вернемся к воспоминаниям Умберто Нобиле: «Пролетая над полюсом, мы отправили радиограммы, которые извещали мир о том, что на полюсе сброшено три флага. Несколько часов после этого радио на борту молчит. Оно так и не заработало до конца нашего путешествия ни на прием, ни на передачу… Причины столь долгого молчания радио так и не были никогда выяснены».

Кстати, уже на американской территории Готтвальдт, норвежский радист, слышал переговоры двух радиостанций. Ситуация действительно острая: впервые летательный аппарат двигался над

абсолютно неисследованными северными районами. С помощью радио экипаж «Норвегии» извещал мир о ходе своего полета, а также ориентировался в пространстве при отсутствии наземных ориентиров и в сложных метеорологических условиях.

На дирижабле «Норвегия» радиостанция молчала трое суток. Следует заметить, что до полюса дирижабль поддерживал устойчивую радиосвязь со станциями Ставангера, Кронштадта, Ленинграда, Петрозаводска, Архангельска, Тромсе и Барде. Анализируя воспоминания Нобиле и Амундсена, можно предположить, что она была исправной. Мастерство радистов «Норвегии» было высоким: в Таллере они с помощью местного радиотелеграфа известили мир о благополучном завершении перелета.

Следовательно, можно предположить об умышленном молчании радиостанций. Кому это могло быть выгодно? Например, некоторым правительствам стран Арктического бассейна. Если бы экспедицией были найдены новые земли, то катастрофа дирижабля списала бы этот приоритет, а заодно и права на владение этими землями. В 1926 г. считалось, что на северной макушке Земли находится материк. Одним из авторов гипотезы был сам Руал Амундсен.

Молчание радиостанции «Норвегии» было выгодно и Руалу Амундсену. Информация о перелете стоила больших денег, а у знаменитого путешественника остались долги еще от прошлых экспедиций. Кстати, основной причиной ссоры между Р. Амундсеном и У. Нобиле как раз и стали финансовые проблемы. После того как мир узнал, что дирижабль все-таки достиг Северного полюса, неизвестность приковала бы внимание общественности к экспедиции. Технически организовать молчание радиостанции воздушного корабля было просто: радийной частью на нем заведовали только новержцы.

При всей невероятности гипотезы можно предположить, что экспедиция «Норвегии», помимо трансарктического перелета, могла иметь еще одну, тайную, цель. Амундсен и Нобиле, пожалуй, могли об этом и не знать. Военнослужащим, как известно, проще приказать что-то выполнить. Экипаж «Норвегии» состоял практически из одних военнослужащих, причем весьма целенаправленным был подбор воинских специальностей: Нобиле – полковник, Рисер-Ларсен – морской летчик, Готтвальдт – капитан военно-морского флота, Вистинг – лейтенант морской артиллерии. Все итальянцы, отобранные в состав

экипажа, были из военной авиации. Следует учесть и то, что Муссолини, как признавал Нобиле, старался изобразить экспедицию «как свое фашистское дело». Рисер-Ларсен писал, что каждая мысль Руала Амундсена была проникнута настроением: «Как мне лучше всего одарить свою родину».

По проекту экспедиции, местом приземления дирижабля должен был стать Ном – городок на юго-западе полуострова Сьюард (Аляска). Там все было подготовлено для встречи «Норвегии». Но сильный ветер и густой туман заставили изменить маршрут. «Я решил не лететь в Ном», – принял решение Нобиле. Командир приземлил дирижабль у ближайшей по курсу эскимосской деревушки. Это и был Таллер, но Нобиле говорит, что тогда еще этого не знал. Штурман дирижабля Рисер-Ларсен, без совета с которым командир не мог повести летальный аппарат на посадку, в своих воспоминаниях о месте посадки писал: «Амундсен расскажет, почему мы опустились в Таллере, а не в Номе». Может быть, здесь была какая-то связь между целью, из-за которой молчала радиостанция «Норвегии», и безлюдным местом посадки? Амундсен пишет, что дальше было опасно лететь: запасной материал для починки оболочки закончился, значительно ухудшалась погода, экипаж был вымотан. Так, рулевой высоты и мотористы в течение последних суток бессменно несли вахту. Нобиле только усилием воли заставлял себя держаться на ногах. Рисер-Ларсен по машинному телеграфу дал сигнал о запуске правого мотора, механики слышали звонок и видели движение сигнальной стрелки, но не могли заставить свой мозг реагировать на эту команду. Сам Рисер-Ларсен под конец полета стал галлюцинировать и полосы на прибрежном песке принял за отряд кавалерии.

Если бы Амундсен надавил на Нобиле – лететь в Ном, согласился бы командир дирижабля выполнить эту команду? Вероятно, да! Лететь было сравнительно недалеко, к тому же по направлению на юг. Там бы не было худшей погоды, чем та, которая в тот момент была у Таллера.

Но Амундсену была выгодна посадка в безлюдном месте. В этом случае он становился монополистом информации об экспедиции. А эта информация, повторяем, тогда стоила больших денег. И уехал он из Таллера самым первым, не попрощавшись с Нобиле, когда дирижабль еще не был разобран: формально – когда экспедиция еще не закончилась.

Дирижабль «Норвегия» в ангаре. 1926 г.

Когда дирижабль прилетел в Сализи, Советский Союз очень радушно принял его командира – Умберто Нобиле. Он был гостем нашего правительства. Его спутники тоже были довольны приемом в загадочной России. В Англии экипаж «Норвегии» приняли довольно грубо и бесцеремонно. А могло ли советское правительство ожидать подвоха со стороны экипажа дирижабля? Здесь мы не имеем в виду политическую сторону.

В те годы Норвегия была мощным конкурентом СССР в овладении северными морскими путями, а фашистское правительство Италии и не скрывало своей вражды к Советской России.

В 1931 г. Советский Союз зафрахтовал дирижабль «Граф Цеппелин» для аэрофотографических измерений своих полярных земель, а также для аэрологических и метеорологических наблюдений. В то время между СССР и Германией были очень хорошие отношения.

Результаты научно-исследовательских работ, проведенные с помощью дирижабля «Граф Цеппелин», превзошли все ожидания. Было открыто много северных островов.

Радость от объемов проделанной работы не омрачила даже маленькая неприятность: наши двоюродные братья по крови, т. е. немцы, заявили, что все пленки аэрофотосъемок советских северных земель оказались испорченными. Только после окончания Второй мировой стало известно: пленки были качественными, а аэрофотоснимки – отличными. Операторы германского генерального штаба использовали их при планировании военных операций на Крайнем Севере. И.Д. Папанин писал: «Это было за два года до прихода Гитлера к власти. Видимо, уже тогда немецкие военные активно собирали разведывательные данные».

Может быть, итальянцы в отличие от немцев были другими? В Советский Союз прибыла большая группа итальянцев – специалистов по дирижаблестроению. Возглавлял ее Умберто Нобиле. Надо отдать ему должное, он честно работал, практически создал советскую отрасль постройки полужестких воздушных судов. В меру своих возможностей ему помогали и другие итальянцы. Однако некоторые из них были замечены в шпионаже и высланы из СССР. Следовательно, опасения советского правительства могли иметь под собой почву.

Если предположить, что экспедиция Амундсена – Элсуорта – Нобиле имела тайную цель, то становится явной еще одна загадка.

В состав экспедиции входил радиотелеграфист Геннадий Олонкин. «Во время долгого пути из Рима в Кингсбей он отлично справлялся со своими обязанностями, принимая и отправляя десятки радиограмм. Под конец мы стали добрыми друзьями. Лучшего радиста для этого полета найти бы не удалось», – вспоминал Умберто Нобиле.

Однако неожиданно для командира дирижабля на Шпицбергене Р. Амудсен вычеркнул Олонкина из состава экспедиции. На вопрос Нобиле Готгвальдт ответил, что у радиста обнаружен дефект слуха.

Нобиле не поверил в болезнь уха Олонкина. Тогда норвежцы в момент отсутствия Нобиле привели к Олонкину врача, их земляка, который лечил на Шпицбергене шахтеров. Тот, естественно, подтвердил болезнь. Его диагноз был доведен до Нобиле. «Думаю, что истинной причиной исключения Олонкина из экспедиции было желание Амундсена иметь на борту еще одного норвежца», – считал Нобиле.

Трансарктический перелет через Северный полюс был одним из величайших событий XX в. Воздухоплавательный фактор определил успех всей экспедиции. Этой экспедицией Руал Амундсен хотел завершить свою карьеру полярного исследователя. Однако, когда Умберто Нобиле и его экипаж попали в беду, великий норвежец, презрев все условности и не памятуя причины ссоры, немедленно вылетел на помощь экспедиции «Италия». Из этого полета он не вернулся. Сегодня в живых нет и других участников перелета Шпицберген – Аляска через Северный полюс.

Их нет, а загадки экспедиции на дирижабле «Норвегия» остались.

(По материалам военного историка М. Павлушенко)

За бортом

1927 г.

Вечером 30 апреля в Кунцеве под Москвой стартовал воздушный шар. В своей корзине он нес аэронавтов Семенова и Зыкова. Перед ними стояла задача испытать новый аэростат, а если повезет, то и побить рекорд немца Гуго Каулена, который казался недостижимым. Прошло уже более 13 лет, как немецкий воздухоплаватель с двумя спутниками поднялся в Германии и через 87 ч. опустился в России, недалеко от Перми. И за эти годы ни одному воздухоплавателю не удалось продержаться в воздухе дольше Каулена, хотя многие пытались сделать это.

Шансов побить мировой рекорд у Семенова и Зыкова было немного. Ветер дул на север, и долгий полет мог закончиться крайне рискованной посадкой в безлюдной тундре или даже в Ледовитом океане. Впрочем, воздухоплаватели готовились и к этому. В тесной плетеной корзине лежали четыре пуда продовольствия, теплая одежда, пробковые спасательные пояса.

Уже ровно сутки продолжался полет. Причудливое нагромождение облаков закрывало землю от глаз аэронавтов. Где они? В каком направлении летят? С какой скоростью? Семенов открыл клапан, из него с шумом вырвался водород. Шар медленно пошел к земле.

Высотомер показывал порядочную еще высоту, когда необычайно сильный толчок потряс корзину. Зыков выбросил мешок с песком и,

перегнувшись через борт корзины, сквозь слепящую снежную метель увидел внизу деревья. Шар мчался над Уральскими горами. Конец гайдропа – длинного каната, висевшего под корзиной, – волочился по вершинам сосен. Снова ощутимый рывок: гайдроп зацепился за дерево. Не выдержав, разорвались крепления корзины… Корзина повисла боком, ветви деревьев хлестали по ней.

В какой-то момент сильным ударом Зыков был выброшен за борт. Семенов пытался посадить шар. Куда там! Новый удар, и Семенов тоже за бортом. Веревка сильно обожгла ему руки. Воздушный шар взмыл вверх и быстро исчез в снежном буране.

Аэронавты утонули в глубоком снегу. Это смягчило падение. Первое чувство – радость, они вместе, они живы. Зыков в кожаной тужурке и фетровых сапогах, на голове шлем. На Семенове такая же одежда и еще шуба, но нет шапки. В карманах нашли финский нож, компас, часы и несколько крошек шоколада. Только и всего.

По пояс в снегу потерпевшие крушение побрели вслед за шаром. Может быть, удастся найти его. В корзине осталось продовольствие, одежда, спички, оружие. В них – спасение. Но, увы, никаких следов аэростата не было видно. Под утро измученные аэронавты повалились на снег и заснули.

Проснулись окоченевшие на ледяном ветру и после короткого совета решили идти на юг, до первой реки, а дальше спускаться по ней на плоту. Из длинных жердей соорудили «лыжи». Идти стало немного легче. К вечеру набрели на ручей, и он привел аэронавтов к небольшой горной речке Нирим. Начали строить плот. Единственным инструментом служил нож. Тонкие стволы деревьев связывали разорванным на полосы бельем. В конце концов, хлипкий плот опустили на воду и поплыли по бурному потоку. Однако путешествие по реке было недолгим. На первом же перекате плот накрепко застрял. Пришлось снова идти пешком. Вокруг никаких признаков жилья. Лишь следы зверей, бесконечный лес, снег и горы.

Питались какими-то ягодами, росшими на болоте. Иногда попадалась рябина, брусника. А в основном «пищей» служил чистый лесной снег. На четвертый день Семенов совсем ослабел. Дальше Зыков решил идти один, найти людей, а потом спасти и Семенова. Они попрощались.

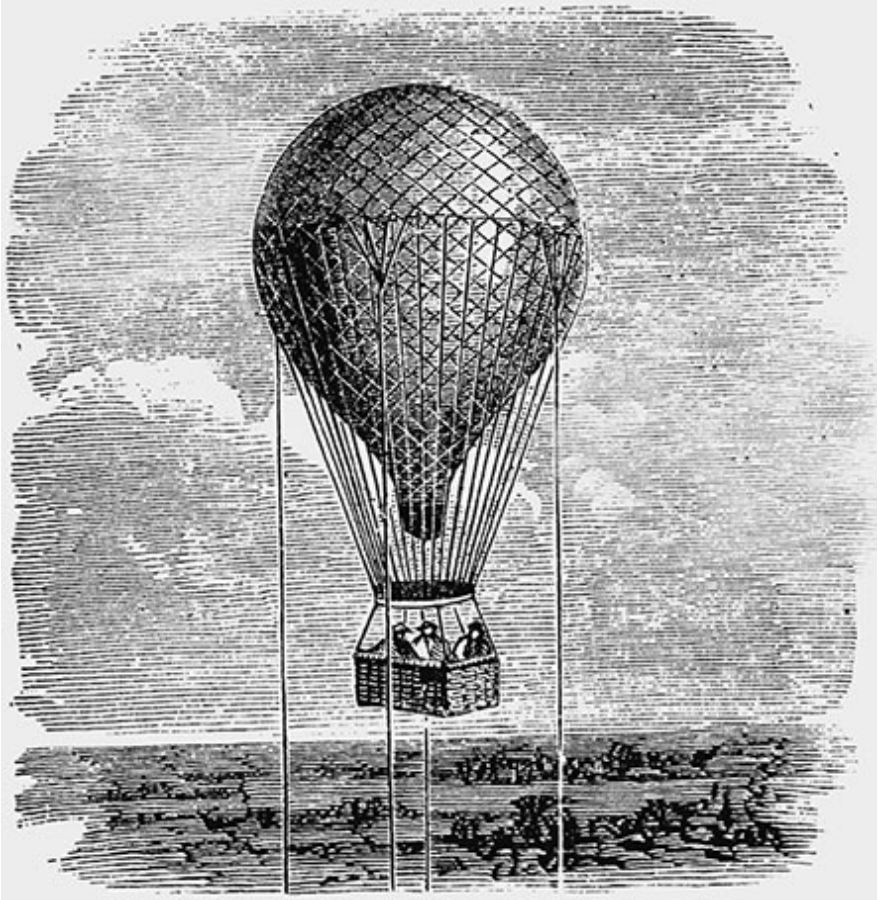
Еще три дня Зыков шел и полз по рыхлому снегу. Он чувствовал, что силы начинают изменять и ему. Только мысль об умирающем в лесу товарище заставляла двигаться его вперед. Вид медленно бредущего изможденного человека, наверное, был настолько необычен, что повстречавшийся Зыкову медведь не тронул его, а только внимательно посмотрел на странное существо.

7 мая, в полдень, Зыков вдруг увидел людей – старика и мальчика. Это были охотники-коми Иван Ильич Мезенцев и его десятилетний внук Александр. В первый момент им показалось: зверь. Да и откуда же мог взяться человек в этих дебрях? К счастью, охотники стрелять не стали, а подошли и, к удивлению своему, увидели человека. Они накормили Зыкова, обмыли его лицо, чем-то мягким и теплым перевязали обмороженные, израненные руки. На лодке отвезли в свою деревушку Укьюдин.

Едва придя в себя, Зыков с двумя охотниками, родственниками старика Мезенцева, отправились на поиски Семенова. Его нашли лишь на следующий день в снегу, полуживого, страшно истощенного. Оказалось, что Семенов еще трое суток двигался по следам своего товарища. С сочувствием смотрели охотники на Семенова и думали: «Не выживет».

Катастрофа произошла над лесами автономной области Коми. Как потом выяснилось, ураган принес аэростат на вершину, которая на языке коми называется Тель-пос-из – Гнездо ветров. Тут почти всегда дуют сильные ветры.

Аэронавты уже были вне опасности, а в Москве еще ничего не знали о судьбе шара и его экипажа. Подозревали только, что случилось несчастье и аэронавты не могут подать о себе весть. В газетах появился призыв о помощи отважным пилотам. Была объявлена даже премия в тысячу рублей тому, кто найдет их и окажет им помощь.



Полет на воздушном шаре всегда связан с риском

А в это время жители маленькой деревушки, затерявшейся среди лесов и болот, окружили пилотов трогательной заботой. Немного подлечив, повезли их за 300 км в больницу в Троицко-Печорск – небольшой поселок на берегу Печоры. Наконец-то появилась возможность послать телеграмму, известить о случившемся!

Медленно возвращалось здоровье к аэронавтам. По весенней распутице повезли их в Москву. Из Троицко-Печорска на лошадях до села Помоздино. Там в местной больнице их уже ждали. Через короткое время снова в дорогу то на лодке, то в телеге до ближайшей больницы в Усть-Куломе. Дальше на пароходе в Вологду. И везде смелых воздухоплавателей встречали как героев. 5 июня они были в столице.

Путь от Москвы до Урала по воздуху занял 27 ч. Возвращение же длилось больше месяца. Так закончилась эта героическая одиссея.

А что же было потом? Автор этих строк слышал о московском профессоре Викторе Александровиче Семенове, крупном специалисте в

области воздухоплавания. Подумалось: не он ли вместе с Зыковым пилотировал тогда аэростат? Узнать телефон профессора Семенова было нетрудно. Звоню ему. Слышу в телефонной трубке глуховатый голос. Рассказываю Виктору Александровичу, что интересуюсь полетом, так трагически завершившимся, и задаю вопрос: не он ли принимал участие в этом полете? В ответ – короткая фраза: «Да, это был я». Спрашиваю о судьбе его спутника и товарища по несчастью. Оказалось, что Зыков умер в 1945 г., но мечту свою установить рекорд по продолжительности полета на воздушном шаре и побить достижение Каулена Иван Иванович Зыков успел осуществить. Вместе с аэронавтом Тропининым в сентябре 1935 г. он пролетел от Москвы до Казахстана, пробыв в воздухе 91 ч. и 15 мин. Рекорд Каулена, державшийся 22 года, был намного перекрыт.

Очень долго никому не удавалось совершить еще более продолжительный полет на воздушном шаре. Лишь в 1958 г. англичанин Арнольд Илорт, пытаясь на аэростате «Маленький мир» перелететь Атлантический океан, побил рекорд Ивана Зыкова, продержавшись в воздухе 94 ч. 30 мин.

Виктор Александрович стал ученым, доктором технических наук. После того злополучного полета он не раз поднимался на воздушных шарах, готовил к полету в стратосферу наши первые стратостаты.

(По материалам А. Седова)

Спасение экипажа «Италии»

1928 г.

25 мая дирижабль «Италия» (N-4) под командованием инженера Нобиле потерпел катастрофу на Северном полюсе. Погибли 8 человек.

23 мая, в 4:40, «Италия» стартовала из Кингсбея на Шпицбергене к Северному полюсу. Кроме командира Умберто Нобиле на борту находились еще 15 человек и среди них Ф. Мальмгрен (Швеция), Ф. Бегоунек (Чехословакия) и А. Понтремолли (Италия). Несмотря на довольно сложные метеорологические условия, 24 мая, в 0:20, дирижабль достиг Северного полюса. Аэронавты из-за тумана снизились до высоты 100–150 м, провели наблюдения, после чего на

лед под звуки фашистского гимна «Джовинецца» были сброшены итальянский флаг и деревянный крест – подарок папы римского.

Затем Нобиле направил дирижабль к Шпицбергену. Вскоре «Италия» вошла в зону плотного тумана. С целью экономии топлива один двигатель был выключен. Вскоре Нобиле выяснил, что дирижабль, двигаясь с небольшой скоростью, оказался восточнее намеченного курса. Тогда запустили третий двигатель, однако скорость существенно не возросла.

И без того неблагоприятные погодные условия усугубились сильным обледенением. Экипажу приходилось непрерывно заделывать пробоины в оболочке, возникавшие вследствие ударов по ней кусков льда срывавшихся с винтов. Дирижабль шел очень неустойчиво. Килевая качка сопровождалась вибрацией. По прошествии 28 ч. стало ясно, что «Италия» сильно отклонилась от курса. Однако оценить местоположение дирижабля не представлялось возможным, поскольку под ним всюду был паковый лед, а сверху – плотный слой облаков.

Джузеппе Бьяджи, радист спасенного экипажа экспедиции «Италии»

Еще через два с половиной часа полета заклинило штурвал управления рулем высоты. Около 10 ч. 25 мая неисправность была устранена, но к этому времени дирижабль опять шел на двух двигателях под слоем облаков и непрерывно снижался. Когда высота составила всего 200 м, «Италия» неожиданно стала опускать корму. Опять был запущен третий двигатель, однако спуск приостановить не удалось. Понимая, что столкновение со льдом неизбежно, Нобиле во избежание пожара отдал команду выключить двигатели и сбросить остаток балласта.

В 10:33 кормовая гондола столкнулась с ледяным торосом, при этом погиб один механик. Тут же разрушилась командирская гондола, а находившиеся в ней Нобиле и еще 8 членов экспедиции были выброшены на лед. Облегченный дирижабль с остальными шестью участниками взмыл вверх и исчез из виду. Видимо, все погибли, поскольку, несмотря на тщательные поиски этой группы, ни ее, ни следов дирижабля обнаружить так и не удалось. Не исключено, что на борту произошел взрыв, поскольку через несколько минут в направлении исчезнувшего дирижабля оставшиеся на льду наблюдали облако дыма.

Позже выяснили, что катастрофе способствовали чрезмерно тяжелые метеорологические условия – туман, сильный ветер, обледенение. Сказалось также отсутствие на дирижабле надежных средств навигации.

Весь мир всколыхнула судьба пропавших во льдах аэронавтов. Однако только молодому советскому радиолюбителю удалось поймать самодельным приемником еле слышные позывные дирижабля «Италия» и сигнал SOS. На розыски группы Нобиле и группы Мальмгрена, предпринявшей попытку дойти пешком до Нордкапа, а также вылетевших к ним на помощь на самолете «Латам» и исчезнувших Руаля Амундсена и Гильбо были направлены спасательные экспедиции СССР, Швеции, Норвегии, Франции и Финляндии (в стороне осталась лишь Италия) в составе 16 кораблей и 21 самолета, в которых приняли участие 1500 человек. Советский Союз направил самый мощный в то время в мире ледокол «Красин» с

самолетом летчика Б.Г. Чухновского на борту и ледокол «Малыгин» с самолетом летчика М.С. Бабушкина.

23 июня шведский летчик Е. Лундборг обнаружил лагерь экспедиции и вывез раненого Нобиле. Вернувшись в Италию, Нобиле позже предстал перед судом и был отправлен в отставку (в 1926 г. Нобиле получил чин генерала итальянских ВВС за успешный полет над Северным полюсом на легендарной «Норвегии»). Вскоре он оказался в Советском Союзе во главе группы итальянских консультантов, работавших в Долгопрудном.

Через 6 ч. Лундборг прилетел еще раз, но при второй посадке самолет потерпел аварию. 10 июля Б.Г. Чухновский обнаружил двух членов группы Мальмгрена, который к тому времени погиб. (Об этой драме рассказано в фильме «Красная палатка».)

12 июля команда «Красина» приняла на борт всех найденных членов экспедиции. Так закончилась великая арктическая эпопея.

«Падаем, ребята!»

1930 г.

5 октября в окрестностях французского города Бове взорвался английский дирижабль R-101. Погибло 48 человек.

4 октября, в 18:36, дирижабль R-101 был отправлен в сверхдальний перелет из Англии в Индию. Старт состоялся в Кардингтоне. На борту находились команда в составе 42 человек, руководимая майором Дж. Н. Скоттом и лордом Томсоном, а также 12 пассажиров. Метеорологические условия были неблагоприятными, шел сильный дождь, поэтому дирижабль летел на высоте 500 м под нижней кромкой облаков. В 19:35 R-101 снизился до 300 м и продолжал полет. В 2 ч. ночи 5 октября дирижабль находился над северной частью Франции в районе Бове. Порывы ветра вызывали боковую качку воздушного корабля, что приводило к потере газа, выходившего через клапаны.

В 2:05 из-за разрыва переднего газового баллона R-101 резко «клюнул» носом и в течение 30 с ускоренно снижался. Дирижабль плохо слушался рулей, однако аэронавтам удалось восстановить его горизонтальное положение. Скотт отдал команду на уменьшение режима работы двигателей и сброс балласта. Но одновременно с ней R-

101 вторично опустил нос, и в тот же миг столкнулся с лесистым холмом, плюхнувшись на мокрую землю. Последней фразой на корабле были слова старшего рулевого Ханта: «Падаем, ребята!»

Удар оказался несильным благодаря малой скорости. По рассказам старого охотника Альфреда Рубая, промышлявшего совсем рядом в поисках диких кроликов, несколько мгновений спустя слышался свист вытекающего газа. Это был огнеопасный водород. Через пару секунд взрыв огромной силы озарил небо и полностью уничтожил терпящий бедствий дирижабль.

R-101 завис в небе

Из 54 человек спаслись только шестеро. Механик Альберт Кук рассказывал, что на какое-то мгновение лег на пол и сдался на волю случая, однако быстро поднялся, голыми руками оттащил горящую балку, прикрывавшую выход, и кувырком выкатился в кусты. Двум другим механикам, Бинксу и Беллу, оставалось только молиться, как вдруг над их головами лопнул балластный водяной бак, из которого хлынула вода. Она загасила пламя, дав шанс этим двоим спастись.

Известно, что дирижабль стал жертвой глупости и амбиций министра авиации лорда Томсона, который сам погиб в огне. Именно Томсон, стремившийся стать вице-королем Индии и надеявшийся, что перелет в Карачи поможет ему в этом, настоял на вылете R-101 в

плохую погоду. Именно он закрыл глаза на многие недостатки, выявленные в процессе испытаний дирижабля, которые так и не были устранены.

Гибель гиганта «Акрона»

1933 г.

4 апреля у побережья Нью-Джерси, США, упал в воду и разрушился американский дирижабль «Акрон» (ZRS-4). 73 человека погибли в холодной воде, лишь троим удалось спастись.

3 апреля, в 19:30, дирижабль-гигант «Акрон» длиной более 200 м, когда-то благословленный на службу под военно-морским флагом госпожой Гувер – супругой тогдашнего президента США, вылетел из Лейкхерста, чтобы принять участие в морских маневрах в Атлантическом океане. На борту находились 76 человек. Через 5 ч. связь с «Акроном» прервалась.

С самого начала дирижабль непрерывно подвергался ударам мощных порывов ветра. Поскольку впереди по курсу была зона сильного шторма, на борт передали распоряжение об изменении курса на 15°. Однако распоряжение поняли неправильно, и курс был изменен на 50°. В результате этой ошибки дирижабль вошел в самый центр шквала, порожденного мощным вихрем. Неожиданно «Акрон» начал быстро снижаться с высоты 500 м, однако после сброса части балласта на высоте 250 м удалось остановить спуск и затем подняться на прежний уровень.

Но еще через 3 мин., когда «Акрон» проходил через центр вихря, с него сорвало верхний руль направления, после чего дирижабль опустил нос и начался быстрый повторный спуск. По-видимому, сорванная плоскость руля направления так легла на руль высоты, что последний заклинило. За полторы минуты дирижабль снизился до 120 м, т. е. находился на высоте, равной половине его длины. На высоте 30 м, когда стало ясно, что спуск остановить не удастся, была отдана команда готовиться к посадке на воду. После этого последовал сильный удар о воду. Дирижабль разломился на части.

«Акрон» парит над Сан-Франциско. 1933 г.

Только благодаря тому, что несущим газом на «Акроне» был гелий, а не водород, пожара не произошло. Свидетелем катастрофы оказалась команда немецкого нефтеналивного судна «Фебус», с которого была вызвана помощь. В спасательных работах приняли участие 52 судна и самолета, однако спасти удалось только трех человек.

Объяснение гибели такого совершенного по тем временам дирижабля только ошибкой пилотирования в чрезвычайно тяжелых метеорологических условиях малоубедительно, тем более что все двигатели вплоть до удара о водную поверхность работали нормально. Условия сильного шторма, несомненно, способствовали катастрофе, но основные ее причины заключались не в этом.

Еще в феврале 1932 г. при выводе из эллинга в условиях сильного ветра дирижабль ударился кормовой частью о землю и получил повреждения. Позже «Акрон» отремонтировали, но, по мнению специалистов, не очень тщательно, что и подтвердилось в дальнейшем. Кроме того, как утверждал один из спасшихся членов команды, перед ударом о воду наблюдалась деформация каркаса, а это значило, что заложенная в конструкцию прочность кормовой части, по-видимому,

также оказалась недостаточной. Дополнительным фактором, способствовавшим катастрофе, конечно же была слишком малая высота полета. На борту напрочь отсутствовали спасательные средства. Да и сама команда о посадке на воду была отдана слишком поздно.

Цена сверхрекорда

1934 г.

30 января у деревни Потиж-Острог во время спуска с рекордной высоты 22 тыс. м разбился советский аэростат «Осоавиахим-1». 3 стратонавтов погибли.

Стратостаты – специальные воздушные шары с герметически закрытой кабиной для экипажа, изобретенные бельгийским ученым Огюстом Пикаром в 1930 г., – были единственным средством достижения больших высот до полетов в космос. Один из таких воздушных аппаратов, «Осоавиахим-1», стартовал из Кунцева под Москвой 30 января в 9 ч. утра. За 3 мин. корабль скрылся в облаках, унося навстречу гибели трех мужественых стратонавтов: Павла Федосеенко, Андрея Васенко и Илью Усыскина. Цель была одна: побить рекорд стратостата «СССР-1», установленный 30 сентября 1933 г., когда аппарат поднялся на 19 км. Событие было приурочено к XVII съезду ВКП(б). По этому поводу впервые было разрешено подняться в стратосферу зимой.

В 10:14 шар достиг высоты 19 км. «Привет ЦК ВКП(б) во главе с товарищем Сталиным! – передал по радио Федосеенко. – Штурмую высоту 20-го километра!» Через полчаса стратостат достиг высоты 20 500 м. Прошло еще 15 мин., время приближалось к 12 ч. дня. Именно к этому моменту на борту начались неполадки. Радиосвязь то и дело прерывалась, а главное, плохо работало устройство, поглощавшее углекислоту и влагу. От сильного нагрева солнцем стратостат терял газ. Но отчаянный Федосеенко рвался все выше и выше, сбрасывая свинцовый балласт. Нужен был не просто рекорд, а сверхрекорд, любой ценой! Да и с земли подогревали радиопризывами: «Штурмуйте темпами, достойными страны Советов!» Достигнув высоты 22 км, стратостат потерял слишком много газа и остался почти без балласта. А это было недопустимо, поскольку при возможном ускоренном спуске

надо иметь запас балласта, чтобы сбрасывать его для замедления падения.

Около 12 ч. радиосвязь прекратилась. Позже стало известно, что один радиолюбитель в районе Гомеля якобы принял такую радиограмму: «Внимание, говорит стратостат, передатчик “Сириус”… Сообщите об этом… Стратостат попал в зону осадков, обледенел, мы находимся в безвыходном положении. Облеплены льдом, падаем… Ждем удара. Два моих товарища в скверном состоянии… Кончаю, скоро удар». Радиолюбитель утверждал, что услышал голос «Сириуса» – таким был позывной у экипажа «Осоавиахима» – в 12:45.

В Москве об этом сообщении еще не знали. Вереница автомобилей выехала в Коломну, в район вероятного спуска стратостата. А поздно ночью, наконец, пришло известие, что «Осоавиахим-1» потерпел катастрофу.

Комиссия, расследовавшая причину трагедии, сделала следующий вывод. Стратостат опускался слишком быстро. Один строп оборвался. Гондола повисла боком. Затем лопнули и другие стропы. Гондола оторвалась и с высоты 2 км камнем полетела к земле вместе с людьми. Для уменьшения веса конструкции гондола крепилась к оболочке всего восемью стропами, у Пикара же их было 32!

До сих пор тайна гибели стратостата полностью не раскрыта.

Петр Васильевич Кулесов, один из жителей деревни Потиж-Острог, около которой упала гондола, вспоминал, что тот день выдался очень холодным. Смеркалось, вдруг откуда-то сверху послышался нарастающий гул. Перепуганные бабы и мужики повыскакивали на улицу. С неба с диким воем рухнуло за речку что-то черное, высоко подняв снежную пыль. Прибежавшие туда увидели в глубоком снегу измятый шар. «Вокруг валялись оборванные тросы, – рассказывал Кулесов. – Я просунул руку через разбитое окошко и нащупал чью-то руку. Она была еще теплая». Крестьяне с трудом вытащили тела из гондолы – одно из них было изувечено до неузнаваемости – и положили на брезент, расстеленный на снегу. Позже гондолу и погибших на санях отвезли на ближайшую железнодорожную станцию, а оттуда – в Москву.

По записям приборов удалось установить, что гондола упала на землю в 16:13 (по другим данным – в 16:23). Сообщение же, принятое радиолюбителем, было объявлено мистификацией зарубежной

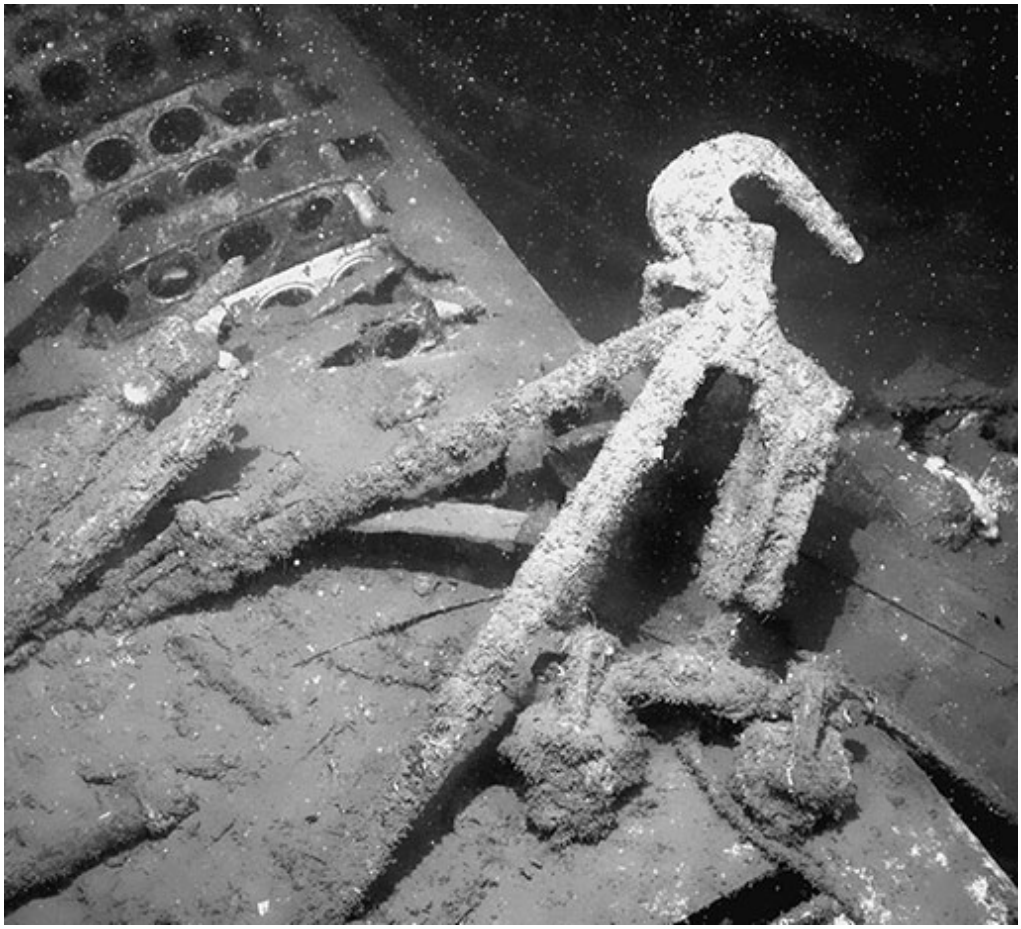
радиостанции. Похороны погибших стратонавтов состоялись 2 февраля. Одну из урн, замурованных позже в Кремлевской стене рядом с прахом Луначарского, нес сам Сталин.

Гибель «Макона»

1935 г.

В ночь с 12 на 13 февраля в 16 км от Сан-Франциско потерпел катастрофу американский дирижабль «Макон» (ZRS-5). Погибли 2 человека.

Дирижабль возвращался на базу после участия в морских учениях на Тихом океане. Внезапно под воздействием сильного порыва ветра произошло повреждение корпуса в месте крепления хвостового оперения, тут же отказал руль высоты. Затем практически неуправляемый по высоте дирижабль попал в мощный воздушный поток и начал быстро снижаться. Вскоре пассажиры ощутили, что «Макон» падает с опущенной кормой. Попытки восстановить равновесие сбросом баков с балластом и топливом успехом не увенчались. Положение усугубилось разрывом первого и второго кормовых газовых баллонов. Когда дирижабль оказался совсем близко от земли, последовал приказ о выпуске находившихся на борту самолетов, но выполнить его не удалось…



Остатки «Макона» под водой. Съемка 2006 г.

«Макон» коснулся кормой воды в 16 км от берега южнее Сан-Франциско. Команда пересела в спасательные лодки. Однако из 83 человек двое погибли. Один выпрыгнул из дирижабля во время спуска, а второй не вернулся после того, как пошел в кормовую часть осмотреть повреждения.

Роковую роль сыграла недостаточная прочность конструкции. Комиссия по расследованию установила, что основной технической причиной катастрофы явилось разрушение кормовой части под воздействием ветровых нагрузок, вызвавшее отказ рулевого управления и разрыв газовых баллонов. Видимо, при строительстве крупных жестких дирижаблей в США сказался недостаточный опыт в проектировании и расчете развитого фирменного каркаса. «Макон» был всего лишь третьим дирижаблем жесткой системы, построенным в США.

Ошибка «воздушного хулигана»

1935 г.

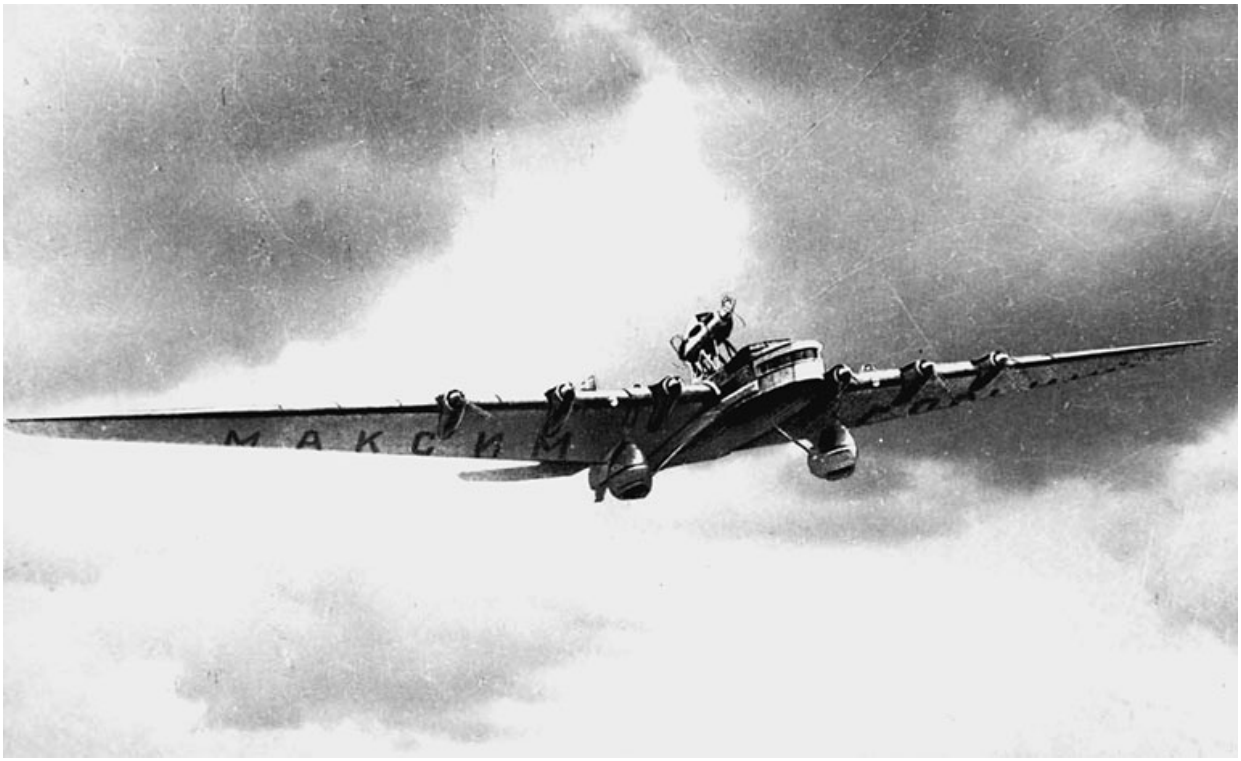
18 мая в Москве, в районе Центрального аэродрома, произошла авиакатастрофа с самым большим самолетом своего времени – АНТ-20 «Максим Горький». Погибло 47 (по другим данным – 49) человек, среди которых были шестеро детей в возрасте от 8 до 15 лет.

Постройка самолета-гиганта «Максим Горький» под руководством авиаконструктора А.Н. Туполева была начата 4 июля 1933 г., а 3 апреля 1934 г., всего через 10 месяцев, разобрав каменную кладку стены заводского цеха, инженеры и рабочие дружно выкатили свое детище на бетонные плиты Ходынского аэродрома.

Мировая пресса немедленно отреагировала на столь знаменательное событие, отметив, что СССР становится сильной мировой авиационной державой, способной создавать самые современные самолеты, подобные агитсамолету-гиганту «Максим Горький», что было бы невозможно без хорошей научной базы и талантливых конструкторов.

Однако триумф был недолгим. Из официального сообщения ТАСС: «18 мая 1935 г. в 12:45 в городе Москве, в районе Центрального аэродрома, произошла катастрофа с самолетом “Максим Горький”. Катастрофа произошла при следующих обстоятельствах. Самолет “Максим Горький” совершал полет под управлением летчика ЦАГИ т. Журова при втором летчике из эскадрильи им. М.Горького В. Михееве, имел на борту ударников ЦАГИ в количестве 36 человек. В этом полете “Максим Горький” сопровождал тренировочный самолет ЦАГИ под управлением летчика Благина. Несмотря на категорическое запрещение делать какие бы то ни было фигуры высшего пилотажа во время сопровождения, летчик Благин нарушил этот приказ и стал делать фигуры высшего пилотажа в непосредственной близости от самолета “Максим Горький” на высоте 700 м. При выходе из мертвой петли, летчик Благин своим самолетом ударил в крыло самолета “Максим Горький”. Самолет “Максим Горький”, вследствие полученных повреждений от удара тренировочного самолета, стал разрушаться в воздухе, перешел в пике и отдельными частями упал на землю в поселке Сокол в районе аэродрома. При катастрофе погибло 11 человек

экипажа самолета “Максим Горький” и 36 человек пассажиров-ударников из инженеров, техников и рабочих ЦАГИ, в числе которых было несколько членов их семей. При столкновении погиб также летчик Благин, пилотировавший тренировочный самолет…»



Так АНТ-20 «Максим Горький» выглядел в небе

Из сухих строк официального сообщения ТАСС следует, что катастрофа самолета-гиганта произошла исключительно по вине «воздушного хулигана» Николая Благина. Однако при этом, как считают многие старые авиаторы, есть много неясностей.

На похоронах жертв, трупами которых вместе с обломками самолета были усеяны сады в поселке Сокол, многие обратили внимание на удивительное снисхождение, проявленное и к погибшему главному виновнику страшной катастрофы Николаю Благину: его похоронили вместе со всеми на Новодевичьем кладбище. Его семье выплатили единовременное пособие и обеспечили пенсией. Такое «сердобольное» решение могли принять только «на самом верху», т. е. на уровне правительства. Говорят, Хрущев звонил Сталину и спросил: как быть с телом Благина? Сталин после долгой паузы сказал: «Хоронить вместе со всеми». И положил трубку.

После катастрофы появились какие-то письма, якобы принадлежавшие Благину, в которых он обличал режим и обещал погубить самолет-гигант, «олицетворявший систему». Едва ли верится во все это, однако истинная причина трагедии до сих пор неизвестна.

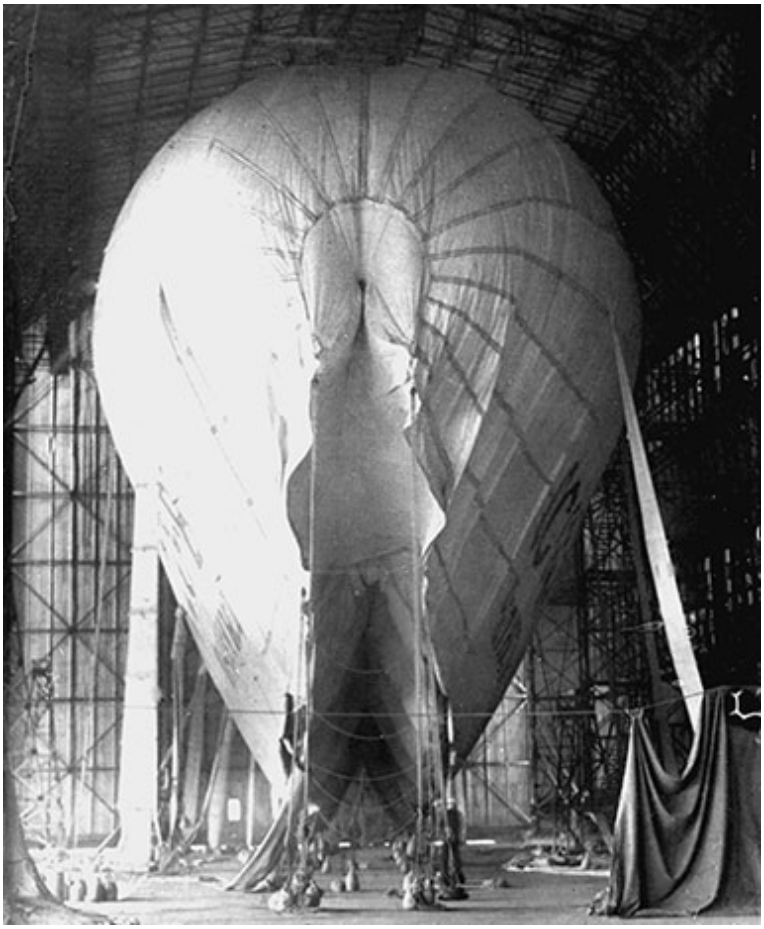
Вскоре после гибели «Максима Горького» был брошен клич по сбору средств на постройку 16 самолетов такого же типа, однако дальше слов дело не пошло. После катастрофы Сталин стал недолюбливать авиаконструктора Туполева, обвинил его в «гигантизме» – стремлении строить только большие самолеты, что абсолютно не соответствовало действительности, и превратил в «врага народа».

Зацепился за провода

1935 г.

В ночь с 23 на 24 октября недалеко от Петрозаводска во время спуска загорелся дирижабль «СССР В-7 бис». Погиб один человек.

Дирижабль «СССР В-7 бис» вылетел из Гатчины в Петрозаводск. На обратный полет запаса топлива не хватило, и в 100 км от базы двигатели остановились. В течение нескольких часов дирижабль дрейфовал. Позже, после израсходования запаса топлива, было принято решение о посадке. Однако при спуске в темноте дирижабль зацепился за провода линии электропередачи. Обшивка аппарата тут же вспыхнула как спичка, и дирижабль был уничтожен. Всем членам экипажа, кроме одного человека, удалось спастись.



«СССР В-7 бис» в эллинге

«Гинденбург» в огне

1937 г.

6 мая во время посадки в Лейкхерсте (США) загорелся и рухнул на землю немецкий дирижабль «Гинденбург», совершивший трансатлантический перелет из Германии. Погибло 36 человек.

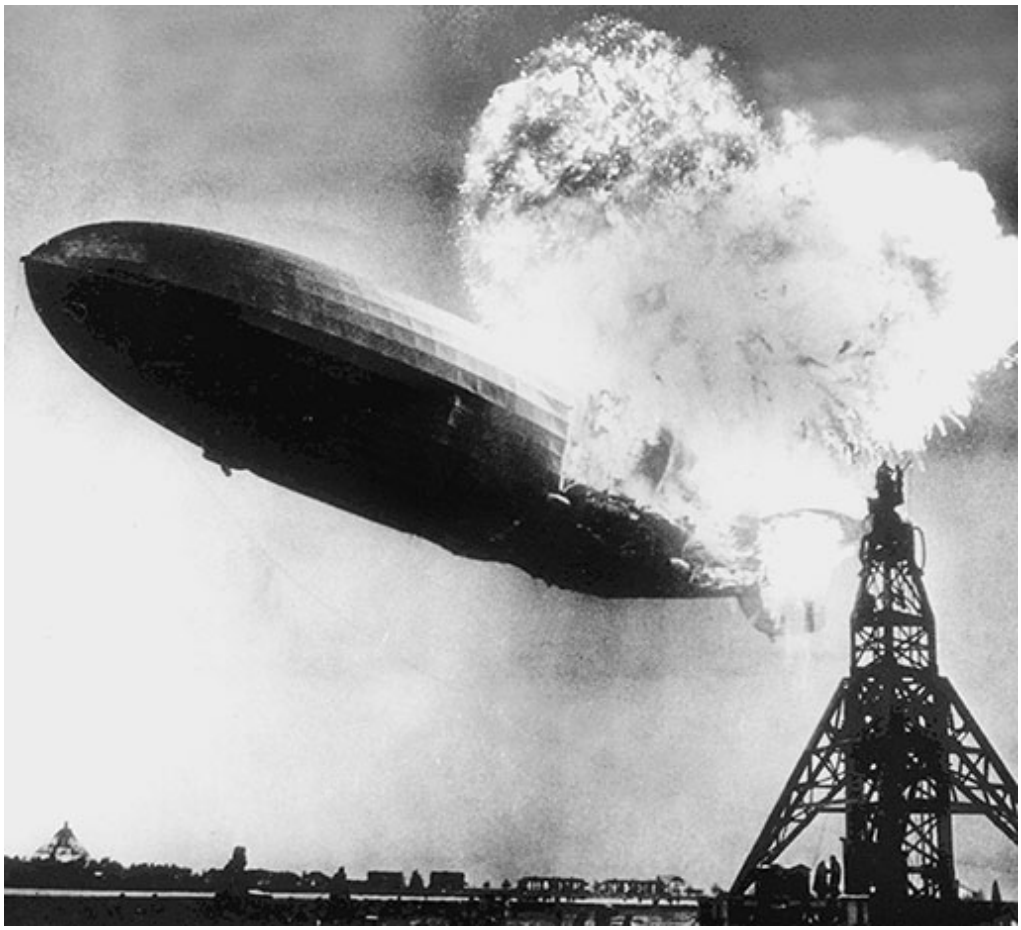
3 мая 1937 г., в 20:15, огромный немецкий дирижабль «Гинденбург» (LZ-129) вылетел в первый из 18 запланированных на этот год пассажирских рейсов из Германии в США. На борту находилась команда в составе 61 человека и 36 пассажиров, которые едва ли задумывались о том, что находятся внутри самого необычайного воздушного корабля, когда-либо созданного человеком.

«Гинденбург» был настоящим океанским лайнером. К услугам пассажиров предлагалась комната отдыха с легким алюминиевым

фортепьяно, бар и курительная комната. Спали пассажиры в 25 кабинах, в каждую из которых подавалась горячая и холодная вода. Словно в отеле экстра-класса, пассажиры могли на ночь оставлять свою обувь у дверей, будучи уверенными, что к утру ее вычистят. Билет на перелет через Северную Атлантику стоил по тем временам недешево – 810 долларов – столько же, сколько средний автомобиль. Полет на дирижаблях отнюдь нельзя было назвать безопасным, однако Германия за шесть лет пассажирских перелетов на воздушных кораблях приобрела репутацию единственной страны, чьи дирижабли абсолютно надежны.

6 мая тысячи жителей Нью-Йорка стали свидетелями редкого зрелища – прибытия дирижабля «Гинденбург» из Европы. В Лейкхерст дирижабль должен был прибыть в 8 ч. утра, однако, задержанный сильным встречным ветром, прибыл туда с опозданием более чем на 8 ч. Над аэродромом была сильная гроза, поэтому аэронавты решили переждать стихию в воздухе и отложить посадку до ее окончания. Дирижабль ушел в сторону Атлантик-Сити. В 19 ч. он опять появился над аэродромом, сделал круг и пошел на посадку. В 19:11 «Гинденбург» снизился до 180 м. В 19:19 он подошел к причальной мачте. Высота полета составляла 60 м. Все двигатели были выключены.

В 19:20 дирижабль уравновесили, а еще через минуту с него были сброшены причальные канаты. В этот же момент несколько членов экипажа увидели в районе газового отсека № 4, наполненного водородом, яркую вспышку, сопровождавшуюся негромким хлопком. Это был первый взрыв. Через несколько секунд вся хвостовая часть «Гинденбурга» была охвачена пламенем, и он начал медленно снижаться с опущенной кормой. В течение нескольких секунд пламя распространялось по направлению к носу дирижабля. Тут же раздался сильный взрыв, и ровно через 32 с после начала пожара горящий «Гинденбург» упал на землю. За эти секунды несколько человек успели выпрыгнуть из дирижабля, остальные же так ничего и не поняли, пока не оказались на земле. Огонь подошел к топливным бакам, и те один за другим взлетели на воздух. Те, кому удалось выбраться, бросились врассыпную. Между тем «Гинденбург» превратился в догорающую груду искореженных огнем металлоконструкций. Пожар бушевал несколько часов, а его гигантский факел был заметен с расстояния 20 км.



Крушение «Гинденбурга». 6 мая 1937 г.

На летном поле аэродрома находилось немало журналистов и радиорепортеров. Один из них, Херб Моррисон, вел прямую передачу для одной из чикагских радиостанций. Рассказывая о необычной роскоши «Гинденбурга», в какой-то момент он внезапно запнулся и сбивчиво затараторил: «Дирижабль взорвался! Он… он горит!» Вскоре Моррисон кричал в микрофон: «Боже! Бедные пассажиры… Это самая ужасная катастрофа за всю историю!»

В адском огне погибли 22 члена экипажа, 13 пассажиров и один техник наземной службы. Удивительно, но 62 пассажира и члена команды выбрались из ада живыми, в том числе и Гуго Эккнер, «отец» первой в мире авиакомпании. Многие из оставшихся в живых получили серьезные ранения и ожоги. Эрнст Леманн, директор компании «Цеппелин Редерай», строившей дирижабли в Германии, был тяжело ранен. Он выбежал из-под обломков, пылая, словно живой факел.

Спасатели бросились к нему, стараясь сбить пламя, а он все повторял: «Я ничего не понимаю». На следующее утро он умер.

Несколько комиссий, расследовавших причины катастрофы, пришли к единодушному заключению, что с технической стороны перед посадкой дирижабль был исправен. Кроме того, установили, что сама посадка выполнялась в полном соответствии с действующими инструкциями. В заключениях комиссий также отмечалось, что наиболее вероятной причиной пожара было воспламенение от разряда статического электричества газовой смеси, образовавшейся вследствие большой утечки водорода. Разряду могли способствовать сброс причальных канатов и послегрозовое состояние атмосферы.

Но спустя 35 лет появилась еще одна версия. Согласно ей «Гинденбург» был уничтожен взрывом мины, установленной на дне газового баллона в кормовой части дирижабля членом экипажа антифашистом Эрихом Шпелем. Мина должна была взорваться после причаливания дирижабля и выхода пассажиров, однако часовой механизм сработал слишком рано. Самому Шпелю удалось выпрыгнуть из горящего дирижабля, но вскоре он умер от полученных ожогов.

Так или иначе, но гибель гордости Третьего рейха навсегда отбила у немцев охоту поставлять эксплуатировать подобных гигантов.

Последний полет Амелии Эрхарт

1937 г.

1 июня в Майами состоялся старт двухмоторного «Локхида-12А», на котором стартовала на восток известная американская летчица Амелия Эрхарт и ее спутник. Через 18 ч. полета от нее последовала последняя тревожная радиограмма: «Нас сносит на север!»

…Позади осталась большая часть кругосветного пути, но впереди ждало самое трудное – бросок через просторы Тихого океана. Летом 1937 г. американская летчица Амелия Эрхарт совершала полет вокруг Земли. Она не была первой в этом нелегком и опасном предприятии. За 13 лет до нее группа американских летчиков уже выполнила воздушную кругосветку. Потом и другие пилоты (все американцы) летали вокруг планеты. Но то были летчики-мужчины. На этот же раз кругосветное путешествие по воздуху решила совершить женщина!

Амелия Эрхарт была, что называется, летчицей от Бога, хотя поначалу и не думала об этой героической профессии. В юности она работала медсестрой в военном госпитале, находившемся неподалеку от аэродрома. Это обстоятельство и сыграло в судьбе Амелии Эрхарт решающую роль.

Она решила стать пилотом. Тогда на свете было не так уж много летчиц. Теперь к ним прибавилась еще одна – Амелия Эрхарт. Начался ее головокружительный взлет в прямом и переносном смысле слова.

По натуре и по призванию Амелия Эрхарт была рекордсменкой и прямо-таки жаждала необыкновенных полетов и перелетов. Очень скоро она установила несколько женских рекордов, дважды пересекала по воздуху территорию США от океана до океана, совершила беспосадочный перелет из Мехико-Сити в Нью-Йорк, первой из женщин-пилотов поднялась на высоту более 6 тыс. м. Имя летчицы стало известным во всем мире.

Эрхарт признавалась, что больше всего она мечтала перелететь через Атлантический океан. Мечта ее сбылась в июне 1928 г. Летчица летела вместе со вторым пилотом Штульцем и бортмехаником Гордоном. Стартовав с острова Ньюфаундленд у восточного побережья Канады, их гидроплан через сутки опустился в Англии, в Уэльсе. Это был первый перелет женщины через Атлантику. Но для Амелии Эрхарт он стал лишь подготовкой к главному событию – перелету через Атлантический океан в одиночку.

Амелия Эрхарт возле ангара с коллегами

Произошло это в мае 1932 г. Отважная летчица поднялась в воздух (опять с Ньюфаундленда) на одномоторном самолете «Локхид-Вега» и спустя 13,5 ч. была уже в Англии. Слава летчицы росла. А ее уже манил другой океан – Тихий.

Теперь она задалась целью выполнить перелет, и тоже в одиночку, с Гавайских островов в Калифорнию, на расстояние без малого в 4 тыс. км. Полет прошел благополучно, хотя на всем протяжении маршрута не было даже клочка земли для вынужденной посадки. До Амелии десяти американским летчикам подобная попытка стоила жизни. И лишь австралийцу Кингсфорду Смиту осенью 1933 г. удалось преодолеть этот маршрут. Что же дальше? Конечно же, кругосветное путешествие. Эрхарт не сомневалась, что такой перелет ей по силам, хотя и сознавала всю его тяжесть. Самолет Амелии «Локхид-Электра» стартовал 18 марта 1937 г. с аэродрома в Окленде. На этот раз вместе с Эрхарт летели еще два летчика. Первая посадка – на Гавайях. Но при взлете

тяжело нагруженная машина «сковырнулась» на нос. Никто из экипажа, к счастью, не пострадал, но самолет вышел из строя. Пришлось возвращаться обратно.

Досадная неудача лишь укрепила намерение Амелии Эрхарт полететь вокруг планеты. Она решила направить свою машину не в западном, а в восточном направлении. Новый маршрут из Майами (штат Флорида) проходил через остров Пуэрто-Рико, бразильский порт Натал, потом – бросок через Атлантику в Сенегал, дальше – Египет, Индия, Сиам и северная оконечность Австралии, затем Новая Гвинея, остров Хауленд у самого экватора и, наконец, финиш в США.

Так планировалось. В экипаж двухмоторного «Локхида-12А» входили два человека – сама Амелия Эрхарт и штурман Фред Нунеп, опытный воздушный навигатор. Стараясь максимально увеличить запас горючего, летчики отказались от резиновой лодки, парашютов, оружия, сигнальных ракет. Они стартовали 1 июня 1937 г. и полетели на восток.

Только через месяц, со множеством промежуточных посадок, добрались до небольшого острова Леэ у Новой Гвинеи. Амелия Эрхарт писала мужу: «Все пространство мира осталось за нами, кроме последнего рубежа – океана».

2 июля Эрхарт и ее спутник снова поднялись в воздух. Через 7 ч. катер береговой охраны, дежуривший у Хауленда, получил сообщение из Сан-Франциско, что «локхид» находится в полете. Поздно ночью, со 2 на 3 июля, Амелия Эрхарт впервые вышла в эфир: «Облачно. Погода ухудшается… Лобовой ветер». Слышимость была отвратительной, и некоторые слова разобрать не удалось.

Амелия в «седле» своей машины

Около 8 ч. утра с борта «локхида» поступило тревожное сообщение: «Мы где-то рядом, но вас не видим. Горючего осталось на 30 мин. Высота 300 м».

Самолет держался воздухе уже 18 ч. В последнем сеансе связи через 45 мин. Амелия Эрхарт срывающимся голосом назвала свои координаты и прокричала: «Нас сносит на север!»

Предполагалось, что в случае приводнения опустевшие баки «локхида» удержат его некоторое время на плаву. Но терпящий бедствие самолет с воздуха обнаружить не удалось. Поиски продолжались более двух недель. В них участвовали более десяти кораблей, в том числе линкор «Колорадо» и авианосец «Легсингтон», а также более сотни самолетов. На территории около 250 тыс. кв. км эта армада спасателей не смогла найти даже малейших признаков катастрофы. В середине июля по решению американского правительства поиски были прекращены.

Тайна гибели Амелии Эрхарт и Фреда Нунепа не раскрыта до сих пор. Но через четверть века после трагедии появилась ее новая версия. Возникли подозрения, что причиной смерти авиаторов могло быть специальное задание – разведка японских аэродромов и других военных объектов на тихоокеанских островках. Японцы усиленно готовились к войне. Косвенным подтверждением «шпионской» версии служит, в частности, факт долгого радиомолчания Эрхарт. Возможно, пилоты не выходили на связь из опасения попасть в пеленги японских радиостанций.

Выполняя задание, они могли отклониться к северу, а затем уже взять курс к острову Хауленд. На пути летчики могли попасть в тропический шторм, потерять ориентировку и совершить вынужденную посадку. Их пленение японцами в этом случае стало бы непреложным фактом. Пленных обычно отправляли на остров Сайпан – в штаб-квартиру японских вооруженных сил. В пользу такого же хода событий с американцами говорят показания жителей тех мест. Люди утверждали, что видели двух пленных – женщину и мужчину. Первая, по их словам, умерла от болезни, а второго японцы казнили в августе 1937 г.

Безмолвие Арктики

1937 г.

13 августа в безмолвии Арктики исчез самолет «СССР Н-209» под командованием Героя Советского Союза Сигизмунда Леваневского. С ним в самолете находились еще 5 членов экипажа.

После благополучных перелетов в США В. Чкалова и М. Громова Сигизмунд Леваневский – незаурядный и честолюбивый летчик, прославившийся в челюскинской эпопее и однажды, после неудачного полета на АНТ-25, на встрече в Политбюро, в присутствии Сталина, Молотова, Ворошилова решил направиться в США по иному маршруту, но уже не только для установления рекорда, а и с коммерческой целью – с товарным грузом на борту. В экипаж, возглавляемый Леваневским, вошли: второй пилот, опытный заводской летчик-испытатель Николай Кастанаев, штурман Виктор Левченко, авиамеханики Николай Годовиков и Григорий Побежимов, радист Николай Галковский.

12 августа 1937 г. состоялись торжественные проводы экипажа на Чкаловском аэродроме под Москвой. По воспоминаниям современников, Леваневский внешне выглядел совершенно спокойным. В настроении же членов экипажа чувствовалась какая-то подавленность.

В 18:15 тяжело груженный самолет с трудом оторвался от бетонной полосы и вскоре исчез в вечернем московском небе. В эту минуту вряд ли кто-нибудь из провожавших думал о возможной трагической судьбе экипажа.

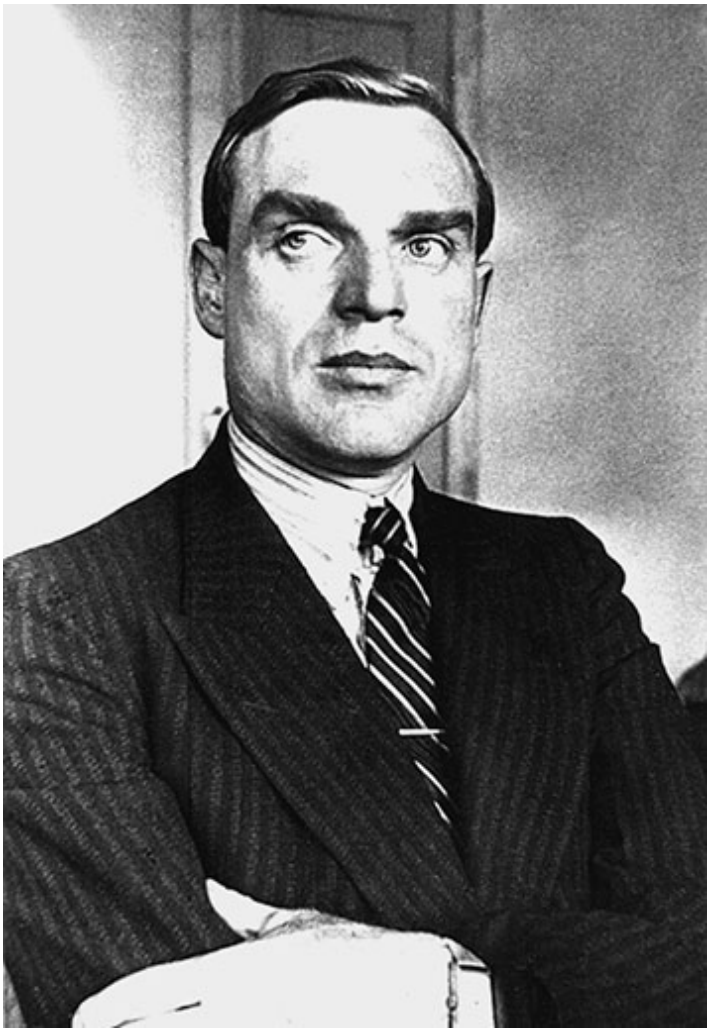
Непоправимой ошибкой был старт самолета именно в те дни, когда над просторами Арктики бушевал мощный циклон. Следствием этого была многокилометровая облачность и сильнейший встречный ветер. При средней скорости самолета 200 км/ч воздушный поток мог уменьшить ее почти вдвое. И все же, несмотря на крайне сложные условия, через 19 ч. 25 мин. полета (в 13:40 13 августа) самолет «СССР Н-209» достиг Северного полюса планеты, о чем штаб перелета был извещен радиограммой № 18. А следующая радиограмма – № 19, полученная в 14:32, – несла крайне тревожную весть: «Отказал крайний правый мотор из-за неисправности маслосистемы. Идем на трех моторах в сплошной облачности. Высота 4600 м. Очень тяжело». Едва ли кто в тот момент мог предположить, что эта радиограмма окажется последней ясно и четко принятой информацией с борта самолета. Все последующие сообщения радиостанции Леваневского были отрывочны и невнятны. В 15:58 в Якутске приняли: «Все в порядке. Слышимость очень плохая». В 17:53 на мысе Шмидта: «Как меня слышите? Ждите…»

Все радиостанции Советского Союза, а также американского и канадского корпусов связи, многочисленные станции радиолюбителей вели непрерывное прослушивание эфира на волнах радиостанции «Н-209». Эфир молчал. Связь с экипажем прервалась.

Первыми уже 14 августа на поиски Леваневского вылетели три американских самолета. Стартовав с Аляски, они направились в северном, северо-восточном и северо-западном направлениях. Безрезультатно. Когда исландские рыбаки нашли у берегов Гренландии доски с надписью «Август-1937», к поискам подключился известный американский полярный исследователь и летчик Губерт Уилкинс. С Аляски же совершили несколько вылетов два советских пилота –

Алексей Грацианский и Василий Задков. Никаких следов «Н-209» не было обнаружено.

Между тем выяснилось, что несколько радиостанций в СССР и в городе Анкоридже (Аляска) сумели поймать новые фрагменты передач радиостанции Леваневского. Так, 14 августа, в 17:44 московского времени, радиостанция в Анкоридже перехватила: «Не имеем ориентировки. Затруднения с передатчиком». 16 августа радиостанции в Иркутске и Архангельске прослушивали неразборчивые обрывки фраз на аварийной частоте РЛ.



Сигизмунд Леваневский

Однако лишь месяц спустя – 14 сентября – поисковая экспедиция под командованием начальника полярной авиации М.И. Шевелева прибыла на остров. Но уже наступала полярная ночь, к тому же

бушевала метель. Только 7 октября Михаил Водопьянов совершил, по сути, один-единственный серьезный поисковый полет. Он продолжался 10 ч. – это был первый в мире ночной полет за Северный полюс. К сожалению, экипаж из 5 человек ничего не обнаружил.

Многомесячные поиски в Северном Ледовитом океане, на побережьях Таймыра, Чукотки и Аляски не дали никаких результатов, хотя неподтвердившихся сведений об обнаружении остатков самолета, его груза или следов передвижения экипажа было немало. В мае 1938 г. вышло постановление советского правительства о прекращении поисков.

Об этой трагедии написаны десятки статей с самыми разнообразными версиями происшедшего, вплоть до совершенно абсурдных типа «тайного бегства экипажа на Запад в поисках защиты от репрессивного советского монстра» или «захвата экипажа гигантским инопланетным кораблем». Между прочим, когда в Великую Отечественную войну был сбит фашистский ас, внешне напоминавший Леваневского, это привело в замешательство военных летчиков, пока не разобрались, что это не он… Тайна арктической катастрофы 13 августа так и не разгадана.

Врезался в гору

1938 г.

5 февраля врезался в гору недалеко от города Кандалакша дирижабль «СССР В-6». 13 человек погибло.

В начале 1938 г. дирижабль В-6 был подготовлен для длительного перелета Москва – Новосибирск, который должен был положить начало первой в стране грузопассажирской дирижабельной линии. Однако 1 февраля радио принесло тревожное сообщение о том, что сильный шторм разломил ледяное поле, на котором почти 9 месяцев дрейфовала первая в мире полярная станция «СП-1» под руководством И.Д. Папанина. На помощь терпящим бедствие должен был отправиться В-6. Однако сначала было решено направить его в испытательный полет по маршруту Москва – Мурманск и обратно, в котором планировалось оценить готовность дирижабля к сложному полярному перелету.

Дирижабль стартовал 5 февраля. Метеорологические условия полета были неблагоприятны: низкая облачность, снег, обледенение. За 2 ч. до Петрозаводска В-6 вошел в зону сильного тумана. В таких условиях полет проходил еще в течение 5 ч. Затем погода временно улучшилась – облачность поднялась, видимость возросла до 20–30 км. Используя попутный ветер, дирижабль развивал скорость более 100 км/ч. Еще через 2 ч. В-6 опять вошел в зону плотной облачности. Из соображений безопасности высоту полета увеличили с 300 до 450 м. Однако это не отвратило беды.

Дирижабль «СССР В-6»

Последняя радиограмма с борта дирижабля была получена в 18:56. Впоследствии удалось установить, что около 19 ч. недалеко от города Кандалакша прямо по курсу перед В-6 в разрывах тумана проступили очертания двуглавой горы. Чтобы избежать столкновения, была отдана команда на изменение курса вправо и набор высоты. Однако аэронавты не успели выполнить маневр. Дирижабль начал задевать верхушки деревьев и никак не хотел подниматься вверх. Затем В-6 со всего маху налетел на гору. От искры, возникшей, как полагали, при замыкании в

цепи электроснабжения, начался пожар, окончательно уничтоживший воздушный корабль. Из 19 членов экипажа спаслись только шестеро.

Следует отметить, что в течение всего полета материальная часть дирижабля работала безотказно. Причины катастрофы заключались в отсутствии на борту надежных средств навигации и несовершенстве системы управления. Как выяснилось позже, навигационная карта, которой пользовались аэронавты, была составлена в 1905 г., и на ней вместо злополучной горы было обозначено болото…

Урны с прахом погибших членов экмпажа были перевезены в Москву и замурованы в Кремлевской стене.

Разрыв оболочки повлек гибель

1938 г.

6 августа в результате разрыва оболочки потерпел катастрофу дирижабль «СССР В-10». Погибли 6 человек.

Катастрофа явилась следствием небрежного наземного обслуживания воздушного корабля. Перед полетом не были сняты заглушки с выпускных клапанов, в результате чего расширявшийся под воздействием солнечных лучей водород не мог выходить из оболочки и его давление достигло разрушающей величины.

Тайна гибели Чкалова

1938 г.

15 декабря во время испытательного полета на Ходынском поле, Москва, погиб легендарный летчик Валерий Петрович Чкалов. После отказа мотора его истребитель И-180 врезался в землю. Самолет был обнаружен на территории дровяного склада на Магистральной улице, возле Хорошевского шоссе. При снижении он зацепил и оборвал провода на территории склада и, развернувшись, врезался в кучу дровяных отходов. При ударе Чкалова выбросило вперед на 10–15 м вместе с хвостовой частью фюзеляжа, управлением и сиденьем. Пожара не было. Летчика еще живого работники склада доставили в Боткинскую больницу, где он скончался через несколько минут.

«Нашей авиации нужен сегодня самый совершенный истребитель, тем более что Гитлер бряцает оружием, – говорил Чкалов Сталину во время одной из их встреч, состоявшейся в начале 1938 г. – События в Испании показали, что наши истребители на первом этапе успешно дрались с фашистской авиацией. Но сейчас у них появился новый истребитель «Мессершмитт-109». Нам нужно превзойти его, и немедленно, в скорости и вооружении. Такой самолет у нас есть, это истребитель И-180, сделанный Поликарповым. Машина будет готова к испытательным полетам в октябре – ноябре этого года. Я прошу вас, Иосиф Виссарионович, дать мне возможность испытать его. Могу заверить, что это будет отличный истребитель, который на 5–6 лет вперед обеспечит нашу авиацию грозным оружием. Только расчетная скорость И-180 – около 650 км/ч. Я же постараюсь выжать из него больше…»

…Из заключения комиссии по расследованию обстоятельств гибели самолета И-180, управляемого В.П. Чкаловым: «15.12.38 г. в 12:58 Герой Советского Союза В.П. Чкалов после нормального полета по кругу на самолете И-180, заходя на посадку, сел вынужденно вне аэродрома на расстоянии 500–600 м от него, в результате чего произошла гибель летчика и разрушение самолета… Причиной вынужденной посадки послужил отказ мотора в результате его переохлаждения и ненадежной конструкции управления газом. Отказ мотора произошел в такой момент полета, когда благополучный исход его без работающего мотора был невозможен (низкая высота, отсутствие площадок).

Судя по обстановке катастрофы, летчик до последнего момента управлял самолетом и пытался сесть и сел вне площадки, занятой жилыми домами». Обстоятельства гибели В.П. Чкалова в 1938 г. при испытании нового истребителя И-180 долгое время не вызывали сомнений. Все придерживались официальной версии: это была случайность. Но затем стали появляться другие версии.

Например, американские историки авиации говорили об умышленном убийстве русского пилота с мировой славой. Заявляли в свое время об этом же наши летчики – Г. Байдуков и А. Серов. Что же произошло 15 декабря 1938 г. на Ходынском поле? Хотя с этого дня прошло уже более 70 лет, до сих пор не опубликованы документальные матералы причины этой авиационной катастрофы. Есть только

предположения и версии, далеко не всегда подтвержденные какими-либо фактами. Обстоятельства гибели Чкалова повторно изучала в 1955 г. экспертная комиссия, которую возглавлял летчик-испытатель М.М. Громов, входивший и в первую комиссию 1938 г. Комиссией Громова было установлено, что самолет И-180, мотор, винт, карбюратор были опытные и в воздухе до этого не были. На самолете отсутствовала система регулируемого охлаждения, без чего полет и особенно первый вылет в морозный день (–25 °С) был опасным. Наиболее вероятной причиной вынужденной посадки самолета следует считать отказ мотора в результате его переохлаждения. Необходимо учесть, что В.П. Чкалов был предупрежден о возможности переохлаждения мотора в воздухе.

Тщательно проанализировав все обстоятельства подготовки самолета И-180 к вылету и обстоятельства его катастрофы, комиссия пришла к выводу, что «ответственными за вылет И-180 являются главный конструктор Поликарпов Н.Н. и летчик-испытатель Чкалов В.П.».

Авторы второго акта «забыли» о том, о чем прекрасно знали авторы первого. Отказ мотора произошел не только в результате его переохлаждения, но и «ненадежности конструкции управления газом», что отмечалось в акте 1938 г.

На такое странное, если не преднамеренное «упущение» обратил внимание прославленный летчик Г.Ф. Байдуков. Он же вспоминал о случае, произошедшем за три дня до гибели Чкалова – 12 декабря 1938 г. Тогда Валерий Павлович, вернувшись с аэродрома, зашел сначала к Байдуковым – их квартиры располагались на одной лестничной площадке – и рассказал вот о чем. Утром того дня Чкалов сел в И-180, запустил мотор и стал рулить и делать развороты в центре аэродрома. Найдя, что все идет нормально, испытатель решил по самой длинной диагонали аэродрома – от Боткинской больницы к аэропорту у Ленинградского шоссе – начать подлеты, подняться в воздух на 1–2 м от земли, опробовать эффективность всех рулей и понять, насколько устойчив самолет. Когда истребитель набрал уже приличную скорость, Чкалов вдруг увидел, как через центральные ворота быстро въехали три легковые автомашины «паккард» и стремительно помчались к центру аэродрома наперерез ему. Догадаться, что при продолжении разбега самолет столкнется с машинами, двигавшимися ему навстречу, было

нетрудно. Поэтому оставалось только сбавить обороты двигателя и нажать на тормоза. «Паккарды» вели себя вполне профессионально.

Чкалов и Сталин

Два из них практически уперлись в крылья, а третий встал под винт. Из одного автомобиля вышел начальник личной охраны Сталина. Забравшись на крыло И-180, он сказал Чкалову: «Иосиф Виссарионович предупреждает вас, что самолет неисправен, а поэтому прошу вас развернуться назад и рулить на заводские стоянки. В воздух подняться мы вам не дадим!» Чкалов был расстроен: у него в этот день все хорошо ладилось, никаких неисправностей не обнаруживалось, да и хотелось побыстрее испытать истребитель в воздухе. Развернув самолет в сторону завода, он порулил на стоянки. И когда до них оставалось каких-нибудь 200 м, двигатель М-88 неожиданно заглох. Подъехавшие механики моторного завода раскапотили мотор, и все увидели, что управление дроссельной заслонкой карбюратора мотора вновь сломалось. «Вновь» – потому что из документов видно, что

ломалась оно уже не единожды – и на заводе, и на аэродроме. Ее чинили, улучшали, но, видимо, до конца дело так и не довели. Очень многих удивляло и сейчас продолжает удивлять то, что Сталин заранее узнал о том, что могла произойти авария в воздухе, и успел вовремя перехватить рулившего по аэродрому Чкалова и заставить его повернуть самолет на стоянку.

Он строго предупредил дирекцию завода и КБ, чтобы были приняты действенные меры по повышению надежности И-180. Довольно интригующе выглядит этот эпизод.

Тем более что существуют документы, излагающие данное событие по-иному. Например, в задании на первый вылет И-180 12 декабря сообщается о том, что «при пробной предполетной пробежке сломалась тяга нормального газа». И если этот вылет действительно был запрещен лично Сталиным, то кто бы тогда осмелился разрешить полет всего через три дня? Однако в акте правительственной комиссии 1938 г. на этот счет имеется такая фраза: «Самолет был выпущен в полет 15 декабря с рядом неустраненных дефектов, вследствие которых союзным правительством был запрещен полет именно на этом самолете 12 декабря».

Эти слова указывают все же на возможность появления на летном поле «паккардов». Других-то запретов на полет 12 декабря не было… Теперь о причине, повлекшей за собой переохлаждение мотора. Некоторые видят ее в том, что на И-180 не были установлены жалюзи. По эскизному проекту установка жалюзи не предусматривалась.

Однако имеются свидетельства того, что жалюзи все же на самолете были установлены. Снять их быстро перед полетом было практически невозможно. Держать же их открытыми при морозе в –27 °С не могли, так как даже на земле при прогоне двигателя стоило только перейти на малые обороты, как мотор глох. Чкалов не мог не знать об этом. То есть жалюзи были, несмотря на утверждение очень многих исследователей. Тогда невольно напрашивается вопрос: куда же они могли деться? Полетное задание на первый полет И-180 15 декабря, подписанное Н. Поликарповым, содержало, по существу, два пункта: «Пробный полет по кругу. Шасси не убирать». А чтобы наверняка выполнить распоряжение конструктора, шасси самолета были намертво законтрены – убрать их было невозможно.

Н.Н. Поликарпов

Летчику запрещено убирать шасси. Почему? Уж не потому ли, что кто-то боялся перегрузок? Невольно напрашивается мысль, что эти проверки показали плохую работу механизма. Поэтому-то и решили шасси законтрить, а отладить его позже, после первого полета.

В этот день, 15 декабря, как всегда при первом вылете опытного самолета, все вылеты с аэродрома и все аэродромные работы были прекращены. Самолет Поликарпова при подготовке к первому полету находился на стоянке у ангара, где на него устанавливались контрольные приборы, некоторые агрегаты. Должны были поставить и жалюзи.

Чкалов поинтересовался, сколько времени потребуется на установку жалюзи. Ответ был неопределенным: часа два-три, может, больше. Валерий Павлович понял, что в этом случае назначенный полет может не состояться: была зима, темнело рано. И он решил не подводить конструктора и рабочих и лететь без жалюзи. Конечно, он надеялся на хороший исход испытания, но вышло иначе. Поднявшись в

воздух, Чкалов совершил полет «по коробочке» (по кругу), затем пошел на второй круг на большой высоте – 2000–2500 м вместо положенных 600 – и на большом удалении от аэродрома. Выполнив круг, стал снижаться, сбавив газ. В это время заглох мотор. Аэродром был еще далеко. Чкалов увидел слева скопище высоких антенн радиостанции… Любому сегодня ясно, что, если бы шасси убирались и самолет меньше терял бы скорость, не пришлось бы волноваться Чкалову, что он заденет ими крышу жилого барака. Другой, может быть, и пошел бы на это, тем более что крыша даже самортизировала бы удар. Но Чкалов понимал, что в бараке могут быть люди, поэтому в самый последний момент и свернул в сторону. Самолет с выключенным мотором врезался центропланом – местом соединения крыла с фюзеляжем – в металлическую высоковольтную опору…

Памятник на месте гибели Чкалова

От удара Чкалова выбросило из самолета вместе со штурвалом, за который он продолжал держаться, в полусогнутом положении. Упав на землю, он ударился головой о двутавровую балку и перебил себе мозжечок. Если бы он упал хотя бы сантиметров на двадцать дальше, то, вполне возможно, остался бы жив.

17 декабря 1938 г. конструктор И-180 Н. Поликарпов не сумел толково ответить членам правительственной комиссии на весьма простой вопрос: «Почему и зачем законтрили рычаг уборки шасси, да так, что даже в чрезвычайно опасных обстоятельствах испытатель не мог использовать весьма эффективную возможность уменьшить лобовое сопротивление самолета и увеличить его подъемную силу?»

А ведь кому, как не Поликарпову, было знать, что Центральный аэродром им. Фрунзе на своих границах имел высокие препятствия. И поэтому вполне могло возникнуть срочное, безотлагательное решение – убрать шасси, чтобы повысить скороподъемность и не врезаться в дома или ангары. И понадобиться это может как при взлете, так и при посадке. Чкалову не хватило всего каких-нибудь 500–600 м, чтобы достичь границ аэродрома и посадить машину. Если бы механизм выпуска и уборки шасси не был намертво законтрен, то он мог убрать их при отказе двигателя и сесть, как говорят, «на пузо». Но он не смог сделать это, его просто лишили такой возможности.

И все в один голос указывают, что причиной катастрофы вполне могло быть именно то, что мотор переохладился из-за большей, чем было предусмотрено в задании, высоты полета. Хотя Валерий Чкалов относился к испытаниям всегда с большой серьезностью, нарушение полетного задания явно было. Почему же летчик все-таки пошел на это? Сделав положенный круг «по коробочке», Чкалов успокоился, увидев, что машина его не подводит, Обрадованный этим, он и пошел на второй круг на большой высоте, хотя, конечно же, понимал, что нарушает этим полетное задание. Но он до конца верил в самолет, как и в его главного конструктора.

«Дуглас» сгорел на земле

1938 г.

26 марта в Оклахома-Сити, штат Оклахома, США, потерпел катастрофу и сгорел самолет Douglas DC-2—112.

Взрыв в двигателе сразу после взлета сорвал обе половины кожуха двигателя, что привело к избыточному сопротивлению и крену на левое крыло. Командир экипажа попытался развернуться назад, но крыло неожиданно столкнулось с каменным ограждением дороги, окружавшей аэропорт, и самолет упал на летное поле. Возможно, раскаленный металл двигателя или другой источник тепла подожгли вытекавшее из пробитых баков топливо. Салон быстро охватило пламя, и самолет сгорел.

Из 12 человек на борту погибли 8.

Douglas DC-2—112

Драма в горах Памира

1941 г.

16 февраля из Сталинабада в Хорог вылетел самолет Л-3316. Через несколько часов он совершил вынужденную посадку в одном из отдаленных ущелий.

Эта жуткая история произошла на Памире на высоте 4400 м, в условиях, которые с трудом выдержал бы здоровый мужчина. Разреженный воздух, перепады ночных и дневных температур, морозы, снегопады. Участников драмы уже нет в живых, а история о ней дошла до сегодняшних дней благодаря уголовному делу, возбужденному НКВД Горно-Бадахшанской автономной области Таджикистана, и дневнику пассажирки разбившегося самолета Р-5 Анны Гуреевой, приобщенному к делу…

Из дневника Анны

«I. 16 февраля 1942 г. в 13:00 вылет со Сталинабада в Хорог самолетом Л-3316 пилот Княжниченко В.В. Пассажиры:

1) Начальник Памирского погранотряда майор Масловский А.Е.

2) Вихров М. – работник Наркомата НКВД, капитан.

3) Жуковский – работник Наркомата НКВД Таджикской ССР.

4) Гуреева Анна А. – с 2-мя детьми с Сашей (сын мужа от первого брака, 10 лет) и Валерием (грудной ребенок до года) – жена хорогского начальника аэропорта.

Всего 7 человек.

II. Около 14:00 не выпускалось левое шасси (лыжа). Но, пройдя около 15 км, сигнализация загорелась и решил продолжать рейс.

III. Около 15:00, пройдя р. Язгулем в ворота на Калай-Вамар (горы настолько высоки, что самолеты идут между ними. Подобные проходы между скалами и называются «воротами». – *О.Б.*) оказались закрытыми (туман, пурга, тучи, вьюга – все, что угодно. – *О.Б.*). Княжниченко решил пройти правее ворот, где ниже горы с набором большой высоты 3900–4000 м, подойдя к одному из проходов ушелья, в это время машину бросило вниз, в результате чего машина зацепилась шасси, хотя осталась управляемой, но тут же произошел второй бросок, мотор глохнет и самолет врезается в снежный сугроб, машина полностью разбилась остались целыми фюзеляж и левая верхняя плоскость. Пилот и пассажиры живые имея легкие ушибы.

17 февраля

С начала посадки имелось:

Сливочного масла – 600 г. Колбасы – 1000 г. Сыра – 1200 г. 1 банка крабов. Водка «Арак» – 3 пол-литра.

Питались один раз в день по несколько граммов разных продуктов. Вода совершенно отсутствовала, питались снегом до 19 февраля.

1. После скромного завтрака, несмотря на плохую погоду Княжниченко и Вихров проходят 6 км до ущелья. Возвращаются обратно, крайне усталыми, глубокий снег по грудь, высота 3900 м. Остальные находились в самолете.

20 февраля

Княжниченко, Жуковский и Вихров с утра в 8:30 ушли искать проход к Пянджу и при преодолении перевала вблизи места аварии Жуковский упал вместе со снежным обвалом вниз, около 1000 м. Сильно ушиб правое колено, до самолета прибыл самостоятельно, где сделана была перевязка.

Княжниченко и Вихров также возвратились к самолету, попили понемного воды, начали проводить пятую мучительную ночь без сна и отдыха, не говоря о пище и воде, пытались каждую ночь выходить в фюзеляж самолета, но немедленно замерзали и уходили оттуда в тесную кабину пассажиров.

21 февраля

Княжниченко и Вихров пытались искать путь выхода к Пянджу, но, пройдя на подъем около 150 м, вернулись к самолету. Гуреева согрела воды стакана по 1,5 на человека. Начали греть воду к ужину, другой пищи нет, силы всех начинают покидать, в 19 ч. залезли в кабину на длительную мучительную ночь…

22 февраля

Весь день сидели в кабине, нельзя было вылезти, бушевала пурга, раза два откапывали вход в кабину, воды из-за плохой погоды не делали, съели по маленькому кусочку снега, на том и успокоились.

23 февраля

1. С утра хорошая погода, в надежде, что нас обнаружат и подбросят… теплых вещей.

2. В 7:00 умер самый малый из нашего коллектива Валерий Гуреев.

4. Завтракаем: съели последние 150 г сыра и г 20 масла, продукты совсем кончились…

6. На коротком совещании решили идти последний раз, найти выход к Пянджу или умереть в пути.

25 февраля

…исключительно холодная… ничего не ели.

Жуковский, Вихров, Княжниченко… Пянджу в северо-западном направлении перевала возвратились обратно ввиду сильного ветра. Я Вихрову оттирала ноги, а Жуковскому руки.

На коротком совещании решили ввиду иссякания последних сил отсутствия питания, воды, курева и спичек, наличия плохой-нелетной погоды, ждать самолета десятые и одиннадцатые сутки нет никакой надежды, когда чувствуешь что жить осталось два, три дня.

Типичный памирский пейзаж вблизи Хорога

Масловский, Жуковский, Вихров, Княжниченко уходим 26/11 на в. к Пянджу независимо от погоды отдадим последние силы.

Остается в самолете Гуреева с ребенком живым Сашей и мертвым Валерием.

26 февраля

Проводив их, мы с Сашей стали отеплять кабину – спичек у нас осталось три штуки, натопили воды попили и стали собираться на тяжелую мучительную ночь.

27 февраля

Утром чуть свет проснулись и целый день ждали за нами экспедицию, чуть какой шорох мы думаем за нами идут. Даже воды не грели все ждали, во рту ничего не было.

28 февраля

Так же ждем экспедиции целый день, спичек у нас уже нет, набираем снегу в банки и ставим в кабине под окном, снег…

Никуда из кабины не выходили покушать сильно хочется, мы тогда придумываем, что нам покушать и придумали взять отрезать по кусочку от Валерия, отрезали с большим трудом, но в горло не лезет, как это своего сына и брата кушать, но кушать хочется и так с этого дня мы стали отрезать по кусочку и кушать.

3– 4 марта

Хотели задушиться, но боимся и говорим, не столько мучились давай до последней капли крови терпеть может быть спасут…

5– 6 марта

Был целый день снегопад просидели два дня в своей кабине опять отрезали по кусочку мяса съели и стали искать может быть под сиденьем ни попадется ли кусочка сырка, а я вспомнила: Масловский и Вихров обрезали кусочки от сыра и стали искать нашли кусочка три…

14 марта

Воды набрали поллитра, попили, поиграли в домино, но экспедицию все ждем, так и смотрим в окно то Саша, то я, но ее все нет и нет мяса стали беречь, чтобы нам прожить как бы побольше времени.

16 марта

Валерий уже кончается, остается покушать на несколько раз. Наверное придется умирать, потому что надежды на спасение никакой

нет, уже сидим целый месяц и ничего ни с какой стороны нет.

Саша почему то плохо кушал. Я решила дать ему своей крови, проткнула иголкой в руке вену набрала полстакана и дала ему он выпил и попросил воды, он попил и заснул, встал через час, плохо себя чувствует, бросается бежать, шумит, папу зовет. Я всю ночь не спала держала Сашу и так до утра то заснет, то опять бросается в окна бежать.

22 марта

С Сашей опять плохо, бредит, шумит плачет погода очень плохая как и 21-го. Саша часам к 2-м дня пришел в себя и стал мне приказывать.

Мамочка у меня состояние плохое, мне бы теперь со стакан горячего сладкого чаю. Мама спасибо за твой уход, если доберешься до Хорога закажи кишмишу тете Варе, напеките разных пышек и помяните меня.

23 марта

Встали чуть свет, погода опять плохая как и 22-го и часов в 10 утра скончался мой любимый мальчик Александр Иванович Гуреев, только сказал: «Прощай, моя дорогая мамочка, умирать мне неохота». Я поплакала, вытащила его в фюзеляж, записала в дневник: «Погода бушует, почти засыпало снегом весь самолет, и я осталась как зверь в берлоге одна, не с кем мне поговорить, настает ночь я ложусь одна боюсь, хотела задушиться, но руки не налегают».

26 марта

Ночь исключительно была холодная, я даже глаз не сомкнула… Обморозила себе конечности пальцев ног.

13—14 апреля

…Два дня я сидела без воды, 13 были три волка сильно выли возле самолета, лезли в окна, я влезла в фюзеляж там очень холодно, я всю ночь продрогла ели дождалась утра и куда-то утром они скрылись и больше не приходили какие я муки здесь переношу теперь заделываю окна, чтобы никто не залез в них.

20-го ночью был сильный буран утром встала, хотела посмотреть какая погода, открыла окно, но меня так занесло снегом весь самолет выше окон и так не знаю хорошая погода или нет сижу заваленная снегом так плохо, то в окно хоть смотрела на горы, а сейчас сижу и наплакалась вдоволь уже больше двух месяцев сижу и за мной никого

нет. Саша у меня кончается остались одни мозги он же такой худой, в нем почти одни кости, и стала готовиться на холодную ночь.

21 апреля

Встала хотела откопаться, но никак нельзя, снегу сильно много. Не знаю до конца месяца мне хватит Сашиных мозгов, а потом не знаю придется умирать, я решила резать себя и кушать все равно умирать, уже через день стала кушать.

Кушать остается мозгов совсем мало, не знаю придется наверное умирать, а жить как хочется, уже 70 суток сегодня я сижу и жду, но никого за мной нет хоть бы… знать теперь что творится на фронте…

30 апреля

Жду каждый день экспедицию потому что горы почти все открытые, появилось на горах много птиц, кричат днями и ночами на разные голоса, мух тожу много, наверное будет скоро много зверей. Тетрадь моя кончилась и наверное подошел день моего спасения. Ведь завтра 1-е мая должны или с самолетом меня обнаружить или прийти экспедиция и так продукты у меня тоже дня на 2 осталось, если не обнаружат и не сбросят, мне придется умирать, проживя в самолете 75 дней, как обидно.

1 мая

Ни самолета, ни экспедиции никого нет, я немного поплакала, как обидно, люди справляют 1-е Мая, а я сижу почти голодная.

7—8 мая

Кушать уже нечего, сижу жду, может быть, придет экспедиция или быстрей обнаружили самолет или уже умирай себе думаю если до 15-го не обнаружат, отрежу у ног два пальца, а дальше видно будет».

В начале мая 1942 г. в Душанбинское управление гражданской авиации пришла шифротелеграмма за подписью Молотова, которая предписывала найти все разбившиеся до этого времени Р-5, снять с них двигатели и направить в ВВС.

Масловский, Вихров и Княжниченко находились в Хороге. За несколько дней они все-таки дошли до кишлака Матраун, где их подобрали местные жители и переправили в Хорог.

В кишлаке никто из троих даже не вспомнил о Гуреевой с детьми. Местные жители утверждали потом, что если бы узнали об этом сразу, то Анну с Сашей они могли бы спасти. Лишь в Хороге летчик и

чекисты вспомнили о брошенной ими женщине, прибавив, что она, скорее всего, уже умерла от голода и морозов.

Прилетевшей поисковой экспедиции Княжниченко сообщил примерные координаты падения самолета, и та отправилась на поиски. К ней присоединился и Иван Гуреев.

Поисковики наткнулись на тело Жуковского, который по пути к кишлаку сорвался в пропасть.

На третьи сутки экспедиция достигла места, описанного Княжниченко. Однако там самолета не было. И только перевалив через хребет, два десятка мужиков остолбенели. Метрах в тридцати от них на самолете сидела Анна.

Женщина повернула голову, и оцепеневшие мужчины в мертвенной тишине ясно услышали ее вопрос: «Ваня, а ты уже, наверное, женился?!» Мужики заледенели еще больше, ибо Гуреев месяц назад и в самом деле женился.

– Где сын? – спросил Гуреев. – Саша где?!

– А вон он, – ответила Анна и указала на лежащий рядом череп.

Уголовное дело было возбуждено по факту оставления женщины с детьми в безвыходной ситуации. Все трое – Княжниченко, Вихров, Масловский – получили разные сроки наказания. Пилот был направлен на фронт в штрафной батальон.

Анна Гуреева больше года лечилась в Душанбинской психиатрической больнице. Потом вторично вышла замуж. Родила детей. Затем появились внуки. До последних дней жизни говорила, что те три месяца вспоминать не хочет. Но и забыть их тоже не могла.

(По материалам О. Блоцкого)

Конструктор погиб в своем самолете

1942 г.

12 января загорелся и упал в поле около Сергача, СССР, самолет Пе-2, следовавший из Казани в Москву.

Погибли 3 летчика и знаменитый авиаконструктор Владимир Михайлович Петляков, летевший из Казани в Москву на встречу с наркомом авиапрома Шахуриным.

Почтовая марка с изображением Пе-2

Позже выяснили, что самолет загорелся в воздухе. Возможная причина – подтекание бензина. По злой иронии судьбы Петляков погиб в самолете собственной конструкции…

Авария или диверсия?

1943 г.

4 июля рухнул в Гибралтарский пролив самолет Liberator B24 C. Погибло 15 (по другим данным – 12) человек, в том числе глава польского правительства в изгнании Владислав Сикорский.

Существует версия, что в самолет была заложена бомба. Пилот Эдвард Прхал чудом сумел выбраться из тонущего «либерейтора». Он был единственным, кому удалось спастись, остальные члены экипажа и пассажиры утонули. Прхал рассказал, что через несколько минут после взлета под кабиной раздался какой-то хлопок, штурвал напрочь заклинило и самолет, потеряв управление, начал резко терять высоту. Следствие пришло к заключению, что авария была вызвана технической неисправностью, возможность диверсии категорически отрицалась.

Liberator B24 C в полете

Тем не менее версия, что авиакатастрофа в Средиземном море все-таки не была случайностью, не лишено основания. Весной 1943 г. Сикорский оказался в центре международного скандала, связанного с обнаружением массовых захоронений в Катынском лесу.

Сикорский потребовал от СССР подробного расследования и, не поставив предварительно в известность союзников, которые его приютили, обратился в Международный Красный Крест с просьбой послать в Катынь комиссию.

Советский Союз разорвал дипломатические отношения с правительством Сикорского. Слишком прямолинейный польский лидер мог оказаться помехой в большой коалиции против Гитлера. Вполне возможно, до него дотянулись щупальца сталинских спецслужб.

Найден самолет Сент-Экзюпери?

1944 г.

31 июля года во время разведывательного полета исчез самолет Lighting P-38, которым управлял французский авиатор и писатель Антуан де Сент-Экзюпери. Место гибели самолета до последнего времени не было найдено.

Французский аквалангист и фотограф Люк Ванрель утверждает, что обнаружил в море недалеко от Марселя обломки самолета Антуана де Сент-Экзюпери, потерпевшего катастрофу 31 июля 1944 г.

23 мая 2000 г., в 10 ч. утра, после очередного погружения в морскую пучину Люк Ванрель увидел погибший самолет, о существовании которого в этом месте догадывался уже давно. Интуиция его не подвела. На глубине 80 м в «чертовом» треугольнике, образованном мысом Круазет, островами Риу и Моргиу – месте многих авиационных аварий, Ванрель нашел самолет типа Lighting P-38, идентичный крылатой машине, пилотируемой Антуаном де Сент-Экзюпери в роковой для него летний день.

Люк долго сомневался: тот ли самый самолет? Все сомнения были отброшены после того, как он побеседовал с американскими ветеранами Второй мировой войны, изучил исторические материалы. И обломки самолета, найденные французским исследователем на морском дне, «заговорили»…

Люк Ванрель начал поиски после того, как 26 сентября 1998 г. марсельский рыбак Жан-Луи Бьянко, промышлявший в том самом «чертовом» треугольнике, разбирая сети, обнаружил запутавшийся в них серебряный браслет. На одной стороне была выгравирована фамилия Экзюпери и в скобках имя его жены, на другой – фамилия и адрес американского издателя, выпустившего книгу «Маленький принц». Уже только по этому браслету можно судить о том, какое значение придавал писатель своей книге.

Но на самом ли деле браслет принадлежал писателю? Для ответа на этот вопрос французские и американские эксперты обратились к наследникам знаменитого писателя. Возникшая в связи с этим полемика не затихла и по сей день. В октябре 1998 г. о существовании браслета заговорила пресса. Внучатый племянник писателя Фредерик де Жиро д'Аге подтвердил, что у Экзюпери действительно была такая вещь. Выяснилось, что писатель вообще любил браслеты: у него их было несколько штук.

В декабре 1998 г. морская администрация Марселя передала найденный рыбаком серебряный браслет военным летчикам как личную вещь погибшего пилота. Военные отдали браслет на специальную экспертизу в лабораторию музеев Франции и Лувра. Дальнейшие исследования показали, что браслет подлинный. Однако чуть позже французская пресса стала писать, что браслет – не более чем фальшивка, а заключение экспертов основывалось лишь на их эмоциях. Возможно, что это была лишь журналистская «утка» для поднятия тиража изданий, но она побудила наследника Экзюпери, у которого к тому времени уже находился браслет, отдать эту вещь другим экспертам. Заключение парижской и американской лабораторий было единым – браслет подлинный!

– Я ничуть не сомневаюсь в том, что браслет принадлежал Антуану, – говорит Люк Варнель. – Мне прекрасно были известны

места, где браслет запутался в сетях рыбака. Тогда я и понял, физически ощутил, где находятся обломки самолета писателя.

Показывая фотографии из своего архива, он поясняет:

– Эти снимки я сделал еще восемнадцать лет назад. Самолет на них не похож на Lighting P-38 Экзюпери. Поначалу я подумал о том, что тогда плохо снял. С другой стороны, распознание – задача не из легких из-за разбросанности обломков самолета. К тому же они принадлежат сразу двум самолетам. Все перемешалось… Такое впечатление, что один самолет таранил другой, после чего оба рухнули вниз. Нужно было время, чтобы докопаться до истины. Находка же в этом месте браслета Экзюпери – неоспоримое доказательство того, что найденные обломки самолета являются крылатой машиной писателя. И я вновь стал исследовать этот район.

После целой недели погружений Люк Ванрель наконец обнаружил обломки самолета Lighting P-38, находящиеся друг от друга на расстоянии почти 800 м. Почти половина фюзеляжа, багажное отделение… К сожалению, было мало времени, чтобы оценить найденное. Он обследовал другие части самолета, уже изрядно съеденные ржавчиной. Сомнений не оставалось – они принадлежали самолету Lighting P-38…

Вернувшись домой, Люк все хорошенько обдумал, почитал исторические материалы, посоветовался с коллегами. И два дня спустя обратился с официальным заявлением в Департамент археологических подводных изысканий Марселя:

– Я нашел обломки самолета Lighting P-38. Думаю, что это самолет Экзюпери.

В своих поисках Люк Варнель не одинок. На помощь ему пришли Жак Курти, ветеран американской армии, с которым Люк связан через Интернет, и французский историк Филипп Кастеляно, в прошлом военный летчик. Люк сравнил результаты своих поисков с данными коллег и убедился в том, что найденные обломки действительно принадлежат самолету Lighting модели P-38, на котором летел в последний раз Экзюпери. Доказательством этого служат две части самолета, найденные Люком Варнелем в последующие погружения: часть блока питания от турбокомпрессора с клапаном и шасси.

Сент-Экзюпери на фоне самолета

– В тот период моих поисков Филипп Кастеляно дал мне список всех самолетов типа P-38, разбившихся на юге Франции в период гибели Сент-Экзюпери, – рассказывает Люк. – Из сорока двух двенадцать машин упали в море. И только четыре из двенадцати соответствуют модификации самолета P-38, на котором летел Сент-Экзюпери. Без сомнения, большой удачей оказалась находка браслета, невольно сузившая район поисков.

– Теперь известно, где и как разбились три самолета P-38, аналогичные машине Экзюпери. 30 июля 1944 г. разбился между Каннами и Корсикой майор Жене Мередит. 15 августа того же года самолет лейтенанта Меле упал в море, а 19 августа – майора Мелоне, – сообщил Филипп Кастеляно.

Пока не все специалисты сходятся во мнении, что обломки, найденные Люком Варнелем на дне моря, принадлежат самолету знаменитого писателя и пилота. Основным его оппонентом стал автор

многочисленных статей и книг, посвященных 33-й авиационной эскадрилье, в которой летал писатель, бывший военный пилот Патрик Эрхардт. Он считает, что собранных Люком доказательств мало. К тому же, по мнению Эрхардта, самолет Экзюпери не мог упасть возле Марселя, так как шел другим курсом. Вылетев с Корсики, он должен был оказаться над Греноблем, восточнее Марселя примерно на 150–200 км. По мнению оппонента Варнеля, самолет рухнул в Альпах. Правда, документально Эрхардт это подтвердить не может.

У Люка Варнеля же все сходится: и браслет, и тот же тип самолета, и то, что пока не идентифицирован последний из самолетов P-38, упавший в море и имеющий модификацию, совпадающую с самолетом писателя. Все прояснится на 100 % только тогда, когда обломки этого самолета поднимут на поверхность…

Недопетая серенада

1944 г.

15 декабря над проливом Ла-Манш исчез военный самолет UC-64A Noorduyn «Норзмэн». 2 человека погибли. Самолет, направлявшийся из Бедфорда, Англия, в Париж, Франция, исчез. Погиб знаменитый американский музыкант и руководитель оркестра Глен Миллер.

На военном аэродроме близ Лондона на борт одномоторного «Норзмэна» поднялся майор американских вооруженных сил Глен Миллер. Согласно предписанию, он летел в освобожденный Париж, чтобы дирижировать оркестром американских ВВС на рождественском концерте для союзных войск. В самое последнее мгновение майор попросил изменить предписание с таким расчетом, чтобы попасть в Париж прежде остальных оркестрантов, а случайная встреча в офицерском клубе накануне вечером помогла ему получить место на борту маленького самолетика, который, несмотря на дождь и туман, намеревался наутро совершить бросок через Ла-Манш.

Всегда боявшийся летать, Миллер весьма недоверчиво отнесся к одномоторной машине, и попутчику майора, полковнику Норману Бейзелу, пришлось его успокаивать.

– А где тут парашюты? – взволнованно спросил майор.

И полковник с улыбкой ответил:

– Да что с вами, Миллер? Или вы вечно жить хотите?

А вскоре «Норзмэн» оторвался от земли, нырнул в туманную дымку и… исчез навсегда.

Лишь 24 декабря военные власти сообщили, что знаменитый музыкант и дирижер оркестра пропал без вести. Начинался решающий этап боевых действий в Европе, американское командование было занято гораздо более важными делами, и поэтому все охотно согласились с предположением, что «Норзмэн» рухнул в Ла-Манш из-за отказа двигателя или обледенения плоскостей. Никакого расследования и поисков останков никто не вел.

Но друзья и поклонники короля свинга не удовлетворились казенной версией, и вскоре поползли самые дикие слухи: самолет сбили немцы, и искалеченный, страшно изуродованный музыкант скрывается в каком-то полевом госпитале; Миллер убит в пьяной драке в парижском борделе; полковник Бейзел торговал на черном рынке, он застрелил Миллера и пилота и посадил самолет где-то во Франции; верховное командование арестовало майора как немецкого шпиона. Хотя эти истории звучали вздорно, таинственное исчезновение Миллера так и не получило исчерпывающего объяснения.

Глен Миллер познал успех в 1939 г., когда ему было 35 лет. Пятнадцатью годами ранее он бросил колледж, перебрался на Западное побережье и стал тромбонистом в оркестре Бена Поллака, а потом играл с такими известными в 1920-х и 1930-х гг. мастерами джаза, как Томми и Джимми Дорси, Ред Николс, Смит Беллью и король свинга Бенни Гудмэн.

Худощавый, серьезный молодой человек в очках без оправы прославился дотошностью, с которой неизменно доводил до совершенства каждый звук, добиваясь бархатистой мягкости, нежности и теплоты. Потерпев неудачу со своим первым оркестром, в 1938 г. Миллер создал второй и вскоре был ангажирован нью-рошельским «Гленн-Айленд-казино» и музыкальным театром «Мидбрук» в Нью-Джерси. В 1939 г. новый оркестр Глена Миллера прорвался на национальное радио, и вскоре вся американская молодежь танцевала под знаменитые мелодии «В духе», «Пенсильвания 6—5900», «Полустанок фраков», «Нитка жемчуга» и самое известное творение Миллера «Серенада лунного света». В 1940 г. доходы музыканта составили 800 тыс. долларов, а в 1941-м оркестр впервые снялся в

кино. Это была лента «Серенада солнечной долины», для которой Глен Миллер сочинил свою знаменитую песню «Чаттануга чу-чу». Она-то и принесла ему первый «золотой диск», поскольку пластинка с записью разошлась тиражом более миллиона экземпляров. Впрочем, сам Миллер на вопрос, хотелось бы ему стать новым королем свинга, неизменно отвечал: «Я бы предпочел возглавлять один из лучших оркестров широкого профиля. Универсальность – вот чего я хочу добиться».

Самолет UC-64A Noorduyn Norseman, аналогичный тому, на котором летел Глен Миллер

Через восемь месяцев после вступления Америки во Вторую мировую войну Миллер неожиданно отказался от своей головокружительной карьеры, добровольно пошел служить в армию и осенью 1942 г. получил капитанский чин. Отыскав среди призывников и добровольцев одаренных музыкантов, он основал оркестр американских ВВС и на следующий год уже выступал перед

курсантами, обучавшимися в Йельском университете в Нью-Хейвене, штат Коннектикут. Здесь Глен впервые попытался привнести в военные марши элементы свинга. Армия США начала маршировать под свинг.

Оркестр BBC гастролировал по всей стране, зарабатывая миллионы и передавая их в фонд военных усилий США, но Миллеру казалось, что он способен на большее. Наконец в 1944 г. ему разрешили выступить перед американскими войсками, дислоцированными в Англии, и за пять с половиной месяцев оркестр BBC дал 71 концерт, подняв боевой дух солдат так, как этого не смог сделать еще никто и никогда. Один генерал сравнивал значение выступлений Миллера с письмами из дома. Концерты передавали все радиостанции союзников, их слушали не только в Британии, но и на континенте. У Глена Миллера появились в Британии «цивильные» поклонники. Из беседы с английской королевой музыкант узнал, что принцессы Елизавета и Маргарет-Роуз едва ли не ежевечерне слушают его выступления.

В декабре оркестру было приказано перебазироваться во Францию. Глен провел бессонную ночь с 14 на 15-е, обсуждая с приятелем планы послевоенной работы и уход на покой. Знаменитый музыкант мечтал провести старость на заблаговременно приобретенном ранчо в Калифорнии. Но… исчез. И целых 40 лет о нем не было ни слуху ни духу.

И вдруг – потрясающее публичное заявление Херба Миллера, младшего брата Гленна: великий маэстро вовсе не погиб в авиакатастрофе, а умер от рака легких в одном из госпиталей. Он действительно поднялся на борт «Норзмэна» 15 декабря 1944 г., но самолет приземлился через полчаса после взлета, и Миллера отвезли в госпиталь, где он скончался на следующий день. Именно Херб Миллер пустил слух о крушении самолета, поскольку его брат хотел «погибнуть как герой, а не загнуться на вонючей койке». И попытался подкрепить этот слух письмом Гленна, написанным в 1944 г. «Я совсем исхудал, хотя ем за двоих, – признавался музыкант, который, как известно, выпускал изо рта сигарету, только когда дул в свой тромбон. – Мне трудно дышать. Наверное, я серьезно болен».

По утверждениям Херба Миллера, никто не вел поисков и следствия просто потому, что не было никакого крушения. Более того, в сводках погоды на 15 декабря сообщалось, что температура воздуха на юге Англии была 5 °С, и едва ли плоскости самолета могли обледенеть.

И пилот «Норзмэна», и полковник Бейзел позднее погибли в бою, а Гленн, должно быть, погребен в братской могиле на одном из воинских кладбищ Великобритании.

Эта версия подкрепляется рядом обстоятельств. Во-первых, Глен Миллер все чаще впадал в хандру и раздражение, а в последние месяцы жизни действительно выглядел вконец изнуренным и страдал от болей в грудной клетке. По словам Дона Хейнса, помощника Глена и администратора оркестра ВВС, Миллер очень похудел, и «сшитые на заказ мундиры висели на нем мешком. Джордж Вустас, режиссер радиоконцертов оркестра, вспомнил ночной разговор с Гленом, во время которого они обсуждали планы на будущее. «Не понимаю, чего ради мы тратим на это время, – со вздохом сказал ему музыкант. – У меня такое чувство, что вы отправитесь домой без вашего дирижера», – произнес тогда Миллер…

Военные власти США не подтвердили версию Херба Миллера, зато отставные британские летчики выдвинули свою собственную и, наверное, более правдоподобную теорию. И помог им в этом кинофильм сорокалетней давности.

В 1955 г. была снята картина «История Глена Миллера», главные роли в которой сыграли Джеймс Стюарт и Джун Эллисон. Посмотрев ее, бывший штурман ВВС Фред Шоу попытался выдвинуть собственную версию исчезновения знаменитого музыканта, но, увы, был осмеян газетчиками. Однако в 1984 г. Шоу все-таки удалось добиться опубликования своей гипотезы.

15 декабря 1944 г. он был на борту бомбардировщика «Ланкастер», возвращавшегося из неудачного рейда на Германию. На подходе к южному побережью Англии самолет сбросил груз, в том числе и двухтонную бомбу, именовавшуюся в обиходе «домашним печеньем», которая взорвалась в нескольких метрах от поверхности воды. Любуясь этим зрелищем, Шоу вдруг заметил внизу «Норзмэн», а мгновение спустя стрелок в хвостовой кабине спросил по внутренней связи: «Видели, как перевернулась эта бабочка?»

Глен Миллер

По теории Шоу, маленький самолетик был уничтожен ударной волной от взрыва бомбы.

Члены общества благодарных поклонников Глена Миллера запросили у редакции журнала королевских ВВС сведения, которые могли бы подтвердить рассказ Шоу. На их просьбу откликнулся пилот «ланкастера» Виктор Грегори. Хотя сам он ничего не видел, но подтвердил, что штурман Шоу действительно заметил внизу «Норзмэн», а ныне покойный стрелок сообщил о падающем в океан самолете. Поскольку бомбардировщик провалил боевое задание, разбор полета не проводился, и Грегори не доложил о происшествии начальству. Судьба «Норзмэна» мало заботила его: он думал лишь о том, как бы в целости и сохранности добраться до дома.

После опубликования статьи Шоу сектор истории ВВС британского министерства обороны провел-таки расследование этого загадочного события, хотя прежде англичане считали, что все это дело

самих американцев. «Норзмэн» взлетел с британского аэродрома и направлялся во Францию, но полетное задание не было оформлено должным образом, и теперь уже никто никогда не узнает, встретился ли маленький самолетик с бомбардировщиками, или же их разделяли десятки миль.

Спустя столько лет разгадать тайну исчезновения Глена Миллера уже совершенно невозможно, да и вряд ли нужно.

В январе 1946 г., спустя 13 месяцев после исчезновения Глена, его оркестр под управлением Текса Бенеке впервые выступил в нью-йоркском «Капитолии». Еще пять лет радовал он слушателей полюбившимися им песнями эпохи свинга. В 1956 г., после успеха «Истории Глена Миллера», оркестр возродился и возобновил студийные записи. Некоторые его музыканты продолжали выступать до конца 1970-х гг., и, говорят, их концерты шли на одних аншлагах, хотя молодежь в зале, разумеется, никогда не слышала «живой» игры самого Глена Миллера.

Исчезнувшие торпедоносцы

1945 г.

5 декабря в районе Бермудского треугольника исчезли 5 бомбардировщиков-торпедоносцев «Эвенджер» и вылетевшая на их поиски летающая лодка «Мартин Маринер». Объявлены без вести пропавшими 27 человек.

В 14:10 5 бомбардировщиков-торпедоносцев типа «Эвенджер» с ревом промчались по взлетной полосе авиабазы ВМС в Форт-Лодердейле и поднялись в воздух. Они стали величайшей тайной мировой авиации, пожалуй, не менее жгучей, чем исчезновение самолета Леваневского.

В каждом самолете было установлено надежное радиооборудование, радиокомпас, в любой точке полета указывающий направление к базе.

Первое сообщение от патрульного звена поступило в 15:45.

– У нас аварийная обстановка, – послышался взволнованный голос. – Очевидно, сбились с курса. Мы не видим земли… повторяю… не видим земли.

В 16:25 новый командир звена вызвал КДП.

– Мы не знаем, где находимся. Похоже, что в 225 милях северо-восточнее базы. Похоже, мы…

Молчание.

300 самолетов и 21 судно обшарили каждый квадрат, но ни в море, ни в воздухе, ни в лесах на материке не оказалось даже признаков следов пропавшего патрульного звена.

Гигантская летающая лодка «Мартин Маринер» с экипажем из 13 человек вылетела туда, где предположительно должно было находиться звено. И тоже исчезла.

В 19:04 диспетчер центра управления полетами в Майами принял слабый далекий радиосигнал. То были позывные 19-го звена, которыми никто, кроме них, не мог пользоваться. Они были приняты через 2 ч. после того, как у «Эвенджеров» должно было кончиться горючее! В начале 1990-х гг. зарубежные газеты передали сообщение, что звено обнаружено под водой: самолеты найдены на дне – все пять и все рядом. Одно это уже странно, не говоря уже о том, что дальнейшая информация снова оборвалась…

Полет «Эвенджеров»

Робинзоны рейса ДС-6

1946 г.

24 марта в районе Кокосовых островов разбился Avro Lancastrian-1 компании British Overseas Airways. 7 или 10 человек погибли.

В июне 1973 г. индонезийские топографы, проводившие съемку непроходимых джунглей острова Борнео, примерно в 100 милях к

западу от городка Бонтанг обнаружили маленькое поселение, в котором жили 32 человека…

24 марта 1946 г. самолет ДС-6 с 47 пассажирами и членами экипажа на борту, совершавший полет по маршруту Сингапур – Манила, попал в сильную грозу и исчез. Последний раз летчики выходили на связь, находясь над джунглями восточного Борнео. Поисковые команды несколько недель искали в районе аварии останки самолета, но из-за сильно пересеченного характера местности и густых джунглей найти ничего не смогли.

Власти решили, что летчикам удалось чудом посадить самолет. Удар о землю в значительной степени смягчили высокие деревья. Во время аварийной посадки погибло 7 человек.

Рация и другие приборы оказались разбиты, и связь с внешним миром была потеряна. На следующий день несколько молодых и физически крепких людей решили отправиться на поиски цивилизации, но через четыре дня они вернулись назад, израненные, все в лохмотьях, потеряв одного человека.

Глубокие ущелья сменялись непроходимыми джунглями, кишащими дикими зверями. На второй день пути они наткнулись на племя дикарей, вооруженных дубинками и оказавшихся людоедами и охотниками за головами. Они потеряли молодого американца по имени Джимми и были вынуждены повернуть обратно.

Avro Lancastrian-1 на земле

В течение следующих трех лет пассажиры злополучного рейса еще шесть раз пытались выйти к людям, но всякий раз попадали в засады дикарей. Так погибло 12 человек.

В конце концов, о попытках выбраться из джунглей пришлось забыть. Пассажиры, среди которых были американцы, австралийцы, филиппинцы, сингапурцы и жители Гонконга, построили из веток деревьев хижины, выбрали руководящий совет, разделили между собой обязанности и стали ждать, когда их найдут.

Постепенно жизнь и быт современных робинзонов начали налаживаться. Похожее существование приходится вести участникам очень популярных сейчас на Западе игр, в которых они выбрасываются в какую-нибудь глухую местность и предоставляются сами себе. Но у них это все временно, они знают, что в критическом случае могут рассчитывать на помощь.

Вот уж где пригодились знания, полученные в детстве и юности из чтения книг о потерпевших кораблекрушение и попавших на необитаемый остров моряках! Пассажиры ДС-6 соорудили водопровод из бамбука, начали ткать одежду из волокон тропических растений, научились выращивать фрукты и овощи, охотиться, ловить и приручать

диких животных. Спустя несколько лет в колонии стали появляться новые семьи, в крошечном поселке послышался детский лепет.

За 27 лет, прожитых в джунглях, эти люди постепенно привыкли к своему новому существованию. Им даже казалось, что они начали забывать о старой жизни, той, что была до катастрофы. Но это им только казалось. При виде индонезийских топографов они плакали от радости, как дети.

Несмотря на полное отсутствие лекарств и современной медицинской помощи, со здоровьем у них все в порядке. Самая большая проблема сейчас – психологическая, им нужно приспособиться к современной жизни и войти в нее с наименьшими потерями. Пассажиры, летевшие на ДС-6, конечно, помнят 60-е и начало 70-х. Тогда жизнь была намного проще, чем сейчас: Америка воевала во Вьетнаме, существовал великий Советский Союз, мир был разделен на два противоборствующих лагеря.

Жизнь старожилов как бы остановилась 30 лет назад. Молодежи, родившейся в джунглях, оказалось одновременно и легче, и труднее. Они никогда не видели машин, пусть и тридцатилетней давности, и самолетов, о благах современной цивилизации знали только из рассказов взрослых.

Люди из джунглей прошли углубленный медицинский и психологический осмотр в Сингапуре. Больше всего, по словам бывшего чикагца Карла Халлосена, единственного из спасенных, кто согласился дать интервью газете «Сингапур бьюллетин», их потрясли компьютеры с Интернетом, распад казавшегося 30 лет назад вечным Советского Союза, перемены в моде и новые страшные болезни типа СПИДа.

Пока врачи сочли возможным отпустить лишь семерых из 32 робинзонов. Это 55-летний Гарольд Беттс из австралийского города Дарвина, жители Сиднея: 67-летняя Доминик Фрай и 48-летняя Каролина Смит, 53-летняя жительница Лос-Анджелеса Марсия Мефвен, 41-летний Халлосен, 49-летняя Линда Семинер, жившая давным-давно в Майами, и 72-летний уроженец Гонконга Седрик Рудис. Нервы у старожилов оказались крепче, чем у молодежи. Остальным придется пройти более длительный курс реабилитации. В конце концов, людям, прожившим вместе много лет и давно ставшим одной большой семьей, придется расстаться и разъехаться по своим

домам. Впереди их ждет трудное испытание – им нужно будет войти в новую жизнь. Но они никогда не забудут, что им пришлось пережить вместе.

Упал на жилые дома

1946 г.

5 апреля в Рабате, Марокко, во время учений потерпел аварию бомбардировщик «Веллингтон» компании British Navy. Кроме 4 пилотов на земле погибли еще 16 человек.

По программе учений бомбардировщик должен был быть атакован истребителем «Спитфайр» и предпринять маневр ухода. На высоте от 1200 до 1500 м бомбардировщик неожиданно завалился на бок и стал падать под углом 20°. Он стремительно терял высоту, пока не врезался в жилые дома в центре Рабата. Сигнал бедствия не был передан ни пилоту истребителя, ни наземному контролю. Возможной причиной катастрофы могла явиться протечка перегретой гидравлической жидкости, выделявшей пары, от которых экипаж потерял сознание.

Британские бомбардировщики «Веллингтон» в полете

Несостоявшаяся кругосветка

1947 г.

19 июня в Эль-Майадине, Сирия, потерпел катастрофу самолет Lockheed 049 Constellation. Из 36 человек 14 погибли.

В кабине Lockheed-049 Constellation

Во время первого кругосветного рейса с востока на запад, начавшегося в Нью-Йорке, на полпути между Карачи и Стамбулом у самолета отказал один из двигателей. Из-за закрытых аэропортов и невозможности в них произвести ремонт, пилот решил продолжить полет до Стамбула. Через несколько часов перегрелся второй двигатель и самолет разбился. Жене Родденбери (создатель сериала «Star Trek») был на борту в качестве запасного пилота. Оставшись в живых, он помогал спасать многих пассажиров.

Пожар в багажном отсеке

1948 г.

17 июня в гору Кармель, штат Пенсильвания, США, врезался Douglas DC-6 компании United Air Lines. Погибли 43 человека.

Douglas DC-6

Выполнявший рейс из Чикаго в Нью-Йорк самолет разбился после пожара в багажном отсеке. В ответ на пожарную тревогу экипаж использовал в багажном отсеке углекислотные огнетушители. Когда нос самолета во время экстренного снижения наклонился, углекислота, более тяжелая, чем воздух, проникла в кабину экипажа и отравила пилотов. Самолет при падении врезался в линию высоковольтной электропередачи, а затем в склон холма.

Месть ювелира

1949 г.

9 сентября в окрестностях Солт-о-Кошон, Квебек, Канада, произошла катастрофа канадского самолета Douglas DC-3. Погибли 23 человека.

Самолет разрушился в воздухе в 40 милях от территории Квебека. Причиной стала бомба, начиненная динамитом, взорвавшаяся в переднем багажном отсеке. Бомбу заложил Альберт Гэй, ювелир, намеревавшийся убить свою жену, находившуюся среди пассажиров. Гэй, изготовивший бомбу, подложил ее с помощью своей любовницы Маргерет Питр, а брат последней, часовой мастер, помог наладить взрывной механизм. Все трое были повешены за это преступление.

Гибель «ватаги Василия Сталина»

1950 г.

5 января при посадке в Свердловске (ныне Екатеринбург), СССР, разбился самолет Ли-2. Погибли 11 хоккеистов, врач и массажист команды ВВС, а также 6 летчиков экипажа.

Игорь Маринов:

– Это были почти все хоккеисты команды ВВС. И все они погибли, когда Ли-2, шесть раз заходивший на посадку в аэропорту Кольцово близ Свердловска, сорвал последнюю попытку и рухнул на краю летного поля.

…Начальник полетов полковник Василенко, докладывая о причинах катастрофы, сразу же подчеркнул, что мысль о недостаточной квалификации экипажа следует отмести напрочь. Командир майор Зубов, опытнейший боевой летчик, руководил столь же умелыми профессионалами. Его экипаж обслуживал членов правительства. Незадолго до трагических событий «дуглас» Зубова вернулся из Тегерана. Полковник Василенко сообщил, что в результате расследования у комиссии возникло шесть версий гибели машины. Вот две из них, которые считают наиболее вероятными.

Было темно, мела поземка… Экипаж держал курс на два радиомаяка, расположенные один за другим. Но получилось так, что, попав на первый радиомаяк, на второй выйти никак не могли. «Выходите на ангары!» – повторяли им с земли диспетчеры. И тогда оказалось, что сброшены обороты. Командир включил форсаж, машина полезла вверх, но было поздно – тяги не хватило: «дуглас» лег на крыло, перевернулся и врезался в землю.

Эта версия, как и следующая, записана мною со слов Николая Григорьевича Пучкова, одного из лучших вратарей в истории

отечественного хоккея.

Уже упоминалось о том, что в тот день мела поземка. Белым-бело было вокруг. Заходя на посадку, экипаж врубил мощные прожекторы, чтобы осветить полосу приземления. Внезапно ярко освещенная, струящаяся пелена метели могла показаться вспыхнувшими языками пламени. Ребятам, вероятно, почудилось, что самолет загорелся, и они бросились в хвост все сразу, гуртом. Самолет потерял управление и рухнул. «Я почему-то интуитивно склоняюсь к этой версии, так как знаю, что многие ребята плохо переносили перелеты, нервничали», – полагает Николай Пучков.

Хвостовой отсек самолета Douglas DC-3

Кто же находился на борту «дугласа» Ли-2 в тот трагический день? Прежде чем вспомнить всех поименно и более подробно рассказать о некоторых, вернемся к началу 1950-х гг.

Просторная в ту пору Арбатская площадь, возле которой мы, в зависимости от сезона, гоняли мяч или шайбу, не прорытая туннелями,

открывалась взору вплоть до Воздвиженки. И вот оттуда или поближе, со Знаменки, где Министерство обороны, вырывалась на большой скорости иномарка – может, «паккард», а может, «хорьх» – и мчалась, косо срезая пространство площади. Шарахались прохожие, вытягивались, салютуя, постовые; мелькали рядом с водителем генеральский погон, фуражка с высокой тульей, и шелестело вслед: «Вася, Василий Сталин чешет! Во дает, пацаны!» Автомобиль нырял под липы бульвара и рвал прямо к хитрому такому особняку за зеленым забором, что по правую руку, если ехать от центра. Эдак забавлялось и напоминало о себе непутевое чадо «отца народов» Василий Сталин.

ВВС – это был он, Василий Сталин, страстно, безудержно и деспотично любивший спорт, на управление которым переносил, видимо, немало черт, унаследованных от державного папаши.

Он учредил команды «летчиков» едва ли не по всем видам спорта, применяя один, но надежный способ формирования: сулил блага и давал их, благо своя рука владыка; он был командующим ВВС Московского округа. Большинство уступало увещеваниям. Вот почему ВВС в те времена, за вычетом известной военной аббревиатуры, расшифровывали так: «Взяли весь “Спартак”», «Взяли всех спортсменов»… «Ватага Василия Сталина».

Аэровокзал в Кольцове

Все его команды либо становились чемпионами, либо прочно оседали в призерах – ватерполисты, баскетболисты, волейболисты, конники и… кто там еще… Уже прилично выглядели хоккеисты.

Был Василий Сталин строптив, капризен, вероятно, некоторым образом чувствовал свою избранность как призыв к разнообразной деятельности, остановив выбор на спорте.

…Вместе с шестью членами экипажа Ли-2, врачом и массажистом погибли 11 хоккеистов: Харий Меллупс, Николай Исаев, Роберт Шульманис, Евгений Воронин, Борис Бочарников, Зденек Зикмунд, Юрий Тарасов, Иван Новиков, Александр Моисеев, Юрий Жибуртович, Василий Володин.

Основным голкипером ВВС в сборной страны был тогда Харий Меллупс, прежде выступавший за рижское «Динамо». Чрезвычайно колоритная фигура. Нравилась его игра клюшкой, резкие выпады ею, стремительные выходы из ворот. Его любили на наших трибунах и за спокойную броскость. Подвижность и быстроту реакции дополнял он терпением и невозмутимостью, крепкой нервной системой – после пропущенной шайбы действовал даже лучше, чем до неудачи.

Были в том самолете и бывшие спартаковцы, перешедшие в ВВС всей тройкой – Новиков, Зикмунд, Юрий Тарасов. Иван Новиков, которому еще не исполнилось тогда 25 лет, славился широтой маневра на правом краю атаки, обладал высокой скоростью, сильным кистевым броском.

Зденеку Зикмунду шел 32-й год. Сын обрусевшего чеха (в 20-х годах его отец был в числе руководителей Московского института физической культуры), Юрий Тарасов, 27 лет, до 1944 г. воевал на фронтах Великой Отечественной. Младший брат Анатолия Тарасова, знаменитого в будущем хоккейного наставника, слыл смелым, энергичным и быстрым левым крайним. Вместе с Зикмундом и Новиковым они составляли слаженную тройку.

Николай Пучков: «За мной прислали машину, привезли на “Сокол”, там был штаб Василия Сталина. Собрали всех, кто оставался в Москве, даже тех, кто кончил или собирался кончить играть. Нам всем было приказано тут же выехать в Челябинск. Календарные игры чемпионата продолжались. В Свердловске пошли в ангар, где они лежали. Были все: родители, жены. Земля, все перемешано, тела просеяны металлом. Блеснул новенький погон, майорский, Бориса Бочарникова, звание только-только присвоили…»

…Бочарникову шел 31-й год, в этом турне предполагалось, что он выступит и капитаном, и играющим тренером. Бочарников считался одним из самых опытных защитников нашего хоккея, к тому времени он уже полтора года играл за ВВС, сменив бело-голубую динамовскую форму на желто-полосатую команды летчиков. Это был лихой хоккеист, крепко сбитый, твердо стоявший на ногах. Он, пожалуй, обладал всеми качествами классного защитника.

Виктор Шувалов: «Погибших было 19 человек, но останки положили в 20 гробах, наглухо закрытых, потом поставили их на 10 “студебеккеров”, захоронили. Теперь там, близ аэродрома Кольцово, обелиск. Когда приходилось бывать в Свердловске, всегда приносили туда цветы. Вспоминаю, какой ужас пережили мои родители. Ведь они думали, что я разбился вместе с командой. И немудрено: никаких официальных сообщений ведь так и не последовало, имена не были названы. Я же не попал тогда в самолет потому, что Василий Иосифович Сталин, наш начальник и шеф, счел неудобным, чтобы я выступал в Челябинске перед болельщиками местного “Дзержинца”,

откуда перешел в ВВС. Вот я и остался в Москве. Выходит, и в жизни остался».

Московские дворы полнились слухами: самолет обледенел и врезался в землю… Не исключена диверсия!.. И ни звука со стороны официальных, военных, гражданских или спортивных властей.

По поводу необъявленной гибели команды ВВС люди терялись в разнообразных догадках. А тут еще, когда на «Динамо» выкатилась команда в знакомых желто-полосатых рубашках и диктор объявил все сплошь знакомые фамилии: Бобров, Виноградов, Шувалов, Жибуртович, Моисеев… – тут вовсе многие пришли в смятение. Вскоре, конечно, выяснилось, что Павел Жибуртович – брат погибшего Юрия, Анатолий Моисеев – однофамилец Александра, а Бобров…

До сих пор пересказывают старожилы трибун большие и маленькие легенды о его чудесном спасении. Одна из наиболее популярных – Всеволод Бобров загулял с приятелями в ресторане. Предоставлю слово его тогдашнему одноклубнику.

Николай Пучков: «Всеволод, надо заметить, как и другие, не любил летать. Когда можно, предпочитал поезд. А в тот раз тем более: у него еще не были выправлены по всей форме переходные документы в ВВС. Вот поэтому-то он и оказался не в самолете, а в поезде».

Самолет Ли-2

Преображенная, заново родившаяся команда ВВС во главе с Бобровым, капитаном и играющим тренером, показывала искрометный хоккей, тактически остроумный, уже тогда выявивший тренерский талант Боброва. Она неизменно побивала всех соперников, в том числе и ЦСКА под водительством Анатолия Тарасова. Три сезона подряд – с

1951-го по 1953-й – летчики завершали чемпионат страны на первом месте, оставляя за спиной столь же неизменно вторых армейцев.

Так оборвался полет хоккейной эскадрильи. Подвижничеству руководителей профессионального клуба «Автомобилист» из Екатеринбурга – Александра Корнеева и Валентина Озерова – мы обязаны созданием там мемориала и турниром ветеранов памяти команды ВВС. Люди должны помнить: ВВС – это, за вычетом военной аббревиатуры, не только «Взяли весь “Спартак”» или «Ватага Василия Сталина», но это и Великая Верность Спорту.

Ошибся местом посадки

1951 г.

24 августа в Юнион-Сити, штат Калифорния, США, врезался в холм американский Douglas DC-6B. 50 человек погибли.

Получив разрешение на посадку в муниципальном аэропорту Окленда, самолет в условиях тумана разбился в 15 милях к юго-востоку от аэропорта. Ни один из двух низкочастотных приемников не был настроен на станцию в Окленде, и командир, скорее всего, пытался вывести самолет на посадку, используя ADF (прибор автоматического поиска направления) и визуальную ориентировку. В результате самолет не только на 3 мили отклонился от курса, но и снизился ниже предписанной высоты.

Взрыв гигантской «гранаты»

1952 г.

6 сентября на первом послевоенном авиационном салоне в Фарнборо, Великобритания, рухнул на зрителей реактивный самолет DH-110. 28 зрителей были убиты на месте.

Салон проводился на аэродроме, принадлежавшем испытательному центру Королевских ВВС, и собрал более 100 тыс. зрителей. Главным номером демонстрационных полетов был реактивный самолет DH-110, который на сверхзвуковой скорости пилотировал старший летчик-испытатель фирмы De Havilland Aircraft

Джон Дерри. Для пущего эффекта он вводил машину в пикирование и разгонялся, направляя ее прямо на трибуны, чтобы ошеломить зрителей волной, которая возникает при преодолении самолетом звукового барьера.

Авиационный салон в Фарнборо

Первый заход Дерри закончился вполне благополучно. Когда DH-110 во второй раз перешел звуковой барьер, он вдруг мгновенно перевернулся на спину и, разваливаясь на куски, рухнул на землю. При ударе самолет взорвался словно гигантская граната весом 7 т – его обломки, как шрапнель, буквально изрешетили плотную толпу зрителей. Аэродром огласился воплями и стонами раненых. Итог катастрофы был ужасен: 28 зрителей погибли на месте, 69 человек в

тяжелом состоянии были отправлены в военный госпиталь, тела Джона Дерри и второго пилота Энтони Ричардса разорвало на мелкие кусочки.

После детального изучения киносъемки полета и обломков самолета специалисты выяснили истинную причину катастрофы. Когда Дерри выравнивал машину на сверхзвуковой скорости, аэродинамические нагрузки на правый элерон, вместе со значительной положительной перегрузкой при выходе из пикирования, привели к отрыву элерона и последующему разрушению всей конструкции. Эта авария могла быть предотвращена, если бы на крыле DH-110 были установлены аэродинамические гребни – специальные перегородки, направляющие воздушный поток. По злой иронии судьбы второй прототип DH-110, первоначально предназначавшийся к полетам в Фарнборо, был оборудован такими гребнями. Но буквально за несколько часов до начала полетов на нем были обнаружены неполадки в гидросистеме, и Дерри пришлось вылететь на первом опытном образце.

Гибель «Кометы»

1953 г.

16 апреля к северо-востоку от Ханоя, Вьетнам, разбился после взлета из-за перелома крыла самолет Douglas DC-3 компании Aigle Azur. 30 человек погибли.

3 мая в 50 км от Калькутты, Индия, во время сильной бури разрушился в воздухе первый в мире реактивный лайнер «Комета-1» G-ALYV. Погибло 43 человека. Совершая перелет из Сингапура в Лондон, самолет, принадлежавший компании «Британские трансокеанские авиалинии» (BOAC), совершил промежуточную посадку в Калькутте. Вскоре командир корабля капитан Хэддон принял решение продолжить полет и вылететь в Дели, несмотря на угрозу надвигавшегося тропического шторма. «Комета» стала набирать высоту, и в этот момент на нее обрушилась страшная гроза. Через 6 мин. после взлета связь с самолетом прервалась. Тем временем в полицейский участок, находившийся в 50 км от Калькутты, поступило сообщение о том, что охваченный пламенем лайнер рухнул неподалеку. Все пассажиры и экипаж погибли.

На основании изучения останков машины индийская следственная комиссия сделала вывод, что самолет потерпел катастрофу из-за разрушения и отрыва левой подвижной части руля высоты. В топливном баке крыла возник пожар. По мнению специалистов, столь сильный тропический шторм не выдержал бы ни один самолет. Стихия швыряла машину как щепку, и командир корабля, пытаясь вывести его из пике, приложил чрезмерные усилия, что и вывело из строя руль высоты.

Более тщательное исследование провели в Англии, куда были отправлены остатки самолета. Там провели целую серию испытаний самолетов марки «Комета». Результаты его оказались малоутешительными: во время пиковых нагрузок у «Комет» были выявлены усталостные разрушения металла, о существовании которых наука прежде знала немного. И все же должного внимания результатам исследований не уделили, поскольку никто не мог предположить, что такие разрушения возможны во время нормальной эксплуатации самолета. Такое заблуждение стоило жизни еще не одному десятку пассажиров.

Проводы лайнера «Комета-1»

Вторая «Комета» развалилась в воздухе

1954 г.

10 января лайнер «Комета-1» G-ALYP развалился в воздухе на множество мелких кусков, упавших в море у острова Эльба. Погибли 35 человек.

В 10:30 по местному времени «Комета-1», совершавшая рейс Сингапур – Лондон, после промежуточной посадки вылетела из аэропорта Рима. Серебристый лайнер пересек береговую черту Италии.

Тем временем два итальянских рыбака заканчивали расставлять у берегов острова сети, предвкушая хороший улов. Неожиданно они услышали три негромких взрыва в небесах. Наступила тишина, ровно через минуту нарушенная ревом и падением в воду какого-то странного блестящего предмета, оставившего за собой шлейф дыма. Ошеломленные рыбаки направили свои лодки к месту падения и вскоре обнаружили там плавающие в пятнах керосина и масла трупы.

Погрузив в лодки несколько тел, рыбаки быстро сообщили в Порто-Феррайо о случившемся. Спасательная операция не дала каких-либо обнадеживающих результатов: кроме 15 тел, были найдены несколько подушек пассажирских сидений, обломки, пара мешков с почтой и личные вещи.

Фрагменты «Кометы», извлеченные из моря

Комиссией по расследованию было выяснено, что «Комета» разлетелась на куски на высоте 9 тыс. м. Все пассажиры, среди которых было 10 школьников, возвращавшихся в Лондон после Рождества, и 6 членов экипажа погибли практически мгновенно. Причиной смерти людей послужили многочисленные тяжелые травмы, полученные во время взрыва. Британская авиакомпания BOAC временно прекратила регулярные полеты своих самолетов до установления причин катастрофы. Однако установить, что же могло случиться с самолетом в ясную погоду, комиссия не смогла, поскольку поиски обломков самолета на морском дне не увенчались успехом. Впервые в мировой практике были применены подводные телекамеры, но – тщетно. Только

через месяц с помощью эхолокатора удалось отыскать хвостовую часть самолета. Позже были найдены шасси и часть фюзеляжа.

Сын взорвал свою мать

1955 г.

1 ноября над Лонгмотом, штат Колорадо, США, через 11 мин. после вылета из Денвера в Сиэтл взорвался самолет Douglas DC-6B компании United Air Lines. Погибли 44 человека.

Некий Жак Грахам поместил в багаж своей матери бомбу с целью получить 37 500 долларов страхового вознаграждения.

Вечером 1 ноября из столицы штата Колорадо Денвера строго по расписанию отправился четырехмоторный лайнер «Дуглас» 0С-6В. Стояла отличная осенняя погода. Через 11 мин. после взлета, когда лайнер миновал реку Саут-Платт и набрал высоту 2 тыс. м, в 19:00 самолет внезапно исчез, оставив вместо себя густое облако дыма. Из этого облака на окрестности городка Лонгмонта обрушился «ливень» обломков. Горящие части машины разлетались на куски при ударе о землю, а один из двигателей зарылся в грунт почти на 10 м. Обломки самолета усеяли площадь более чем в 2 кв. км. Никто из находившихся на борту «дугласа» 44 человек не остался в живых. Трупы были изуродованы до неузнаваемости, а некоторые так и вовсе разорваны на части.

Известие о катастрофе над Лонгмонтом потрясло Америку. Дело усугублялось тем, что взорвавшийся самолет с регистрационным номером 37559 был совсем новой машиной, только месяц назад сошедшей с конвейера. Это бросало тень на добросовестность не только завода-производителя, но и на конструкторов компании «Дуглас», проектировавших лайнер. Поэтому немедленно созданную комиссию, которой было поручено расследование, вошли не только эксперты ФБР и представители органов государственной безопасности, но и инженеры компании.

Тем временем специальные поисковые команды собирали на месте падения, разделенном на квадраты, мельчайшие остатки человеческих тел, самолета и багажа. При этом на плане четко обозначались места обнаружения в каждом квадрате отдельных предметов или их частей. В

аэропорту Денвера сотрудникам следственной комиссии был выделен громадный пустой ангар. Через неделю после катастрофы с помощью авиаинженеров в ангаре возвели деревянную копию «дугласа» в натуральную величину. Как только она была закончена, техники стали прикреплять на соответствующие места деревянной модели найденные наружные части разрушенной машины. В результате такой скрупулезной работы была как бы заново создана вся машина, только в задней части фюзеляжа осталась большая дыра. Несомненно, именно эта часть самолета, от которой найти почти ничего не удалось, была взорвана мощным взрывом и измельчена.

В этом месте самолета размещались не пожароопасные баки для горючего или трубопроводы, а отсек № 4, предназначенный для чемоданов пассажиров. Тот факт, что причиной катастрофы стало очень сильное взрывное устройство, подтверждали не только сильно выгнутые наружу куски обшивки фюзеляжа, но и обнаруженные на внутренних частях стенок багажного отсека следы, типичные для детонации. Повторная экспертиза обломков хвостовой части самолета, проведенная в лаборатории взрывчатых веществ ФБР, лишь подтвердила этот вывод.

Было очевидно, что взрывное устройство попало в самолет в одном из чемоданов. Но в каком? Тщательное сличение остатков багажа пассажиров с грузовой ведомостью и списком пассажиров показало, что только от чемодана некоей Дэзи Кинг не было найдено ни кусочка, он как бы растворился в воздухе. Вывод мог быть только один: взрывчатое вещество находилось в этом чемодане.

Только в этом случае чемодан, оказавшийся в эпицентре взрыва, мог быть испепелен полностью…

Среди найденных на месте происшествия вещей была обнаружена сумочка госпожи Кинг, а в ней газетная вырезка о судебном процессе 1951 г. Вначале следствие не обратило особого внимания на этот клочок бумаги, но вскоре один из следователей ФБР все же внимательно перечитал фрагмент газетной статьи. Там упоминался некий Жак Гильберт Грахам, привлекавшийся к ответственности за подделку чеков. Следователь задался закономерным вопросом – с какой стати мисс Кинг было хранить статью о каком-то там Грахаме? Что связывало этих двух людей с разными фамилиями? Последовал запрос в архивы, который дал неожиданный результат. Как выяснилось, госпожа Кинг

дважды выходила замуж, а в последнее время была вдовой. Фамилия ее первого мужа – Грахам! От этого брака имелся сын – тот самый Жак Гильберт.

Жак Гилберт Грахам, устроивший теракт в воздухе 1 ноября 1955 г.

Мало того, Жак Гильберт Грахам отлично известен полиции Денвера. Он уже не раз совершал преступления, в том числе подделку чеков, хотя в 1955 г. ему было только 23 года. Он спекулировал алкогольными напитками, впрочем, не брезгуя и мошенничеством.

Учитывая важность дела, глава полиции Денвера сам отправился к дому Жака. Стоило Грахаму увидеть шерифа на пороге своего жилища, как у Жака перекосилось лицо и он бросился бежать. Однако во время прыжка из окна второго этажа Жак Гильберт умудрился сломать себе ногу, после чего, оказавшись на больничной койке… сознался во всем!

Выяснилось, что, хотя мать всегда возмещала причиненный сыном ущерб и вообще много ему помогала, он постоянно был в долгах. В начале ноября 1955 г., чтобы выйти из финансовых затруднений, Жак решился на немыслимое для нормального человека предприятие – убить свою мать и получить за нее большую страховую сумму. Он сам

сконструировал бомбу, взрыватель которой должен был сработать во время полета. Незадолго до отлета он упаковал бомбу в коробку, обернул ее в рождественскую бумагу и сверху написал, что это подарок к Рождеству и вскрыть его надо только в рождественскую ночь. «Подарок» он положил в чемодан своей матери. Жестокость и бессовестность Грахама еще раз проявилась в аэропорту Денвера перед самым отлетом злополучного «дугласа». В то время, когда Дэзи Кинг ставила свой чемодан на весы, ее сын отошел к автомату страховой компании и дополнительно застраховал жизнь матери на 37 500 долларов, которые он должен был получить в случае ее гибели во время этого полета. Любящая мать без колебаний подписала страховой полис. Чтобы убить свою мать, Грахам не остановился даже перед гибелью еще 43 человек.

Вина Грахама была доказана, и судом присяжных он был приговорен к смерти в газовой камере. Приговор был приведен в исполнение в тюрьме штата Колорадо.

(По материалам А. Союстова)

Эхо на дне большого каньона

1956 г.

30 июня над Большим каньоном в США столкнулись в воздухе DC-7 компании «Юнайтед Эйрлайнз» и «Супер Констеллейшн» авиакомпании TWA. Погибло 128 человек. Красавец «Супер Констеллейшн» вылетел из Лос-Анджелеса в Канзас-Сити ровно в 9 ч. утра. Через 3 мин. оттуда же взмыл в небо DC-7, державший курс на Чикаго. Последний летел на большей скорости и в районе Большого каньона – красивейшего уголка земного шара на территории Северной Америки – самолеты сблизились настолько, что шли на 250–300 м один выше другого. Чтобы полюбоваться живописными окрестностями, каждый из пилотов попросил разрешение у диспетчера в Солт-Лейк-Сити на самостоятельный полет. Посчитав, что самолеты миновали точку минимального сближения, диспетчер разрешил обоим лететь произвольно. В итоге из-за действий пилотов самолеты стали сближаться, хотя ни один из экипажей не знал об этом и не видел другой самолет. Не прошло и минуты, как винты правых моторов DC-7 откромсали хвост машине «Супер Констеллейшн», которая тотчас

нырнула вниз. Оставшийся без правого крыла DC-7 по спирали рухнул следом. Когда оба самолета упали на дно Большого каньона, многократное эхо от двух громких взрывов вспугнуло прячущихся в скалах птиц. В живых не осталось никого.

Мемориальная доска, в дань памяти погибшим над Большим Каньоном 30 июня 1956 г.

Поднимать тела погибших из глубокого ущелья пришлось альпинистам-спасателям. Они же занимались и подъемом обломков самолетов, но, похоже, достали не все – и сегодня с высоты птичьего полета можно рассмотреть разбросанные на дне километровой бездны металлические части.

Жертвы снежного вихря

1958 г.

Самолет «амбассадор», перевозивший из Белграда в Лондон юных футболистов «Манчестер Юнайтед», совершил промежуточную посадку в Мюнхене. Вскоре заправленная горючим машина вновь была готова к полету. К сожалению, пилоты Рэймен и Тэйн не обратили

должного внимания на одно обстоятельство – еще до их прибытия из Белграда по мюнхенскому аэродрому пронесся снежный вихрь, в несколько секунд покрывший летное поле слякотным снегом. При нулевой температуре и сильном обдуве во время полета возникла реальная опасность обледенения крыльев.

Самолет тронулся с места, поднимая фонтаны мокрого снега. Две попытки взлететь не удались. Третья попытка закончилась трагедией. Налипший снег резко снизил несущие свойства крыла, и машина никак не могла вырваться из снежного плена. Тэйну в какой-то миг удалось убрать шасси, самолет чуть-чуть оторвался от земли, однако так и не поднялся выше. Сначала «амбассадор» сбил забор, огораживающий аэродром. Затем машина, едва проскочив дерево, левым крылом налетела на коттедж. Крыло закувыркалось где-то в стороне, а двигатель влетел в дом и поджег его. Закрутившийся самолет врезался в сарай, после чего с разломленным пополам фюзеляжем замер посреди близлежащего поля. Тэйн отделался лишь испугом, но его напарник Рэймен был тяжело ранен и позже скончался в больнице. Он так и не узнал, что 20 из 44 человек на борту к тому моменту были уже мертвы. Спустя неделю от ожогов умер еще один из юных футболистов.

Футбольная команда «Манчестер Юнайтед», 1958 г.

Немецкий суд обвинил во всем экипаж «амбассадора» и обледенение на крыльях, однако Тэйн так и не признал свою вину. Только через 10 лет, 10 июля 1968 г., британский суд после дополнительного расследования, назначенного под давлением общественности, вынес свой вердикт – причиной трагедии стало халатное отношение к своим обязанностям руководителей аэропорта, не распорядившихся вовремя убрать снег со взлетной полосы. Лед на крыльях не мог послужить непосредственной причиной катастрофы самолета.

Один из уцелевших футболистов «Манчестера», Бобби Чарльтон, стал чемпионом мира и главным тренером английской сборной по футболу, а капитан Тэйн, лишенный пилотской лицензии и уволенный

из компании BEA, разводил птиц на собственной ферме, пока не умер в 1975 г. от инфаркта.

Разбился в Чувашии

1958 г.

17 октября в районе Канаши, Чувашия, потерпел катастрофу самолет Ту-104-А. Погибли 65 человек (по другим данным – 80).

Самолет совершал рейс из Пекина в Москву, но над Чувашией потерял управление, оказавшись в зоне очень сильной турбулентности. Быстро набрав высоту, самолет потерял скорость, спикировал на землю и сгорел. Командир экипажа при катастрофе подробно описывал все свои действия по выводу самолета из неконтролируемого снижения, закончив радиопередачу словами прощания.

Закат звезды «The Crickets»

1959 г.

16 января у Мар-дель-Плата, Аргентина, разбился при посадке самолет Curtiss C-46 компании Austral Lineas Aeras. Погиб 51 человек.

Бадди Холли, погибший в авиакатастрофе в 1959 г.

2 февраля во время турне по США американской рок-н-ролльной группы «The Crickets» разбился на самолете «Бичкрафт» ее молодой, но знаменитый лидер Бадди Холли. Погибли еще 2 музыканта.

Группа «The Crickets» играла в Клир-Лейке, штат Айова. Музыканты были измотаны до предела. Холли решил бросить утомительный автобус и добраться до следующего пункта – города Мурхед, Миннесота, на самолете, чтобы прибыть раньше основной группы и сделать кое-какие распоряжения. Самолет не долетел до места

назначения: он врезался в поле за 8 миль до аэропорта. Бадди Холли погиб, погибли также Большой Боппер (Дж. П. Ричардсон) и Ритчи Вэленс, который отправился в полет вместо Томми Оллсапа.

Непосредственно перед катастрофой невдалеке пролетал самолет, пилотируемый Алом Поттером, который имел радиоконтакт с «бичкрафтом». Поттер утверждал, что пилот «бичкрафта» Роджер Петерсон сообщал по радио, что попал в обледенение и двигатели теряют тягу.

Бадди Холли было 22 года. После смерти он стал еще популярнее, чем при жизни.

Погибли при второй попытке

1961 г.

12 июля в районе Касабланки, Марокко, разбился и сгорел чехословацкий самолет Ил-18Б компании Ceskoslovenske Aerolinie. Погибли 73 человека.

Самолет летел из Цюриха, Швейцария, в Рабат, Марокко. Когда самолет приблизился к Рабату, из-за плохой видимости диспетчеры завернули его в Касабланку, где погодные условия были чуть лучше. Однако при первом заходе на посадку самолет сделал промах, снизившись слишком поздно. Погодные условия продолжали ухудшаться, и пилот попросил разрешения приземлиться на авиабазе ВВС США в Нуассере. Пока диспетчер запрашивал разрешение для этого, пилот воспользовался задержкой и снова попытался сесть в Касабланке. Но в этот раз самолет врезался в склон холма и сгорел.

Загорелся при взлете

1963 г.

4 сентября в Дурренаше, Ааргау, Швейцария, после взлета потерпел катастрофу самолет Sud-Aviation Caravelle III компании Swissair. Погибли 80 человек.

Перед вылетом из аэропорта Цюриха пилот без разрешения проехал половину пути по взлетно-посадочной полосе, чтобы

выбраться из тумана. Затем самолет отправился назад к началу полосы, разогнался и взлетел, разбившись через 10 мин. после взлета в 15 милях к юго-западу от Цюриха. Перегрев тормозных колодок из-за долгого торможения во время первого прохода по полосе в итоге привел к расслоению обода одного из колес и взрыву баллона камеры, повредившему топливопровод. Возникший пожар привел к потере управляемости самолетом.

Гибель в небе Франции

1967 г.

6 августа во Франции при тушении лесного пожара потерпел катастрофу советский вертолет Ми-8.

Четверть века назад пожары обрушились на Францию и вместе с французскими пожарными в их тушении принимали участие и советские вертолетчики. Но в августе 1967 г. при тушении одного пожара разбился вертолет Ми-6, командиром экипажа которого был опытный летчик-испытатель Юрий Александрович Гарнаев. По официальной версии, причиной катастрофы стала ошибка пилота, но, как выяснилось позднее, то была тщательно спланированная преднамеренная катастрофа…

В 1965 г., как только стало известно, что Советский Союз примет участие в Салоне аэронавтики и космоса в Ле-Бурже, была сформирована группа из трех вертолетов ОКБ Миля: Ми-6, Ми-8 и Ми-10. Командиром группы был назначен опытный летчик Василий Колошенко, ему же поручили демонстрировать на салоне летные качества тяжелого вертолета Ми-6. Вскоре к нему обратился Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель Юрий Гарнаев. Он сказал, что согласен на роль второго пилота в составе экипажа Колошенко.

Юрий Гарнаев

Колошенко отправился к министру, который удовлетворил просьбу, и Гарнаев был включен в состав экипажа. 1 июня три вертолета взлетели с подмосковного аэродрома и взяли курс на Париж.

На Салоне аэронавтики и космоса в Ле-Бурже советской техникой интересовались не только специалисты и военно-воздушные атташе разных стран, но и те люди, которые занимались покупкой и перепродажей самолетов и вертолетов.

После демонстрационных полетов к вертолету Ми-6 подошел французский бизнесмен, прекрасно говоривший по-русски, и обратился к Юрию Гарнаеву. Он представился Альбертом Марковичем Гобэром и поинтересовался возможностью применения наших вертолетов для тушения пожаров в горной местности. Ведь, как и в России, лесные пожары на юге Франции являются национальным бедствием.

Гарнаев и Колошенко знали, что нигде в мире специально для тушения лесных пожаров вертолеты еще не применялись, но согласились продемонстрировать Ми-6 в такой работе. Гобэр был доволен. Потом салон завершился, вертолетчики возвратились в Москву и вскоре забыли о разговоре с Гобэром.

В начале 1966 г. «Авиаэкспорт» сообщил министру авиационной промышленности СССР, что французское правительство пригласило экипаж вертолета Ми-6 для тушения лесных пожаров. Было решено удовлетворить просьбу французов, и после всех необходимых согласований 6 марта вертолет Ми-6, взлетев с подмосковного аэродрома, взял курс на запад. На аэродроме Ле-Бурже экипаж встречал представитель «Авиаэкспорта» и Альберт Гобэр. Именно он, вместе со своим компаньоном Петелем, добился решения правительства Франции пригласить для тушения лесных пожаров этот экипаж. Все расходы по установке на вертолет противопожарного оборудования, эксплуатации и техническому обслуживанию, оплату расходов при тушении пожаров он взял на себя. Гобэр предполагал, что если работа вертолета будет успешной, то Франция купит десять Ми-6, а так как он представлял фирму-посредника, то его прибыль от сделки составит около 5 млн долларов.

Для координации действий с французскими пожарными в состав экипажа был включен радист-переводчик Мишель, общительный и веселый парень. Он рассказал, что уже принимал участие в тушении лесных пожаров на юге Франции, летал вместе с американскими экипажами на самолетах «Каталина», которые брали на борт 4 т воды и выливали ее в районе пожара. Но эффективность применения «каталин» была довольно низкой: очага пожара достигало всего 10–20 % воды. Тушение пожаров с помощью советского вертолета было во много раз более эффективным.

Работа пошла. Много раз вертолет и пилоты успешно выполняли задания пожарных, как вдруг…

Когда вертолет находился в Каннах, поступило распоряжение полностью залить бак водой и срочно вылететь в район Сан-Рафаэля. Но бак оказался прорезанным в нескольких местах. Порезы нанесли умышленно, специальным режущим инструментом – простым ножом прорезать прорезиненный брезент невозможно. Налицо была явная провокация с целью срыва выполнения задания и отказа от помощи советских летчиков.

Представители фирмы-изготовителя быстро заклеили порезы, бак наполнили водой, вертолет все-таки ушел на задание и выполнил его. Но происшествие обеспокоило всех. На всякий случай днем и ночью в вертолете стали дежурить механики и мотористы, внимательно следившие за всем происходящим и не пропускавшие внутрь посторонних.

После этого случая Мишель стал еще мрачнее и неразговорчивее. Устали и наши летчики, постоянно ожидая новой провокации. Первым напряжения не выдержал Мишель. Во время подготовки вертолета к очередному вылету он заговорил, обращаясь сразу ко всему экипажу: «Русские, вы должны знать: Франция – родина авиации. И она не простит вам вторжения в ее небо. Уходите отсюда, пока это не кончилось для вас плохо. Чем скорее вы уйдете, тем лучше для вас».

Сам того не желая, этим выступлением он признал себя виновным в повреждении бака для воды. Но, не подав виду, что вертолетчики все поняли, Гарнаев кратко ответил французу: «Мишель, мы не из трусливого десятка. Мы тушим пожары не у себя дома, а во Франции. И мы продолжим полеты, не считаясь с тем, что кому-то это не нравится».

После этого выяснения отношений было решено не взлетать, если на борту вертолета не окажется Мишеля. Ох, какое верное это было решение – оно позволило экипажу без происшествий закончить всю намеченную программу полетов и благополучно вернуться домой.

В 1967 г. Юрий Гарнаев в качестве командира экипажа Ми-6 вновь отправился во Францию. После успешных показательных полетов на салоне в Ле-Бурже Юрий улетел на юг Франции тушить лесные пожары. О его работе в Союзе получали краткую информацию, которая всегда радовала сообщениями об успехах. Вдруг как гром среди ясного неба: «6 августа 1967 г. при тушении большого лесного пожара в гористой местности на юге Франции, в условиях плохой видимости, отворачивая от высоковольтной линии, вертолет Ми-6 ударился о скалу

и потерпел катастрофу. Погибли командир экипажа Юрий Гарнаев, второй пилот Юрий Петер, штурман Владимир Иванов, бортинженер Сергей Бугаенко, бортрадист Борис Столяров, инженеры Арнольд Чулков и Владимир Молчанов. И с ними два француза – Ж. Сандоз и В. Тенеф».

Это сообщение поразило коллег Гарнаева. Опытнейший летчик-испытатель, уже погасивший десять крупных пожаров, вдруг допустил ошибку в пилотировании, которая привела к катастрофе!.. Этого не могло быть!.. И как показало время, единственной его ошибкой было согласие лететь без Мишеля на борту вертолета.

Для выяснения причин катастрофы во Францию вылетели представители ОКБ Миля. Но им было заявлено, что по существующим законам только французская комиссия имеет право изучать, исследовать и делать выводы по всем происшествиям, имевшим место на территории Франции. И вот что удалось установить.

Вертолет Ми-6

В каждом полете Гарнаева сопровождал Мишель. Но в роковой день 6 августа Мишель заявил, что он должен заняться ремонтом наземной аппаратуры и не сможет участвовать в полетах. Гарнаев сказал, что не полетит без переводчика, тогда Мишель предложил вместо себя Тенефа, говорившего по-английски. Вместе с Тенефом Гарнаев вылетел к месту пожара. Вылив воду на горящий лес, Ми-6 полетел к Средиземному морю за очередной порцией.

Свидетели катастрофы утверждали, что в данном районе не было никаких высоковольтных линий и скал. Зато они рассказывали, что на трассе полета вертолета стоял автомобиль Мишеля. В их показаниях был и такой факт: когда вертолет пролетел над машиной Мишеля, в нем раздалось пять взрывов, он накренился и упал на землю. Над местом падения Ми-6 поднялись клубы дыма – горел вертолет и окружавший его лес. Американские летчики, работавшие на пожаре в другом месте, сразу же переключились на тушение нашего вертолета. Когда огонь был погашен, специалисты тщательно исследовали место катастрофы. Оказалось, что почти все, что могло взорваться при пожаре в вертолете, осталось целым: амортизационные стойки шасси и даже баллоны противопожарной системы. Мишель был арестован по подозрению в установке на вертолете радиоуправляемых взрывных устройств, которые сам же привел в действие. Но его деньги и адвокаты сделали свое дело: через шесть месяцев Мишель был отпущен за недоказанностью его вины…

(По материалам Е. Павлова)

Последний полет Гагарина

1968 г.

27 марта неподалеку от деревни Новоселово под Киржачом во время тренировочного полета на самолете МиГ-15 погибли первый космонавт планеты Юрий Гагарин и летчик-инструктор Владимир Серегин.

До сих пор неизвестны точные сведения о причинах гибели первого космонавта планеты. Как утверждают многие, Гагарин предчувствовал свою гибель. Незадолго до смерти он пригласил в гости

своих братьев, сфотографировался с ними. Жене, которая лежала в Кунцевской больнице, сказал, что навестит ее после полетов – 27 марта. И вдруг, как рассказывал личный шофер Гагарина, 26 марта вечером меняет свое решение и едет к жене в больницу.

Юрий Гагарин и Сергей Королев

И в день гибели мужа Валентина Ивановна не находила себе места. Когда к ней в больницу пришли В. Терешкова, П. Попович, А. Николаев и Н. Каманин, она сразу поняла, что случилась беда…

Версий гибели Юрия Гагарина выдвигалось в свое время очень много. Полная истина происшедшего не установлена до сих пор. Причин тому много, но одна из них – едва ли не самая важная – это та, что на самолете Гагарина и Серегина не было САРПП – системы автоматической регистрации параметров полета. При дополнительном анализе кольцевых карт погоды и других материалов, хранящихся в архиве, было установлено, что к началу полетов их руководитель не имел данных о фактической погоде в районе. Вылет разведчика погоды

задержался и состоялся вместо 9 ч. по плану в 9:50, а приземлился он в 10:18, за минуту до вылета Гагарина и Серегина.

Скорее всего, из-за плохой погоды, прилетев в зону, инструктор полковник Серегин сократил программу, отменив выполнение запланированного упражнения в полном объеме. Все это следует из радиообмена, который зафиксировал интервал времени между докладами о начале и окончании выполнения задания в 4 мин. 20 с. В 10:25 625-й – позывной Гагарина – сообщил, что занял в зоне высоту 4200 м и получил разрешение руководителя полетов на работу. В 10:30 доложил о завершении задания и запросил курс 320… Получив разрешение на снижение, экипаж приступил к его выполнению.

Аварийная ситуация возникла внезапно на фоне спокойного полета, о чем свидетельствует сохранившийся радиообмен. В создавшемся опасном положении экипаж принял все меры, чтобы выйти из него, но из-за нехватки времени и высоты произошло непоправимое. В условиях сильной облачности самолет врезался в землю, срезав несколько верхушек деревьев. Летчикам не хватило буквально нескольких сот метров, чтобы выйти из пике.

Во время работы комиссии по расследованию на ЭВМ были проведены тщательные расчеты различных видов маневра, который могли совершить Гагарин и Серегин на последнем этапе полета. В итоге был сделан вывод о том, что самолет попал в штопор и быстро потерял около 4 тыс. м высоты. В качестве возможных причин попадания в штопор были указаны следующие: попадание в вихревой след, маневр при уклонении от действительного или мнимого препятствия, воздействие порыва ветра.

Была высказана и изучалась в то время несколько иная, хотя и близкая по существу причина попадания в штопор – столкновение с шаром-зондом или птицей.

Поводом для возникновения такой версии послужило то, что, судя по отпечаткам на шкале прибора, фиксирующего перепад давлений в кабине, перед ударом о землю кабина была разгерметизирована. Это могло быть следствием столкновения в воздухе. Однако никаких следов от столкновения на обломках самолета обнаружено не было, и причиной разгерметизации комиссией было признано столкновение самолета с верхушками деревьев.

Среди версий, как правило, фигурировала и такая: неправильные действия или недисциплинированность экипажа. С 1964 г. Серегин был военным летчиком первого класса, причем эту квалификацию подтверждал дважды – в 1966 и 1967 гг. Как летчик он был очень надежен, хладнокровен, весьма квалифицирован и в высшей степени дисциплинирован.

Иногда выражают сомнения, не сказалась ли всемирная слава Гагарина на его отношение к летному делу. Однако свидетели утверждают, что подготовку к полетам он вел весьма основательно, не отступая от норм и правил ни по содержанию, ни по форме. Перерыв в полетах у него был с 27 ноября 1967 по 13 марта 1968 г. Заключения всех, кто его готовил, совершая с ним полеты, о его навыках и знаниях, об отношении к делу, только самые положительные. Предпоследний контрольный полет 22 марта с ним осуществил командир эскадрильи подполковник Устенко, который, оценив все действия Гагарина на отлично, дал разрешение на самостоятельные полеты.

Серегин не мог пойти на прямое и бессмысленное нарушение авиационных порядков, разрешив Гагарину вместо выполнения запрошенной и выданной команды руководителя полетов на возвращение начать сложный пилотаж. Тем более что он только что отменил его и Ю.А. Гагарин по радио доложил об окончании пилотажа в зоне.

Как известно, самолет МиГ-15 был очень надежен в управлении, а сваливание его в штопор всегда сопровождалось предупредительной тряской. Поэтому только какое-то неожиданное обстоятельство могло привести к неблагоприятному развитию событий. Однако ни одна версия – о столкновении или попадании в вихревой след – исчерпывающего подтверждения не имеет. Шар-зонд не был найден, следы столкновения на обломках самолета не обнаружены. Доказать строго, что имело место попадание в след, тоже нельзя. Более вероятно поэтому опасное сближение с шаром или самолетом.

К возникновению чрезвычайной ситуации привел целый ряд, казалось бы, незначительных отклонений в организации полетов. Каждое из этих отклонений в отдельности почти не опасно. Однако могло произойти довольно маловероятное стечение обстоятельств. Многие из неблагоприятных факторов проявились одновременно, что и привело к катастрофе.

Эту катастрофу назвали «тайной века».

Упал в лес

1970 г.

21 февраля в Цюрихе, Швейцария, потерпел катастрофу самолет Convair CV-990—30A-6 компании Swissair. Погибли 47 человек.

Во время полета из Цюриха в Тель-Авив экипаж сообщил о проблемах с давлением в салоне и о том, что они возвращаются в Цюрих. Кроме того, пилоты сообщили о том, что подозревают взрыв в заднем багажном отсеке. Во время возвращения в аэропорт отказали навигационные приборы и упало электрическое напряжение. Кабина экипажа наполнилась дымом, люди не смогли управлять самолетом, и машина упала в лес.

Convair CV-990—30A-6 швейцарских авиалиний. 1970 г.

Взрывное устройство сдетонировало вскоре после взлета. Бомба со спусковым механизмом, работающим от альтиметра, по версии следствия, была помещена в посылку, отправленную в Израиль палестинскими экстремистами.

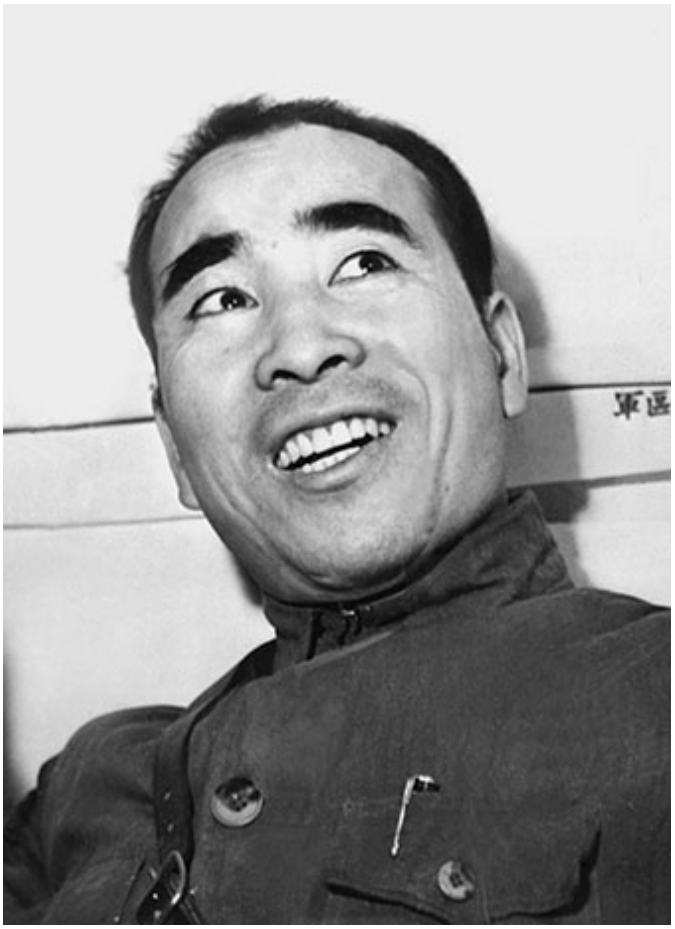
Тайна гибели Линь Бяо

1971 г.

Летом в Монголии потерпел катастрофу неизвестный самолет. Тогда еще никто не знал, что на нем находился Линь Бяо, заместитель председателя ЦК КПК Мао Цзэдуна и министр обороны Китая.

В высшем руководстве бывшего СССР в детали случившегося были посвящены только Л. Брежнев и Ю. Андропов, однако они не раскрыли полученных сведений. Лишь недавно гриф «Секретно» с этих материалов был снят.

Линь Бяо, бывший вторым человеком в руководстве Китая, естественно, стал помехой для Мао, стремившегося к абсолютной власти, и был отстранен от должности. Говорят, что Линь Бяо даже готовил на Мао покушение. Так или иначе, но министр обороны попытался скрыться из Китая, но самолет, на котором он летел, разбился. Монголия, бывшая тогда «младшим братом» Советского Союза, сообщила об этом компетентным органам. Из Москвы в строжайшем секрете вылетела группа военных медиков, которой была поставлена задача опознать уже полуразложившиеся останки людей. С поручением врачи справились блестяще. Проведя целый ряд поистине уникальных исследований, они сумели восстановить внешний облик всех погибших в той катастрофе (через три месяца с момента падения самолета!). Ответ был однозначным: это были Линь Бяо, его жена Е Цюнь и их окружение.



Линь Бяо

В истории с Линь Бяо осталось немало загадочного. Действительно ли он хотел убить властителя одной из великих держав мира, своего бывшего близкого друга? Было ли это побегом или, напротив, эвакуацией накачанного снотворным маршала? Куда направлялся самолет и как произошла катастрофа? Ответов на эти вопросы пока нет.

Падение в зеленый ад

1971 г.

24 декабря около Пуэрто-Инка, Уануко, Перу, после удара молнии потерпел катастрофу самолет Lockheed 188A Electra перуанской компании Lineas Aereas Nacionales. Погиб 91 человек. Молния вызвала пожар, который сильно повредил крылья (правое крыло отделилось). Позже самолет упал в горной местности в джунглях. Один из

пассажиров, девочка-подросток, выжила и была найден через 10 дней после того, как проделала долгий путь через джунгли.

– Когда мы с мамой поднимались в Лиме по трапу самолета, у меня было прекрасное настроение. Стоял канун Рождества, и в Пукальпе (точнее, на биологической станции среди джунглей в десятке километров от Пукальпы) нас ждал отец. Он не видел нас несколько месяцев и писал, что ждет с нетерпением, даже приготовил рождественскую елку. Еще мы хотели отпраздновать мой семнадцатый день рождения.

В самолете было 80 пассажиров. Мое место в девятнадцатом ряду, у самого окна.

Перелет Лима – Пукальпа обычно длится час, и все это время в иллюминаторе видны джунгли, джунгли до самого горизонта. Через полчаса после взлета видимость резко ухудшилась. Началась сильная болтанка, самолет трясло, и стюардессы попросили пристегнуться к креслам.

Я посмотрела в иллюминатор – черным-черно, и рядом, совсем рядом с нами сверкнула молния. Я посмотрели на часы; по времени мы давным-давно должны быть в Пукальпе. Самолет рвануло, вещи посыпались с багажных полок. Многие пассажиры крестились и читали молитвы.

– Это конец, – сказала мама. Она вообще боялась летать с тех пор, как однажды попала на самолете в грозу. В иллюминатор я увидела огонь – самолет был объят пламенем. Языки огня закрывали правое крыло. Я хотела что-то ответить маме, но в этот самый момент раздался глухой удар. И, не поняв еще, что случилось, я оказалась уже вне самолета. Я по-прежнему сидела в кресле, и кресло это летело вниз.

Помню только, что я задыхалась, предохранительный ремень давил мне на живот, а я обеими руками старалась его оттянуть. Еще помню, что кресло в воздухе крутилось, а деревья казались маленькими и на удивление редкими. Потом я потеряла сознание.

Очнулась я от дождя. Лило так, как может лить в тропиках в разгар сезона дождей. Гремел гром. Было еще светло, Я лежала под креслом, их было три, соединенные вместе: мое, то, где сидела в самолете мама, и то, где спал какой-то сеньор. Но ни мамы, ни сеньора рядом не было. Я была одна, а вокруг квакали полчища лягушек и жужжала мошкара.

Я осмотрела себя и выяснила, что исчез куда-то предохранительный пояс, нет одной туфли, пропало колечко с пальца и очки. Платье было абсолютно цело, и меня это, помню, удивило больше всего. Тем более что с остальным было хуже, была сломана ключица, один глаз затек, на голове вздувалась шишка, а на ноге зияла рана. Боли я не чувствовала, но притом была настолько слаба, что не могла встать. Целую ночь я пролежала под креслом в полузабытьи.

Утром мне удалось подняться. Это стоило немалых трудов, невероятно кружилась голова. В траве я заметила сверток, подняла его и развернула: какие-то игрушки и рождественское печенье. Ах да, ведь сегодня Рождество… Елка… Отец ждет нас с мамой и нарядил елку… И только тут я все поняла: отец потерял жену, но дочери он потерять не должен. Я обязана выжить.

В джунглях я была не новичком: два года – с 1967-го по 1969-й – я прожила с родителями на биологической станции. Отец мой – зоолог, а мама была известным в Перу орнитологом. Они научили меня читать книгу джунглей.

Я должна найти реку. На берегах ее разместились деревни индейцев племен конибо, шипибо, какатаибо, а также поселки метисов-лесорубов. Все здешние реки и речушки несут воду в Рио-Укаяли. И на этой реке стоит Пукельпа, а в Пукальпе ждет меня отец.

Печенье, разбухшее от воды, имело такой мерзкий вкус, что я его выплюнула. В свертке еще был мешочек с конфетами, я решила его взять с собой. Потом я нашла палку – ощупывать землю перед собой, чтобы не наступить ненароком на змею или ядовитого паука.

Уже через несколько шагов весь мир завертелся перед моими глазами, и я опустилась на землю. Первое, что я услышала, придя в себя, было журчание воды.

Хорошо, хоть вода в ручейке была чистая, по крайней мере, я смогла напиться. Но самое главное – он должен вывести меня к реке.

Реки в перуанских джунглях текут не прямо, а крутят так, что, пройдя вдоль берега десяток километров, человек может продвинуться по прямой лишь метров на сто. Добавьте к этому тучи комаров. Добавьте аллигаторов, заполонивших берега рек. И не забудьте пираний, которые чуют кровь издалека. А у меня на ноге рана сантиметров в шесть…

Время от времени я вынимала из мешочка конфету, просто чтобы отвлечься. Голода я не ощущала. С деревьев свисало великое множество заманчивых на вид фруктов. Но я хорошо помнила слова отца, что в джунглях все, что выглядит красивым – бабочки, цветы, плоды, – ядовито.

Я шла и шла, и вдруг солнечный свет погас и стало темно. На ощупь я отыскала ровное место на берегу.

Солнце было уже высоко, когда я снова тронулась в путь. Голода я не чувствовала, по-прежнему лишь время от времени выпивала немного воды, все вокруг становилось привычным, даже спокойным.

…Вдруг я услышала хлопанье крыльев и увидела грифов. Тучу грифов. Они кружили над поляной, в центре которой громоздились обломки самолета. На фюзеляже можно было разобрать еще номер: 06 941. Резко пахло бензином. И ни следа людей.

Где-то в середине четвертого дня я услышала шум мотора самолета. Я закричала что было сил: «Помогите! Помогите!», хотя это было заведомо безнадежно. Самолет был где-то надо мной, но пилот, конечно, не мог меня видеть сквозь крышу из листьев. Даже сама я не видела самолета. Рев мотора начал затихать. Потом и вовсе исчез. Я осталась снова одна.

Муравьи преградили мне путь, лютые муравьи-переселенцы. Пришлось залезть по пояс в уже ставший широким ручей. За пару часов, продираясь через кусты метра на два, оставляя на ветвях лоскуты платья и собственной кожи, я вышла к широкой – метров пятнадцать – реке. Надежда снова забрезжили передо мной.

Джулиан Копке – единственная выжившая после катастрофы 24 декабря 1971 г. около Пуэрто-Инка

Новый враг появился у меня – голод. Теперь я чуть ли не ползла вдоль берега, хотя все время помнила, что в прибрежной грязи прячутся ядовитые скаты. «Наступишь на ската – конец тебе», – повторяла я про себя предостережение отца. Рана на ноге начала гноиться. Надо было бы удалить из-под кожи мушиные яйца, но не было ни пинцета, ни иглы, чтобы это сделать. И кроме того, это отняло бы много времени.

Я легла на песок. Рядом тянулась цепочка черепашьих следов. Хоть черепашьих яиц поем, подумала я, но глаза мои слипались. Слава богу, я не успела заснуть, потому что краешком глаза увидела неподалеку пять крошечных аллигаторов. Сон как рукой сняло; если их родители увидят меня рядом, они нападут на меня. Шатаясь, я побрела в сторону от этого места.

Рука, искусанная насекомыми, опухла; она болела и гноилась. Я пыталась обвязать ее обрывком полотняного мешочка из-под конфет, но это не помогло. Боже, думала я, мне, наверное, ампутируют руку… Если я вообще останусь жива.

У меня оставалось колечко в форме спирали. С трудом я разломала его на острые кусочки и попыталась ими вытащить личинки мух. Конечно, всех личинок мне не удалось бы вытащить, да и мухи, вившиеся надо мной, тут же отложили бы новые, но все же это была борьба за жизнь.

Наверное, меня спасло то, что я умела хорошо плавать. Пользуясь сильным течением, я проплывала километр, стараясь держаться ближе к берегу – так, чтобы видеть дно, потом вылезала на берег, отдыхала и снова лезла в воду…

В один из вечеров последний луч солнца осветил в кустах большого тапира. Мы едва не столкнулись с ним нос к носу и тут же бросились, не разбирая дороги, в разные стороны. Каждый вечер я мечтала увидеть среди тьмы свет, но так и не увидела. В этой глуши мне не довелось увидеть даже следа человека. Я видела лишь аллигаторов, покрытых грязью, таких омерзительных и неповоротливых на суше и почти быстрых в воде. Вокруг летали тучи красивых попугаев, крошечных колибри, носились по ветвям обезьяны. И везде – мухи и комары.

В тине сидели лягушки – огромные, окрашенные в темные цвета. При виде меня они начинали квакать, переваливаясь в грязи. Я видела жирных гусениц, лезших по деревьям, но одно лишь прикосновение к ним могло вызвать бешеную боль. Я обходила муравейники, а с деревьев в любой момент могли посыпаться на меня еще худшие муравьи – «огненные», о которых индейцы рассказывают, что они обгладывают человека с немыслимой быстротой. Огромные пауки старательно плели между деревьями прочные сети.

Через некоторое время течение убыстрилось настолько, что о плавании не могло быть и речи. Мне хотелось только одного: покоя. Лечь и не вставать. Кажется, меня потихоньку покидала сила воли. Легла там, где остановилась, положила голову на песок. Потом все же решила хоть немного осмотреться, подняла с трудом голову и увидела лодку.

Лодка привязана была к колышку, вбитому в берег; в заросли уходила узкая тропинка. В конце ее виднелась хижина из пальмовых ветвей. Доковыляв до хижины, я убедилась в том, что она совсем еще новая. Внутри лежали подвесной мотор и канистра с бензином, прикрытые пластиком. Не знаю, сколько я пролежала у хижины, но,

когда стемнело, я вползла внутрь. В первый раз за девять ночей у меня над головой была крыша. Но спалось скверно. Мучили комары. Всю ночь я вслушивалась: не услышу ли человеческие голоса?

Нет, я не могла полагаться на быстрое возвращение людей. Надо продолжить путь. Лодку брать нельзя: я не умею с ней обращаться. Придется по-старому плыть и идти, идти и плыть.

В хижине я нашла тюбик вазелина и втирала его в кожу в надежде избавиться от личинок. Не помогло. Правая рука выглядела так, что я вновь впала в отчаяние: если я попаду к людям не скоро, мне ее ампутируют.

И тут я услышала голоса. Из леса вышли трое больших мужчин в шортах. Первые люди за десять с половиной дней! И первые слова, которые обращены были ко мне: «Эй, сеньорита! Чего вы тут расселись?»

Упала с высоты 10 тыс. м

1972 г.

26 января около Хемсдорфа, ЧССР, после взрыва бомбы в переднем багажном отсеке разбился югославский самолет Douglas DC-9—32, выполнявший полет из Стокгольма в Белград. Погибли 27 человек. В живых осталась только одна стюардесса Весна Вулович, упавшая с высоты 10 км в отвалившейся хвостовой части.

Когда самолет DC-9 на пути в Белград пролетал над границей ГДР и Чехословакии, в самолете взорвалась бомба, заложенная хорватскими экстремистами. Этим рейсом должен был лететь премьер-министр Югославии Джемал Биедич, но по какой-то причине он не попал на самолет. Именно против него была направлена диверсия, обернувшаяся чудовищно бессмысленной гибелью людей. Взрыв раздался прямо в салоне самолета. Стюардесса Весна Вулович, находившаяся в этот момент в хвостовой части и возившаяся с бутербродами и напитками для пассажиров, ничего не успела понять, потому что хвост оторвался и с сумасшедшей скоростью полетел вниз. Однако вместо того, чтобы разбиться вдребезги, он, подняв огромные фонтаны брызг, плюхнулся в глубокий пруд в Сербска-Каменице, в Чехословакии.

Весна Вулович на фоне самолета

Стюардесса получила многочисленные травмы, но осталась жива, упав с высоты 10 тыс. м. Все остальные пассажиры и экипаж лайнера погибли.

Засекреченная трагедия в Светлогорске

1972 г.

16 мая в Светлогорске, Калининградская область, на здание детского сада рухнул потерявший управление военный самолет Ан-26. Под его обломками за считаные секунды погибли 23 ребенка.

В этот день в саду были 23 ребенка, воспитатель, повар и няня. Время близилось к полудню. Через полчаса с прогулки должны были вернуться дети.

12:50. Тамара Янковская рассаживала детей за столы…

Десятью минутами раньше из аэропорта Храброво вылетел новый военно-транспортный самолет Ан-26. Шесть опытных летчиков и два инструктора пилотировали машину. Они успели сделать лишь один вираж над Балтийским морем. Внезапно отказали двигатели. Самолет начал терять высоту.

Самолет обогнул спортивный стадион, чуть не задел крылом колесо обозрения в парке культуры – и «приземлился» на тот самый элитный детский сад.

Шансов спастись у детей и работников сада не было…

23 жизни оборвались в считаные секунды. 23 семьи не смогли пережить утрату. Сегодня многих из тех родителей уже нет в живых. Кто-то до сих пор проходит лечение в психиатрической клинике. Несколько матерей после майской трагедии покончили жизнь самоубийством. Истории их жизни восстановлены по воспоминаниям очевидцев.

Таню Жаворонкову опознали по остаткам нового голубого платья…

В 1972 г. Тане исполнилось семь лет. Через несколько месяцев девочка должна была пойти в школу. Родители уже купили форму, ранец, тетрадки…

…16 мая в 15:00 в кабинете секретаря горкома раздался звонок.

– Ваша дочь сегодня оставалась в детском саду? – спросил женский голос.

– Да. Что-то случилось? – занервничал Евгений Николаевич.

– Приезжайте на опознание трупа…

Евгений Жаворонков до детского сада не доехал. Он попал в реанимацию. Через 15 мин. после звонка с ним случился сердечный приступ.

Через два года супруги расстались. Евгений переехал на Север, жена Екатерина – в Калининград. Она вышла замуж и спустя 14 лет после катастрофы родила опять девочку.

Лиза и Маша были лучшими подругами. Сначала вместе ходили в школу, затем поступили в один институт, а потом их дороги разошлись. Вскоре обе девушки вышли замуж и в один год родили: Лиза – мальчика, Маша – девочку. Через пять лет подруги в один день потеряли детей.

– Они так и не смогли отыскать в пепле своих детей: по всей видимости, они сгорели полностью, – рассказывают очевидцы. – В два маленьких гробика матери положили любимые игрушки дочери и сына…

Через полгода Лизу с Машей стало не узнать. Горе обе начали глушить водкой, с мужьями развелись, работу бросили, стали побираться по электричкам. «Нет наших детей – нет смысла жить…» – оправдывались они перед соседями.

16 мая 1973 г. в светлогорском храме прошла первая панихида по погибшим детям. Собрались все родители. Не было только двух женщин – Лизы и Марии. Их искали неделю. А вскоре один из отдыхающих рассказал, что в ночь с 15 на 16 мая на берегу Балтийского моря видел двух пьяных молодых женщин, которые прямо в одежде шли к штормившей воде…

На кладбище – 23 бугорка с надгробными досками и фотографиями. Вот только одна доска – пустая. Ни фотографии, ни имени, ни фамилии.

– Известно только, что здесь мальчик похоронен, но вот кто? Говорят, его мать сразу после катастрофы уехала из города – даже похорон не дождалась… – рассказывает настоятельница часовни Ольга.

В 1999 г. в Светлогорск к месту трагедии пришла женщина с букетом полевых цветов. Эти цветы и церковную свечку она везла из подмосковного Сергиева Посада.

…Татьяна 10 лет не могла родить ребенка. Мальчик родился слабеньким. Врачи выхаживали его около года. В течение последующего времени Таня не отходила от сына ни на шаг. В три года она определила его в лучший детский сад, сама устроилась туда же нянечкой.

16 мая Таня побежала в магазин. К полудню обещали завести новую партию игрушек, а у ребенка как раз через неделю был день рождения…

– Она уже стала оплачивать покупку, как в магазине задрожали стекла и на улице раздался взрыв, – вспоминает Галина Ветюгова, бывший продавец светлогорского универмага. – Танька оставила игрушки и бросилась бежать.

Таня больше 3 ч. простояла на одном месте около разрушенного детского сада. Рядом лежало обгоревшее крыло самолета. Она даже не

смогла заплакать. Вечером она дошла до дома, собрала сумку, села на автобус Светлогорск – Калининград. Больше ее никто не видел…

В прошлом году странная женщина с полевыми цветами рассказала историю:

– У нас в поселке строится храм. Я часто вижу там женщину средних лет. Она выполняет самую тяжелую работу: таскает ведра с песком и огромные бревна, месит глину… Я попробовала заговорить с ней. Разговор не клеился. Я сказала, что через неделю собираюсь уезжать отдыхать в Светлогорск. Она заплакала. Оказывается, уже 30 лет после смерти сына она безвозмездно строит храмы и целыми днями молится. Эти цветы она вырастила около строящегося храма и попросила меня положить их на место, где стоял детский сад.

Воспитательница престижного светлогорского детского сада Валентина Шабашова-Метелица решила не отдавать своего сына на казенное обеспечение. Маленького Андрея воспитывала бабушка, Нина Сергеевна. В тот майский день мальчик, как обычно, прогуливался с бабушкой по городу. Около детского сада Нина Сергеевна встретила соседку. Остановились поболтать.

– Бабуль, я сбегаю к маме на минуточку?.. – попросился Андрей.

В это время Валентина выглянула в окно. Заметив сына, выбежала к нему навстречу…

Часы пробили час дня.

Мать с сыном успели только обняться…

На следующий день Нину Сергеевну увезли в психиатрическую клинику. Двадцать пять лет на тумбочке рядом с ее больничной койкой стояла фотография счастливой дочери и внука.

Часовня на месте падения самолета 16 мая 1972 г. Светлогорск

По счастливой случайности двум воспитанникам детского сада удалось избежать трагедии. В этот день семилетняя Оля Марусева, оправившись после тяжелой ангины, должна была пойти в сад.

– Доченька, у меня выходной, так что можешь еще денечек побыть дома… – улыбнулась утром мама.

Сегодня Ольга работает детским врачом в маленькой светлогорской клинике.

В Калининграде, в храме Рождества Богородицы, служит отец Сергий. 29 лет назад его тоже миновала катастрофа. Его отец, капитан

дальнего плавания, в этот день возвращался из рейса. Утром принесли телеграмму: «Ждите. Сегодня приезжаю. Буду в 13:00». Тогда Сереже было пять лет. Он не осознавал, что случилось.

Через 10 лет бабушка умерла. Перед смертью она наказала Сергею: «Внучек, посвяти свою жизнь служению Господу – ведь однажды Он подарил тебе вторую жизнь».

Сегодня в Светлогорске не осталось почти никого из тех людей, которых напрямую коснулась эта авиакатастрофа. Те, кто не уехал из города, не хотят откровенничать с журналистами.

– Где вы были раньше?! Казалось, что все забыли о нас… – говорит судья Светлогорского народного суда, мама погибшей Вики Гвоздевой. – Мне тогда 25 лет было. Дочка сначала все время с бабушкой сидела. Но мама рано умерла. Пришлось пристраивать Вику в детсад. Девочка и месяца туда не ходила… Удивительно, что военные скрыли от нас все причины катастрофы. А городские власти не то что компенсацию не выплатили, но даже похороны не оплатили… Я родила еще одну дочь – тоже Викой назвала.

Через полчаса после взрыва на месте трагедии собрался весь летный состав военной части аэродрома Храброво. Город оцепили. Электричество выключили. Ни в одном из домов Светлогорска не работал телефон. На 24 ч. в курортном городке ввели чрезвычайное положение.

– Это напоминало войну, – вспоминают жители Светлогорска. – По всем улицам расставили вооруженных солдат, нам запретили не только выбираться за пределы города, но даже покидать собственные дома…

За одну ночь военные убрали всю территорию бывшего детского сада. На месте трагедии разбили клумбу. Рядом посадили новые деревья. Чтобы больше ничего не напоминало о случившемся.

Только две женщины из находившихся в помещении детсада по счастливой случайности выжили в этой катастрофе: воспитательница Тамара Янковская и подруга поварихи Екатерина Ворона.

– Я работала в соседнем санатории, в перерыв забежала к подруге на полчасика, – вспоминает Ворона. – Вдруг все стало сыпаться, падать, шум стоял невообразимый… Мне посчастливилось: около меня упала балка, я оказалась в проеме. Подругу завалило. Я схватила ее руку – но она уже не шевелилась…

В кромешной тьме Екатерина добралась до окна.

– Я не поверила своим глазам. Свет, люди… Стала вылезать через окно, – продолжает она. – Выползаю – наполовину обожженная, вся в грязи… Ближе всех ко мне стоял пожарный.

Спустя час военные нашли Тамару Янковскую. Их обеих, обожженных, еле живых, отвезли в госпиталь.

Екатерину Ворону выписали раньше. Тамара Янковская осталась в больнице. Утром в день выписки к ней в палату зашел дежурный врач. Женщина не дышала. Внезапная остановка сердца.

Погибших детей и воспитателей похоронили в братской могиле на единственном светлогорском кладбище. Когда стал вопрос о погребении здесь же военных летчиков, родители запротестовали. Жители города не сомневались, что основной причиной гибели их детей стала халатность экипажа. Тогда ходило много слухов по поводу авиакатастрофы. Известно лишь, что новый самолет пустили осваивать самых опытных пилотов части. И к роковому полету они готовились больше года.

– Мы знаем, что в воздухе у самолета отказал двигатель, все летные качества машины были потеряны, – рассказывает командир воинской части Храброва Николай Дубровский. – В этой ситуации было сделать ничего невозможно. Тем более они попали в зону сильного тумана и не видели, куда летели. Детский сад оказался местом падения по трагической случайности…

Семьям погибших летчиков пришлось оставить Храброво и перебраться подальше от Калининграда. Никаких памятников, никаких захоронений летный состав не организовывал. Светлогорцы в свою очередь запретили вписывать имена военных на мемориальной доске.

На месте детского сада в 1994 г. построили храм-часовню. Часовенка выглядит детской. Внутри – крошечный иконостас и малюсенькие иконы. Все обустроено как раз для ребят детсадовского возраста.

Каждый год 16 мая сюда приезжают летчики из Храброво. Возлагают венок…

– Мы возим сюда нашу молодежь не только для того, чтобы помянуть погибших. Это был страшный урок для всех – мы не хотим, чтобы остальные повторяли ошибки погибшего экипажа… – рассказывает командир части.

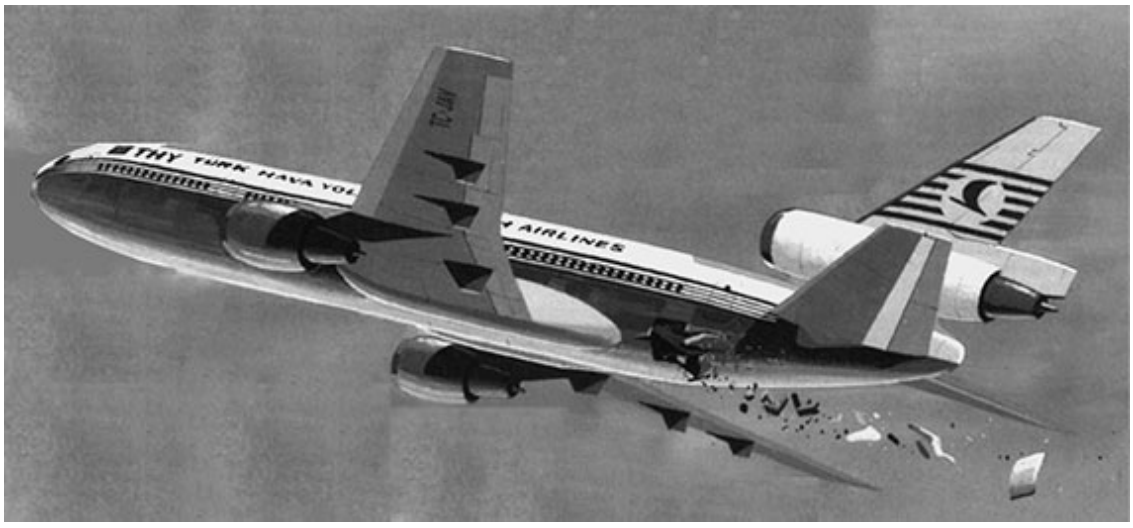
Виндзорский инцидент

1972 г.

11 июня над городом Виндзор, провинция Онтарио, Канада, на борту американского самолета DC-10 произошла авария. Только благодаря профессионализму пилота 67 пассажиров остались в живых.

Причина этой аварии, вошедшей в историю катастроф как Виндзорский инцидент, довольно банальна – плохой замок двери заднего грузового отсека. Неплотно закрытая дверь на высоте 3500 м вызвала разгерметизацию отсеков самолета, что едва не привело к гибели лайнера.

DC-10 стал абсолютно неуправляем. Вскоре отказали рули вошедшего в пике самолета. Тогда капитан Маккормик попытался вывезти самолет в горизонтальное положение, увеличивая тягу двигателей. Напряжение экипажа росло с каждой секундой. Наконец, самолет начал постепенно выравниваться. Стало спадать и напряжение в пассажирском салоне. Только летчики знали, что самое страшное еще впереди. Это – посадка. Шансы на успех были минимальны, но Маккормик ими воспользовался и выиграл схватку с взбесившийся лайнером. Посадка осложнялась поднявшимся ветром. Однако гидросистема функционировала нормально, так что шасси и закрылки были выпущены своевременно. Несмотря на бездействующий руль направления экипажу все же удалось посадить самолет.



Произвольное открытие люка на лайнере DC-10. Реконструкция авиакатастрофы, 3 марта 1974 г.

После осмотра оказалось, что дверь левого люка заднего грузового отверстия была оторвана и вместо нее зияла огромная дыра, через которую и произошла разгерметизация грузового отсека. Все дело было в конструктивных недоработках замка люка.

Позже на люках грузовых отсеков самолетов DC-10 были сделаны усиливающие пластины, которые позволяли избежать повторения подобных ситуаций.

В режиме «глубокого срыва»

1972 г.

18 июня в окрестностях Лондона разбился самолет Hawker Siddeley Trident 1C английской компании British European Airways. 118 человек погибли.

«Трайдент», салон которого был забит до отказа – пассажиры, обеспокоенные началом объявленной забастовки пилотов, стремились любым способом заполучить билеты и вылететь в нужном направлении, – покинул лондонский аэропорт Хитроу в 16:08 и взял курс на Брюссель. Буквально через несколько секунд командиру экипажа капитану Кею стало плохо (позже выяснилось, что он страдал крайне тяжелой формой атеросклероза). Остальные члены экипажа не сумели вовремя среагировать на изменение обстановки, поскольку даже не подозревали, что их командир находился при смерти. Второй пилот запутался с показаниями приборов и пока он выяснял, что же нужно делать, самолет оказался в режиме «глубокого срыва». Лайнер рухнул недалеко от шоссе в окрестностях городка Стейнс. От удара двигатели заглохли, и над местом катастрофы повисла странная тишина.

На месте трагедии

Водители машин, двигавшихся по шоссе, бросились к обломкам самолета, но никого не нашли живым. Смерть пассажиров и членов экипажа была мгновенной – ужасной силы удар о землю переломал им позвоночники и кости, привел к разрывам внутренних органов. Только один человек оказался в сознании, однако вскоре скончался в машине «скорой помощи». Вскрытие показало, что командир экипажа был мертв еще до столкновения с землей.

Андские апостолы

1972 г.

13 октября около Сан-Фернандо, Чили, в Андах разбился самолет Fairchild-Hiller FH-227D/LCD компании TAMU. Из 45 человек погибли 29.

Выживших обнаружили только 22 декабря 1972 г. Им пришлось заниматься… каннибализмом.

Эта трагедия в свое время привлекла к себе внимание всего мира. Однако мало-помалу «Андскую трагедию», казалось бы, предали забвению. Но вот американские кинематографисты сняли художественный фильм «Живые», в котором с документальной точностью воссоздали все перипетии страшной беды, постигшей пассажиров уругвайского авиалайнера, совершавшего перелет в Чили и потерпевшего катастрофу в Андах. Фабула фильма проста: спасшиеся после авиакатастрофы люди больше двух месяцев ждут, когда к ним придет помощь. Но быстро отыскать несчастных среди Андского высокогорья просто невозможно. И тогда, чтобы выжить, отчаявшиеся, замерзшие, изголодавшиеся люди прибегают к последнему средству – начинают поедать своих погибших товарищей…

Итак, утром 13 октября 1972 г. сборная команда Уругвая по регби, зафрахтовав «фэачайлд», самолет военно-воздушных сил, вылетела на очередную игру со сборной командой Чили, рейсом Монтевидео – Сантьяго-де-Чили. Однако, пролетая сквозь густую облачность, покрывавшую Андское высокогорье, пилот ошибся в расчетах и на высоте 5 км направил самолет прямиком на одну из вершин.

Когда летчики обнаружили свой просчет, было уже поздно: темные очертания горного пика стремительно приближались… Через несколько мгновений зазубренный гребень скалы пропорол стальную обшивку самолета и фюзеляж развалился. От страшного удара несколько кресел оторвало от пола и вместе с пассажирами выбросило наружу: 17 человек погибли прямо на месте, когда «фэачайлд» рухнул в сугроб.

Картина падения напомнила сцену из фильма ужасов: кругом кровь, стоны раненых, трупы погибших – и жуткий холод. В живых после катастрофы осталось 28 человек, но после схода снежной лавины и долгих изнурительных недель голодания осталось только 16.

«Шли дни, а мы, не имея теплой одежды, продолжали жить при сорокаградусном морозе», – рассказывает Карлито Паэс, сын художника, выросший, как и его друзья, в богатом предместье Монтевидео.

Пропитания, что хранилось на борту разбившегося самолета, хватило ненадолго – скудные запасы приходилось делить на всех по крохам, чтобы протянуть как можно дольше. Паррадо был самым лучшим и самым выносливым игроком в своей команде по регби, и уже на четвертый день после авиакатастрофы он собрался искать спуск с

гор в долину. Когда кто-то из друзей заметил, что ему не хватит еды, в которой к тому же было недостаточно калорий (плитка шоколада и наперсточная норма вина), Нандо решительно ответил: «Тогда я съем одного из пилотов. В конце концов, это они виноваты в том, что с нами случилось». Что он ощущал, когда пришел к этой страшной мысли?

«У нас не было никакой другой возможности», – просто объясняет он. Некоторые из его друзей, когда их спасли, были вынуждены пройти специальный курс психотерапии. «Ни один человек не смог бы жить нормально после всего, что мы пережили», – признавались они.

Сенсационное сообщение о людоедстве в Андах облетело весь мир в январе 1973 г., после того, как спасательные команды раскопали могилы. Многие тогда отпускали циничные шутки в адрес регбистов-каннибалов, которые, мол, сидели себе спокойно на горной вершине и питались плотью своих товарищей. Многие возмущались. Большинство же людей недоумевали: неужели современный человек способен на такое?!

Сеансы психотерапии должны были снять чувство вины у жертв авиакатастрофы. Однако сами жертвы, несмотря на то что тяжкие воспоминания их угнетали, особой вины за собой не чувствовали. Во время сеансов они болтали о спорте и шутили, прикидывая, как бы на их месте повели себя те же врачи? С такой же иронией сорокалетний кардиолог Роберто Канесса, бывший член команды уругвайцев-регбистов, рассуждал и о своем любимом фильме «Молчание ягнят», где ему особенно нравится сцена, когда маньяк-людоед мечтает отведать человеческой печени.

Несколько выживших в авиакатастрофе в Андах

А тогда в Андах именно Канесса первым отважился есть человечину. Студент-медик и к тому же правоверный католик, он, решившись на столь чудовищный шаг, объяснил пришедшим в ужас товарищам, что главная их задача – выжить, а нормы морали – дело десятое. «Это такое же мясо, как говядина, которую мы едим каждый день», – говорил он. Канесса после почти двухнедельного пребывания на обледеневшем вулкане Тингуири выполз из утлого убежища, сделанного из разрушенного фюзеляжа самолета, и начал срезать бритвой длинные тонкие ломти мяса с тела погребенного под снегом трупа. Это было не так-то просто: рассудок противился, однако голод оказался сильнее разума.

«Андские апостолы», как их прозвали журналисты, рассказали свою историю американскому писателю Пирсу Полю Риду. В своем документальном романе «Живые» он доподлинно описывает страдания молодых людей, всеми покинутых, брошенных на произвол судьбы,

обреченных на медленную, мучительную смерть от холода и голода. Книга имела огромный успех и стала бестселлером, по мотивам которого режиссер Френк Маршалл снял одноименный фильм. Впрочем, киноверсию нашумевшего романа американская критика встретила довольно прохладно, назвав ее «банальной мелодрамой, герои которой, эдакие хладнокровные, но милые юные каннибалы, выясняют между собой какие-то отношения».

Нандо Паррадо, ставший тележурналистом, был консультантом этого фильма, съемки которого проходили в течение четырех месяцев на высоте 3 км на леднике в Британской Колумбии. Актер, играющий в фильме Нандо, – Итан Хоук – похудел во время съемок на 20 фунтов, тогда как сам Нандо в свое время потерял аж целых пятьдесят.

Нандо Паррадо, Роберто Канесса и Серхио Каталан годами позже

Сюжет фильма как бы сосредоточен на двух героях – Нандо Паррадо и Роберто Канессе (его роль играл актер Джош Гамильтон),

которые на пятьдесят восьмой день отправились в долгий путь за помощью. Они двинулись в неправильном направлении, имея при себе самодельные спальные мешки, сшитые из обивки самолетных кресел, и скудный паек сушеного человеческого мяса, совершенно не подозревая о том, что всего лишь в 16 км к востоку от места катастрофы лежит крохотная аргентинская деревушка. Несмотря на сильное истощение, им удавалось проходить в день по 10 км, и только на десятый день их взорам наконец-то открылись новые пейзажи – вместо снега и льда они увидели песок, гальку, журчащий в долине ручей, окаймленный по берегам зарослями чахлого кустарника.

И Нандо, и Роберто не поверили собственным глазам, когда увидели первые признаки жизни – пустую банку из-под супа, лошадиную подкову и… человека – аргентинского пастуха, которого до смерти испугал вид двух призраков в лохмотьях. В фильме эта сцена знаменует благополучный конец: над местом катастрофы кружат вертолеты, звучит «Аве, Мария!». Все прекрасно.

Но в жизни, как всегда, все было гораздо сложнее. Пастух убежал от них, да и вертолеты прилетели намного позднее и смогли взять только часть жертв катастрофы. Однако вскоре счастливая радость спасшихся была омрачена горьким чувством стыда. Тогда отец одного из пострадавших сказал: «Как врач, я сразу понял, что ни один человек не смог бы выжить в таком месте и в таких условиях, не приняв мужественного решения».

В свой прежний мир они вернулись совершенно другими людьми, да и взгляд на жизнь у них здорово изменился.

«Здесь, внизу, – вспоминал потом Карлито Паэс, – каждый пытается сожрать своего ближнего. А там, наверху, наши отношения были чистыми, глубоко нравственными. Да-да, как бы странно это ни звучало. И я бы отдал все на свете, чтобы пережить это заново».

Сорокачетырехлетний фермер Коча Инчиарте с благодарностью вспоминает о том, с какой теплотой и заботой отнеслись к нему друзья тогда, в Андах. Он с трудом мог заставить себя есть человечину и настолько ослаб, что уже не мог встать, – и товарищи по несчастью приносили ему в бутылке талый снег, истинную драгоценность. Без их помощи и поддержки Коче было бы не выжить. Хотя, конечно, не все у них шло гладко: иной раз друзья ссорились и ругались, особенно ночью, когда один наступал на руку или на лицо другому. Кляли они и

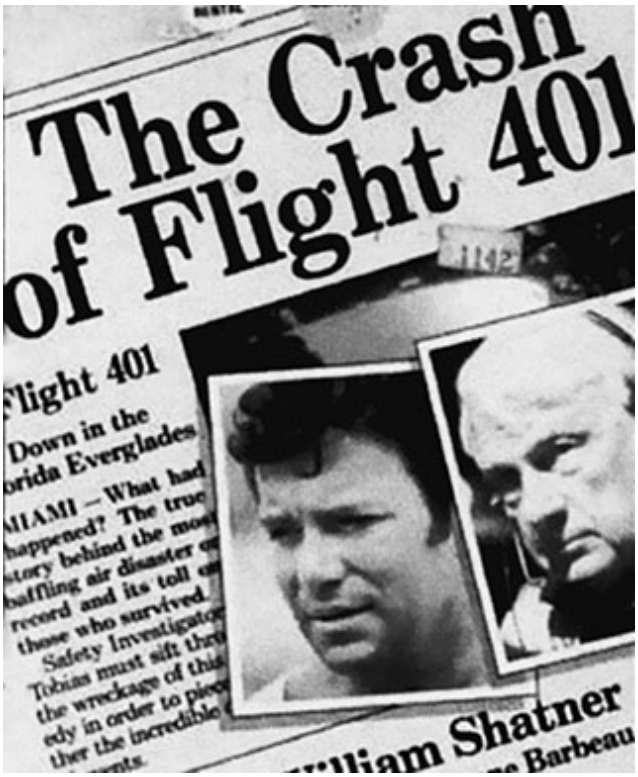
того, кто ненароком забывал закрыть щель в их убогой времянке, и ледяной воздух врывался внутрь. Однако, несмотря ни на что, они не возненавидели друг друга, как это зачастую случается в заключительных сценах фильмов-триллеров. Напротив, роковая катастрофа «фэачайлда» сплотила их, и отныне каждый год 22 декабря, в день своего спасения, друзья встречаются семьями и все вместе воскрешают в памяти былое – бесконечные дни и ночи в Андах, когда они сжимали в потрескавшихся губах сигареты, мечтали о карамельном креме и молча плакали, сожалея о том, что никогда уже, наверное, не встретят Рождество.

«Призраки рейса 401»

1972 г.

29 декабря над национальным парком Эверглейдс во Флориде, США, потерпел катастрофу Lockheed L-1011 TriStar 1 компании Eastern Air Lines. На борту находились 176 пассажиров и членов экипажа. Погибли 99 человек.

Когда лайнер, готовящийся сесть в Майами, пошел на снижение, перегорела лампочка, сигнализирующая о выпуске передней ноги шасси. Самолет находился над национальным парком, когда пилоты напрасно пытались «оживить» индикатор, хотя пока никаких признаков опасности не было. Пытаясь выкрутить лампочку, один из пилотов случайно коленом задел колонку штурвала. Этого усилия оказалось достаточно, чтобы автопилот отключился и самолет стал неуправляемым. Странно, но никто из членов экипажа не обратил внимания на погасшее табло «Автопилот включен».



Вырезка из газеты с заголовком о «Рейсе 401»

Через несколько мгновений, когда второй пилот понял, что произошло, самолет со всего маху врезался в болото и раскололся. Чудовищная сила выбросила пассажиров наружу. Прибывшие вскоре из Майами спасательные вертолеты подобрали 77 чудом уцелевших пассажиров. Им чрезвычайно повезло, поскольку самолет «приземлился» в мягкий болотистый грунт, значительно смягчивший силу удара. Позже двое из доставленных в городские больницы потерпевших скончались от ран.

Книга и фильм «Призрак рейса 401» основаны именно на этой катастрофе.

Злой рок клана Кеннеди

1973 г.

В январе авиакатастрофа унесла жизнь Александра Онассиса, единственного сына и прямого наследника владельца крупнейшей в мире судовладельческой империи Аристотеля Онассиса.

Авиакатастрофы унесли жизни шурина, пасынка и сына Жаклин Кеннеди-Онассис… Прослеживается ли преступная воля за этими роковыми совпадениями?

Английский писатель и историк Д. Ирвинг так описывал операцию, в которой погиб Джо Кеннеди, старший брат будущего американского президента: «В один из первых дней августа 1944-го несколько бомбардировщиков “либерейтор” 8-го авиафлота США вырулили на взлетную полосу аэродрома Уинфертинг-Ферсфилд в Норфолке. Затем они тяжело поднялись в воздух. Их экипажи состояли всего из двух человек – пилота и радиста. За их спинами каждый дюйм фюзеляжа был занят мощнейшей взрывчаткой. С бомбардировщиков было снято все вооружение, а баки были заполнены горючим только для перелета в одном направлении – через пролив Па-де-Кале и далее во Францию, где союзнические армии под командованием генерала Эйзенхауэра с боями прокладывали себе путь вперед…»

Эта эскадрилья не должна была вернуться на свою базу в Англии. Бомбардировщикам предстояло сыграть роль камикадзе в уничтожении секретной сверхдальнобойной многокамерной пушки, из которой немцы готовились бомбардировать Англию. Это орудие, которое сами немцы называли иногда «Фау-3», располагалось на заброшенном поле в нескольких километрах от пресловутого Атлантического вала. Его ствол достигал в длину 120 м и был готов выбрасывать по 600 трехметровых снарядов в час на расстояние 150 км.

Попытки англичан уничтожить этот секретный объект с воздуха оказались тщетными: орудие, спрятанное в бетонное укрытие в толще холма, было неуязвимым для самых мощных бомб. И тогда командование 8-го авиафлота решило применить свое «секретное оружие» – начиненные взрывчаткой «либерейторы».

Летчики, доведя машины до цели, должны были парашютироваться, а их самолеты, наводящиеся на цель по радио, один за другим обрушиться на цель. Но машине лейтенанта Кеннеди не было суждено выполнить это боевое задание…

Едва спецэскадрилья пролетела над Великобританией, как бомбардировщик, пилотируемый Кеннеди, взорвался огненным шаром и разлетелся двумя ослепительными молниями. Экипаж погиб мгновенно.

Причина внезапного взрыва так и осталась невыясненной. Гибель же Джо Кеннеди породила несколько версий. Некоторые западные журналисты усматривали здесь длинную руку заокеанской мафии. Той самой, интересы которой в 1920-х гг. схлестнулись в конкурентной борьбе за рынки сбыта с предпринимательской деятельностью Кеннеди-старшего, отца Джо. Глава клана возлагал большие надежды на старшего сына, о котором Джон, его младший брат, отзывался как о семейной звезде: «У него все получалось лучше, чем у всех остальных нас. Если бы он остался в живых, то далеко бы пошел».

Гибель Джо Кеннеди нанесла чувствительный удар амбициозным замыслам Кеннеди-старшего…

Спустя 29 лет, в январе 1973 г., роковая воздушная стихия вновь прикоснулась к клану Кеннеди. На этот раз на самолете-амфибии «Пьяджио» погиб вице-президент авиакомпании «Олимпик» Александр Онассис – единственный сын и прямой наследник владельца крупнейшей в мире судовладельческой империи Аристотеля Онассиса, женившегося, как известно, на Жаклин Кеннеди, вдове убитого американского президента.

Александр Онассис, погибший в авиакатастрофе в 1973 г.

С самого утра того рокового дня Александр Онассис осматривал на поле афинского аэродрома Элленикон флотилию небольших самолетов своей авиакомпании. Предметом его озабоченности бы самолет «Пьяджио», на котором семейство Онассис летало в свою резиденцию на острове Скорпиос. Пилот этого самолета погиб в аварии за несколько месяцев до описываемых событий, и на смену ему прибыл Маккаскер из США. Торопясь проверить нового летчика в деле, Александр вытащил его еще сонного из гостиницы и повел на аэродром. Они сели в амфибию, американец – за штурвал, а Александр – рядом.

Поднявшись метров на пятьдесят, «Пьяджио» внезапно рухнул на землю и рассыпался на куски. Александра извлекли из-под обломков. Он был неузнаваем. Рычаги управления размозжили ему голову.

Накануне погребения Александра в фамильном склепе на острове Скорпиос Аристотель Онассис устроил пресс-конференцию, на которой

просил журналистов «прекратить пичкать своих читателей несуществующими и надуманными сведениями о мертвом Александре». Это было фактически табу, наложенное главой клана на попытки проникнуть в тайну гибели его сына. Тем не менее одна фраза из пресс-заявления содержала указание на то, что все было не так просто в гибели наследника: «Хотя мой сын часто рисковал жизнью для спасения многих людей, подвергавшихся опасности, он не был застрахован даже на сотую часть драхмы». Онассис не верил в то, что смерть сына – просто несчастный случай.

Через четыре года после этой пресс-конференции французская газета «Котидьен де Пари» утверждала: один из бывших президентов США и Жаклин Кеннеди-Онассис располагают информацией, что Джон Кеннеди, президент США, был убит заговорщиками. А авиационная катастрофа, в которой погиб сын греческого миллионера Александр, была подстроена лицами, связанными с убийцами президента США В 1978 г. нью-йоркский журнал «Гэллери мэгэзин» поведал читателям, что таинственным источником этой информации был генерал Дональд Дональдсон. Именно он утверждал: безвременная смерть Александра Онассиса дело рук ЦРУ. Его гибелью стремились запугать Аристотеля Онассиса и удержать его от попыток разоблачить убийц как американского президента, так и его собственного сына. Дональдсон считал, что единственная причина, почему семейство Кеннеди до сих пор не рассказало миру, кто убил Джона Кеннеди, – это страх за жизнь его детей. Не стала ли авиакатастрофа Александра Онассиса превентивной мерой далласских заговорщиков против последнего по мужской линии наследника убитого президента США?

И наконец, третье по счету удивительное ЧП, произошедшее осенью 1999 г.

Авиетка, которую пилотировал Дж. Ф. Кеннеди-младший, сын убитого в Далласе американского президента, рухнула в океан недалеко от берега США, едва взлетев и только успев набрать высоту. На борту, помимо Джона, находились его жена и ее подруга. Сценарий гибели до удивления напоминает две описанные выше катастрофы: исправный самолет при нормальной летной погоде внезапно стал падать, с невероятной скоростью теряя высоту. Столь же мгновенно и необъяснимо Джон Ф. Кеннеди-младший потерял управление авиеткой. Катастрофа была неожиданной и для наземных авиаслужб США,

которые вели хотя и скупые и отрывочные, но все же периодически повторявшиеся радиопереговоры с сыном убитого президента. Опасность, внезапно возникшая для троих пассажиров самолетика, до сих пор осталась загадкой…

Сообщения печати об этой трагедии были скупы. Тела погибших, выброшенные океаном, были найдены. А вот черный ящик, где хранится запись последних радиопереговоров, пока не обнаружен, что укрепляет версию преднамеренного убийства последнего из наследников по мужской линии президента США Джона Кеннеди, трагически погибшего в Далласе.

Невольно напрашиваются параллели со смертью военного летчика Джо Кеннеди в небе над Англией в 1944 г. и Александра Онассиса на афинском аэродроме в 1973 г.

Напомним: Джо Кеннеди был старшим братом убитого президента Америки, а Александр Онассис принадлежал к породненному клану Кеннеди – Онассис, при этом Аристотель Онассис обещал разоблачить убийц президента Кеннеди. Таким образом, это была череда странных катастроф. Вспоминаются в связи с недавней гибелью Джона Ф. Кеннеди-младшего слова Аристотеля Онассиса, сказанные в свое время по поводу гибели его сына на «Пьяджио»: «Это была не случайность, а убийство!»

Внезапная потеря скорости, потеря управления и смертельный исход во время авиационного полета были во всех трех случаях. Статистически совпадения всех трех случаев при одном и том же фамильном клане практически исключаются.

Генерал Д. Дональдсон 15 сентября 1975 г. направил сугубо конфиденциальное письмо председателю сенатской комиссии по расследованию деятельности разведывательных органов США Фр. Черчу. Он, в частности, писал: «Я хотел бы выступить перед вашей уважаемой комиссией. Я заверяю вас в том, что знаю ответы на некоторые весьма важные вопросы… Один из них – ответ на вопрос о том, кто приказал убить президента Джона Кеннеди. Президенту было известно, кто отдал такой приказ, и он рассказал мне об этом, когда получил предупреждение о готовящемся покушении. Президент просил меня искать потенциальных убийц среди тех организаций и людей, деятельность которых расследует сейчас ваша комиссия. Это означает, что был организован заговор с целью убийства президента. Президент

был чрезвычайно удивлен, когда узнал, кто именно отдал такой приказ».

Таким образом, адрес сфер, куда с большой долей вероятности ведут зловещие следы, оставленные киллерами в Далласе, были названы самими американскими авторами.

С женитьбой же мультимиллионера Аристотеля Онассиса на вдове президента США Жаклин Кеннеди к могущественным врагам – конкурентам клана Кеннеди прибавились всесильные противники главы греческого клана. В первую очередь хозяева гигантских нефтяных трестов, в которых объединились интересы крупнейших американских нефтяных компаний. В их сферу деятельности вторгся Аристотель Онассис. И они объявили греку беспощадную войну…

(По материалам В. Меньшикова)

Взлет и падение советского «Конкорда»

1973 г.

3 июня на авиасалоне в Ле-Бурже, Франция, во время демонстрационного полета взорвался в воздухе самолет Ту-144. Погибли все 6 членов экипажа и 8 человек на земле.

В конце 1960-х гг. между СССР, США и Англией совместно с Францией обострилось соперничество в деле создания самого мощного, самого скоростного и самого перспективного пассажирского самолета в мире. Причем его основные технические параметры были известны всем: крейсерская скорость должна была достигать 2500–3000 км/ч (т. е. в два с лишним раза превышала сверхзвуковую), а дальность полета равнялась как минимум 6–8 тыс. км. Планировалось, что на таких суперлайнерах пассажиры из Европы в Америку (и наоборот) смогут долетать за 2–3 ч.

Естественно, при конструировании новой летательной машины пришлось решать множество проблем. В частности, значительную сложность представляли изгибы самолета, формы его треугольного крыла. Требовалось придать им такую форму, которая бы при разбеге и небольшой скорости на взлете создавала для самолета необходимую подъемную силу. В то же время при большой скорости крыло должно было бы снижать лобовое сопротивление.

В 1960-х гг., когда опытные машины этого класса стали уже подниматься в воздух, вдруг заговорили о чрезмерных затратах на производство лайнера, его слабой жизнеспособности и отрицательном воздействии на окружающую среду. Сверхзвуковой не оправдывал затраченных на него расходов: он брал на борт только 126 пассажиров и совсем немного груза. И это при размерах (длина – 65 м, размах крыльев – почти 30 м), почти вдвое превышавших размеры обычного самолета. Стоила ли овчинка выделки?

Было также отмечено, что самолет сжигал чрезмерное количество топлива и производил страшный шум. Именно шумовой эффект при переходе звукового барьера не позволял ему летать с максимальной скоростью, а на скорости 800 км/ч экономически было невыгодно летать и перевозить пассажиров: за час полета эта махина сжирала в восемь раз больше горючего, чем обычный самолет.

Ту-144 «конкорд» взмывает ввысь

Видимо, все эти соображения и остановили практичных американцев, которые посчитали дальнейшие усилия по созданию «Боинга-2707» бесперспективными.

Во Франции же создание «конкорда» близилось к завершению. Причем по некоторым своим параметрам он превосходил советский Ту-144: набирал быстрее высоту, был более скоростным, экономичным и не таким шумным, и вообще он был комфортабельнее. И тем не менее позднее, когда машина стала уже эксплуатироваться, с ней возникли все те проблемы, которых опасались американцы. Не все американские аэропорты соглашались принимать сверхзвуковую машину из-за слишком большого шума, который она создавала, не везде взлетно-посадочная полоса была подходящей длины.

Но советских ученых, инженеров и техников эти проблемы не очень волновали. Они создавали машину для внутреннего рынка и торопились обогнать своих западных конкурентов.

31 декабря 1968 г. состоялся первый полет Ту-144 – из Москвы в Алма-Ату. На этой трассе он развил скорость, превысившую 2 тыс. км/ч. Полет был признан успешным. Эксплуатация позволила выявить наиболее уязвимые места в машине, устранить неполадки. Теперь оставалось продемонстрировать всему миру достижение советской науки и техники, и самолет стали готовить к международной выставке – тридцатому Парижскому авиасалону 1973 г.

Самая большая и мощная машина в мире должна была покорить сердца не одних только парижан. На карту было поставлено многое. 2 июня Ту-144, вызывавший огромный интерес не только у рядовых посетителей, но и прежде всего у специалистов, выходил на взлетную полосу.

Однако, даже по мнению советских инженеров, у лайнера было много технических недоделок. Это касалось и ее шумных четырех двигателей, и самого оперения, да и самого веса. Говорили, что от рева его моторов могут лопнуть барабанные перепонки. Однако это тогда никого особенно не волновало. К охране окружающей среды еще не относились с такой степенью ответственности, как теперь. Главное – создана принципиально новая машина на уровне современной техники. И такой ни у кого нет! Спешили удивить весь мир советским чудо-самолетом и оказаться впереди планеты всей.

Рев всех четырех двигателей, мощный разбег, и вот уже машина в воздухе… Острый нос ее выпрямился и нацелился на небо. Ту-144, ведомый опытным летчиком капитаном Козловым, совершал над Парижем свой первый демонстрационный полет. Машина набрала необходимую высоту и развила пока еще не самую свою большую скорость – для этого время еще не подошло. Она улетела за горизонт, потом вернулась, сделала круг. Полет проходил в нормальном режиме, и никаких технических неполадок отмечено не было.

На следующий день должен был состояться еще один демонстрационный полет. Именно тогда советские летчики и решили показать высший класс: разогнаться на пределе и выжать максимально из самолета все, что он может: продемонстрировать, что такое форсаж. Предполагали, видимо, немного опуститься, а потом снова набрать скорость и уже на высоте развить максимальную скорость.

И вот наступило 3 июня. На серебристую машину с красными эмблемами «СССР» и «Аэрофлот» были устремлены взгляды тысяч посетителей авиасалона. Сейчас снова в небе появится чудо техники – первый пассажирский сверхзвуковой самолет. Советский!

Снова заработали все четыре двигателя, оглушительный рев – и машина, задрав нос, стремительно уходит в небо. Все шло нормально. Зрители, задрав головы, аплодировали. Самолет пошел на снижение. И в этот момент не известно откуда взялся французский «мираж», который (как впоследствии предположили) летал выше Ту-144 и производил свою съемку. Казалось, столкновение было неизбежно.

Чтобы не врезаться в аэродром и зрителей, капитан Козлов решил поднять машину выше и сразу потянул на себя штурвал. Но высота была уже потеряна, создались большие нагрузки, отчего правое крыло самолета треснуло и отвалилось. В кабине самолета сразу неожиданно что-то рвануло и показалось пламя. А уже через несколько секунд Ту-144 превратился в огненный шар и устремился к земле.

Страшное приземление произошло на главной улице небольшого парижского пригорода Гусенвиля. Удар о землю гигантской машины, взрыв. Вся команда корабля – 6 человек – и 8 французов, оказавшихся поблизости, погибли. Пострадал и Гусенвиль. Были разрушены некоторые его здания, загорелся один автомобиль.

Когда на место аварии прибыли спасатели, то спасать было уже нечего: от Ту-144 остались дымящиеся обломки, повсюду валялись

разломанные части самолета.

Западная пресса, подробно описывая происшедшее, называла в качестве причины катастрофы технические неполадки самого самолета и плохую подготовку летчиков. Говорилось также и о том, что виновен в катастрофе французский истребитель «мираж», который помешал посадке Ту-144.

В советской стране некоторые специалисты говорили о том, что ошибку допустили летчики, которые на свой страх и риск задумали совершить посадку и взлет на свой манер, что и привело к трагедии.

Тем не менее в Советском Союзе не собирались отказываться от идеи создания сверхзвукового самолета. Учитывая, что в его разработку было вложено много сил, энергии, времени и средств, было решено использовать Ту-144 на внутренних рейсах в качестве обычного транспортного средства (в частности, для перевозки почты и небольших грузов). Производство таких машин продолжалось, всего было изготовлено 12 самолетов такого класса. Маршрут их движения был определен прежний – Москва – Алма-Ата.

Начала действовать данная линия 1 ноября 1977 г. Вскоре, однако, возникли проблемы не только технического отставания от общего развития авиации, но и экономического характера. Ту-144 сжирал огромное количество топлива и создавал невероятный шум. Не было никакого смысла использовать его только для перевозки почты, и в конечном счете самолет оказался неперспективной моделью. Уже в августе 1984-го его полеты были официально прекращены.

Правда, в настоящее время Ту-144 обрел свою новую жизнь. Его превратили в летающую лабораторию, и в подготовке к новым полетам этого сверхзвукового пассажирского лайнера участвует ряд американских фирм.

Все превратилось в пыль

1974 г.

3 марта северо-востоку от Парижа, Франция, рухнул лайнер DC-10 турецкой компании Turkish Airlines. Погибли 346 человек.

Крен лайнера DC-10. Компьютерная реконструкция

Как и в случае с «Виндзорским инцидентом» с DC-10 в 1972 г., причиной трагедии оказался плохой замок люка грузового отсека. В 11:30 полностью загруженный самолет оторвался от бетонки аэропорта Орли, взяв курс на Лондон. В 12:40, когда лайнер находился на высоте 7 тыс. м, замок задней грузовой двери не выдержал давления и раскрылся. Тотчас дверь вместе с куском обшивки была оторвана. Одновременно прогнулся пол пассажирской кабины, а сильнейший воздушный вихрь сорвал с креплений два ряда пассажирских кресел и выбросил их вместе с людьми наружу.

Находившиеся в кабине пилоты никак не могли разобраться с ситуацией. Ровно через 25 с после взрывной декомпрессии нос самолета стал подниматься к горизонту. «Теперь конец!» – таковы были последние слова капитана воздушного корабля, увидевшего, что до нуля упало давление в гидравлических системах.

Через 77 с после отрыва люка самолет на полной скорости врезался в гору в Эрменонвильском лесу. Пожара не было, потому что

гореть просто было нечему – самолет и все, что находилось на борту, превратилось в пыль.

Гибель в саванне

1974 г.

19 ноября под Найроби, Кения, разбился Boeing B-747—130 авиакомпании Lufthansa. 59 человек погибли.

«Боинг» попытался взлететь с бетонки аэропорта Найроби с убранными предкрылками (такое положение не соответствует режиму взлета), попал в срывной режим. Впереди оказался автомобильный мост. Через секунду удар о мост оторвал от самолета все колеса вместе со стойками и подбросил машину вверх. «Боинг» завалился на левое крыло, которое зацепилось за асфальт. Оба двигателя тотчас оторвались и закувыркались по полосе, разлетаясь на мелкие части. Самолет тяжело рухнул на каменистое лоно саванны. Оторванный нос застыл в сотнях метров от места падения.

Часть находящихся в шоке пассажиров – из тех, кто остался в живых, – смогли все же при помощи членов экипажа выбраться наружу из горящего самолета через аварийный выход. Удивительно, но экипаж вообще не пострадал и помогал быстро появившимся спасателям вытаскивать раненых пассажиров. Многих вытащить не успели – страшный взрыв потряс обломки самолета, и весь пассажирский салон охватило пламя.

Трагических последствий можно был бы избежать, если бы самолет был оборудован системой, предупреждающей пилотов о том, что положение предкрылков не соответствует выбранному режиму полета.

Через несколько минут после падения самолета в Найроби

Столкновение на воздушном перекрестке

1976 г.

10 сентября в небе Югославии над хорватским городом Гай произошло одно из самых страшных за всю историю авиации столкновений в воздухе двух самолетов: Trident 3B авиакомпании British Airways и Douglas DC-9—31 авиакомпании Inex Adria Avioprometˌ Все 176 человек, находившихся на обоих лайнерах, погибли.

На борту югославского лайнера DC-9, вылетевшего из Сплита в 9:48, находились 108 немецких туристов, возвращающихся в Кельн с солнечных берегов Далмации. «Трайдент-3В», вылетевший из Лондона

в Стамбул в 8:32, имел на борту всего 54 пассажира, расположившихся в трех салонах самолета. Пути обоих лайнеров должны были пересечься над радиомаяком Загреба, где скрещивались 5 важнейших авиатрасс Европы.

На высоте 10 900 м самолеты столкнулись лоб в лоб. После удара в долю секунды «Трайдент» оказался практически без «скальпа» – левое крыло DC-9 разрезало его от пилотской кабины до киля. Бак на крыле DC-9 взорвался как бомба, тотчас вспыхнул левый двигатель. После второго взрыва охваченные пламенем обломки югославского самолета рухнули следом за пикирующим вниз на сумасшедшей скорости «Трайдентом». Последними словами пилота Иваниуша, пытавшегося выровнять DC-9, были: «Вот и все. Прощайте…»

«Трайдент» оказался очень прочным и вплоть до чудовищного удара о землю камнем летел вниз. Упав на горный склон, самолет развалился, его носовая часть отлетела на 300 м. За несколько секунд ближайшие поля и виноградники были усеяны изуродованными трупами, вещами пассажиров и обломками горящего DC-9, которые оказались разбросаны на несколько километров. Погибли все.

Единственными виновниками случившегося были названы диспетчеры Центра УВД Загреба, управляющие движением на оживленном перекрестке воздушных магистралей. 28-летнего Градимира Ташича осудили за непреднамеренное убийство и приговорили к тюремному заключению на 8 лет. Однако под давлением профсоюзов авиадиспетчеров и других влиятельных организаций, возмущенных несправедливым наказанием, дело было пересмотрено, и Ташича оправдали. Дело в том, что по роковому стечению обстоятельств в тот день Ташич заступил на дежурство третьи сутки подряд и здесь сыграла свою отрицательную роль элементарная человеческая усталость, когда мозг от перенасыщения информацией просто перестает реагировать на быструю смену ситуаций во время радиообмена, идущего сплошным потоком.

Ад на Тенерифе

1977 г.

27 марта в аэропорту Тенерифе на Канарских островах, Испания, столкнулись два «Боинга-747», принадлежавшие американской и

голландской авиакомпаниям. Погибли 582 человека.

И на сегодняшний день эта авиакатастрофа остается крупнейшей в мире по количеству человеческих жертв. Крушение произошло в туманное воскресенье – самый напряженный день в аэропорту Санта-Крус. В тот день было много суеты и много дополнительных полетов. Вся эта неразбериха случилась после того, как в зале ожидания аэропорта Лас-Пальмас, на близлежащем острове Гран-Канария, взорвалась бомба, заложенная террористами из так называемого «Движения за независимость и автономию Канарских островов». Многие самолеты были посажены в Санта-Крусе – все они с нетерпением ожидали разрешения на взлет. Среди них было два суперлайнера «Боинг-747» – голландской авиакомпании KLM и американской авиакомпании «Пан-Американ». 370 американских пассажиров на борту «ПанАм» и 229 голландских пассажиров на борту KLM проявляли беспокойство, поскольку никак не могли вылететь в Лас-Пальмас.

Лишь около 17 ч. из контрольной башни поступило указание готовить самолеты к взлету. Из-за большой загруженности рулевой полосы обоим самолетам было велено занять главную взлетную полосу, куда лайнеры KLM и «ПанАм» прибыли одновременно. После выруливания к взлетной точке на дальнем конце главной взлетной полосы самолет KLM оказался впереди.

После команды диспетчера капитан Якоб ван Зантен, командир голландского лайнера, проделал несколько маневров и направил нос корабля в темнеющий туман, зависший над взлетной полосой впереди него и над кораблем «ПанАм», который, невидимый в тумане, начал движение навстречу ему.

Вскоре лайнер KLM начал свой разбег. Второй пилот американского самолета Роберт Брэгг первым из экипажа заметил приближение голландского гиганта. Позже он рассказывал: «Сквозь туман я увидел впереди огни. Я сначала подумал, что это KLM стоит в конце полосы. Но потом я понял, что огни приближаются». Брэгг закричал: «Прочь с полосы, прочь!» Командир американского экипажа капитан Граббс резко повернул свой самолет на 30°, стараясь сойти с дороги надвигающегося лайнера. Но было поздно. Самолет KLM двигался слишком быстро и не мог ни остановиться, ни свернуть.

В последнюю минуту капитан ван Зантен поднял нос своего корабля. На взлетной полосе осталась канава, прорытая хвостом голландского самолета, когда командир старался заставить его перепрыгнуть через самолет «ПанАм». Но через две секунды после взлета голландский гигант врезался в американский на скорости около 265 км/ч, снеся носом крышу пилотской кабины и отсека первого класса. Тут же в американский самолет врезались двигатели, подвешенные под крыльями. Правый двигатель пропорол задний отсек, в долю секунды лишив жизни почти всех находившихся в нем пассажиров. KLM перелетел американский «ПанАм», а затем все, что осталось от «голландца», покатилось по взлетной полосе, взрываясь и разлетаясь на сотни обломков. Из пассажиров KLM не спасся ни один.

Реконструкция событий в небе над Тенерифе. 1977 г.

В американском лайнере выжили те, кто находились на передних местах и на левой, дальней от удара стороне самолета. Левая сторона была частично разрушена, и пассажиров либо выбросило наружу, либо они сами выбрались через проем.

В диспетчерской в течение нескольких секунд никто ничего не знал. Но внезапный порыв ветра смахнул пелену тумана, и тогда с контрольной башни на мгновение открылось страшное зрелище пылающих гигантов.

Очень скоро на место катастрофы прибыла небольшая аварийная команда, дежурившая в аэропорту. К тому моменту в живых оставались только те, кто спасся в первые пару минут. Интендант «ПанАм», 35-летняя Дороти Келли из штата Нью-Гэмпшир, проявила себя настоящей героиней. Она сумела вытолкнуть на полосу капитана Граббса со сломанными ногами. Взрывы продолжали разрывать американский лайнер, а она металась взад и вперед, оттаскивая контуженных пассажиров прочь от самолета, пока не убедилась, что спасать больше некого.

Один из пассажиров «ПанАм», 37-летний калифорниец Дим Найк, находился в салоне первого класса, когда случилась трагедия. Он рассказывал: «Я сидел рядом с женой Элзи, когда вдруг произошел взрыв. Пламя охватило весь самолет. Я схватил Элзи и стал выбираться с ней наружу, но тут провалился потолок и прямо на нас стали падать люди из верхнего салона. Обломок потолка упал на мою жену. Новым взрывом меня выбросило на полосу. Я побежал к самолету, чтобы спасти Элзи, но тут увидел выпавшее из него тело. Это была моя жена».

Британец Джон Купер, 53-летний механик, служащий «ПанАм», летел в качестве пассажира, но при столкновении находился в кабине экипажа. Его выбросило из самолета, и он отделался царапинами. «Это был страшный удар. Не хочется вспоминать. Люди дико кричали – женщины, дети, объятые пламенем. У меня постоянно в ушах стоит этот крик».

35-летний калифорниец Джон Амадор вспоминал: «Я выглянул в иллюминатор и увидел самолет, мчащийся прямо на меня. Я упал на пол и когда взглянул вверх, наш самолет был разломан на три части. Я боялся, что буду заживо изжарен». Но он сумел выпрыгнуть и спасся.

То же сделала и миссис Терри Браско из штата Орегон. Она рассказывала: «…все кричали. Мой муж Роланд вытолкнул меня через прореху в боку самолета, и затем мы вытащили его мать. Моя свекровь была вся в огне. Мы потащили ее по полю, стараясь сбить пламя».

Из 370 пассажиров и 16 членов экипажа лайнера «ПанАм» в первые же минуты погибло более 300 человек и более 60 получили серьезные повреждения. На голландском самолете были уничтожены все 229 пассажиров и 15 членов экипажа. В их числе была некая дама из Голландии, которая в Амстердаме сообщила мужу, что едет отдыхать

к друзьям в Испанию. Вместо этого она полетела навстречу своей смерти – с лучшим другом своего мужа.

Разбор обломков после авиакатастрофы

И еще один трагический обман вышел на свет после крушения. Голландский бизнесмен сказал жене, что летит на совещание в Швейцарию. Вместо этого он полетел на KLM в Лас-Пальмас, чтобы втайне провести каникулы с хорошенькой соседкой. Перед отъездом он написал жене открытку и попросил приятеля отправить ее из Цюриха. Открытка, полная нежных приветствий, была доставлена через два дня после его смерти.

Пилоты американской машины увидели надвигавшийся на них «боинг» KLM за 9 с до столкновения. Каких-то 10 с – и их самолет покинул бы полосу…

Трудно кого-либо винить в данной ситуации. Однако есть человек, без участия которого ничего подобного не произошло бы, – это Антонио Кубильо, лидер сепаратистского движения Канарских островов. Бомба, взорвавшаяся в Лас-Пальмасе, была заложена по его приказу, но он, бежав в Алжир, заявил: «Испанцы не хотели, чтобы туристы видели разрушения в Лас-Пальмасе. Это их вина, что самолеты столкнулись. Я не считаю, что 582 смерти на моей совести».

Смерть шпиона

1977 г.

1 августа близ Лос-Анджелеса, штат Калифорния, США, в вертолетной катастрофе погиб Френсис Гэри Пауэрс, сбитый на территории СССР во время высотного шпионского полета.

Обломки самолета, пилотируемого Гэри Пауэрсом

Пауэрс, работавший на авиационной фирме «Локхид», раньше был пилотом ЦРУ. 1 мая 1960 г. его самолет-разведчик U-2 сбили под Свердловском советские ракетчики. В августе на суде в Москве Пауэрс был приговорен к 10 годам лишения свободы с отбыванием первых трех лет в тюрьме. Через полтора года он был передан в Берлине американцам в обмен на легендарного советского разведчика Рудольфа Абеля, в 1957 г. осужденного за шпионаж в США к 30 годам тюремного заключения. Скорее всего, у вертолета кончилось горючее.

Гибельная посадка в лесу

1977 г.

20 октября около Гиллсбурга, штат Миссисипи, США, из-за отключения двух двигателей потерпел катастрофу самолет Convair CV-300 американской компании L & J Company.

Из 26 человек на борту погибли 6 человек, в том числе музыканты группы «Лайнард Скайнард».

Из-за недостатка горючего экипаж самолета направился к Мак-Комб, но оба двигателя отключились прежде, чем самолет смог приземлиться. Срочная аварийная посадка на повышенной скорости была произведена в лесной местности.

Певец Ронни Ван Зант, гитарист Стив Гейнс, второй вокалист Кесси Гейнс и помощник менеджера Дин Килпатрик группы «Лайнард Скайнард» погибли. Несколько остальных членов группы были ранены.

Обложка одного из альбомов «Лайнард Скайнард». Кадр сделан незадолго до гибели участников группы

Помощь оказал арестант

1978 г.

28 декабря в окрестностях американского города Портленд, штат Орегон, США, во время посадки задел за верхушки деревьев самолет DC-8. Из 189 человек, бывших на борту, погибли 2 члена

экипажа и 8 пассажиров. Еще 21 пассажир и 2 пилота были тяжело ранены.

Пилоты пытались выявить неисправность посадочного устройства, поэтому посадка задержалась почти на 20 мин. В течение этого времени стюардессы подготавливали пассажиров к аварийной посадке. Летный экипаж был настолько занят устранением неполадок, что забыл оценить запас топлива, необходимого для приземления. До аэропорта оставалось приблизительно 30–32 км, когда один из четырех двигателей громадного самолета заглох, израсходовав керосин. Попытки пилотов дотянуть до аэропорта не увенчались успехом, и машина рухнула, не долетев до аэродрома около 10 км.

В процессе снижения самолет сталкивался с многочисленными препятствиями, которые уменьшали его скорость, но не вызывали разрушений. Перед тем как скользнуть по толстым проводам линии электропередачи, DC-8 ударился о два незаселенных дома и «проехался» по верхушкам нескольких деревьев. Провода зацепились за вертикальный стабилизатор – деталь хвостовой части, возвышавшейся над фюзеляжем, что привело почти к такому же эффекту, каким сопровождается накидывание задерживающих тросов тормозной установки авианосца на реактивные истребители, совершающие посадку. Кроме того, обошлось без пожара, поскольку топливо в баках было на исходе.

Искореженный борт самолета DC-8. 28 декабря 1978 г.

Поэтому жертв оказалось меньше, чем можно было бы предположить. Была разрушена конструкция носовой части до пятого ряда кресел. Все, кто погиб и кто получил тяжелые ранения, сидели именно в этой зоне. Пассажиры, получившие менее серьезные травмы, сидели в более удаленной от носа части, ближе к задней кромке крыла.

Показателен еще один момент: главную роль в оказании помощи другим при эвакуации оказал арестованный за побег Ким Кэмпбелл, которого сопровождал тюремный пристав. Беглец, несмотря на опасность взрыва, оставался в самолете, пока все пассажиры не были эвакуированы. Когда он вышел из самолета, ему удалось убедить пристава, что надо вернуться на борт, чтобы удостовериться в том, что там больше никого не осталось. После этого Кэмпбелл исчез в толпе.

Его больше не видели ни спасенные им люди, ни тюремный пристав, который должен был доставить беглеца обратно в тюрьму.

«Пахтакор» играть не будет

1979 г.

11 августа, в 13:35, на высоте 8400 м в районе Днепродзержинска столкнулись два самолета Ту-134А. На борту находились 179 человек – 13 членов экипажей и 166 пассажиров, в т. ч. футболисты команды «Пахтакор», летевшей на игру с минским «Динамо». В живых не осталось никого.

Один из самолетов следовал из Воронежа в Кишинев, другой – из Ташкента в Минск с посадкой и дозаправкой в Донецке. Столкновение произошло в сплошной облачности, в отсутствие видимости. Однако и в этих сложных условиях летчики действовали безукоризненно, выдерживая эшелон полета. На диспетчерском посту юго-западного сектора Харьковского районного центра в ту роковую субботу находились три человека. На двух параллельных трассах Харьков – Одесса и Кременчуг – Донецк имелось восемь самолетов, включая те, которые потерпели катастрофу. Военных машин в зоне ответственности диспетчеров не было. Не наблюдалось и грозовых явлений.

Молодой диспетчер Н. Жуковский, недавно окончивший училище, был допущен к самостоятельной работе за два месяца до происшествия. Он отработал всего несколько смен, да и то в часы, менее всего загруженные авиадвижением, в присутствии более опытного коллеги. В тот раз на подстраховке был диспетчер В. Сумской, имеющий первоклассную квалификацию, отработавший шесть лет в Заполярье и допущенный к инструкторской работе. Пульт диспетчеров был оборудован индикатором радиолокационной станции с нанесенными на экран контурами подконтрольных участков воздушных трасс, а также средствами радиосвязи. Расчет взаимного расхождения самолетов производился вручную на основе докладов экипажей.

В 13:17 – за 18 мин. до столкновения – на связь с диспетчером Жуковским вышел первый самолет из роковой пары. Доложив о входе в зону ответственности РЦ на высоте 8400 м, он запросил эшелон 9600 м.

Диспетчер ответил отказом: на той же высоте уже находился самолет. Экипаж в течение нескольких минут пытался убедить диспетчера дать разрешение, но снова получил отказ. Последующие 7 мин., вплоть до момента столкновения, экипаж на связь не выходил, выдерживая прежнюю высоту. Второй самолет вышел на связь с Жуковским после первого, находясь на высоте 5700 м, и также запросил 9600 м.

Жуковский разрешил ему набор высоты 7200 м, а после доклада о занятии этого эшелона сразу же дал команду набрать высоту 8400 м, уже занятую подходящим с севера к Днепродзержинску вторым Ту-134. Эта грубейшая ошибка была допущена из-за того, что диспетчер не проанализировал взаиморасположение самолетов на экране и не оценил схождение двух экипажей на одинаковом эшелоне.

Через 3 мин. первый из самолетов доложил о выходе на Днепропетровск на эшелоне 8400 м и получил «добро» от Жуковского. В этот момент трагизм ситуации осознал диспетчер-инструктор Сумской и сразу же взял управление на себя. Он скомандовал одному из самолетов занять 9600 м. Сразу после ответа «9600 м – 676-й занял», Сумской подал за минуту до столкновения спасительную, как он был уверен, команду другому самолету из роковой пары. Но в этот момент на эту же частоту вышел с сообщением экипаж другого самолета. Его обращение забило конец последней команды диспетчера. Поэтому самолет с бортовым номером 735 не воспринял команду и не выполнил набор высоты до 9 тыс. м.

Больше того, «незабитую» информационную часть сообщения диспетчера принял на свой счет экипаж того борта, который по команде диспетчера увеличил высоту с 9 тыс. до 9600 м. Он ответил всего за 1 мин. 5 с до столкновения: «Понял, 676-й».

Здесь сработала еще одна, психологическая, ловушка, характерная для стрессовых ситуаций: оба диспетчера восприняли в этом ответе позывной «735» вместо прозвучавшего «676», потому что они ждали ответа только от 735-го…

Последняя минута перед столкновением была истрачена на реплику диспетчера Сумского своему молодому коллеге: «Понял, что могло случиться?», а затем на переговоры с тремя другими самолетами, которые тоже нужно было развести. Через минуту пилот самолета Ан-2, летевшего на более низкой высоте, доложил диспетчерам: «Что-то падает сверху…»

Расследование столкновения оказалось сложным. И дело было не столько в технических трудностях, сколько в межведомственном противостоянии заинтересованных сторон. В этой трагедии столкнулись не только самолеты, но и интересы министра обороны Дмитрия Устинова и министра гражданской авиации Бориса Бугаева. Оба диспетчера были осуждены на 15 лет лагерей каждый.

Задохнулись от дыма

1979 г.

19 августа при посадке в Эр-Рияде, Саудовская Аравия, сгорел после посадки самолет Lockheed 1011—200 TriStar. 301 человек погиб.

Самолет L-1011 летел в Джидду, когда в 18:15 на панели бортинженера замигало табло «Пожар в заднем грузовом отсеке». Пока экипаж запускал систему пожаротушения, командир, решив совершить вынужденную посадку, связался с диспетчером в Эр-Рияде и попросил приготовить все необходимое для тушения пожара на земле. Тем временем в пассажирском салоне возникла паника, поскольку в салон стал проникать дым. Стюардессы и стюарды напрасно пытались успокоить взволнованных людей. Напряжение росло. Однако в 18:36 самолет благополучно коснулся взлетно-посадочной полосы аэропорта Эр-Рияда. А дальше произошло нечто неподдающееся осмыслению.

Вместо того чтобы остановить машину на полосе и приступить к немедленной эвакуации пассажиров, командир решил подойти поближе к терминалу. Около 3 мин. L-1011 припарковывался на стоянке. В 18:40 с борта пришло последнее сообщение: «Пытаемся начать эвакуацию», после чего эфир стал немым. Со стороны казалось, будто самолет пуст. Ни один выход не открывался. Вскоре стало ясно, что машина горит изнутри, фюзеляж заволокло дымом, а люди, скорее всего, просто не могут открыть двери.

За дело принялись пожарные, однако выяснилось, что они ни разу не тушили горящий самолет. Более 20 мин. пожарные разбирались с инструкцией по открыванию дверей. Наконец они проникли в салон, но в живых там уже никого не было. Огонь разгорался только в задней части самолета, поэтому, очевидно, экипаж и пассажиры задохнулись

от ядовитых газов. Спасаясь от дыма, люди пробирались в переднюю часть самолета, но выйти уже не успели.

В трагедии был виноват командир корабля, не сумевший правильно оценить ситуацию. Он не смог подготовить экипаж и пассажиров к эвакуации, не навел порядок в салоне, не остановил самолет немедленно после посадки и не приказал всем срочно покинуть горящую машину. Если бы пожарные в аэропорту действовали более быстро и слаженно, возможно, они смогли бы еще кого-нибудь спасти.

Трагедия Тихоокеанского флота

1981 г.

7 февраля под Ленинградом разбился транспортный самолет Ту-104. В катастрофе погибли руководители Тихоокеанского флота – 17 высших офицеров и другие пассажиры, всего – 52 человека. Бдительная цензура сделала все, чтобы информация об этой трагедии не попала в прессу.

На борту транспортного самолета Ту-104 находились командующий флотом адмирал Эдуард Спиридонов, командующий авиацией флота генерал-лейтенант Георгий Павлов, 17 адмиралов и генералов, другие пассажиры – вместе с экипажем более 50 человек. Самолет разбился через несколько секунд после взлета с военного аэродрома в городе Пушкине.

В тот день в Ленинграде закончилось совещание руководящего состава Военно-морского флота, на котором главком ВМФ адмирал Горшков подвел итоги прошедшего года. Позже военно-морские руководители стали собираться домой, прихватив с собой из центра то, что в те годы было дефицитом. В итоге самолет оказался существенно перегруженным. Положение усугубило то, что пассажиры и экипаж не проконтролировали расположение груза внутри фюзеляжа самолета. Позже комиссия установила, что центровка общей массы оказалась за установленными пределами – ближе к хвосту. Это ухудшило аэродинамику самолета, что не ощутимо на земле, но проявляется сразу после отрыва шасси от бетонки. Последней ошибкой было то, что

экипаж начал взлет на несколько сот метров раньше, чем это следовало делать.

Самолет Ту-104

Командир экипажа – опытный первоклассный летчик, летавший именно на этом самолете более 10 лет, стал выполнять взлет по входившей тогда в моду зарубежной «экологической» методике – как можно круче набор, чтобы быстро увести от земли гром ревущих двигателей.

На 8-й секунде полета, когда подъемная сила, уменьшаясь вследствие крутого набора высоты тяжелого лайнера, сравнялась с его весом, наступило то самое неустойчивое равновесие, которое в полете ведомо только летчикам-испытателям, проверяющим устойчивость новой машины. Последним фактором, опрокинувшим и самолет, и

судьбы членов экипажа и пассажиров, стал сильный встречно-боковой ветер. Зная о нем и предполагая парировать снос, летчики дали элероны вправо – на ветер. И именно туда, вправо, повалился многотонный лайнер.

Ни руководитель полетов, ни кто-то другой из группы руководства полетами не успели произнести ни слова. Лишь штурман корабля, сидящий в стеклянном носу лайнера, сначала с тревогой, а затем с ужасом прокричал несколько раз: «Куда? Куда?! Куда?!!» Он, конечно, не мог представить, что эта страшная фигура – крен почти отвесно к земле – выполнялась вне воли летчиков. Испытатели потом говорили, что спасти положение на первых мгновениях правого крена мог лишь энергичный поворот штурвала влево и от себя, чтобы вывести корабль в горизонтальный полет и набрать скорость.

Памятная доска. Э.Н. Спиридонов

Расследование трагедии длилось несколько недель и проходило в напряженных спорах между представителями КБ Туполева, бывшего

командования ВМФ и МО, летчиков-испытателей. Тем не менее «стрелочником» был назначен командир авиационной дивизии полковник Яковлев, базирующейся на Дальнем Востоке. В работе совещания он не принимал участия и в момент беды находился за десяток тысяч километров от места события. Однако самолет Ту-104 входил в отряд управления этой дивизии, и этого оказалось достаточно, чтобы московские начальники свалили на него всю вину.

Падение Ларисы Савицкой

1981 г.

24 августа около Завитинска, СССР, пассажирский самолет Ан-24 столкнулся в воздухе с военным самолетом Ту-16. Погиб 31 человек. Одна пассажирка чудом спаслась.

Только потом Лариса Савицкая узнала подробности того, как она 24 августа упала с неба. Нынче ей и самой трудно поверить во все то, что случилось, еще труднее – объяснить: как это могло произойти? Журналистам удалось познакомиться с материалами расследования катастрофы, которые предоставили в Межгосударственном авиационном комитете.

Пассажирский АН-24, рейс 811, на высоте 5220 м, на подлете к аэропорту назначения Благовещенску, в 15:21 (время местное) столкнулся с бомбардировщиком Ту-16К, который поднялся за 20 мин. до этого с местного военного аэродрома в Завитинске и набирал высоту. «Столкновение произошло за облаками, при хорошей освещенности и видимости». На схеме, составленной после аварии комиссией по расследованию, видно, как сначала кабина бомбардировщика врезалась в стабилизатор «аннушки», потом произошел обрыв правого двигателя… Удар по кабине АН-24, разрушилась консоль крыла Ту-16, обрыв носовой части и консоли правой половины пассажирского лайнера. «В результате катастрофы самолеты полностью разрушились». Погибли все члены экипажей (11 человек), 25 взрослых пассажиров и один маленький ребенок. Но есть в материалах комиссии и список… спасшихся пассажиров. В нем только одно имя: Савицкая Лариса Владимировна, 1961 г. рождения.

Очевидцы происшествия слышали два громких хлопка, похожие на взрывы, и видели столб черного густого дыма… Виной всему, как потом выяснится, была никудышная организация полетов военными службами.

О том, что происходило на борту, или, точнее, в обломках падавшего на тайгу Ан-24, рассказала сама Лариса Савицкая. Стрессовая ситуация, давность события наверняка повлияли на то, как все это ей представляется нынче. С учетом этого Владимир Савицкий слушал ее… Но сначала – немного предыстории.

Они только-только поженились – студентка Педагогического института Благовещенска Лариса Андреева и студент медицинского вуза Володя Савицкий. Ей – 20, ему – 19. А тут сразу сессия, практика. Лишь в августе им удалось поехать в свадебное путешествие к родственникам Ларисы и Володи. Возвращение домой было непростым: морока с билетами, потом полдня прождали отправления. В салоне стюардесса попросила пройти их вперед. Но Лариса почему-то захотела пересесть. И они с Володей прошли в хвост самолета. Лариса села в левом ряду у иллюминатора и сразу заснула, Володя – рядом. В багажной сеточке – яблоки и лимонад…

«Я проснулась от удара. В салоне сплошные крики. Вой. Сразу посмотрела на Володю. Лицо – все в крови. Поняла, что его уже нет. И мне вдруг все стало безразлично. И никакого страха, никаких эмоций. И это меня тоже спасло. Я выжила, потому что погиб Володя… Самолет падал, меня бросило из кресла через Володю, очнулась я на полу в проходе. Видимо, от удара об пол сломала, как потом выяснилось, правую руку. Но самого удара я не помню. И тут я вспомнила сцену из фильма, который недавно смотрела с Володей, – “Чудеса еще случаются”. Как девушка спаслась в разбившемся самолете – она падала в джунгли в кресле. И я стала думать о спасении. Придвинулась к свободному креслу у иллюминатора. Вцепилась в подлокотники и со всей силой пыталась отталкиваться руками и ногами от пола и сиденья. Меня никто такому не учил, откуда это взялось, я не знаю. Но, как потом выяснилось, я делала правильно… Что происходило с самолетом, толком не видела. В иллюминаторе проносились облака, потом их закрыл сплошной туман, оглушал вой ветра. Самолет не загорелся. Вдруг в иллюминаторе зеленая вспышка. Тайга! Я вся напряглась,

собралась. Обломки самолета падали, как я узнала через несколько лет, около 8 мин… Жуткий удар, страшная боль в каждой клеточке тела…»

Еще одна – но только для Ларисы – счастливая случайность. Хвостовая часть Ан-24 упала на островок «мягких» березок – вокруг жесткие пихты. «Я потом в военной прокуратуре Хабаровска видела снимки с места аварии. Обломки самолета разбросало на несколько километров… Люди висели на деревьях, проткнутые острыми суками…

Как же рухнула с неба та часть салона, в которой оказалась Лариса? Она сама вспоминает, что это было примерно так, как падает лист с дерева. Заместитель председателя Межгосударственного авиационного комитета Рудольф Теймуразов, который принимал участие в расследовании более 150 авиационных катастроф, считает, что удивительным и счастливым для девушки образом, видимо, совпало два фактора. «С одной стороны, – говорит он, – хвостовая часть салона, как бы хаотично она ни падала, имела несущие свойства, парашютировала, что в значительной мере гасило вертикальную скорость. Обломки приближались к земле совсем не так, как летит камень. И девушку прижимало во время такого полета то к спинке кресла, то к его боковым панелям, потому она и не выпала, хотя не была пристегнута. С другой стороны, удар смягчила березовая роща, и столкновение с землей не оказалось смертельным для Ларисы».

«Очнулась в кресле, удержалась как-то в нем через пять часов, – продолжает свой рассказ Лариса. – Уже был вечер. Часы “Чайка” с позолоченным браслетом, которые Володя купил мне, продолжали ходить. Они и сейчас в рабочем состоянии. Только я их давно не ношу. Постепенно приходила в себя. Не открывая глаз, негромко спросила: “Есть кто живой?” Только комары гудят. Открыла глаза: небо над головой, я – в кресле, а передо мной – Володя. (По левому борту кресла и пол, как зафиксировала комиссия, находятся на месте. Именно здесь и сидела Лариса. Следов пожара нет. По правому борту кресла отсутствуют.) Он сидит на полу сохранившегося правого отсека салона, прислонившись к стенке. И кажется, смотрит на меня. Только глаза закрыты. Словно прощается. Я думаю, что если у него и было перед смертью последнее желание, то одно – чтобы я выжила.

Пошел дождь, в тайге в августе уже холодно – градусов восемь. А я в вязаном платье и плаще. Промокла насквозь. Болят спина, грудь. Но

я потом встала, осмотрелась. Поняла, что оказалась в таежной глуши. Очень захотелось пить. Недалеко от обломков нашла старую, заросшую травой колею лесовозов, попила из лужи. И опять – в кресло. Сна не было – только какая-то внутренняя пустота. И желание умереть. Но что тогда, подумалось, скажет мама?.. Утром и днем дождь не прекращался. Нашла кусок обшивки самолета и приделала к креслу крышу, накрыла себя чехлами с кресел, чтобы не терять тепло. На голову натянула полиэтиленовый пакет от комаров.

Лариса Савицкая с мужем

Дождь смыл с Володи кровь: я увидела его страшную, до костей рану. Подобрала белый подголовник сиденья и накрыла Володино лицо. Есть ничего не могла, даже ягоды – зубы были разбиты.

На третий день, 26 августа, дождь кончился и выглянуло солнце. В небе появились поисковые вертолеты и самолеты. Я махала им какой-то красной тряпкой. Но где-то рядом стояли геологи, и спасатели, возможно, думали, что их просто приветствует повар экспедиции. Я высушила сигареты, спички, нашла место для костра, чтобы дымом привлечь к себе внимание. И опять – к себе в кресло передохнуть.

Закурила и тут увидела солдатиков, которые прочесывали лес. Они – меня. (“На месте происшествия была обнаружена в живых пассажирка АН-24 Савицкая Лариса Владимировна со следами телесных повреждений, которая была доставлена на вертолете в Завитинскую районную больницу” – из материалов расследования.) Помню то, как люди были ошарашены. Среди них оказался сослуживец моего отца – Барабаш. Он мне дал платок вытереть чумазое лицо. Я его сохранила. Как и платье. “Мы тебя перенесем”. – “Я сама”. А даже встать не смогла. Все – помощь пришла, и организм отказал. Да и не могла я в принципе ходить – позвоночник был сломан в пяти местах…»

А еще Лариса, по ее словам, получила сотрясение мозга, челюстные травмы. И что-то с левой ногой случилось. Ее до сих пор время от времени сводят судороги. «Вот не могу ходить на каблуках», – сокрушается с улыбкой собеседница.

Как девушка могла с такими травмами передвигаться? Врач-травматолог Института скорой помощи имени Склифосовского Роман Кузнецов, которому рассказали об этом случае, объяснил: «Переломы позвоночника бывают разные. Когда спинной мозг не поврежден, а сломаны только тела позвонков, человек может двигаться. Конечно, это страшно больно…»

Она не должна была выжить. Но выжила. Теперь надо было найти силы, чтобы жить.

Лариса терпеливо сидит на диване, хотя сидеть ей, видимо, тяжело и неудобно. Она часто улыбается, чтобы скрыть боль, не показать слабость. Рассказывает, как врачи из районной больницы в Завитинске не так сделали рентгеновский снимок и не увидели, что сломан позвоночник. Это обнаружили позже и с лечением опоздали. А ВТЭК Благовещенска отказал в инвалидности: каждая травма в отдельности на группу не тянет, а по совокупности, мол, не дают. Родной Госстрах выплатил через полгода за аварию 75 руб. страховых. Если бы погибла – выписали бы 300. Пенсия не положена потому, что студентка. И вообще, Лариса Владимировна, вы не потерпевшая, а свидетель происшествия. Живи как хочешь. А она даже двигаться толком не могла. «Если б не родители, я бы, наверное, просто умерла от голода», – говорит Лариса.

Про то, что случилось, рассказывать ей тогда запретили. Про аварию, правда, как-то потом написали в газетах, правда, все напутали.

Газета «Советский спорт» даже умудрилась сообщить, что Л. Савицкая упала в тайгу на самодельном летательном аппарате. И поместила фотографию Ларисы, а рядом какой-то дельтаплан.

Но прозябать – это все-таки не для нее. Через год она восстанавливается в институте. Ходит, как и все, на занятия. Только в режиме свободного посещения – долго сидеть на лекциях не может. Учится отлично…

А дальше обычная жизнь.

Рухнул на кварталы города

1982 г.

9 июля в окрестностях аэропорта Кеннер города *Нью-Орлеан, штат Луизиана, США, лайнер Boeing B-727—235 компании Pan American World Airways на взлете попал в грозовое облако, потерял скорость и рухнул на городские кварталы. Погибли 153 пассажира, членов экипажа и жителей города*.

9 июля над Кеннером в прямом смысле сгустились тучи, хлестал ливень и дул сильный порывистый ветер. Самолет «Боинг-727» после промежуточной посадки снова пошел на взлет, следуя в Лас-Вегас. Оказавшись в грозовом облаке, машина, попавшая под удар сильного ветра, вдруг резко понизила высоту и задела верхушки деревьев. Через несколько секунд лайнер врезался в находящиеся рядом дома и взорвался. Все находившиеся на борту погибли мгновенно. 6 непрочных построек рухнули, 5 домов оказались сильно поврежденными. Под обломками погибли 8 человек.

Нырнул под лед

1982 г.

13 января в Вашингтоне, США, во время бурана при взлете разбился Boeing B-737—222 авиакомпании Air Florida, врезавшийся в мост над рекой Потомак. Погибли 72 человека на борту самолета и 4 человека в автомобилях, оказавшихся на мосту.

В тот день Вашингтон находился во власти неистового снежного бурана. На мосту на Четырнадцатой улице, пересекающем реку Потомак, все движение остановилось. Из-за метеоусловий вылет «Боинга-737», отправлявшегося в Тампу, задержался на 45 мин. Когда наконец было дано разрешение, самолет никак не мог преодолеть силу земного притяжения. В итоге, вместо того чтобы подняться в воздух, разогнавшийся «Боинг-737» устремился на запруженный автомобилями мост через реку Потомак. Задранным вверх носом самолет налетел на мост и, словно раненая птица, перевалился на другую сторону, попутно раскроив, как консервные банки, несколько машин. Через секунду носовая часть проломила лед реки и скрылась в ледяной воде. Отвалившийся хвост снес ограждение моста и нырнул следом в образовавшуюся прорубь.

Работы по извлечению обломков самолета рейса Air Florida Flight-90. 13 января 1982 г.

Над поверхностью реки через несколько мгновений показалось 6 голов. Люди бросились к проломленному парапету, желая помочь несчастным. Смельчаки попытались добраться вплавь до бьющихся в воде людей, но не смогли – стужа сводила руки и ноги. В этот момент

одна из голов скрылась под водой и больше уже не появлялась. Силы людей таяли с каждой секундой, и тогда помощь пришла с неба. Дежурный полицейский вертолет, второй пилот которого, рискуя жизнью, выбрался на лыжу, смог вытащить трех человек. Двое утопающих помощи так и не дождались…

Следствие выяснило, что причиной катастрофы оказался лед, намерзший на крыльях самолета во время задержки в аэропорту. Перед самым взлетом нужно было всего лишь обработать крылья «боинга» этиленгликолем, тогда бы трагедии не произошло.

Почему ушел с курса южнокорейский «Боинг»?

1983 г.

1 сентября над Сахалином был сбит ракетой, выпущенной с советского перехватчика, южнокорейский самолет Boeing B-747—230B. 269 человек на борту погибли.

Корейский самолет «Боинг-747» авиакомпании KAL, следовавший по маршруту Анкоридж – Сеул, отклонился от своего курса и нарушил воздушное пространство СССР. В результате он был сбит ракетой, выпущенной с перехватчика Су-15, и упал в море у острова Сахалин.

Руководство южнокорейской авиакомпании ссылалось на неполадки в навигационных приборах, однако через несколько дней СССР обвинил США в том, что сбитый самолет отклонился от курса, выполняя задание американских разведывательных служб. Тщательные поиски жертв катастрофы не дали никаких результатов – они исчезли в пучинах вод. А вот «черный ящик» был поднят со дня моря советскими военными спустя месяц после трагедии. Самописец зафиксировал последние 30 мин. полета.

И все же расшифрованные переговоры экипажа «боинга» приподнять завесу тайны над этим более чем странным происшествием не смогли. Так и осталось невыясненным, почему самолет оказался в 600 км от заданной ему трассы полета Анкоридж – Сеул. Сразу после взлета «боинг» лег на курс больше заданного на 10°, который без единого последующего доворота привел самолет сначала к Камчатке, а затем к Сахалину, где через пять с половиной часов произошла трагедия. До сих пор неизвестно, почему пункты управления США и

Японии, устойчиво контролировавшие полет «боинга», так и не дали экипажу команду на исправление маршрута.

Тем не менее в 1993 г. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) пришла к выводу, что «Боинг-747» попал в воздушное пространство СССР из-за навигационной ошибки и был сбит, поскольку его приняли за разведывательный самолет. Однако многие материалы по этому делу, в частности данные японского радиоперехвата, до сих пор держатся в секрете.

И вот в 1997 г. бывший высокопоставленный сотрудник японской военной разведки заявил, что южнокорейский «Боинг-747» все-таки выполнял задание американских спецслужб. Подробности этого события изложены в книге «Правда о полете KAL 007», которую написал отставной офицер Иосиро Танака, руководивший до своего выхода на пенсию электронным прослушиванием военных объектов СССР со станции слежения в Вакканае, на самом севере острова Хоккайдо. Именно этот объект, кстати, зафиксировал переговоры советских пилотов, преследовавших южнокорейский самолет в ночь с 31 августа на 1 сентября 1983 г. Свои утверждения Танака основал на анализе данных о крайне странном маршруте движения лайнера, а также на сведениях о советских радиопереговорах в связи с этим инцидентом, которые были предоставлены Россией в распоряжение ИКАО в 1991 г.

В результате собственного исследования бывший офицер японской разведки пришел к выводу, что американские спецслужбы сознательно направили южнокорейский пассажирский самолет в советское воздушное пространство, чтобы вызвать переполох в системе противовоздушной обороны СССР и выявить ее засекреченные и обычно «молчащие» объекты. По мнению Танаки, США в то время прилагали все усилия для сбора информации о советской ПВО на Дальнем Востоке, которая в 1982 г. была модернизирована и значительно усилена. Американские разведывательные самолеты и раньше регулярно нарушали воздушное пространство СССР в районе гибели южнокорейского «Боинга-747», однако они могли залетать туда только на очень короткое время. Именно поэтому, считал японский эксперт, для проведения операции был выбран пассажирский лайнер, который, по мнению спецслужб США, мог долго и безнаказанно лететь над объектами советской ПВО.

Послесловие к сказанному: кто все-таки сбил «боинг»?

Несколько лет назад вышла книга Ю. Малеева и В. Подберезного «Полет без посадки». Тогда были обнародованы новые факты об инциденте с южнокорейским «боингом» 1 сентября 1983 г. в небе над Сахалином. Свою точку зрения по поводу этого события высказал после ее публикации один киевский читатель, который просил называть его Владимир Николаевич (причину этого можно будет понять позже).

Он убежден, что пассажирский «Боинг-747» в воздушное пространство СССР не углублялся. И более того, был уничтожен над международными водами, в 600 км от той точки, где пилот Су-15 Геннадий Осипович послал две ракеты в другую цель – беспилотный самолет-разведчик. Этот вывод Владимир Николаевич сделал на основе анализа рассекреченных записей «черных ящиков», поднятых с морского дна. Он убежден, что эти ящики принадлежат двум разным самолетам: речевой – пассажирскому «боингу», а регистратор параметров полетов – беспилотному самолету-разведчику.

В.Н. также напоминает, что через пять дней после инцидента «Известия» опубликовали беседу с начальником Главного штаба войск ПВО генерал-полковником Романовым. Тот, в частности, тогда заявил, что пилот советского истребителя выходил на связь с пассажирским «боингом» на аварийной частоте 121,5 мГц, однако самолет-нарушитель ему не ответил. Но после расшифровки записей речевого «черного ящика» оказалось, что там нет и намека на выход в эфир советского летчика (Геннадия Осиповича). Почему? Да потому, что пилот обращался к беспилотному самолету, на котором «черного ящика» с речевым анализатором быть не могло.

Кстати, в заключении советской экспертной группы (анализировавшей не только записи «черного ящика» – бортового регистратора параметров полета сбитого самолета, но и радиолокационную проводку и фотоснимки экрана радиолокатора войск ПВО) есть такая формулировка: «Время пресечения полета составляет 22 ч. 24 мин. 55 с по московскому времени». То есть в указанное время самолет был сбит, бортовое питание прекратилось и работа записывающих устройств «черного ящика» остановилась.

А теперь обратимся к расшифровке второго «черного ящика» – речевого регистратора.

22:23:33. Штурман «боинга» проверяет связь с РДС Токио. РДС разрешает занять борту «007» эшелон 350. «007» подтверждает полученную информацию.

22:26:04. «Боинг-747» информирует Токио о том, что он занял эшелон 350. То есть через минуту и 9 с после того, как, по советской версии (и версии ИКАО), самолет был сбит, его штурман сообщает диспетчерской службе информацию о нормальном продолжении полета!

22:28:49, т. е. через 3 мин. 54 с после «уничтожения». На пленке речевого регистратора записываются переговоры с РДС Токио другого находящегося в воздухе самолета – «Доместик Эйр-313», который сообщает параметры своего полета.

И лишь в 22:29:20 «черный ящик» фиксирует шум срабатывающих систем аварийной сигнализации, панические выкрики – и все это через 4 мин. 25 с после «уничтожения»… Еще 34 с спустя «боинг» пытается выйти на связь с Токио, сообщая о быстрой декомпрессии, снижении до 10 тыс. А после этого – еще через 41 с – запись на пленке прекращается.

Что это – фальшивка? Нет. Регистраторы – с разных самолетов, причем оба они – «боинги».

О «добросовестности» работы советских экспертов красноречиво говорит выдержка из их заключения, где, в частности, есть такое: «…передача блоков регистраторов в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) или в страну, изъявившую желание расшифровать записи регистраторов и провести их анализ, нецелесообразна». Почему? Разъяснение содержится там же: «… объективные данные регистраторов параметров полетов могут быть использованы как СССР, так и западными странами для доказательства противоположных точек зрения относительно целей полета южнокорейского самолета. В то же время имеющийся радиообмен речевого регистратора более выгоден для стран Запада».

Редакция газеты «Труд» попросила одного из авторов книги «Полет без посадки» В. Подберезного прокомментировать неожиданные результаты расследования нашего читателя: «Мнение Владимира Николаевича не так уж и сенсационно. Мы в книге также говорим о двух самолетах и тоже пишем о трагической судьбе генерал-полковника С.Ф. Романова, вскоре погибшего при

нерасследованных обстоятельствах. Мы отмечаем и то, что все страны, причастные к инциденту, скрывают информацию о нем. Писали и о подмене "черных ящиков". Установлено, что весь свой маршрут пассажирский "боинг" шел на автопилоте, а подобное могло иметь место только в том случае, если он точно соблюдал маршрут международной трассы – R 20.

У меня нет сомнений, что советские (российские), американские и иные эксперты занимались оправданием или объяснением позиции своих государств, но только не поисками истины».

(По материалам В. Андреева)

Таран по халатности диспетчеров

1984 г.

3 мая около Львова столкнулись в воздухе Ту-134А и военный самолет Ан-26. Погибли 94 человека.

В 12:13 в Львовской воздушной зоне, в 6 км от Золочева, столкнулись в облаках самолеты Ту-134, готовившийся приземлиться в Львове, и Ан-26, принадлежавший одной из воинских частей. Расшифровка информации, записанной «черным ящиком» бортовым магнитофоном, показала, что за несколько секунд до катастрофы пилоты Ту-134 заметили в разрывах облачности силуэт Ан-26 и попытались резко свернуть вправо. Аналогичную попытку предпринял и военно-транспортный самолет, но было уже слишком поздно.

В 12:44 военный вертолет обнаружил место падения обломков Ту-134. Возле них уже находились люди, но спасать там уже было некого.

После тщательного расследования выяснилось, что виновниками катастрофы были львовские диспетчеры, проявившие небрежность и безответственность во время дежурства.

Море скрывало тайну

1984 г.

23 июня у берегов Ирландии упал в Атлантический океан самолет Boeing B-747—237B компании Air India. Погибли 329 человек.

В 7:14 по местному времени диспетчеры ирландского аэропорта Шеннон увидели, как с экранов радаров исчезала засветка индийского «Боинга-747», совершавшего рейс Монреаль – Бомбей. После нескольких безуспешных попыток выйти на связь диспетчеры забили тревогу.

Вскоре служба береговой охраны Великобритании с помощью нескольких кораблей обнаружила у берегов Ирландии плавающие легкие обломки самолета и несколько обезображенных тел. Спасатели пришли к выводу, что все 329 человек, находившихся на борту лайнера, погибли.

Устранение последствий страшной катастрофы рейса Air India

Гибель лайнера, обломки которого покоились на дне Атлантического океана на глубине 3300 м, почти до конца осени 1985 г. оставалась загадкой. Только после того, как спасательный корабль канадской береговой охраны «Джон Кабот» смог извлечь на

поверхность части самолета, стало ясно, что на борту «боинга» разорвалась бомба.

Позже выяснилось, что взрывное устройство было заложено в переднем багажном отсеке. Террорист, работавший служащим в канадском аэропорту, упаковал бомбы в багаж двух рейсов. Одна бомба взорвалась на этом «боинге», другая должна была сработать на другом индийском самолете, направлявшемся в Токио, но взорвалась в аэропорту, убив двух работников багажного отделения.

Песня «Сукияки», ставшая реквиемом

1984 г.

12 августа около деревни Уэно, Япония, столкнулся с горой самолет Boeing B-747-SR46 компании Japan Air Lines. Из 524 человек на борту погибли 520, 4 человека чудом остались в живых.

На борту лайнера, выполнявшего рейс Токио – Осака, вместе с экипажем находилось 524 человека. Как только самолет оторвался от взлетной полосы столичного аэропорта Ханеда, в пилотской кабине запищал сигнал тревоги, оповещавший о внезапном падении давления внутри фюзеляжа. Пилоты, надев кислородные маски, попытались разобраться с ситуацией. Однако причину приглушенного взрыва в хвосте самолета, вызвавшего разгерметизацию, установить не смогли. В итоге все четыре гидросистемы самолета вышли из строя, машина стала неуправляемой. В течение нескольких минут экипаж прилагал отчаянные усилия, чтобы вернуть лайнер в аэропорт Ханеда, но тщетно. 30 мин. усилиями летчиков «боинг» агонизировал в небе, но, войдя в пике, врезался в лесистый склон горы Оцутака, примерно в 70 км от начальной точки полета. Чудовищный удар разнес 300-тонную машину в щепки, а вспыхнувший пожар довершил дело.

Первыми на место катастрофы прибыли пожарные из городка Такасаки. Невероятно, но они обнаружили под обломками 4 живых человек, одной из которых оказалась 26-летняя стюардесса Юми Очиа. Все четверо сидели в центральном ряду кресел в самом хвосте самолета. Остальные 520 человек погибли. В числе погибших пассажиров оказался Кью Сакомото, известный своей японской песней «Сукияки».

Погибший 12 августа 1985 г. самолет. Фото осени 1982 г.

13 августа японский эсминец подобрал плававшие в заливе Сагами обломки вертикального и горизонтального оперения погибшего самолета. Это значило, что лайнер в полете полностью лишился киля и рулей высоты. Как экипажу удалось продержать неуправляемый «боинг» в воздухе еще полчаса, останется загадкой навсегда.

Проведенное тщательное расследование показало, что у самолета во время набора высоты разрушился задний гермошпангоут, некачественно отремонтированный американскими специалистами после аварии этого самолета в июле 1978 г.

Не дожидаясь начала расследования, президент авиакомпании Яшимото Такаги подал в отставку, а начальник технической службы «Джапан Эйрлайнз» в аэропорту Ханеда сделал себе харакири.

По количеству погибших в результате аварии одного самолета, катастрофа японского «боинга» по своим масштабам уступает только столкновению двух «боингов» на Тенерифе в 1977 г. Это самая крупная катастрофа в истории авиации, произошедшая с одним самолетом.

Пассажиры сгорели заживо

1984 г.

22 августа в Манчестере, Англия, во время пожара на борту английского Boeing B-737—236 погибли 55 человек.

Во время взлета из аэропорта Манчестера у «Боинга-737», следовавшего в Корфу – один из живописных островов Средиземноморья, загорелось левое крыло. Экипаж действовал строго по инструкции, но он не знал, что горел не двигатель, а топливный бак. Самолет удалось посадить, однако машина свернула вправо – как раз прямо под ветер. Языки пламени добрались до фюзеляжа. В этот момент открылся один из выходов самолета, но открылся с той стороны, где бесновался огонь, который тотчас проник в салон и заволок его черным дымом. Через минуту уже горел пол пассажирской кабины.

Внутри самолета началась паника и давка, люди не видели, где находятся выходы. Еще через 2 мин. рухнул на полосу обгоревший хвост… 55 из 131 пассажиров так и не сумели выбраться из огня. 12 из них сгорели заживо, 43 задохнулись от ядовитых газов.

После пожара в Манчестере все пассажирские самолеты были оборудованы специальным аварийным освещением, монтируемым на полу кабины и помогавшим ориентироваться в условиях задымления фюзеляжа. Кроме того, расстояние между креслами около запасных выходов увеличили так, чтобы спинки не мешали беспрепятственной эвакуации людей.

Трагедия над Церритосом

1986 г.

31 августа в небе над Церритосом, штат Калифорния, США, мексиканский лайнер DC-9 столкнулся с частным самолетом «Пайпер PA-28». Погибли 82 человека.

В 11:52 над калифорнийским городом Церритосом частный самолет «Пайпер» врезался в хвостовое оперение мексиканского лайнера DC-9, следовавшего из Мехико в Лос-Анджелес. Удар был

сильный, и хвост DC-9 отлетел в сторону. Но пилот и два пассажира «пайпера» не знали об этом – к тому моменту они были обезглавлены рулем высоты реактивного лайнера, раскроившего кабину маленького самолета. DC-9 штопором рухнул вниз и через несколько секунд упал на жилые кварталы калифорнийского города Церритоса. К 67 погибшим на борту обоих самолетов добавилось 15 убитых местных жителей. 5 домов были снесены полностью, еще 7 зданий серьезно пострадали.

Мемориал погибшим в Церритосе 31 августа 1986 г.

Причина трагедии оказалась в том, что маленькие частные самолеты, не ведущие переговоров с наземными службами, не видны на экранах радаров авиадиспетчеров. Катастрофа обнажила болезни, которыми страдали диспетчерские службы США, давно требующие модернизации, технического усовершенствования и финансирования.

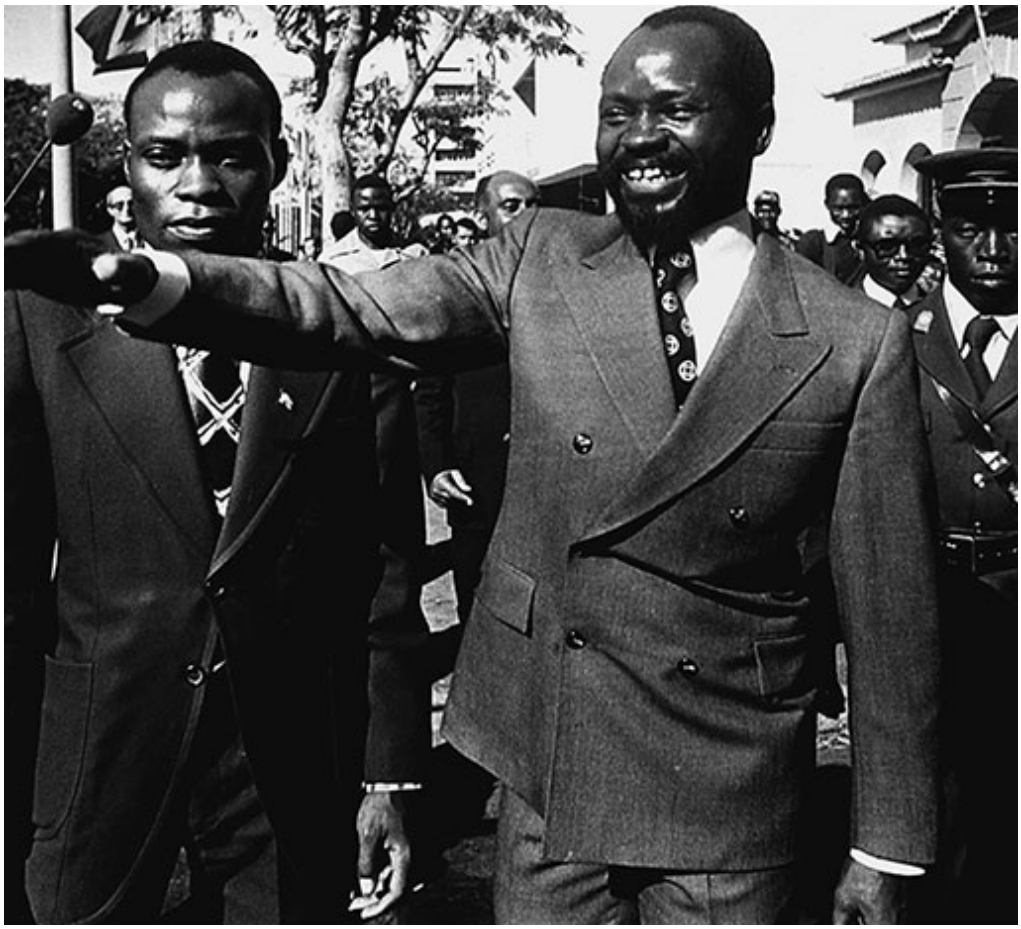
Как не стало Саморы Машела

1986 г.

19 октября в горах Лемомбо, ЮАР, в штормовую погоду потерпел катастрофу пассажирский самолет Ту-134А. Погибли 33 человека, в т. ч. президент Мозамбика Самора Машел и несколько министров из состава мозамбикского правительства.

Советский самолет, на котором в Мапуту с международной конференции возвращался президент Мозамбика Самора Машел, пилотировался советским экипажем. Официальная версия: ошибки навигации, игнорирование системы GPWS (предупреждение о близости поверхности).

Однако обстоятельства катастрофы до сих пор точно не выяснены. Многие в Африке даже сейчас рассматривают случившееся как диверсию южноафриканских спецслужб. Одним из вариантов исполнения теракта называется подмена южноафриканцами позывных радиомаяка центра слежения за полетами, что привело к столкновению самолета с землей.



Самора Машел в окружении приближенных

В год катастрофы отношения соседних стран резко ухудшились. Просоветская ориентация мозамбикского лидера раздражала руководителей ЮАР. Устранение Машела было на руку грозному западному соседу молодой независимой страны.

Авария «Принцессы»

1988 г.

12 апреля около Ханнемана, ЮАР, потерпел катастрофу самолет Douglas DC-3C. Погибли 24 человека. Самолет разбился после того, как в салоне возник пожар и было начато экстренное снижение.

29 апреля в небе над Гавайскими островами потерпел аварию «Боинг-737» авиакомпании «Алоха Эйрлайнз». 1 человек погиб, 45 ранено. «Боинг-737», прозванный «Принцесса Лилуколани», совершал

рейс с острова Хило на остров Гонолулу, крупнейший из Гавайев. Не новая, но надежная машина спокойно парила на высоте 7200 м, когда, как в голливудском боевике-катастрофе, на глазах у пассажиров первого класса в потолке появилась трещина, через которую в салон устремился ледяной вихрь. Мощный поток воздуха сорвал целую секцию обшивки фюзеляжа, подхватил не успевшую даже вскрикнуть стюардессу, разносившую напитки, и вышвырнул ее наружу. Пассажиры едва успели вцепиться в ручки кресел, как внутри салона забушевал настоящий ураган. Капитан судна Роберт Шорнсмайер услышал странный хлопок. Обернувшись, похолодел от ужаса – сзади вместо крыши салона первого класса синело небо. Входная дверь была сорвана. Передав сигнал бедствия на землю, экипаж приступил к снижению. Благодаря поистине фантастическим усилиям пилотов – одним из них была женщина! – самолет не свалился в пике. Перед самой посадкой «раненая птица» растеряла еще какие-то свои «внутренности», упавшие в океан. Однако человек победил машину – последняя, слегка стукнувшись о бетонку, промчалась по полосе и стала как вкопанная. 94 пассажира, 45 из которых получили различные ранения, благополучно покинули самолет.

Самолет после приземления

Как оказалось позже, «Принцесса Лилуколани» в силу своей древности – к тому моменту ей исполнилось 19 лет – была серьезно повреждена коррозией, особенно ее обшивка. Именно поэтому появилась трещина, которая буквально разверзлась, когда машина оказалась под воздействием мощных воздушных потоков. Тело стюардессы так и не было найдено.

В небе над Бахавалпуром

1988 г.

17 августа через 10 мин. после вылета с военной базы в Бахавалпуре, Пакистан, взорвался самолет «Геркулес С-130», на котором с группой сопровождавших его лиц находился президент Пакистана Мохаммед Зия-уль-Хак. Погибли 30 человек.

7 августа в авиационной катастрофе погиб президент Пакистана генерал Мохаммед Зия-уль-Хак. Обстоятельства этого сенсационного происшествия до сих пор остаются невыясненными. Рассказывает журналист Г. Польской:

– Уже давно руководство вооруженными силами Пакистана ставило вопрос перед правительством и лично президентом о необходимости модернизации бронетанковых частей, имеющих на вооружении устаревшую технику. При этом по политическим соображениям выдвигалось предложение приобрести новейший американский танк М-1. В середине августа 1988 г. было назначено испытание боевых возможностей танка на специально оборудованном танкодроме близ города Бахавалпура, расположенном в 450 км к югу от столицы – Исламабада. Для участия в испытаниях прибыла группа американских специалистов по бронетанковой технике. Ее возглавил руководитель военной миссии США в Пакистане бригадный генерал Герберт Уоссом.

15 августа вечером командующий бронетанковыми войсками страны генерал Махмуд Дуррани позвонил президенту и попросил присутствовать на испытаниях американского танка. Президент долго не соглашался, ссылаясь на то, что если нужно присутствовать на

каждом испытании новой техники, то у него не останется времени для руководства страной. Он, правда, не сказал своему бывшему адъютанту, что уже давно планировал 17 августа сыграть в гольф и ожидал, что его сын Инджаз именно сегодня привезет из США новые клюшки для игры. Кстати, Инджаз занимал довольно видное положение в финансовом мире, являясь заместителем управляющего крупнейшего американского банка «Бэнк оф Америка».

Кабина «Геркулеса»

Однако Дуррани был настойчив, напирая на то, что Зия-уль-Хак является не только президентом страны, но и начальником штаба сухопутных войск и поэтому должен уделять внимание модернизации

вооруженных сил, в частности бронетанковых. К тому же участие президента в испытаниях именно американской военной техники будет высоко оценено за океаном. Зия-уль-Хак после долгих колебаний и вопреки протестам своей жены Шафик согласился и назначил время испытания на 17 августа.

В тот день рано утром, когда еще не наступила изнуряющая жара, в Бахавалпур вылетели, кроме президента и Дуррани, заместитель начальника штаба сухопутных войск (т. е. заместитель Зия-уль-Хака) генерал Мирза Аслам Бег и группа высокопоставленных пакистанских генералов. С американской стороны – посол США в Пакистане Арнольд Рафел, бригадный генерал Герберт Уоссом, несколько специалистов по бронетанковой технике с американских заводов, производящих танки М-1. Правда, генерал Уоссом летел в Бахавалпур на собственном реактивном самолете американского производства С-130 «Геркулес». На танкодроме уже все было готово для встречи высоких гостей.

После испытаний, которые прошли не совсем успешно, все собрались на обед. Зия-уль-Хак, пребывая тем не менее в хорошем настроении, сумел удачными шутками развеселить присутствующих, в первую очередь американцев, недовольных тем, что танк все маневры выполнил хорошо, но в цель не попал и вообще стрелял неудачно. Затем все были приглашены в президентский самолет «Геркулес», чтобы по пути в Равалпинди продолжить обмен мнениями по техническим результатам испытаний. Пришлось и генералу Уоссому сесть в президентский самолет, однако заместитель начальника штаба сухопутных войск Пакистана генерал Мирза Аслам Бег, ссылаясь на необходимость лететь в Исламабад на очень важное совещание, отказался лететь в президентском «Геркулесе» и направился к другому самолету.

Перед тем как взойти на борт самолета, президент преклонил колени и совершил намаз. В 16:30 «Геркулес» поднялся в воздух и, сделав круг над аэродромом Бахавалпура, взял курс на Равалпинди. Вел машину опытнейший летчик коммодор Машхуд, специально отобранный лично Зия-уль-Хаком. А дальше…

Дальше произошло нечто совершенно невероятное. По словам одних очевидцев, из самолета вырвалось облако дыма, а затем раздался взрыв, и он, превратившись в огненный шар, упал на землю. Другие

утверждали, что самолет перевернулся и камнем упал на землю и только тогда раздался оглушительный взрыв. Третьи показывали следствию, что самолет вначале «клюнул» носом, затем, видимо, летчику удалось на секунду выпрямить его, после чего «Геркулес» рухнул на землю. Однако самые точные сведения о происшедшем смог дать летчик турбореактивного самолета, на котором летел генерал Бег. Как оказалось, президентский С-130 то взмывал вверх, то нырял вниз. И было такое впечатление, что в его кабине либо все, кому не лень, хватались за штурвал, либо, наоборот, пилот выпустил его и неуправляемый самолет против своей воли выделывал какие-то странные фигуры высшего пилотажа.

Полет до падения продолжался минут пять-шесть. Все 30 человек, находившиеся на борту «Геркулеса», погибли. Правительство Пакистана немедленно назначило комиссию для расследования этого трагического происшествия. В ее состав вошли 4 пакистанских и 6 американских специалистов авиационной техники, немедленно прибывшие в Пакистан. Возглавлял ее коммодор ВВС Аббас Мирза.

Расследование комиссии длилось 2 месяца, но подготовленный ею доклад объемом 350 страниц машинописного текста содержит больше вопросов, чем ответов.

Начать с того, что министр связи заявил: «“Черный ящик” найден, и он ничего не показал». Однако неопровержимо доказано, что на президентском самолете вообще не было никакого «черного ящика». Невозможно себе представить, чтобы такой важный прибор отсутствовал на самолете, на котором летает высшее лицо государства. Тем не менее это так. Но тогда возникает вопрос: какую цель преследовало заявление министра связи?

На С-130 имеется мощная радиостанция, с помощью которой летчики могли бы в случае технической неисправности, появившейся уже после взлета, немедленно сообщить об этом на землю. Но связь с самолетом практически прекратилась чуть ли не сразу после взлета, т. е. через 3–4 мин. Какие обстоятельства могли помешать экипажу информировать землю о чрезвычайных обстоятельствах, возникших на борту самолета? Известно, что во время последних радиопереговоров с диспетчером, обеспечивающим воздушный контроль в Равалпинди, пилот Машхуд информировал его о том, что самолет президента прибудет в аэропорт в соответствующее время. Аэропорт запросил

Машхуда о местонахождении самолета в данный момент и услышал, как пилот сказал: «Погодите, погодите». Как будто бы его что-то в ту минуту отвлекло. С запасного самолета президента, также летевшего в Равалпинди, не переставали запрашивать президентский самолет, но его радиостанция молчала. Затем через минуту в наушниках услышали слабый голос: «Машхуд! Машхуд!» Один из опрошенных следствием людей показал, что это был, без сомнения, голос адъютанта президента, бригадного генерала Наджиба Ахмеда. Слабая слышимость объяснялась тем, что генерал стоял за спиной пилотов или даже при входе в их кабину. Казалось, что он с недоумением и тревогой обращался к пилоту, но он и другие члены экипажа молчали. Ясно, что радиостанция была включена, но никто не был больше способен воспользоваться ею. Этому есть только одно объяснение: экипаж физически не мог воспользоваться радиостанцией, ибо все были мертвы, либо потеряли сознание. Может быть, в кабине был баллон с отравляющим газом, который мгновенно вывел из строя экипаж, и самолет был неуправляемым? Ответа на этот вопрос нет.

Самолет С-130 «Геркулес», изготовленный компанией «Локхид», считался одним из самых надежных в мире. Экспериментальным путем установлено, что он при определенных обстоятельствах может благополучно сесть, даже если все четыре его двигателя отказали. Ни один из 2 тыс. самолетов, находившихся на этот момент в строю в 50 странах мира, не взрывался во время полета.

Противоречивость высказываний различных правительственных чиновников и других свидетелей, а также членов комиссии не дает возможности окончательно определить, был ли разброс деталей и тел погибших на большой или малой площади. Если на малой, то это значит, что взрыва в воздухе не было, если на большой территории – взрыв был. Однако, исследуя остатки самолета, специалисты сделали однозначный вывод: в момент соприкосновения с землей «Геркулес» был цел. Значит, взрыва не было? И никакого «огненного шара» тоже?

Но, может быть, в летчиков кто-то стрелял? Это мог сделать только самоубийца. Однако среди пассажиров их, конечно, не было. Тогда, может быть, это сделал кто-то из членов экипажа? Американцы пытались получить личные дела каждого члена экипажа, но им в этом отказали…

Обследование тел погибших членов экипажа позволило бы ответить на вопрос: подвергались ли они нападению с помощью огнестрельного или холодного оружия, не были ли отравлены каким-нибудь газом? Среди американцев были специалисты по судебно-медицинской экспертизе, которые могли бы дать четкий ответ на этот вопрос и тем самым снять все сомнения в том, что же произошло на борту «Геркулеса». Но американцам не дали возможности осмотреть тела погибших и произвести вскрытие. Им разрешили вскрыть только тело генерала Уоссома, но это ничего не дало для ответа на основной вопрос: что же произошло на борту президентского «Геркулеса»?

В докладе следственной комиссии указывается, что, поскольку не найдено никаких технических причин, объясняющих гибель самолета, остается предположить одно: имела место диверсия. Но специалисты из США – члены следственной комиссии – почему-то упорно твердили, что, вероятнее всего, «Геркулес» разбился из-за технических неполадок. Казалось бы, американцы должны были быть заинтересованными в том, что катастрофа произошла не в результате неисправности самолета, произведенного в США. Им было бы выгоднее утверждать, что «Геркулес» – самый надежный самолет и его гибель – результат диверсии, а не технической неисправности. Но именно этого они не говорили. А затем произошло необъяснимое: руководитель американских экспертов в следственной комиссии, полковник Даниэл Саведа, вернувшись в США и выступая в конгрессе, совершенно неожиданно стал утверждать, что причиной катастрофы была техническая неисправность. Что же тогда произошло? Диверсия? И почему вдруг произошел поворот на 180 градусов в оценке случившегося?

Итак, налицо полная путаница: комиссия, не имея данных о взрыве, утверждает, что, поскольку других причин нет, имела место диверсия. Но в чем она заключалась и кто ее совершил, неизвестно.

Так была диверсия или нет? Известно, что не все в Пакистане относились к генералу Зие-уль-Хаку с большой любовью. На него даже было совершено несколько неудачных покушений. Да и министр внутренних дел Насим Ахмад Ахир не случайно заявил, что если это диверсия, то она организована «внутренними силами». По этому поводу нелишне напомнить сообщение английского журнала «Экономист», который писал, что «за несколько дней до взрыва

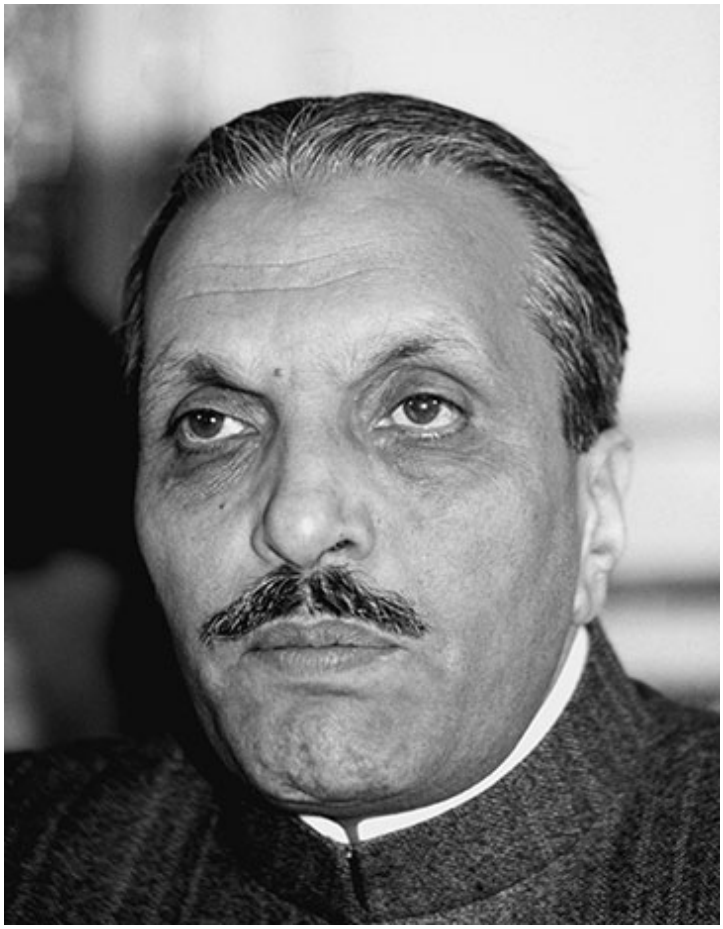
пакистанская разведка предупреждала о возможности покушения на жизнь Зии-уль-Хака». Но в докладе комиссии ни слова не сказано об этом предупреждении. Почему?

Доклад также не дает ответа на самые важные вопросы: кто же виновник катастрофы и почему не учитывается такая возможность, как заговор военных?

И тут уместно напомнить один далеко не маловажный факт. Заместитель начальника штаба сухопутных войск Пакистана генерал Мирза Аслам Бег почему-то не сел в самолет президента после испытаний танка М-1. Он предпочел лететь на другом самолете, который поднялся в воздух через минуту после взлета «Геркулеса». Почему он не присоединился к остальным участникам испытаний, которые намеревались на борту самолета продолжить обмен мнениями? После гибели Зия-уль-Хака должность начальника штаба сухопутных сил, которую ранее занимал президент, занял генерал Бег.

Очень странные события происходили в аэропорту Бахавалпура. Перед самым отлетом самолета с президентом и высокопоставленными гостями вдруг в него начали загружать ящики с… манго! Зачем? Оказывается, в подарок американцам. Но почему? Разве в Равалпинде или Исламабаде они стоят дорого? А кто-нибудь проверял, что в этих ящиках, кроме манго? И вот теперь комиссия стала гадать: а не подложил ли туда кто-нибудь баллон с отравляющим газом? И еще. Сразу же, как только стало известно о катастрофе президентского самолета, весь военный персонал в Бахавалпуре был сменен. Зарубежная пресса строит разные предположения по поводу этих странных фактов. И наконец, последний вопрос, на который нет ответа. В ФБР имеется отдел, работники которого специализируются на расследовании диверсий на воздушном транспорте. Казалось, их надо было в первую очередь направить в Пакистан, тем более что там погибли американские граждане. Почему же не поехали специалисты по таким сложным вопросам в дружественную страну, чтобы разгадать эту трагическую шараду? Оказывается, как сообщил корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс Джейн Аллен, только через 10 месяцев после катастрофы в Пакистан выехал один специалист этого отдела. В то время помощник директора ФБР Оливер Ревел приоткрыл, так сказать, завесу над этой странной историей. Дело в том, заявил он, что первоначально ФБР было отстранено от участия в расследовании.

Тогдашний государственный секретарь Джордж Шульц позвонил директору ФБР и сказал, что лучше «не впутываться в эту темную историю». Однако остается неясным – американцы сами решили, что не стоит «впутываться», или их об этом попросили?



6-й президент Пакистана Мохаммед Зия-уль-Хак

Неудивительно, что в американском конгрессе заинтересовались такой странной позицией администрации США. В чем дело? Почему? Эти вопросы задавали многие конгрессмены, но особенно активным был член палаты представителей Уильям Хьюз. Он констатировал: «Не было проведено необходимого уголовного расследования. То ли по соображениям национальной безопасности, то ли по… взаимному соглашению с пакистанцами». По его словам, «было что-то страшно непонятное в той манере, в которой наше правительство расследовало трагедию».

Знакомство с откликами на это событие порождает уверенность в том, что никто не был заинтересован докопаться до истиной причины гибели президента.

Так что же произошло в небе над Бахавалпуром? На этот вопрос ответа до сих пор нет. Но одно совершенно ясно – катастрофа пакистанского самолета «Геркулес» с президентом Пакистана на борту войдет в историю как дело, в котором в едином клубке сплелись тайные замыслы, явные домыслы и отсутствие желания дать ответы на возникшие в связи с этим вопросы.

Смертельные «стрелы» Италии

1988 г.

28 августа на воздушном празднике в Рамштайне, ФРГ, три итальянских самолета врезались в трибуны со зрителями. Погибли 66 человек, включая пилотов. 20 человек скончались позже от полученных ранений.

В погоне за эффектным зрелищем организаторы авиационных праздников не всегда учитывают уроки прошлого. Так случилось и на ежегодном авиашоу на авиабазе Рамштайн в ФРГ, куда была приглашена пилотажная эскадрилья итальянских ВВС Frecce Tricolor («Трехцветные стрелы»), выступающая на самолетах Aermacchi MB-339A. Коронный номер их программы – очень эффектный роспуск под названием «Пробитое сердце», когда 10 самолетов разделяются на две группы, по 4 и 6 машин. Выполнив мертвую петлю, они в строю «клин» несутся навстречу друг другу и в самый последний момент расходятся в нижней точке петли на расстоянии нескольких десятков метров друг от друга. А в это время «солист», отделившийся от большей группы, проскакивает прямо над ними. Этот маневр требует от летчиков точнейшего расчета, грамотного управления с земли и филигранной техники пилотирования.

Момент катастрофы в Рамштайне 28 августа 1988 г.

Погода 28 августа выдалась на редкость удачной, что привлекло на авиашоу свыше 300 тыс. зрителей. Выступление «Трехцветных стрел» началось в 15:45. Обе группы разошлись нормально, а вот «солист» – полковник Иво Нуртарелли, пытаясь избежать столкновения с холмом, начал резкий набор высоты, зачем-то выпустив при этом воздушные тормоза. Скорость самолета Нуртарелли упала, и через 2 с он столкнулся с ведомым пятерки Марио Нальдини. От удара самолет Нальдини отбросило на ведомого Джорджио Алессио, и три самолета, охваченные пламенем, понеслись к земле. Через мгновение в небо взметнулся 50-метровый столб огня.

Пылающие «Трехцветные стрелы» насмерть поразили 49 человек. Целую неделю эксперты исследовали обугленные трупы, пытаясь установить личности погибших. Еще 160 человек с ожогами и ранениями различной степени тяжести были госпитализированы, из них 20 впоследствии скончались…

Это была самая кровавая катастрофа во время авиашоу.

Взрыв «Владычицы морей»

1989 г.

21 декабря «Боинг-747», принадлежавший фирме «Пан-Американ», был взорван террористом и упал в местечке Локерби в Шотландии. Погибли 270 человек (259 – в воздухе, 11 человек – на земле).

«Владычица морей» – именно так прозвали один из «Боингов-747», 19 лет исправно служивший компании «Пан-Американ», – 21 декабря, в 18:25, оторвалась от бетонки лондонского аэропорта Хитроу, взяла курс на Нью-Йорк и скрылась в зимнем небе. Все шло своим чередом, пока диспетчер Центра УВД в Прествике не увидел на экране радара, как отметка «Владычицы морей» разделилась на пять частей, навсегда исчезнувших через несколько секунд.

В 19:03 сильнейший взрыв сотряс вечернее небо над Шотландией. В одну секунду на высоте 10 тыс. м расстались с жизнью все 259 человек, летевшие в «Боинге-747». Но на этом список жертв не закончился. Смертоносные обломки самолета с нарастающей скоростью устремились вниз на тихий шотландский городок Локерби.

Еще один мощный взрыв поднял на ноги всех, кто еще не среагировал на грохот в небе – это взорвались упавшие топливные баки самолета. Центральная часть Локерби в один миг превратилась в руины. В радиусе 100 м не осталось ни одного целого дома. Городок был охвачен пожаром и буквально завален обломками «Владычицы морей». И не только ими. Сад дома Эллы Рамсден, на которые обрушилась центральная секция фюзеляжа «боинга», оказался усеян 70 трупами студентов университета в Сиракузах, возвращавшихся в США из вояжа по Европе. На поле для гольфа спасатели нашли еще 60 тел. Все, что осталось от тех, кто сидел в салонах первого и бизнес-классов, полицейские и военные несколько дней собирали и складывали в

коричневые целлофановые пакеты. От взрывов и пожара на земле погибли 11 человек.

Место падения самолета. Локерби, 21 декабря 1988 г.

Уже через неделю после катастрофы следственная комиссия установила, что причиной трагедии стал взрыв мощной бомбы, заложенной в переднем грузовом отсеке. На обломках обнаружили микрочастицы пластиковой взрывчатки «Семтекс» чехословацкого производства, которую нельзя обнаружить с помощью обычных

детекторов, применяемых в аэропортах. Следствие все же выяснило, как бомба попала на борт самолета. Она находилась в коробке из-под телевизора «Тошиба», которую двух юных студенток для своего друга в США попросили доставить несколько вежливых молодых людей восточного вида. Произошло это еще во Франкфурте, откуда другим «боингом» летели через Лондон транзитные пассажиры до Нью-Йорка. В Лондоне их багаж был перегружен в чрево «Владычицы морей», после чего та отправилась в свой последний путь.

Исполнителей террористического акта до сих пор не нашли, хотя ЦРУ и уверяет, что его совершили офицеры ливийских спецслужб. Так это или нет – кто знает… Но одно известно точно: некий счастливчик, купивший билет на тот злополучный рейс, остался в живых. Им оказался американский бизнесмен индийского происхождения Ясвант Сингх Басута, который засиделся в баре и не услышал объявления о посадке. Улетевшие навсегда чемоданы, наверное, сильно испортили ему настроение, но вряд ли надолго…

Пилот говорил не то, что нужно

1989 г.

25 января у Коув-Нек, штат Нью-Йорк, США, потерпел катастрофу колумбийский Boeing B-707—321B. 73 человека погибли.

Из-за плохой погоды в северо-восточной части США самолет трижды не могли принять в аэропорту Нью-Йорка. Общее время задержки в воздухе составило 1 ч. 17 мин. На предложение приземлиться в международном аэропорту Бостон-Логан экипаж ответил, что более 5 мин. в воздухе самолет не продержится – не хватит топлива. Предположительно пилоты все же решили посадить самолет в аэропорту имени Кеннеди. «Боинг» повернул назад и пошел на снижение, однако вскоре все четыре двигателя резко потеряли мощность. Машина на бреющем полете врезалась в лесной массив в 16 милях от аэропорта.

Обломки самолета Boeing B-707—321B. Коув-Нек, штат Нью-Йорк

Командир, плохо говоривший по-английски и общавшийся через второго пилота, ни разу не объявил о чрезвычайной ситуации. Второй пилот вместо этого несколько раз говорил: «Нам нужен приоритет» («We need a priority»), вместо того чтобы объявить о чрезвычайной ситуации. Диспетчер так и не понял всей серьезности положения с топливом. Из 158 пассажиров в живых осталось 85.

Подвиг экипажа Ту-22у

1992 г.

24 июля под Гомелем во время учебно-тренировочного полета разбился военный самолет Ту-22У. Один человек погиб.

Это был обычный тренировочный полет в одном из авиационных полков, входящих в состав стратегических сил, размещенных на

территории Белоруссии. В 17 ч. Ту-22У, экипаж которого возглавлял летчик первого класса командир эскадрильи подполковник А. Степченков, приступил к выполнению задания. На борту находились штурман майор Н. Иванов и инструктор подполковник Виктор Оськин, за плечами которого было 20 лет летной работы. Задание экипажа было простое: полет по кругу, восстановление навыков летчиков после отпуска. Буквально через минуту на высоте 900 м при скорости 500 км/ч произошло разрушение ступеней правого двигателя и резкое падение оборотов. От выбросов топлива воспламенился левый двигатель, и самолет начал стремительно падать.

Трагедия разыгралась над одним из промышленных районов Гомеля. Внизу были дачный поселок и нефтехранилище. Члены экипажа прекрасно понимали, что может произойти при падении самолета. Бортовая контрольно-записывающая аппаратура с беспристрастной точностью зафиксировала все 160 с подвига экипажа.

Высота стала стремительно приближаться к критической отметке 350 м, за которой в силу конструкции самолета – летчики катапультируются вниз – безопасное покидание машины невозможно. Очевидцы рассказывали, что самолет почти не имел поступательной скорости и падал плашмя. До последнего мгновения экипаж каким-то чудом удерживал практически неуправляемый ракетоносец, не давая ему свалиться на крыло. Земля уже ничем помочь не могла.

И все же летчики сделали практически невозможное – нефтехранилище и дачи остались позади. «Семеныч, катапультируйся давай…» – крикнул командир корабля. «Давай, давай, покидайте», – были последние слова Виктора Оськина.

Раскрылся один купол парашюта, почти у самой земли второй… Себе Оськин высоты не оставил. Его парашют не успел раскрыться, и он упал в лес на краю поляны. В 200 м от него рухнул и загорелся самолет. В километре от места падения продолжал жить своей жизнью дачный поселок, а совсем рядом в озерце плескались ребятишки.

За мужество и героизм, проявленные при предотвращении падения самолета на промышленный район, подполковнику Виктору Оськину, отцу троих детей, навеки ставшему почетным гражданином города Гомеля, посмертно было присвоено звание Героя Российской Федерации.

Ту-22У в музее под открытым небом

Падение на жилые дома

1992 г.

4 октября близ Амстердама рухнул на жилые кварталы транспортный самолет Boeing B-747, следовавший в Тель-Авив. По некоторым данным, погибли 250 человек, однако в официальном сообщении говорилось о 75 погибших.

Самолет, груженный электроникой и текстилем, летел из США. В Амстердаме он сделал посадку для заправки, а через несколько минут после взлета из аэропорта Шипфол пилот сообщил, что загорелся один из моторов, и попросил согласия диспетчерской службы на вынужденную посадку. Пока он делал разворот перед заходом на посадку, огонь охватил остальные моторы. Самолет потерял управление и с грохотом рухнул на два 9-этажных жилых дома в предместье Амстердама Бильмермеере. При падении он задел верхние этажи и взорвался. По свидетельствам очевидцев, обезумевшие от ужаса люди выбрасывались из окон и разбивались о землю.

Позже выяснилось, что конструкция и сертификация пилонов «боинга» не отвечают необходимым требованиям безопасности. Когда

самолет взлетел, от него отделился двигатель номер 3 с пилоном, который повредил ведущую кромку правого крыла. При отделении был задет двигатель номер 4, который вместе с пилоном тоже отделился от самолета. Система проверки целостности не сработала при инспекции. Отделение двигателя номер 3 произошло из-за коррозии заклепок. При отделении пилонов были задеты жизненно важные системы управления.

Дом, пострадавший в результате падения на него лайнера. 4 октября 1992 г. Амстердам, предместье Бильмермеер

Конец «Антея»

1993 г.

19 января в районе Твери при взлете потерпел катастрофу самолет военно-транспортной авиации Ан-22. На борту находились 7 членов экипажа и 2 пассажира. В живых остались только 3 человека.

Ан-22 выполнял перелет с аэродрома Твери в Воронеж. На его борту находилось техническое имущество одной из авиационных частей Западной группы войск: грузовик, автокран, две спецустановки и две электростанции. В 11:13 самолет произвел взлет. Выполнив первый разворот, он начал плавный набор высоты. Через несколько секунд «Антей» резко бросило на левое крыло. Крен достиг 60°. Летчики вывели самолет в горизонтальное положение, но его тут же накренило вправо. Ан-22 стал быстро терять высоту. На действия экипажа по выводу корабля в горизонт рули не реагировали. Командир принял решение идти на вынужденную посадку. К сожалению, удачно приземлить самолет не удалось – помешали высокая вертикальная скорость и левый крен. В момент столкновения с землей разрушились одна из плоскостей и левая тележка шасси. В 11:20 «Антей» влетел в лесополосу и окончательно разрушился. В живых остались только 2 члена экипажа и один пассажир.

«Антей» на взлете

Многие средства массовой информации сообщили тогда о возможном взрыве на борту самолета, делая при этом ссылку на переговоры командира корабля с командным пунктом, однако такая информация не соответствует действительности.

В небе над Тегераном

1993 г.

8 февраля в небе над Тегераном столкнулись авиалайнер Ту-154 и истребитель-бомбардировщик Су-24. Погибли 134 человека.

Спустя несколько минут после взлета из аэропорта Тегерана пассажирский самолет Ту-154 иранской авиакомпании «Иран ир тур» был задет в воздухе истребителем Су-24 иранских ВВС, совершавшим тренировочный полет. Взрыв был такой силы, что на землю упали лишь мелкие обломки. Погибли все пассажиры и 4 российских пилота. Опознать останки погибших было просто невозможно. По словам представителя авиакомпании, «все арендованные лайнеры Ту-154 считались лучшими самолетами из тех, что производились в странах бывшего восточного блока». Он отверг обвинения в адрес погибших пилотов, подчеркнув, что каждый из них налетал не менее 12 тыс. ч. и отлично знал английский язык. По всей видимости, виноват в случившемся был пилот Су-24.

Однако стоит учесть, что именно с самолетом Ту-154, самым массовым среднемагистральным российским лайнером, связано наибольшее количество катастроф и происшествий. За время почти 30-летней эксплуатации было выпущено около 1000 машин этого типа, более 50 из них разбились.

Неудачный побег из Москвы

1993 г.

В августе в предместье Парижа произошел трагический инцидент: с высоты 800 м из люка шасси авиалайнера выпал и разбился мужчина.

Этот день для Дениз Биссон, жительницы французского поселка Ойбонн, начался, мягко скажем, необычно. Не успела она заняться домашними делами, как услышала шум в саду и поспешила на улицу. Там ее ожидала ужасная картина: бездыханное мужское тело, застывшее в нелепой позе. Сломанные ветки и оборванные телефонные провода заставили Дениз предположить невероятное – несчастный свалился в сад прямо с небес.

Позже выяснилось, что погибший выпал из авиалайнера, совершавшего рейс Москва – Париж. Найденные при нем 55 рублей укрепили полицию в мысли, что это – гражданин России. Поскольку никаких других документов при нем не оказалось, осталось предположить, что несчастный пытался нелегально проникнуть во Францию, забравшись в люк шасси. Когда самолет на подлете к аэропорту выпустил шасси, мужчина выпал из люка.

Падение под Иркутском

1994 г.

3 января под Иркутском разбился самолет Ту-154М, выполнявший рейс по маршруту Иркутск – Москва. 121 (по другим данным – 125) человек погиб.

Когда взлетевший рано утром самолет оказался на удалении 30 км от Иркутска, командир корабля сначала сообщил о возгорании двигателя, а потом, после принятия решения о возвращении в аэропорт Иркутска, – о потере управления. В 6:58 утра по местному времени Ту-154 упал в 11 км от города, вблизи села Момоны, на животноводческую ферму. Один работник фермы погиб, другой ранен. 9 человек экипажа и 111 пассажиров, в числе которых были один ребенок и 17 иностранцев, погибли. На борту был запас топлива на 5 ч. полета. В воздухе самолет находился всего около 12 мин. Причина катастрофы: пожар в двигателе № 2 и последующий отказ двух оставшихся двигателей, а также отказ системы стартера. Это одна из самых крупных катастроф в истории российской авиации.

Участь «Глинки» решил сын пилота

1994 г.

22 марта в районе Междуреченска недалеко от Новокузнецка потерпел катастрофу построенный во Франции аэробус «Глинка», выполняющий рейс по маршруту Москва – Гонконг. Все находившиеся на борту 75 человек погибли.

От аэробуса, разбившегося под Междуреченском, не осталось почти ничего. Самолет неожиданно исчез с экранов радиолокаторов и, не подавая сигналов, упал с высоты 10 100 м. Уцелевшие «черные ящики» расшифровывали во Франции в присутствии экспертов российской государственной комиссии. Как выяснилось, участь 75 находившихся на борту человек в прямом смысле решил ребенок. Во всяком случае, именно демонстрация управления лайнером пилотом Кудринским сыну Эльдару привела к неконтролируемому крену машины, не замеченному экипажем. Самолет все больше задирал нос, пока не сорвался в штопор.

Обломки самолета, потерпевшего катастрофу близ Междуреченска. 22 марта 1994 г.

События развивались следующим образом. В 17:05 аэробус «Глинка» взмыл в небо из аэропорта Шереметьево-2. Самолет совершенен настолько, что его экипаж состоял из двух пилотов: командира Андрея Данилова и Ярослава Кудринского, вместе с которым в Гонконг летели на каникулы его дети – 16-летний Эльдар и 12-летняя Яна.

В 20:20, когда лайнер на траверзе Новосибирска следовал с включенным автопилотом, Андрей Данилов, отсидев положенные часы в правом кресле, ушел отдохнуть в пассажирский салон. Его сменил Кудринский.

В 20:50 командир весело рапортовал: «Мы пролетаем славный город Новокузнецк!.. Прошел Новокузнецк на высоте десять тысяч сто». Наземный диспетчер ответил: «Работайте с Новокузнецком». Это был последний сеанс связи аэробуса с землей.

В 20:52 Кудринский усадил в злополучное пилотское левое кресло скучающего Эльдара. На вопрос сына: «А это крутить можно?» Кудринский разрешает и наставляет Эльдара: «Если будешь крутить влево, куда самолет будет лететь?» Сын: «Влево…» Отец командует: «Поворачивай! Смотри за землей, когда будешь крутить! Поехали влево… Влево крути!»

Поскольку машина на автопилоте, командир решил, что повороты штурвала не помешают полету. Хотя, как опытный летчик, он прекрасно знал, что на аэробусе автопилот отключается не только пресловутой «красной кнопкой», но и при значительном воздействии на штурвал. Этот момент оговорен и в эксплуатационной инструкции.

Тем временем Эльдар приступил к «активному пилотированию». Пока самолет все еще шел на автопилоте, хотя на вопрос отца, поворачивается ли самолет, мальчик ответил утвердительно. Но никто не обратил внимания на это, посчитав ответ Эльдара шуткой. Дочери Кудринского Яне надоело наблюдать пилотажные манипуляции брата, и она попросилась обратно в первый салон. Отец уговаривал ее остаться. Пока отец препирался с дочерью, сын вовсю упражнялся со штурвалом. Все отвлечены, и вскоре огромный лайнер исподволь начинает подчиняться ребенку – наперекор работающему автопилоту.

Сначала Эльдар с удивлением увидел, что земля «поплыла» под бортом. Машину слегка потянуло вправо. В итоге пилотирование стало

осуществляться в две руки – автомат и человек.

В 20:55 Эльдар спросил у отца: «А чего он поворачивается?» Кудринский переспросил встревоженно: «Сам поворачивается?» Эльдар: «Да».

В этот момент самолет начала бить сильная дрожь. Еще можно было выключить автопилот и попытаться вручную выровнять машину, но никто этого не сделал…

«Влево! Влево!» – командовал Кудринский. «Я влево кручу», – испуганно отвечал из командирского кресла Эльдар. Тем временем грохот и тряска усилились. Экипаж не мог понять, что случилось, но основная проблема была в том, что он потерял пространственную ориентацию.

«Выходи!» – закричал Кудринский сыну, обезумевшему от страха. Но перегрузка увеличивалась и вытащить парня из кресла было нелегко. Когда юношу удалось все же оттащить в сторону, случилось то, что окончательно погубило самолет. Эльдар, вставая с кресла, случайно уперся в правую педаль газа. В результате самолет, до предела задрав нос, завалился вправо через спину. Именно в этот момент «Глинка» и вошел в необратимый и смертельный левый штопор!

В 20:56 сработал сигнал отключения автопилота. Целых 35 с автомат, борясь с человеком, творил с самолетом головокружительные манипуляции. И лишь когда машина достигла критического крена, автопилот, как это и полагается, отключился.

Через несколько секунд, когда ускорение достигло предельной величины, раздался голос первого пилота: «Выходим! Вправо! Вправо ножку!» Появилась надежда на благополучный исход: самолет практически вышел из штопора. Но поздно! Земля уже в 300 м и до падения осталось ровно 4 с.

Пропажа медицинского вертолета

1994 г.

24 июля близ военного городка Видяево Мурманской области потерпел катастрофу вертолет поисковой службы К-27 ВВС Северного флота. 5 человек погибли.

Рано утром вертолет с бригадой медиков на борту вылетел в военный городок Видяево для оказания экстренной помощи одному из военнослужащих гарнизона. Судя по радиопереговорам, полет проходил нормально. Однако за несколько минут до посадки связь неожиданно прервалась, а еще через пару минут специалисты запеленговали сигнал аварийного радиомаяка. Стало ясно: с вертолетом что-то случилось.

На поиски немедленно были направлены спасатели и спецподразделения Северного флота.

Около 12 ч. дня на дороге в Видяево водитель-частник обнаружил на дороге в тяжелом состоянии руководителя бригады хирургов и офицера штаба. Тем временем около 5 км по сопкам и болоту нес на себе находившегося без сознания полковника Смирнова капитан 2-го ранга Градов, у которого позже обнаружили 56 % ожогов тела.

Вертолет был найден в тундре, на одной из сопок. По мнению специалистов, причиной катастрофы стали неполадки с двигателем. Машина упала на сопку и взорвалась, поскольку в баках находилось еще около 3 т топлива. Под обломками были обнаружены останки погибших – двух медиков и трех членов экипажа.

Тайна горы Бо Джаус

1995 г.

7 декабря в окрестностях Гроссевичей, Хабаровский край, Россия, упал Ту-154В, совершавший рейс из Южно-Сахалинска в Хабаровск. Погибли 97 человек. Самолет разбился в горах в крейсерском полете из-за ошибки экипажа. Снабжение горючим велось только из баков одного крыла, что вызвало дисбаланс самолета и правый крен.

Краткое сообщение об исчезновении самолета Ту-154, промелькнувшее вечером 6 декабря в вечерних выпусках теленовостей, стало точкой отсчета в долгой трагической эпопее «борта 85164». Следы пропавшего самолета искали целых 12 суток с невиданным размахом: с земли, с воздуха, с моря и из космоса. Самолет же словно испарился, и границы поиска раздвигались все шире и шире.

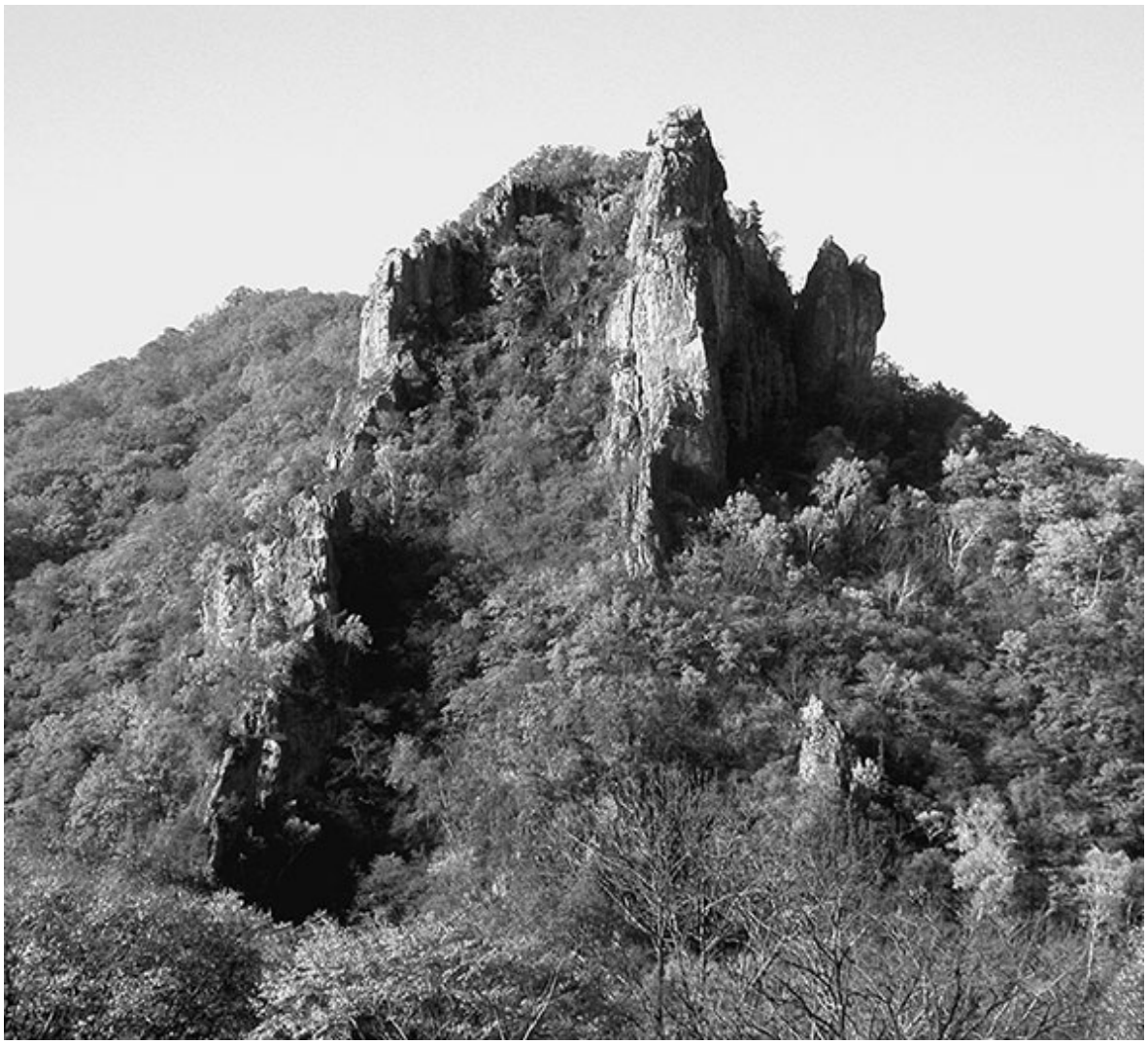
Самолет нашли 18 декабря. Экипаж вертолета Ми-8 у подножия горы Бо Джауса случайно заметил воронку, странно выделявшуюся

навалом взрытого грунта на фоне снежного покрова. Приземлившись неподалеку, пилот увидел какие-то обломки и колеса. Прибывший на место тем же «бортом» десант спасателей подтвердил: у подножия Бо Джауса нашли свою могилу самолет Ту-154 и его пассажиры.

Почему же самолет искали целых 12 суток?

В начальный период поисковой операции очень сложно было понять, за что именно отвечают гражданские летчики, за что – военные, кто координирует действия моряков, каковы функции местных штабов ГО и территориальных органов МЧС, милиции, прокуратуры и ФСБ. Сложный рельеф Сихотэ-Алиня, низкая облачность в районе и «молоко» над землей требовали для детального обследования квадрата минимум двух суток силами 2–3 вертолетов.

Уже потом стало ясно, что самолет «упал там, где и должен был упасть», – в 55 км к западу от села Гроссевичи, отклонившись от оси воздушного коридора всего километров на 12.



Скальные кручи Сихотэ-Алиня

Пока не завершена синхронизация всех данных полета, мы будем пользоваться тем условным временем, которым оперируют сейчас и сами расследователи. За точку отсчета мы берем «условный ноль» – момент, когда «борт № 85164» начал разбег для взлета.

50-я секунда. Лайнер оторвался от взлетно-посадочной полосы и начал набор высоты.

420-я секунда. «Борт 85164» продолжает набор высоты. На отметке 7 тыс. м и при скорости 525 км/ч экипаж переключил управление самолетом на автопилот – самописцем зафиксировано прохождение разовой команды «Автопилот включен по продольному и боковому каналу». Вскоре после его включения самописец регистрирует уход баранки штурвала из нейтрального положения вправо с постепенным

отклонением правого элерона на 4° вверх. Складывается впечатление, что автопилот пытается парировать непонятный левый крен самолета.

729-я секунда. Самолет закончил набор высоты и занял эшелон 10 600 м, взяв курс на северо-запад. Самописец все еще регистрирует «борьбу» автопилота с таинственным левым креном.

900-я секунда. Появляются тревожные признаки парирования автопилотом правого крена.

1380-я секунда. До начала падения лайнера остается немногим более минуты. В этот момент автопилот вовсю борется с заметной тенденцией к правому кренению. Командир запросил сводку погоды и данные на посадку в Хабаровске.

Тут мы вынуждены перейти от принятой «параметрической» хронологии к той, которую эксперты использовали при расшифровке речевых данных в последние секунды полета.

0 мин. 00 с. До столкновения с землей 86 с. Голос КВС Виктора Сумарокова: «Внимание, экипаж! Приступить к предпосадочной подготовке». Крена экипаж пока не ощущает. Лайнер следует курсом 290°.

0:33. Звучит полный тревоги голос Сумарокова: «Чего это ты делаешь, а?» По всей видимости, в этот момент экипаж обнаружил признаки крена и резкое увеличение скорости самолета.

0:35. «Убавь!» Вероятно, пилоты обеспокоены ненормальным увеличением крена самолета.

0:36. «Держи! Автопилот выключи!» Экипаж среагировал довольно быстро, первое действие, которое нужно было выполнить в этой ситуации, – отключить автопилот.

0:40. «Держи! Выключи автопилот!»

0:42. В кабине раздался предупреждающий звуковой сигнал отключения автопилота – летчики взяли управление на себя.

0:45. В ход пошли уже крепкие словечки: «Ну, чего б…»

0:46. «Крен!» За 13 с развития аварийной ситуации впервые прозвучало это слово. Нельзя исключать, что именно в этот момент сработала сигнальная лампа «Крен велик». Лайнер неудержимо втягивается в спираль; при этом начинают быстро уменьшаться высота и расти угловая скорость.

0:47. Ситуация в кабине накаляется: «Чего, б…, куда?» В этот момент, по всей видимости, пилот резко крутанул штурвальную

баранку влево, парируя правый крен.

Лайнер уже в спирали. И все же экипаж всеми силами пытается противостоять убийственному крену. Чтобы прочувствовать напряженность ситуации, лучше просто прослушать эту часть записи без комментариев:

0:48. «Крен, крен, крен, крен большой!»

0:49. Сработала звуковая сигнализация превышения приборной скорости. Этому моменту соответствует прохождение разовой команды «Превышение предельной скорости».

0:50. «Крен велик!»

0:51. «Убавь крен!»

0:52. «Скорость какая?»

0:53. «…твою мать, ну где мы сидим-то?! Первая система!»

0:55. «Да, крен! Крен! Не видишь, что ли?»

0:57. «Куда крен?!»

0:58. «Крен, не видишь, что ли?!»

1:01. «Скорость! Скорость!»

1:02. «Скорость какая?»

1:03. «Крен выправляй! Крен выправляй!»

1:05. «Не торопись! Потихоньку, потихоньку!..»

1:12. Срабатывает сигнализация превышения предельного угла атаки. Крен огромен и, возможно, уже превысил 90°. В голосах пилотов слышится отчаяние, смешанное с безнадежностью: «Падаем, падаем!..»

1:14. «Высота-а-а!..» До столкновения с землей осталось ничтожно мало – 12 с. За 42 с развития аварийной ситуации лайнер снизился с 10 600 м примерно до 2500. Перегрузки огромны: машина падает уже почти отвесно со скоростью 200 м/с и с убийственным креном. Лайнер обречен, и экипаж это понимает:

1:20. «Все, б..! П…ц!»

1:25. «Ну-у…»

1:26. Машина, уже практически опрокинутая кверху днищем с креном около 120°, с оглушительным грохотом врезалась в скальный грунт в глухом таежном массиве Сихотэ-Алиня. Мощный взрыв разметал останки несчастного самолета и людей по окрестным сопкам. Речевой самописец зафиксировал лишь жуткий скрежет разламывающихся конструкций.

И тишина…

В качестве наиболее вероятных преподносились следующие версии случившегося: перегрузка, теракт, масштабная разгерметизация, столкновение с другим объектом, превышение летного ресурса, ошибка пилотов, атака лайнера силами ПВО, разрушение машины в воздухе, отказ двигателей, нетипичные атмосферные явления, гравитационные аномалии.

Версия перегрузки отпала одной из самых первых.

Одновременно появилась и другая версия, которой тут же поспешили приписать «чеченский след». Впрочем, расшифровка «речевика» окончательно отмела эту версию.

Одновременно отпали версии разгерметизации и столкновения с самолетом или шаром-зондом. Сейчас уже установлено, что Ту-154 столкнулся с землей с нормально работающими двигателями и «полностью комплектным».

Почему экипаж не связался с наземными службами, когда возник опасный крен?

Можно предполагать, что ситуация развивалась столь динамично, мгновенно перерастая в стадию бедствия, что в последние несколько секунд любые контакты с наземными службами для экипажа, оказавшегося перед лицом смерти, были просто невозможны. Так что для своего уровня подготовки экипаж действовал вполне адекватно, и излишне было бы ожидать от летчиков в аналогичной ситуации иного поведения.

Пожалуй, самой скандальной версией стал слух о том, что лайнер был «по ошибке» сбит силами ПВО во время учебных пусков.

Нужно сказать, что рождению этой версии способствовали два фактора: излишнее тайнотворчество спецслужб и отсутствие на месте катастрофы тел погибших. Если по поводу первого все ясно, то о втором стоит поговорить. Итак, почему вместо 98 человек обнаружено только 300 кг «биологических фрагментов»? Дело в том, что самолет падал всего 54 с, а столкновение Ту-154 с землей произошло с вертикальной скоростью более 200–220 м/с при работающих двигателях. Как говорят авиационные медики, при таких перегрузках тело человека уже представляет собой просто физический объект: пластичную оболочку, наполненную жидкостью. Всем известно, что остается от такого «объекта» при ударе о землю… Спрессованные под действием гигантской кинетической энергии падающего лайнера пары

топлива и остатки керосина в момент удара о землю выделили такое количество тепла, что при взрыве все это просто испарилось без возгорания, а обломки самолета и останки пассажиров разметало на клочки по обширной площади.

И наконец, еще существуют версии, которые специалисты не в силах «ни подтвердить, ни опровергнуть». К примеру, некоторые пилоты рассказывают о том, что на Дальнем Востоке, особенно в прибрежных районах, на больших высотах иногда обнаруживаются струйные воздушные потоки, способные загнать идущий на автопилоте самолет в спираль.

Впрочем, сюда можно включить и версии, выдвигаемые «альтернативным научным сообществом». Еще во время поисков злосчастного лайнера в МЧС поступили многочисленные сигналы о так называемых аномальных гравитационных выбросах энергии в предгорьях Сихотэ-Алиня в ночь с 6 на 7 декабря. Согласно этой версии, в глубинах земли идет накапливание некоего вещества, названного автором «эфиром». При выходе этого вещества на поверхность образуются геопатогенные зоны, где возникают аномалии, пагубно воздействующие на движущиеся объекты, в т. ч. и на самолеты.

Теперь стоит остановиться на тех версиях, которые специалисты-расследователи считают наиболее правдоподобными. Как сообщила «Комсомольская правда», на правительственном заседании под председательством Олега Сосковца глава МАК Татьяна Анодина заявила, что наиболее вероятной причиной катастрофы Ту-154 могла стать трещина в силовой конструкции правого крыла. Нужно сказать, что эта сентенция подействовала на правительство, обывателей и журналистов магически: «трещина в правом крыле» – что может быть убедительней? На самом деле в этом предположении нет ни сенсации, ни… твердой уверенности.

По предположениям экспертов, трещина, прогрессируя, могла изменить аэродинамические свойства крыла, что в свою очередь могло привести к неравномерному обтеканию воздушным потоком рулевых поверхностей крыла или же его консоли. В итоге в один прекрасный момент машина получила правый крен и угодила в спираль.

Была ли трещина лонжерона непосредственной причиной гибели самолета, сказать со стопроцентной уверенностью сейчас трудно.

Существует еще одна версия причин катастрофы, которую не столь охотно декларирует МАК. Она официально сформулирована так: «Несимметричная выработка топлива в крыльях».

По версии экспертов, не исключена такая ситуация, что, когда при взлете машину начало потихоньку кренить влево, бортинженер решил выправить самолет посредством системы перекачки топлива (косвенно это подтверждает характер переговоров между КВС и бортинженером в ходе начального этапа полета). Поскольку автомат выравнивания топлива действует довольно медленно, бортинженер мог просто «вручную» заблокировать правые баки, оставив в работе левую группу. В ходе полета выработанное топливо постепенно облегчило левое крыло, а заблокированные полные правые баки бортинженер мог на время упустить из виду. В результате работающие с полной нагрузкой двигатели высасывали топливо лишь из левой секции, а правый крен под воздействием веса топлива в заблокированных правых баках № 2 и 3 тем временем все возрастал. В итоге автопилот не смог справиться с креном за счет элеронов и самолет сорвался в спираль.

Конечно, это тоже пока лишь версия. И чтобы ее подтвердить или опровергнуть, необходимо провести моделирование и летные испытания. Некоторые специалисты считают, что нежелание Межгосударственного авиационного комитета проводить перепроверку этих характеристик говорит о боязни запятнать честь мундира собственного руководства.

«Русские витязи» врезались в гору

1995 г.

12 декабря при заходе на посадку на аэродром вьетнамского города Камрань врезались в гору 3 истребителя пилотажной группы «Русские витязи», возвращавшиеся в Россию из Малайзии с выставки вооружений. 4 летчика погибли.

Гибель летчиков пилотажной группы «Русские витязи» на подлете к аэродрому Камрань во Вьетнаме стоит особняком в череде авиационных катастроф нашего времени. По чувству растерянности и опустошенности, которое тогда охватило многих, эту катастрофу можно

сравнить разве что с реакцией американцев на гибель космического челнока.

После долгого расследования 13 марта 1998 г. трибунал Московского военного округа признал виновным в гибели четырех российских летчиков генерал-майора авиации Владимира Гребенникова. Он был приговорен к 6 годам лишения свободы, однако попал под амнистию. Суд учел также и то обстоятельство, что подсудимый имеет правительственные награды и является заслуженным военным летчиком России.

Памятник погибшим пилотам «Русских витязей» недалеко от авиабазы Камрань, Вьетнам

В тот роковой день сам Гребенников пилотировал ведущий самолет Ил-76, неверный маневр которого и привел к катастрофе следующих за ним истребителей. На удалении примерно 120 км от Камрани Гребенников установил радиосвязь с руководителем полетов на аэродроме Арбузовым. Однако он не довел до Арбузова избранный

им способ захода на посадку, не выполнил его указания о проходе дальней приводной радиостанции и докладе об этом. Без разрешения руководителя полетов командир Ил-76 начал делать первый разворот. Затянув третий разворот из-за необходимости идти на посадочной скорости в 450 км/ч вместо нормальных для Ил-76 350 км/ч, которую просто бы «не потянули» ведомые истребители, Гребенников сообщил о прохождении траверза спустя 53 с по истечении фактического прохождения этой точки, что в линейных величинах составило примерно 10 км. Группу неумолимо затягивало в горы. А в диспетчерской на земле не могли состыковать линию посадки – без каких-либо точек привязки – с горным рельефом местности. Самолеты неотвратимо приближались к склону горы на высоте 604 м, в 25 км от аэродрома. Но, как позднее установили эксперты, и это нагромождение ошибок еще не было фатальным.

При выполнении четвертого разворота в кабине Ил-76 сработала сигнализация, предупреждающая об опасном сближении с рельефом местности. Замигало желтое табло «Опасно, земля», прерывисто зазвучала сирена. Руководство по летной эксплуатации предписывает в этом случае немедленно и энергично перевести самолет в режим набора высоты, увеличить режим работы двигателей вплоть до максимального. Гребенников обязан был предупредить ведомых об опасности и предстоящем маневре.

Точную картину происходившего в кабине Ил-76 восстановить вряд ли удастся, поскольку звукосниматель, на который записываются переговоры внутри экипажа, «таинственным» образом оборвался. Сигнализация работала в течение 25 с. Все это время Гребенников бездействовал. Из шокового состояния, по словам Гребенникова, его вывел правый пилот Сухарь. Только тогда генерал потянул штурвал на себя, выведя самолет в набор высоты, одновременно подав об этом команду в эфир: «Борт, набор высоты… 50».

Но было слишком поздно. Сначала столкнулись со склоном горы на высоте 604 м два крайних самолета Су-27, а через 4 с – Су-27уб. Ил-76 счастливым образом прошел по небольшой лощине в горах на высоте над землей 32 м, прежде чем пойти на набор высоты. Специалисты сходятся на том, что после включения сигнализации даже запаздывание с правильной реакцией в пределах 18–19 с еще позволяло всей группе уйти на безопасную высоту. Но случилось иначе. Погибли

опытные летчики гвардии подполковник Григорьев, гвардии майоры Сыровой, Кордюков, Гречанов.

Взрыв бомбы или попадание ракеты?

1996 г.

17 июля через несколько минут после взлета из нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди взорвался в воздухе и рухнул в Атлантический океан пассажирский самолет «Боинг-747». Погибли все находившиеся на борту 249 человек.

Что стало причиной катастрофы «боинга», вылетевшего вечером 17 июля из Нью-Йорка в Париж? Техническая неисправность, теракт или потерявшая управление зенитная ракета?

«Боинг-747—131» компании Trans World Airlines (TWA) отправился из аэропорта имени Джона Кеннеди в Париж рейсом № 800 в 20:00, имея на борту 230 пассажиров. Стояла отличная погода, и ничто не предвещало каких-либо осложнений. Но в 20:48 лайнер, находившийся над южным побережьем острова Лонг-Айленд, внезапно исчез с экранов радаров. А очевидцы с ужасом смотрели, как обломки взорвавшегося и разваливающегося на куски самолета падают в океан. Впоследствии было установлено, что огромная сила взрыва полностью остановила движение «боинга» вперед и возникшие при этом перегрузки вызвали мгновенную смерть находившихся на борту людей. Изувеченные тела почти всех их были впоследствии найдены.

По состоянию останков тел и фрагментов самолета эта катастрофа очень напоминала гибель авиалайнера компании «Пан-Американ», взорванного в 1988 г. над шотландским городком Локерби.

Расследование катастрофы началось с того, что по приказу Джеймса Каллстрома, руководителя нью-йоркского отделения ФБР и одновременно главы Управления по борьбе с терроризмом, более 700 агентов приступили к проверке возможной причастности к взрыву террористов. В расследовании также принял участие заместитель руководителя Национального бюро контроля безопасности на транспорте Роберт Фрэнсис, а возглавил следственную комиссию Эл Дикинсон. Подразделения ВМС и береговой охраны США получили задание разыскать и извлечь из воды обломки самолета и тела

погибших. Специалисты в области летного дела и устройства самолетов помогали обследовать обломки «боинга», а судебно-медицинские эксперты и технические специалисты из спецслужб искали признаки его преднамеренного уничтожения.

В ходе расследования выяснилось крайне важное обстоятельство. Поскольку запланированный на тот день полет «боинга» был относительно коротким – только до Парижа, то наземные службы решили, что будет достаточно заполнить топливом лишь четыре бака, расположенные в крыльях. В центральном же, самом большом баке, в момент взлета находилось всего около 350 л топлива, т. е. он был практически пуст. А в аэропорту, при подготовке самолета к полету, под этим баком включили кондиционер – устройство, которое разогрело воздушно-топливную смесь. И примерно через 15 мин. после взлета смесь воспламенилась и взорвалась, разорвав самолет на куски, рухнувшие в океан.

«Боинг-747—131» компании Trans World Airlines до катастрофы

По мнению специалистов, причин воспламенения смеси могло быть несколько: от срабатывания на борту взрывного устройства или поражения лайнера ракетой до примитивного короткого замыкания в

электрической цепи. Не менее важно было установить, в какой части лайнера произошел взрыв. После кропотливой работы по его воссозданию из собранных обломков оказалось, что не хватает фрагментов фюзеляжа между креслами от № 18 до № 28. И тела пассажиров, занимавших эти кресла, также не были найдены. Значит, взрыв произошел в самой середине «боинга» и уничтожил его центральную часть до такой степени, что ни от конструкций самолета, ни от людей там ничего не осталось.

После обнаружения двух «черных ящиков», в одном из которых записывались разговоры пилотов по радио, а в другом – показания находящихся в кабине приборов, подозрения о срабатывании некоего устройства, вызвавшего взрыв, возросли. Записи в обоих ящиках внезапно прерывались пронзительным коротким звуком, похожим на тот, который был зафиксирован «черными ящиками» самолета, взорвавшегося над Локерби. Однако если в том случае анализа звукового спектра записи оказалось достаточно, чтобы прийти к заключению о взрыве бомбы на борту, то в данном случае можно было лишь утверждать, что причиной катастрофы, вероятно, стал взрыв топлива.

Но ведь, как известно, топливо само по себе не взрывается…

Тем более что многие очевидцы катастрофы утверждают, что за мгновение до взрыва видели оранжевую полоску света, устремившуюся к «боингу». Это породило версию о попадании в него ракеты. По некоторым данным, показания очевидцев подтверждались записями «картинок» с экранов радаров контрольной вышки в аэропорту Кеннеди: на экранах якобы появился неопознанный объект, летевший к самолету, а в момент катастрофы радиолокационный контакт с обоими объектами прервался. Существует и еще одно подтверждение этой версии. В тот самый вечер в ресторане вблизи места катастрофы шел праздничный прием. Гостей фотографировали, и происходило это в то время, когда случилась катастрофа. На одном из снимков отчетливо видно продолговатое темное пятнышко в небе, похожее на контур ракеты.

Ричард Рассел, бывший пилот авиакомпании «Юнайтед Эрлайнз» и эксперт по расследованию авиакатастроф, вскоре после трагедии разослал по электронной почте такое объяснение происшедшего: «боинг» был по ошибке сбит ракетой. Сообщение предназначалось для

узкого круга коллег и знакомых, но вскоре попало в Интернет и стало известно ФБР.

Рассел утверждал, что в районе катастрофы американские ВМС проводили испытания вооружения. По его мнению, в данном случае испытания велись с борта эсминца «Иджис», стоявшего на якоре в 30 милях от берега. С борта корабля запускали ракету, а находящийся в небе над ним самолет Р-3 отслеживал по радару и оценивал траекторию ее полета. В тот вечер, когда произошла катастрофа, Р-3 находился в воздухе к юго-западу от трассы авиалайнера TWA-800.

Извлечение обломков злополучного рейса № 800. 17 июля 1996 г.

Незадолго до взрыва авиалайнер якобы получил указание опуститься ниже 4 тыс. м – обычной высоты полета на этом участке, чтобы избежать столкновения с приближающимся самолетом компании US Air Flight. Если эти сведения верны, то указание сместило TWA-800 прямо на траекторию полета ракеты.

Позже Рассел передал видеопленку со снимками экранов радаров контрольной вышки бывшему пресс-секретарю президента Кеннеди П. Сэлинджеру, который представил эти снимки на пресс-конференции и потребовал провести расследование причастности ВМС к катастрофе. Требование Сэлинджера было отвергнуто, а принадлежащую Расселу видеопленку ФБР конфисковало под предлогом того, что он добыл ее нелегально.

Тем не менее под нажимом сторонников теории поражения TWA-800 ракетой был специально исследован красноватый налет, найденный на нескольких выловленных из моря креслах, который мог образоваться на материале от контакта с частицами твердого топлива ракеты. Однако было установлено, что источником налета стал клей, использовавшийся при сборке кресел. Внутри фрагментов салона оказались также остатки вещества, но их наличие сразу же объяснили проводившимся ранее учениями по обнаружению заложенных террористами взрывчатых устройств. После этого расследование прекратили, а официальной причиной катастрофы объявили техническую неисправность.

Но еще на начальной стадии расследования стало очевидно, что часть информации о катастрофе «затушевывается», а многие специалисты прямо обвиняли власти в утаивании правды. Большинство из них отвергало техническую неисправность или срабатывание бомбы на борту самолета как возможные причины катастрофы, поскольку обе они вряд ли могли вызвать такой внезапный и мощный взрыв, что ни пилоты, ни приборы не сумели отреагировать на происшествие.

Однако возможно и то, что истинная причина катастрофы лежит вне сферы контроля какого бы то ни было правительства…

(По материалам В. Ильина)

«Туполев» не прилетит в Лонгйир

1996 г.

29 августа при заходе на посадку в аэропорту города Лонгйир на Шпицбергене врезался в гору и разбился самолет Ту-154 российской авиакомпании «Внуковские авиалинии». Погибли все 129 пассажиров и 12 членов экипажа.

Тогда, при заходе на посадку, столкнулся с землей и взорвался российский пассажирский лайнер Ту-154М, принадлежащий московской авиакомпании «Внуковские авиалинии». Хотя катастрофа унесла жизни 141 человека, этот факт довольно скупо освещался в средствах массовой информации и очень скоро был забыт. С 1996 г. вообще было отмечено резкое возрастание числа аварий с отечественными самолетами.

В тот день, 29 августа, в российских поселках Баренцбург и Пирамида, расположенных на норвежском острове Шпицберген, царило радостное оживление. Предстояла очередная смена вахты горняков, и уже с 7 ч. утра вертолеты доставляли улетающих вахтовиков в аэропорт Лонгйир. Вертолетчики сработали на отлично, и уже к 10 ч. утра почти все отбывающие на Большую землю собрались в здании аэропорта, нетерпеливо прохаживаясь по залу ожидания и поминутно спрашивая о прибытии самолета. Их отправкой руководил специальный уполномоченный треста «Арктикуголь» Евгений Бузни. В аэропорту также находился и главный инженер рудника «Баренцбург», но совсем с другой целью: он приехал встречать свою семью – жену и двоих детей, возвращавшихся с Черного моря после летнего отпуска.

В 10 ч. была получена информация о том, что самолет дал о себе знать в районе острова Медвежий – первого пункта радиосвязи с Лонгйиром, а посадка ожидается через 10 мин. Затем ко времени предполагаемого прибытия добавили еще 5 мин., а после того как и это время истекло – еще десять, но самолета все не было. Обстановка в здании аэропорта становилась все более напряженной.

Дежурный диспетчер непрерывно вызывал наш самолет, пытаясь выйти с ним на связь. Рядом с ним другой диспетчер, разложив на столе карту острова, стал показывать линейкой предполагаемое движение российского лайнера. В такой нервной обстановке эти, невинные с виду, вопросы вызвали у Бузни вполне оправданные подозрения, и предчувствие приближающейся беды охватило его.

Все находившиеся на КДП и в зале ожидания с тревогой и надеждой смотрели в сторону гор, откуда должен был появиться долгожданный самолет, но его все не было. Обычно пилоты предпочитают приземляться на аэродром со стороны моря и против ветра, но в тот день ветер (5–7 м/с) как нарочно дул со стороны моря. На запрос пилота Ту-154М с последнего пункта связи диспетчер

Лонгйира ответил, что в этот день аэропорт принимает на посадку со стороны гор. Между тем их вершины были уже скрыты густым туманом…

Пока начальник аэропорта разговаривал с ним на КДП, лайнер уже находился полностью разбитый на заснеженных отрогах горы со странным названием Опера. Врезавшись в нее с огромной скоростью 900 км/ч, самолет от страшного удара о скалы, словно игрушечный, перевернулся на спину и разлетелся на куски. Мгновенно оторвавшаяся хвостовая часть (именно в ней размещаются три турбореактивных двигателя) соскользнула с девятисотметровой высоты вниз по склону Оперы. Скольжение большого куска фюзеляжа вызвало снежную лавину, которая накрыла его почти целиком. Эту страшную картину зафиксировала система спутникового слежения Коспас, и информация о катастрофе была передана со спутника в центр связи на материк. Оттуда позвонили в Лонгйир и спросили, знают ли там о гибели самолета.

Неожиданно поступило распоряжение норвежцев – без специального разрешения не лететь, так как в воздух уже подняли два легких наблюдательных вертолета, а через 40 мин. в Лонгйир прибудут вызванные большие спасательные вертолеты. Норвежская сторона объяснила это тем, что не хочет больше новых трагедий в связи с возможностью столкновения вертолетов в воздухе.

Полицейский, первым прибывший на место крушения самолета, передал по рации страшную весть, что никого в живых не осталось, мало того – нет ни одного целого тела!

В журнале губернатора Шпицбергена госпожи Анн-Кристин Олсен велся хронометраж поисково-спасательной операции.

10:30. Сообщение из башни КДП аэропорта Лонгйир о потере связи с российским самолетом, который должен был совершить посадку в Лонгйире в 10:15.

10:43. Больница Лонгйира и группа медицинских специалистов приведены в готовность.

10:47. Вылет из Лонгйира наблюдательного вертолета типа AS-530 для поиска самолета.

10:53. Вызвано руководство местной спасательной службы Свальбарда.

11:05. Дано указание направить еще один вертолет AS-530 на поиски самолета. Оно немедленно выполнено.

1:10. Самолет Dornier-228, находящийся над островом Амстердам (северо-западный Шпицберген), получил команду принять участие в поисковых работах и слушать по рации аварийные частоты.

11:11. Спасательному вертолету S-61 Sea King, находящемуся на пути к острову Надежды, приказано возвратиться в Лонгйир, чтобы разгрузиться и вылететь на поиски.

12:00. Дана команда, запрещающая всякие передвижения в аэропорту, кроме связанных с поисково-спасательными работами.

12:06. С вертолета S-61 Sea King сообщают, что на горе Опера обнаружены обломки разбитого самолета.

12:10. Команде Красного Креста отдан приказ выехать к радиомаяку в долине Адвент.

12:15. С вертолета S-61 Sea King сообщают точные координаты места аварии. Обломки самолета найдены на горе Опера со стороны долины Хелветиа. Хвостовая часть и двигатели упали вниз, корпус самолета находится на плато.

12:36. Сообщение с места аварии: прилетели три медика и полицейские. Признаков жизни нет. Нужны термопалатки.

12:58. На место катастрофы прилетел большой специальный спасательный вертолет AS-332L Super Puma и с помощью специального прибора, регистрирующего инфракрасное излучение, определил по температуре тел пассажиров, что живых среди них нет.

Это и неудивительно: даже живые люди, оказавшись раздетыми в сугробах на высоте 900 м над уровнем моря и всего в полутора тысячах километров от Северного полюса, смогли бы продержаться максимум 20–30 мин. И даже четкая работа норвежских спасателей позволила быть на месте катастрофы только через 2 ч. 6 мин. после получения сообщения о падении самолета.

Несмотря на приведенный выше хронометраж поисково-спасательной операции, у многих российских граждан, работающих на Шпицбергене, остались сомнения. Они не хотели верить, что норвежский врач и полицейский сумели так быстро осмотреть более сотни тел, некоторые из которых оказались на самом деле почти неповрежденными, просто наваленными друг на друга и под обломками самолета, и в снегу.

К великому сожалению, это мнение людей, хотя и искренне переживающих гибель своих соотечественников, но далеких от авиации и политики. В докладе, сделанном российской комиссией по расследованию причин катастрофы Ту-154М, прямо говорится, что во время сильнейшего удара самолета о скалы пассажиры погибли практически мгновенно. Так что и через 10 мин. спасать уже было некого. А приборов, которыми оснащена спасательная служба Северной Норвегии, у нашего МЧС до сих пор нет.

Руководство рудников тем временем связалось с Москвой и узнало, что МЧС готово прислать свой самолет для участия в спасательной операции. Об этом сразу же сообщили норвежцам. Они вежливо поблагодарили, но не разрешили прибытие российского самолета в этот день, так как опечатали все контрольные приборы аэропорта для проверки правильности их показаний. Лонгйир будет открыт только на следующий день в 10 ч. утра.

Только консулу Российской Федерации и уполномоченному треста «Арктикуголь» было разрешено облететь место катастрофы. В 20:10 норвежский вертолет с российскими представителями на борту облетел место падения самолета. В свете прожектора с трудом удалось рассмотреть обломки самолета и отдельные тела, застывшие на полярном морозе в жутких позах.

Норвежцы проявили заботу о рабочих российских рудников, оказавшихся в тот день в Лонгйире. В местной католической церкви была отслужена панихида по погибшим, а потом прямо в церкви всех накормили и устроили на ночлег.

Залив близ Лонгйира. Шпицберген

На следующий день, 30 августа, из Москвы прилетели сразу два самолета. Первый прибыл за теми, кто не улетел накануне, а второй доставил спасателей. Вместе с последними прибыла целая толпа чиновников.

Сразу после приземления самолета, прямо в аэропорту, состоялось оперативное совещание с норвежскими специалистами. Через несколько часов принимается решение, что российские спасатели все-таки примут участие в операции, возможно, уже 31 августа. А тем временем норвежские спасатели и полицейские работают на склонах Оперы, готовя тела погибших к транспортировке, а госпожа губернатор, срочно прилетевшая с материка, посещает российские поселки, где выражает соболезнования их жителям.

Уже вечером того же дня наши спасатели наконец вылетают к месту катастрофы. На месте у подножия Оперы, указанном им норвежцами, они устанавливают свою палатку, и, по договоренности с

норвежцами, им отводят для работы самый трудный участок поисков – край и верхний склон горы.

Несмотря на сгустившиеся сумерки, наши начинают работать. Для закрепления тросов двое спасателей поднимаются на плато и сразу находят один из «черных ящиков» разбившегося самолета. Это большая удача: ярко-оранжевый контейнер пролежал в снегу никем не замеченный двое суток и был почти полностью скрыт снегом, а к утру его бы занесло навсегда.

Дальнейшие события развиваются как в детективе. Не проходит и часа с начала работ, как на плато садится норвежский вертолет, и наших спасателей… арестовывают, надевают наручники, обыскивают и отправляют в офис губернатора, где допрашивают в течение 5 ч.! Российская делегация, не зная об аресте, дружески прощается с норвежцами и собирается покинуть зал совещаний, но в дверях всех останавливают и просят вернуться для важного сообщения. Людям зачитывают приказ губернатора: российские спасатели должны немедленно уехать, так как они нарушили установленный порядок и поднялись на плато одни, без сопровождения норвежцев.

После скандала работа спасателей пошла быстрее. Все найденные тела были тщательно упакованы и отправлены в город Тромсе. Там норвежские криминалисты всего за две недели сумели идентифицировать тела всех погибших. А «черные ящики» были отправлены в Москву для тщательного изучения.

Первоначально, как всегда, причиной катастрофы назывался «человеческий фактор», т. е. ошибка пилотов. Но окончательный вывод авиационных специалистов не подтвердил предположения комиссии. Главным виновником трагедии оказалась аппаратура самолета – приборы для слепой посадки по приводному радиомаяку аэродрома. Приборы были исправны, но в данных погодных условиях несовместимы с более совершенной аппаратурой аэропорта Лонгйир.

Кроме того, рейсы компании «Внуковские авиалинии» никто не обслуживал – в целях экономии средств представительство было переведено из Лонгйира в Тромсе, хотя первоначально предполагалось, что представитель будет вылетать на Шпицберген во время рейсов Москва – Лонгйир. Несомненно, его присутствие облегчило бы работу пилотов при посадке и помогло бы спасти пассажиров. Получается, что авиакомпания сэкономила на человеческих жизнях.

Под боком у крейсера

1996 г.

16 октября, в 15:46 по московскому времени, в международных водах южной части Балтийского моря во время учебной атаки на российский ракетный атомный корабль «Петр Великий» потерпел катастрофу истребитель-бомбардировщик типа «Вигген» ВВС Швеции. Пилот самолета погиб.

14 октября тяжелый атомный ракетный крейсер «Петр Великий» вышел из Финского залива в Балтийское море для проведения государственных испытаний. Большую часть светлого времени суток его сопровождали истребители-бомбардировщики «Вигген» из состава 15-й авиафлотилии ВВС Швеции, ведущие воздушную фотографическую и электронную разведку за действиями самого нового и мощного российского боевого корабля. Истребители периодически совершали облеты и учебные атаки на крейсер, что противоречило всем нормам международного права.

Очередная пара воздушных разведчиков прибыла в район нахождения крейсера после полудня по среднеевропейскому времени в среду 16 октября. Зайдя с кормы крейсера, пара «виггенов» на низкой высоте, около 40 м, прошла со снижением почти над левым бортом российского корабля, идущего постоянным курсом навстречу ветру. Неожиданно для российских офицеров, несущих ходовую вахту на мостике крейсера, один из самолетов, оказавшийся вдруг на высоте 20–30 м, коснулся правым крылом воды. Последовал мгновенный взрыв. Когда облако дыма рассеялось, на воде плавали только отдельные фрагменты того, что осталось от боевой машины и пилота.

Полет «виггена», ВВС Швеции

Катера «Петра Великого» и сторожевого корабля «Пылкий», обеспечивающего испытания, были спущены на воду всего через несколько минут после гибели шведского самолета. Они подобрали все плавающее на воде обломки и поставили для обозначения места катастрофы маркерный буй. Более чем через 2 ч. в этот район прилетели два вертолета ВВС Швеции, а через 5 ч. прибыл буксир шведской береговой охраны, на который по акту было передано все, что подняли с воды российские моряки.

Следов не найдено

1997 г.

13 сентября над Атлантикой в воздушном пространстве Намибии и Анголы столкнулись военно-транспортный самолет США «Старлифтер» и пассажирский Ту-154М, принадлежавший бундесверу ФРГ. Погибли все 33 человека, находившиеся на обоих самолетах.

Самолет советского производства Ту-154, доставшийся бундесверу в 1990 г. в наследство от армии ГДР, выполнял рейс из Кельна в южноафриканский город Кейптаун. Этот комфортабельный и надежный лайнер когда-то был личным самолетом Эриха Хонеккера. На его борту находились 12 морских пехотинцев, 10 членов экипажа и двое гражданских лиц, которые направлялись для участия в праздновании 75-й годовщины создания южноафриканских ВМС.

После посадки в Ниамее, в Нигере, для дозаправки горючим самолет в 12:35 продолжил полет в Виндхук в Намибии, где его ожидали в 18:30, но он не прилетел. В 16:03 экипаж Ту-154 последний раз вышел на связь по радио в районе Ганы. После этого он замолчал навсегда.

Большинство экспертов сразу предположили, что самолет упал в Атлантический океан у побережья Анголы. Министр обороны Германии Фолькер Рюе выслал на его поиски самолеты разведывательной авиации, проводив их фразой: «Мы будем искать до тех пор, пока существует хоть малейший шанс что-нибудь найти».

«Старлифтер» в полете

В этом же районе находился другой самолет – американская транспортная машина «Старлифтер-141», вылетевшая из Намибии и выполнявшая задание полиции ООН. На борту «старлифтера» было 9 представителей из разных стран. И этот самолет тоже исчез.

Вскоре истребители южноафриканских ВВС обнаружили у побережья Намибии изуродованное тело погибшего человека, несколько самолетных кресел и обрывки бумаги, а также большие пятна разлившегося топлива. Одновременно от местных рыбаков поступили сообщения, что примерно в 150 км от побережья Намибии поверхность океана усеяна разными предметами. Из выловленных вещей и документов стало ясно, что это тот самый немецкий Ту-154. Позднее на месте падения, где глубина океана более 1000 м, были обнаружены останки тел. Надежды найти кого-либо живым теперь не было никакой.

Следов американского самолета не нашли нигде. Что на самом деле послужило причиной катастрофы, так до сих и неизвестно. Ту-154 не был оснащен «черным ящиком». Кроме того, оба самолета не имели устройства, предупреждающего об опасности столкновения в воздухе.

Его поглотила гроза

1997 г.

11 октября в окрестностях уругвайского города Нуэво-Берлин потерпел катастрофу самолет DC-9 аргентинской авиакомпании «Аустраль» с 69 пассажирами и 5 членами экипажа на борту, выполнявший рейс из города Посадаса в Буэнос-Айрес.

Примерно на середине пути, близ города Фрау-Бентос, командир авиалайнера сообщил контролирующим полет диспетчерам, что отклоняется от маршрута на восток, в сторону уругвайской территории, из-за грозы, которая бушевала над значительной частью центрального района страны. Вскоре самолет исчез с экранов радаров.

Согласно показаниям очевидцев трагедии, около уругвайского городка Нуэво-Берлин самолет пронесся низко над землей, после чего задел деревья, упал на землю и взорвался.

По другой версии, DC-9 раскололся в воздухе задолго до того, как рухнул на землю. Такое предположение выдвинули специалисты,

ведущие расследование трагедии. Они предполагают, что самолет вошел в самую опасную зону грозовых облаков. Вылетев из города Посадаса в Буэнос-Айрес, он шел на высоте 10 тыс. м. Оказавшись в грозовых облаках, самолет всего за 1 мин. 20 с снизился до высоты в 7 тыс. м, и этот маневр, скорее всего, стал причиной того, что он раскололся в воздухе. Свидетельством этой версии может служить тот факт, что одно из крыльев было найдено в 20 км от восьмиметровой воронки, образовавшейся на месте падения лайнера.

Родственникам погибших пассажиров и членов экипажа власти сообщили, что останки их близких обнаружить невозможно. При падении самолет преодолел звуковой барьер и удар о землю был так силен, что человеческих тел на месте трагедии обнаружить не удалось. Это крупнейшая авиакатастрофа в истории гражданской авиации Аргентины.

Гибель «Руслана»

1997 г.

6 декабря, в 14:40, в Иркутске потерпел катастрофу военно-транспортный самолет Ан-124 «Руслан». Погибли в самолете и сгорели на земле более 70 человек.

«Руслан» совершал рейс по маршруту Москва – Иркутск – Владивосток – Вьетнам. На борту самолета находилось два штурмовых самолета Су-27, стоимостью около 30 млн долларов каждый, проданных во Вьетнам, и экипаж «Руслана» в составе 16 пилотов и 30 техников. Самолет был полностью заправлен горючим, общий объем которого превышал 140 т.

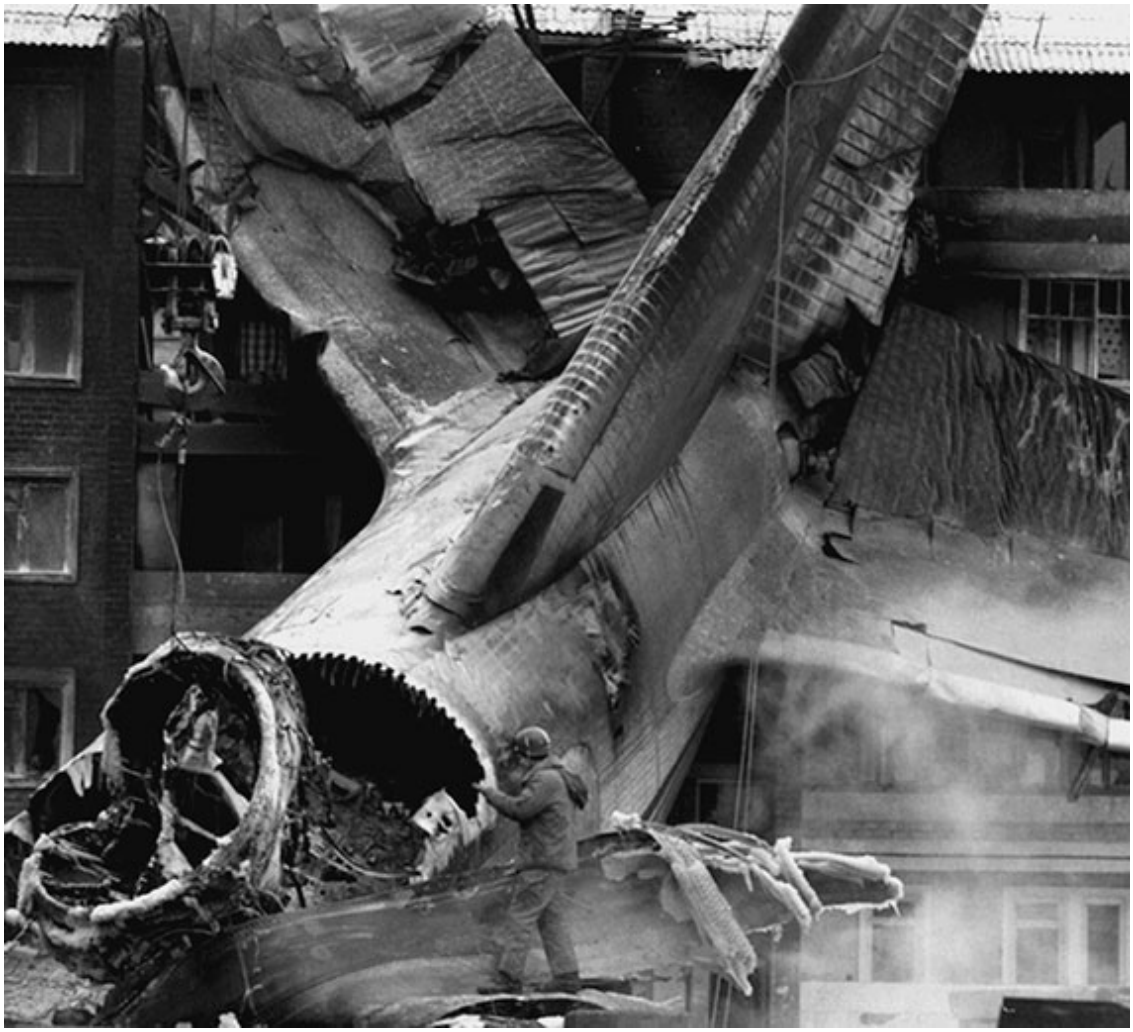
Через 20 с после взлета с аэродрома Иркутского авиазавода произошло непоправимое – самолет с выключенными двигателями упал на поселок авиастроителей, полностью рассыпавшись при ударе о землю. Пилоты, несмотря на отказ трех из четырех двигателей, до последнего пытались удержать машину. Впереди по курсу были многоэтажки, и экипаж сделал все возможное, чтобы исключить удар в высотки, где находились тысячи человек. Летчики старались оказаться как минимум над улицей, где мало домов, дотянуть до пустыря. Дотянуть не удалось, но огромную махину смогли отвернуть от

многоэтажек. «Руслан» накренился влево. При падении левое крыло зацепило деревянный двухэтажный дом, от этого машину развернуло на 180° и она рухнула на кирпичное четырехэтажное здание, задев находящийся рядом детский дом. Горючее из баков самолета разлилось по земле и тотчас воспламенилось.

По свидетельству очевидцев, самолет падал совершенно бесшумно. В детском доме в это время был тихий час, и все дети находились в здании. Из детей погибли от удушья 2 девочки, еще несколько детей были перевезены в ожоговый центр. Во дворе дома, куда упал самолет, стояла детская горка, на которой было 6 или 7 детей. Все они погибли прямо на глазах очевидцев. Пострадавшие здания и задний двор примыкающей к месту событий школы были моментально охвачены огнем. Практически никому не удалось спастись, очевидцы видели только одного мужчину, прыгавшего с верхнего этажа здания.

В доме по адресу Гражданская, 45, который был полностью разрушен, проживало 108 человек. Первоначальная информация о 150 погибших, прошедшая по телевизионным каналам, подтверждения не получила. За неделю до катастрофы в поселке отключили подачу газа, что позволило избежать больших жертв и разрушений.

К утру 7 декабря пожар был локализован, однако отдельные очаги, в основном перекрытия зданий и несгоревшее топливо, еще дымились и периодически загорались.



Хвост «Руслана», рухнувшего в один из районов Иркутска. 6 декабря 1997 г.

Хвостовая часть самолета, оставшаяся практически неповрежденной, опиралась на соседнее с сгоревшим домом здание и создавала угрозу для работающих спасателей. Днем было принято решения уронить хвост самолета на землю. Вечером 7 декабря из Москвы вылетел самолет с группой подрывников, чтобы по окончании спасательных работ обрушить стены домов. 8 декабря практически все остатки разрушенного самолета были убраны.

По официальным данным, в результате катастрофы погибло более 70 человек. Проведенные исследования начисто сняли скоропалительные обвинения в адрес экипажа. Из восьми версий, выдвинутых вначале, на сегодня осталось всего три.

Первая, и основная, касается конструктивных особенностей двигателя «Д-18Т», на котором летает эта уникальная машина. Могучий

мотор конструктора Лотарева оказался подвержен помпажу, при котором нарушается плавный поток воздуха во входное сопло, что приводит к мгновенной его остановке. К сожалению, внутренние переговоры экипажа не сохранились – оба бортовых самописца оказались в эпицентре пожара и сгорели. На магнитофоне руководителя полетов осталось несколько эпизодов переговоров с «Русланом».

16-я минута с момента начала работы магнитофона. Командир экипажа самолета запросил разрешение на взлет. Руководитель полета: «005, у земли тихо, взлет разрешаю». Через 1 мин. 20 с с земли проинформировали: «005, с левого двигателя выхлоп пламени». Ответить экипаж не успел. Через 7 с самолет рухнул. В эти короткие мгновения, сидящие за штурвалом, возможно, переговаривались между собой, но речевой самописец сгорел. Ошибку пилотов исключили, поскольку и командир эскадрильи В. Иванов и помощник командира экипажа В. Федоров считались высококлассными военными летчиками и в этих условиях сделали максимум возможного, чтобы увести падающий самолет от жилого массива.

Склонность двигателей самолета Ан-124 к помпажам имеет давнюю историю. Первая в биографии гигантского судна катастрофа, 15 лет назад под Киевом, случилась именно по этой причине. За полтора десятка лет эксплуатации «Русланов» произошло около 30 случаев помпажей. По мнению специалистов, это единственное слабое место у воздушных гигантов, аналогов которым нет нигде в мире.

Вторая причина, на которой настаивают некоторые члены комиссии, – это отказ электронной топливно-регулирующей аппаратуры, что привело к поочередной остановке трех двигателей.

И, наконец, третья версия – качество самого топлива. Она наиболее близка производителям моторов «Д-18Т», представителям запорожского завода «Мотор-Січ». Тем не менее к иркутскому топливу претензий не было. Правда, доставленные из Вьетнама образцы подтвердили, что в самолете заправка на треть оказалась без соответствующих зимних присадок. Поскольку «Руслан» стоял больше суток с полупустыми баками на морозе, вода, содержавшаяся в горючем, превратилась в лед. Часть его осталась в топливе, а часть осела в виде инея на стенках топливного бака. При дозаправке горючее еще больше перемешалось со льдом. А после запуска двигателей кристаллы начали оседать на решетке топливного фильтра.

Образовавшаяся ледяная пробка при переводе силовых установок в форсированный режим работы сорвалась и заклинила механизм распределения горючего. Это могло привести к остановке сразу трех двигателей. Хотя, по словам специалистов, в конструкции «Д-18Т» предусмотрен автоматический обогрев фильтров. Кроме того, в системе имеется обходной путь поступления топлива в двигатель в случае их засорения.

Существуют еще две версии, которые нельзя начисто отвергать. У одной из них немало сторонников, особенно среди иркутских авиастроителей. Они рассуждают просто: власти из всех вариантов сразу исключили диверсию, значит, это не случайно. Стало быть, «Руслан» погиб по чьему-то злому умыслу. Во время загрузки самолета вокруг было много народу, и при желании любой мог сделать все, что угодно. По странному совпадению все катастрофы с «Русланами», кроме первой, случившейся во время испытаний, происходят накануне выгодного контракта или в период его выполнения.

Еще одно неожиданное предположение сделал старейший сотрудник радиоэкологического мониторинга Гидрометслужбы. «В день катастрофы, – писал он, – температура воздуха в Иркутске была 26° ниже нуля при полном воздушном штиле. В таких погодных условиях над городом формируется атмосфера с малым процентным содержанием кислорода, т. е. воздух насыщен выхлопными газами и смогом большого города (известно, что недалеко от места падения самолета находится ТЭЦ). Низкие температуры не дают массиву горячего воздуха подниматься вверх, вследствие чего на границе встречи аэродрома с городом создается разность температур и состава воздуха. По многочисленным наблюдениям специалистов огромные “пузыри” теплого воздуха и смога зависают над городом на высоте от 90 до 300 м, как раз на траектории взлета воздушного лайнера». При наличии всех этих обстоятельств мог произойти срыв пламени.

По мнению специалистов, эта версия выглядит весьма правдоподобно, но для ее подтверждения или опровержения следовало бы провести натуральное моделирование ситуации путем задувки соответствующей смеси в двигатели прямо на стоянке. Возможно, это в какой-то степени помогло бы приблизиться к выявлению истинных причин катастрофы.

Пилот-самоубийца?

1997 г.

19 декабря у восточного побережья Суматры разбился сингапурский самолет «Боинг-737». Погибли все находившиеся на его борту 104 пассажира и члены экипажа.

Самолет сингапурской компании «Силк Эйр» совершал перелет из Джакарты в Сингапур. Через 50 мин. полета он неожиданно исчез с экранов радаров. Вскоре выяснилось, что «боинг» упал с высоты более 10 тыс. м в устье реки Муси у восточного побережья южной оконечности индонезийского острова Суматра и разбился в 8 км от города Паленбанга. Удар при падении был настольно силен, что лайнер разрушился полностью. На борту «боинга» было 97 пассажиров и 7 членов экипажа.

Почему же в условиях ясной погоды и хорошей видимости совершенно новый авиалайнер вдруг рухнул вниз, а его опытные пилоты не передали по радио сигнал бедствия? Некоторые местные жители – свидетели катастрофы утверждали, что слышали взрывы в воздухе и видели, как самолет падал со шлейфом дыма. Однако компания «Силк Эйр» объявила, что ее офис не получал каких-либо угроз и никто не взял на себя ответственности за теракт, если действительно на борту самолета сработало взрывное устройство.

Падение «Боинга-737» авиакомпании Silk Air. 19 декабря 1997 г. Компьютерная реконструкция

«Боинг-737» находился в отличном техническом состоянии, эксплуатировался всего 10 месяцев и за несколько дней до аварии прошел профилактический осмотр. До сих пор сингапурские гражданские авиалинии не знали катастроф с потерей лайнеров и человеческих жизней. 800 индонезийским и сингапурским спасателям и водолазам, флотилии боевых кораблей и катеров удалось поднять на поверхность не более 50 % того, что прежде считалось лайнером. Не было найдено ни одного целого человеческого тела. Останки погибших граждан из 13 стран захоронили в братских могилах.

Позже выяснилось, что лайнер потерял части своего хвостового оперения, что и стало, вероятно, причиной трагедии. Шесть деталей хвоста самолета, включая рули подъема и снижения, были найдены на суше за 7 км от места падения самолета. Но почему все-таки экипаж не смог передать по радио сигнал бедствия?

Причины гибели «Боинга-737» до сих пор остаются загадкой. Пока не нашла подтверждения версия о возможности того, что лайнер мог быть сбит ракетой, поскольку следов взрыва ни внутри, ни снаружи не обнаружено. Некоторые факты свидетельствуют о том, что 41-летний сингапурский летчик, выполнявший тот рейс, проявлял признаки недовольства по поводу понижения его в должности за несколько месяцев до катастрофы. Кроме того, ему грозило увольнение. Версия самоубийства командира экипажа так и осталась наиболее вероятной, однако никаких конкретных доказательств этого нет.

Горы таили опасность

1998 г.

2 февраля врезался в гору самолет DC-9 компании «Себу-Пасифик», выполнявший полет по маршруту Манила – Таклобан – Кагайан-де-Оро. Все 104 человека, находившиеся на борту, погибли.

Лайнер DC-9, летевший в город Кагайян-де-Оро на острове Минданао, пропал с экранов радаров рано утром. На его борту находились 99 пассажиров (в т. ч. 5 детей) и 5 членов экипажа. В последний раз пилот вышел на связь с диспетчерами аэропорта назначения за 12 мин. до предполагаемой посадки. Он сообщил, что самолет находится в 37 милях от аэропорта на высоте 3485 м. Ни о каких неполадках или проблемах на борту пилот не говорил. Последним радиосообщением с борта было: «Выравниваемся на 5000 футах, сэр». Сигнала SOS также получено не было. Позже выяснилось, что самолет врезался в гору Сумагайа, в 45 км от аэропорта города Кагайян-де-Оро. При ударе о склон лайнер взорвался. Останки человеческих тел и обломки самолета оказались разбросанными на площади примерно в 1 кв. км.

Гора Сумагайа, удар об которую унес жизни 104 пассажиров 2 февраля 1998 г.

В день трагедии в районе Кагайян-де-Оро стояла ясная погода, но диспетчеры не могут с уверенностью сказать, какая погода была в горах. Если фронт облаков находился слишком низко, то пилот мог не заметить вершину вовремя. Такое объяснение представлялось весьма вероятным, тем более что лайнер летел по измененному маршруту. Дело в том, что по пути в Кагайан-де-Оро он сделал незапланированную промежуточную посадку в городе Таклобане, куда доставил инструменты и оборудование для ремонта другого самолета. Специалисты также допускали, что авария могла произойти из-за крайней изношенности самолета. Разбившийся DC-9 был выпущен более 30 лет назад и все это время находился в эксплуатации.

Однако бортовой самописец CVR показал, что перед столкновением с землей система GPWS 10 раз предупреждала об опасности. Экипаж, возможно, потерял ориентировку в облаке, не догадываясь, что самолет направляется в сторону гор. Ошибка

пилотирования, неадекватные стандарты обучения пилотов и недостатки оборудования привели к катастрофе.

Эта катастрофа – самая тяжелая в истории филиппинских авиалиний.

Роковой удар крылом

1998 г.

3 февраля на итальянском лыжном курорте Кавалезе бомбардировщик EA-6B ВВС США, пролетая над горнолыжной трассой на низкой высоте, задел и повредил трос канатной дороги. 20 человек упали с 200-метровой высоты и разбились о скалы.

Задетый летевшим на недопустимо малой высоте бомбардировщиком трос оборвался, и кабина с находившимися в ней горнолыжниками сорвалась в пропасть с высоты 200 м. Она буквально расплющилась. Все 20 пассажиров, среди которых были трое итальянцев и туристы из Германии, Бельгии, Польши, Австрии и Дании, погибли.

Военные эксперты, входившие в состав комиссии по расследованию инцидента, исключили вероятность технического сбоя в функционировании бортовых систем самолета. По их мнению, американский летчик осознанно вел машину на очень малой высоте. В момент трагедии самолет «не находился в центре разрешенного летного коридора» и «шел на высоте, значительно ниже минимально разрешенной», заявил генерал морской пехоты США Ги Ван дер Линден.

Как выяснилось позже, у экипажа американского военного самолета не было штурманских карт, на которых обозначена канатная дорога. Вместо этого летчики пользовались американскими картами, на которых подъемник не отмечен. Остается загадкой, почему канатная дорога, перекинутая через долину в районе Кавалезе 31 год назад, осталась незамеченной американскими военными картографами, хотя она обозначена даже на обыкновенных дорожных картах.

Пилот бомбардировщика капитан Ричард Эшби совершал своей первый полет по трассе в этом районе долины. Он допустил по меньшей мере два нарушения, которые привели к трагедии: сбился с

курса и опустился ниже 1000 футов над землей – уровня предписанного Пентагоном. Эта минимальная высота была установлена для самолетов EA-6B в 1996 г. после того, как один из них потерпел катастрофу в каньонах штата Аризона. Тогда погибли все 4 члена экипажа.

Только один остался в живых

1998 г.

15 февраля вертолет Ми-2 с семью российскими пассажирами на борту потерпел аварию над озером Шнярдвы близ польского города Миколайки, недалеко от границы с Калининградской областью. Из 8 человек только один остался в живых.

Вертолет был арендован в туристских целях местным отелем «Голембевский». На его борту находилось 8 человек – пилот и туристы: трое из Калининграда, четверо из Воронежа. Около 14 ч. пополудни он совершал облет близлежащего озера. Авария произошла через 15–20 мин. после взлета примерно в 500 м от берега.

В спасательной операции, длившейся неделю в условиях штормовой погоды в ледяной воде, было задействовано более 70 человек. Сначала спасатели обнаружили тела двоих погибших и одного раненого. В ходе дальнейших поисков на озере были найдены тела еще трех человек, двух женщин и мужчины. Только на четвертые сутки с помощью специального подъемного крана с 10-метровой глубины был поднят искореженный вертолет. Задняя часть его кабины оказалась раздавленной, у нее был обрублен хвост и оторван винт. Это могло означать, что в момент падения машина опрокинулась, после чего так и ушла под воду. Распахнутая дверь свидетельствовала о том, что во время падения пилот успел ее открыть.

Только один человек остался в живых и в тяжелом состоянии был переправлен в местную больницу. Им оказался 40-летний Вячеслав Батищев из Калининграда. В числе погибших были руководитель туристической фирмы «Сайко», его дочь и их родственники.

Рухнувшая с неба смерть

1998 г.

16 февраля в международном аэропорту города Тайпэя, Тайвань, потерпел катастрофу пассажирский авиалайнер А-300 тайваньской авиакомпании «Чайна эйрлайнз». Погибли 204 человека.

Аэробус А-300 совершал полет по маршруту Тайбэй – Бали – Тайбэй.

В Тайбэе моросил дождь, стоял густой туман, и пилотам не удалось с первого раза приземлиться в аэропорту, носящем имя генералиссимуса Чан Кайши. Они информировали диспетчерскую службу о плохой видимости и запросили разрешение на вторую попытку. При повторном заходе лайнер не долетел несколько сотен метров до взлетно-посадочной полосы и, проехав на брюхе отрезок проходившей неподалеку автострады, огненным шаром врезался в жилой квартал и взорвался.

Погибли все 197 пассажиров и членов экипажа. Рухнувшая с небес смерть унесла жизни еще 7 человек на земле, включая двухмесячную девочку. Спасатели вытащили ее из-под обломков одного из сгоревших зданий, но спасти малышку так и не удалось.

Среди погибших – президент Центрального банка Тайваня Шэ Юаньдун, его жена, трое служащих. На борту авиалайнера помимо тайваньцев находилось семь иностранцев: пятеро из них были гражданами США, один – француз и индонезиец.

Правительственная комиссия, расследующая с помощью французских специалистов авиакатастрофу, исключила из списка вероятных причин погоду и техническое состояние лайнера. Комиссия убедилась, что видимость при посадке, несмотря на туман, была «в пределах нормы». Установлено также, что самолет, находящийся в эксплуатации 7 лет, безупречно прошел технический экзамен. Проверка погибших пилота и штурмана на алкоголь и наркотики дала отрицательные результаты. Расшифровка DFDR показала полное отключение автопилота сразу после разрешения на посадку. Последние секунды посадка совершалась на ручном управлении; при этом скорость упала и угол атаки достиг 40° с набором высоты до 1000 футов. После этого самолет потерял скорость, вошел в пикирование и столкнулся с землей.

Столкновение над Боденским озером

2002 г.

В ночь с 1 на 2 июля в швейцарском воздушном пространстве в районе границы с Германией произошла одна из самых тяжелых авиакатастроф. На высоте около 10 500 м столкнулись два самолета – российский пассажирский Ту-154М и немецкий грузовой «Боинг-757». Обломки машин рухнули на немецкой территории в окрестностях городка Юберлингена на берегу Боденского озера, Баден-Вюртемберг. На борту Ту-154М находились 12 членов экипажа и 57 пассажиров: 52 башкирских ребенка, направлявшиеся на отдых в Испанию, и пятеро взрослых. На борту «Боинга-757» были два пилота. Все они погибли.

Расследование показало, что катастрофа произошла по вине диспетчера швейцарской компании «Скайгайд», датчанина Петера Нильсена. До сих пор неясно, что заставило его совершить эту роковую ошибку. В момент катастрофы он был на посту один, хотя согласно официальным инструкциям в диспетчерской всегда должны находиться как минимум два сотрудника. И тем не менее катастрофу можно было предотвратить, поскольку за происходящим в небе наблюдали немецкие диспетчеры из города Карлсруэ, которые пытались предупредить Петера Нильсена о возможном столкновении. Однако по какой-то причине телефонная линия в диспетчерской «Скайгайд» в ту ночь не работала. В довершение всего, как выявило расследование, точность радара «Скайгайда» не соответствовала стандартам ЕС, а система, обычно предупреждавшая диспетчера о возможных столкновениях, как назло вышла в ту ночь из строя.

После катастрофы

Так или иначе, но Нильсен уже поплатился жизнью за свою ошибку. 24 февраля 2004 г. он был убит на пороге собственного дома Виталием Калоевым, потерявшим в катастрофе всю свою семью.

Косвенным образом гибель самолетов связана и с некоторыми особенностями функционирования международной системы авиаперевозок. Поскольку в последние годы небо над Европой очень загружено, минимальную вертикальную дистанцию между самолетами сократили с 600 до 300 м. Кроме этого, в авиакомпаниях разных стран приняты различные инструкции для пилотов. В то время как европейцы обязаны подчиняться в первую очередь TCAS, россияне привыкли доверять диспетчерам. Наконец, пересекая воздушную границу той или иной страны, пилот тратит определенное время для того, чтобы связаться с соответствующим диспетчером. Ту-154 перешел под

управление Петера Нильсена за 5 мин. до столкновения, а «боинг» – вообще всего за несколько десятков секунд. Поэтому немецкое Федеральное бюро по расследованию авиакатастроф, которое взялось за дело, заявило, что катастрофа «произошла в результате совпадения многих событий, обстоятельств, действий и просчетов».

Самое печальное, что эта трагедия не могла и не должна была случиться по определению. Роковые, нелепые обстоятельства привели детей в это время в это место. Они не должны были лететь этим рейсом. 29 июня в Шереметьево-1 их ждал самолет авиакомпании «Россия». Самолет должен был вылететь в 20:30. Однако по ошибке менеджера группу привезли в аэропорт Домодедово. Впрочем, была еще одна возможность избежать трагической гибели – если бы дети и взрослые тут же развернули автобус и помчались в Шереметьево, они бы успели на свой рейс. Но сопровождающие группы решили спокойно, без паники, улететь через несколько дней.

Смертельная акробатика «Турболета»

2003 г.

1 марта в Тверской области, Россия, во время полета, прямо в воздухе, развалился на части самолет Л-410 «Турболет». Из 25 человек, находившихся на борту, чудом спаслись 14.

Субботнее утро на аэродроме в Борках выдалось на славу: ветра не было, а небо манило авиаторов своей голубизной. К самолетам понянулись группки парашютистов.

Небольшой пассажирский самолет Л-410 «Турболет» успешно выполнил два вылета на сброс парашютистов и готовился к третьему. На борт поднялись 23 спортсмена и сели на места. Получив разрешение на взлет, самолет бодро взмыл в голубое небо и занял свой эшелон. Парашютистам предстояло прыгать с высоты 3900 м в два захода. До прыжка оставалось 20–30 с. Первые 11 человек поднялись с кресел и выстроились перед выходом. В роли выпускающего (он прыгает последним) был парашютист из Твери Саша Александров. Он уже протянул руку, чтобы открыть дверь, но… Как только зажглись лампочки, предупреждающие о начале прыжков, самолет резко встряхнуло, и стоящие у двери люди не смогли удержаться на ногах. А

в следующее мгновение машина завалилась на левый борт и закрутилась в горизонтальном штопоре, ввинчиваясь в горизонт.

По рассказам уцелевших парашютистов можно довольно точно восстановить картину катастрофы. Самолет быстро проваливался в пропасть, вращаясь вокруг своей оси. Громадной перегрузкой спортсменов словно припечатало к полу салона. Затем «Турболет» перевернулся, и они оказались прижатыми центробежной силой к потолку. В салоне стоял треск: лопалась обшивка фюзеляжа, вылетали от деформации стекла иллюминаторов, ломались кости людей. Самолет продолжал падать. Парашютистов буквально размазало по стенам салона, как в барабане гигантской стиральной машины. Здоровенные, тренированные парни даже рукой пошевелить не могли, не то чтобы попытаться выбраться из самолета.

«Турболет» Л-410

Беспорядочно кувыркаясь, «Турболет» снизился до 1,5 тыс. м. На этой высоте от фюзеляжа оторвалась хвостовая часть. Спортсменам, которые находились ближе к хвосту, повезло: ворвавшийся в салон воздушный поток выбросил их из самолета. Среди них оказался и Игорь Ларин, один из уцелевших в воздушной «мясорубке».

От перегрузок и ударов Ларин потерял сознание. Бесчувственное тело злобный воздушный вихрь вышвырнул из развалившегося самолета, а земля была уже близко. Казалось, что гибель неминуема, но Игорь словно в рубашке родился. Когда оставались считаные метры, автоматически сработал ПСП – парашютный страхующий прибор, реагирующий на атмосферное давление на предельной высоте 500 м. Запасной парашют раскрылся. И вновь Ларину невероятно повезло. Он упал прямо в густую березовую рощу. Ветки деревьев смягчили падение: спортсмен отделался переломом ноги и многочисленными ушибами. Когда он пришел в себя, то услышал крики местных жителей, наблюдавших с земли воздушную трагедию и поспешивших на помощь.

ПСП спас жизнь и Игорю Фесенко. «Умная машинка» словно специально сработала прямо в самолете. Спортсмен находился у кабины пилотов и не смог бы выбраться без посторонней помощи. Воздушный поток подхватил парашют и выдернул его из гибнущего самолета. Хотя самостоятельно управлять парашютом Игорь не мог, но смертельной встречи с землей избежал: зацепившись стропами за березы, он повис в воздухе на их ветвях. В этот момент рядом раздался оглушительный грохот – это на земле взорвался упавший «Турболет». На его борту оставались 11 человек.

«Когда оторвалось крыло, нас всех обратно впечатало в борт, – рассказывал Игорь Ларин. – Самолет стремительно начал падать. От пронизывающей боли я едва не потерял сознание. Паники в самолете не было: ребята все попались опытные. Помню, что кто-то пытался выбить дверной люк. Дверь вынесло под общим усилием. Затем хвост самолета оторвался прямо передо мной, как в американском кино. Он разломился в том месте, где я сидел. В хвостовой части самолета есть закуточек… Когда началось вращение, меня вмяло в этот закуток. Воздушным потоком меня резко швырнуло в сторону. Я ударился головой об обшивку самолета и потерял сознание. Не помню, как оказался в воздухе. Очнулся, когда меня резко дернуло вверх – парашют раскрылся. Я ничего не видел: потерял на время зрение и управлял парашютом вслепую».

Не зря говорят, что родные и близкие люди чувствуют приближающуюся к их любимым беду. Так случилось и в семье Игоря Фесенко. В то злополучное утро, уже выйдя из дому, он вспомнил, что

забыл ключи. Но возвращаться за ними не стал – дурная примета. Зато его жена Наталья, увидев оставленные на холодильнике ключи, почему-то решила: «Быть беде!» Своими предчувствиями она поделилась с подругами, но те не приняли ее всерьез. Тем не менее встревоженная женщина отправилась на аэродром. Когда она узнала о трагедии, у нее начался сердечный приступ…

Следственная комиссия установила причины катастрофы «Турболета» – изношенность материальной части и неправильные действия летчиков. При выходе на курс сброса парашютистов пилоты слишком жестко закладывали виражи – это заметили и подтвердили многие спортсмены. Но крыло отвалилось не на вираже. Когда самолет уже вышел на заданный курс, изношенная конструкция не выдержала перегрузок.

Как говорилось выше, из 25 человек, находившихся на борту в момент катастрофы, остались в живых только 14. Но по единодушным оценкам авиационных экспертов, и эти люди спаслись чудом только потому, что отвалился хвост!

Пассажирский самолет чехословацкого производства Л-410 «Турболет» был переведен в аэроклуб Борки Тверской области из подмосковной базы Мячково. Самолет являлся частной собственностью и принадлежал москвичу Юрию Кабанову, члену Федерации любителей авиации России. Аэроклуб арендовал у него «Турболет» для полетов на год. Вскоре после прибытия самолета в Борки, из-за смены начальства, началась интенсивная эксплуатация «ветерана».

Начальник аэроклуба Сергей Ножкин сразу ввел в практику коммерческие полеты и прыжки с парашютом. Это значило, что любой желающий, заплатив приличную сумму денег и пройдя на земле трехчасовую тренировку с инструктором, мог сесть в самолет и прыгать с высоты 1000 м. А чем выше забирался в небо «Турболет», тем дороже стоило удовольствие. При такой оплате «проезда» любителями острых ощущений самолет работал на износ, поднимаясь в небо не менее трех раз в день. В погоне за прибылью руководство аэроклуба словно испытывало технику на прочность. А пилоты молчали и летали, пока «Турболет» не вошел в смертельный штопор…

(По материалам Е. Павлова)

С разницей в одну минуту

2004 г.

24 августа в Ростовской области, Россия, в результате теракта потерпел катастрофу пассажирский самолет Ту-154 авиакомпании «Сибирь», выполнявший рейс Москва – Сочи. Погибли 46 человек: 38 пассажиров и 8 членов экипажа.

24 августа в Тульской области, Россия, в результате теракта потерпел катастрофу пассажирский самолет Ту-134 авиакомпании «Волга-Авиаэкспресс», выполнявший рейс Москва – Волгоград. Погибли 46 человек: 38 пассажиров и 8 членов экипажа.

24 августа с разницей в одну минуту, около 23:00 по московскому времени, потерпели катастрофу два самолета Ту-154 и Ту-134 российских авиакомпаний. Обе катастрофы явились результатом террористических актов, совершенных чеченскими боевиками.

В 22:53 по московскому времени при выполнении пассажирского рейса по маршруту Домодедово – Сочи с самолетом Ту-154 авиакомпании «Сибирь» в районе Ростова была потеряна радиосвязь и исчезла отметка с экранов радиолокаторов службы управления воздушным движением.

Обломки самолета обнаружены в районе хутора Можаевка Тарасовского района Ростовской области. Один из обломков самолета упал во двор одного из домовладений. Однако он упал на сарай, поэтому пострадавших среди местных жителей нет. Все находившиеся на борту погибли.

27 августа ФСБ официально подтвердила, что Ту-154Б-2 авиакомпании «Сибирь» взорвали гексогеном. В совершении теракта на борту Ту-154 подозревалась уроженка Чечни С. Джебирханова, оказавшаяся в эпицентре взрыва. Она поменяла билет с утреннего рейса в Сочи, намеченного на 25 августа, на более ранний, вечерний рейс 24-го числа, во время начала регистрации на самолет.

Мемориал в память о погибших

Как показал временной анализ расшифровок «черных ящиков», сигнал SOS с самолета пошел на землю уже после того, как в самолете началась разгерметизация. Самописцы не зарегистрировали взрыва на борту, поскольку просто их не пишут.

Второй самолет, Ту-134 авиакомпании «Волга-Авиаэкспресс», выполнявший рейс Москва – Волгоград, также был взорван террористкой-смертницей.

Реквием по авиалайнеру

2006 г.

22 августа ТУ-154М ФГУАП «Пулково», выполнявший рейс Анапа – Санкт-Петербург, пытаясь проскочить над грозой, потерял управление и свалился в плоский штопор. Самолет упал близ населенного пункта Сухая Балка неподалеку от Донецка. На борту самолета находились 170 человек – 160 пассажиров и 10 членов экипажа.

Трагедия произошла около 15:30 по московскому времени под Донецком. Вылетев из Анапы рейсом 612 и взяв курс на Петербург, авиалайнер спустя полчаса попал в мощный грозовой фронт, из которого он уже не смог выбраться. Жители поселка Сухая Балка, находящегося в 45 км к северу от Донецка, видели, как стремительно падал этот самолет. Вскоре последовали яркая огненная вспышка и мощный взрыв. Никто из 10 членов экипажа и 160 пассажиров не уцелел. При ударе о землю самолет превратился в груду пылающих обломков и искромсанных человеческих тел.

Панихида по жертвам катастрофы под Донецком 22 августа 2006 г.

Что же случилось с бортом 85185, командиром которого был опытный летчик Иван Иванович Корогодин, налетавший свыше 9 тыс. ч., из них треть – на самолете Ту-154?

Казалось, ничто не предвещало катастрофу в тот погожий летний день. Впрочем, метеопрогноз на вторую половину дня по трассе полета был неблагоприятным. Над юго-западной частью Украины развивался и ширился мощный грозовой фронт, и об этом экипаж авиалайнера был предупрежден. Известно немало случаев, когда самолеты (вольно или невольно) попадали в грозовые облака.

Украинские авиадиспетчеры, которые вели Ту-154, рекомендовали командиру обойти грозовой фронт с запада или востока. Экипаж выбрал другой вариант: «перепрыгнуть» грозу! Тем самым он экономил керосин и не выходил из графика полета. Однако, миновав Донецк, Ту-154 и попал в столь мощные восходящие потоки воздуха, что почти 100-тонный самолет, как перышко, взметнуло с высоты 10 км чуть ли не на 12! Эти могучие воздушные вихри погубили уже не один авиалайнер, а несколько американских метеоразведчиков (специально построенные самолеты для исследования гроз) ломало, как спички. Вот в такое пекло попал Ту-154 около 15:30. Неудивительно, что авиалайнер, потеряв управление, был опрокинут стихией в штопор. Команда прилагала все усилия, чтобы вернуть самолет в нормальный горизонтальный полет. Увы, этого сделать не удалось. С высоты около 12 км 100-тонная громада падала, словно камень. На высоте 11 тыс. м экипаж передал сигнал бедствия 505, последний прозвучал с высоты 3 тыс. м. Однако помочь гибнувшему самолету было практически невозможно. Счет времени велся уже на минуты и секунды.

Смерть президента

2010 г.

10 апреля, в 10:50 утра, при заходе на посадку потерпел крушение самолет правительственного авиаотряда Польши Ту-154, направлявшийся из Варшавы в Смоленск. На борту лайнера находилась официальная польская делегация во главе с президентом страны Лехом Качиньским, направлявшимся в Катынь для участия в мемориальных

мероприятиях. По имеющимся данным, в результате авиакатастрофы погибли все 96 человек, находившихся на борту. 88 пассажиров были представителями официальной делегации Польши. Утром в воскресенье в Москве была начата процедура опознания тел погибших в авиакатастрофе.

Согласно расписанию польский борт № 1 прибывал на аэродром Северный в 10:30. В полдень должен был начаться молебен в Катынском мемориале, а в 17:45 лайнеру предстояло вылететь обратно.

Несмотря на предупреждения о тумане и предложение диспетчеров приземлиться в Москве или Минске, польские пилоты решили пойти на посадку. В условиях плохой видимости самолет задел крылом за деревья и рухнул на землю, не дотянув до взлетно-посадочной полосы 500 м.

Погибли 8 членов экипажа и 88 пассажиров – вся польская делегация, включая президента Республики Польша Леха Качиньского и его супругу Марию, руководителей вооруженных сил, включая главу генштаба, оперативного командующего, командующих сухопутными силами, ВВС, ВМС, войсками спецназначения. Добавим сюда чиновников рангом пониже, священнослужителей, ученых, общественных деятелей и ветеранов.

В качестве вероятных причин катастрофы назывались три версии: погода, человеческий фактор, техническая неисправность. Последняя версия выглядела очень невыгодной для российской стороны, поскольку совсем недавно лайнер прошел капитальный ремонт на авиазаводе в Самаре. Учитывая не слишком высокую репутацию отечественных самолетов и общую панораму российско-польских отношений, на фоне которых разыгралась эта трагедия, подтверждение факта технической неисправности могло навлечь на нашу страну шквал самых разнообразных обвинений, в т. ч. и политического характера.

Учитывая обстоятельства случившегося, высказываются предположения, что неоправданный риск, на который пошли пилоты, пытаясь посадить самолет в условиях тумана, мог объясняться воздействием на них «внешней силы», под которой подразумевают польского президента. Вспоминают, что во время российско-грузинского конфликта отправившийся на Кавказ со срочным визитом пан Качиньский настаивал на посадке в Тбилиси, а не в Баку, но

натолкнулся на отказ пилота, не ставшего выполнять рискованное распоряжение.

Упоминание о российско-грузинском конфликте наводит на воспоминание об еще одном эпизоде. В транслированном по грузинскому телеканалу «Имеди» скандальном репортаже о вымышленном российском вторжении в Грузию сообщалось и о гибели президента Качиньского, чей самолет якобы был сбит российской ракетой. Сегодня такой розыгрыш грузинских «друзей» Польши воспринимается гораздо хуже, чем просто глупая шутка.

Однако больше всего потрясают в случившейся 10 апреля авиакатастрофе не такие вот совпадения и даже не количество погибших, относящихся к тем, кого не без оснований называли «элитой нации», а само место трагедии и своеобразие политической биографии самой известной ее жертвы.

Лех Качиньский

И без недавней авиакатастрофы название «Катынь» было наполнено для поляков таким мрачным смыслом, что казалось невозможным добавить к нему еще черной краски…

Первая Катыньская трагедия началась в сентябре 1939 г., когда многие солдаты и офицеры разгромленных германским вермахтом польских частей предпочли сдаться или были захвачены частями наступавшей с востока Красной армией. Тех из них, кто представлял потенциальную опасность для советской власти (в первую очередь офицеры), распределили по нескольким лагерям на территории не только РСФСР, но также Украины и Белоруссии.

5 марта 1940 г. вопрос об их дальнейшей судьбе обсуждался на Политбюро, в результате чего на свет появилось решение: «Дела… рассмотреть в особом порядке, с применением к ним высшей меры наказания – расстрела. Рассмотрение дела провести без вызова арестованных и без предъявления обвинения, постановления об окончании следствия и обвинительного заключения».

По данным, указанным в 1959 г. в записке председателя КГБ Шелепина, всего было расстреляно 21 857 человек; из них в Катыни – 4421 человек, в Харькове – 3820 человек, в Калинине – 6311 человек и еще 7305 человек в лагерях и тюрьмах Западной Украины и Западной Белоруссии.

Как видим, убивали поляков не только в Катыни, но именно это название стало известно всему миру, когда оккупировавшие Смоленскую область фашисты обнаружили массовые захоронения тех, кто, по справедливости, мог бы считаться и их врагами. Создав международную комиссию (укомплектованную главным образом представителями подконтрольных Германии стран), они, разумеется, не преминули использовать факт чудовищной расправы для того, чтобы рассорить СССР с находившимся в Лондоне польским эмигрантским правительством. И определенных успехов добились.

Похороны Леха Качиньского и других погибших в авиакатастрофе под Смоленском

Глава польского правительства в изгнании Владислав Сикорский выступил с серией резких заявлений, но 5 июля 1943 г. погиб в авиакатастрофе над Гибралтаром, точные причины которой так и остались невыясненными.

В 1943–1944 гг. на Смоленщине работала советская комиссия, возложившая ответственность за уничтожение поляков на немцев, но на Западе ее выводам никто не поверил. Правда, в послевоенное время больную тему Катыни не поднимали ни в России, ни в Польше, и только в 1990 г. дошло до официальных признаний: 13 апреля 1990 г. было опубликовано заявление ТАСС, гласившее: «Выявленные архивные материалы в своей совокупности позволяют сделать вывод о непосредственной ответственности за злодеяния в катынском лесу Берии, Меркулова и их подручных.

Советская сторона, выражая сожаление в связи с Катынской трагедией, заявляет, что она представляет одно из тяжких преступлений сталинизма».

Вслед за тем Главная военная прокуратура СССР возбудила уголовное дело по статье «Превышение власти, имевшее тяжелые последствия при наличии особо отягчающих обстоятельств». Официально о его закрытии было объявлено в 2004 г., причем из 183 томов дела польской стороне было передано 67, так как остальные 116, по словам военного прокурора, содержали государственную тайну.

Для Леха Качиньского вопрос о том, кто виноват в Катынской трагедии, никогда не стоял… Правда, сегодня звучат голоса, будто его поездка в Катынь должна была стать первым шагом к сближению, но согласиться с этим довольно непросто. Церемония памяти жертв Катыни прошла еще 7 апреля с участием Владимира Путина и Дональда Туска (которые снова встретились через два дня возле обломков самолета). Качиньский же прилетал 10-го формально с «частным визитом», причем в предстоящих церемониях участие российских представителей не предусматривалось. Перед самым вылетом он тщательно работал над речью, которую собирался произнести в Катыни, и остается только догадываться, на чем именно президент собирался сделать упор – на покаянии со стороны России или на необходимости примирения двух наций.

Случившаяся трагедия расставила в историческом споре собственные акценты.

Искреннее сочувствие, выраженное полякам как со стороны российских руководителей, так и со стороны простых граждан, высокая степень «прозрачности» при расследовании причин авиакатастрофы и предварительные данные о самих этих причинах, подводят к достаточно очевидным выводам о непродуктивности попыток делать исторические споры инструментом текущей политики.

Посадка на Обь

2011 г.

В Томской области при пожаре двигателя совершил экстренную посадку на воду самолет Ан-24. Погибли 6 человек.

Ан-24 на Оби. Спасательная операция

Самолет совершал рейс по маршруту Томск – Сургут, перевозя 33 пассажира, в основном вахтовиков-нефтяников, а также грузы и почту. Полет проходил в штатном режиме, но когда самолет находился в районе города Стрежевой (Томская область), загорелся один из двух его двигателей, расположенный слева. Алексей Глызин, командир экипажа, состоявшего из четырех человек, доложил о ЧП на землю, а вскоре и о своем решении произвести аварийную посадку. До города Нижневартовска с хорошо подготовленной взлетно-посадочной полосой было 63 км, но экипаж почему-то принял решение садиться немедленно. Развернув самолет, пилоты начали снижать его над акваторией реки Обь.

Посадка прошла в 8:30 утра на мелководье в 20 м от берега (в 14 км от Стрежевого). От удара от фюзеляжа отлетела хвостовая часть.

Погибли 5 пассажиров, места которых находились в районе разлома. Еще трое получили тяжелейшие травмы (один из них позже скончался в больнице). К подлету спасателей на вертолетах члены экипажа и пассажиры вытащили из обломков тела погибших и раненых, которые вскоре отправили в Стрежевой. В больницу города с места аварии поступили 26 человек.

У следствия возникли вопросы к командиру воздушного судна по поводу того, что аварийную посадку он совершал на мелководье на выпущенные шасси, тогда как можно было попытаться сесть на брюхо прямо на воду.

Развалившийся при посадке самолет был 1975 г. выпуска.

---

notes

Примечания

1

Английское слово «holocaust» заимствовано из латинской Библии, а там оно происходит из греческих также библейских форм «сжигаемый целиком», «жертва всесожжения»; в «Письмовнике» Курганова (XVIII в.) употреблена форма *голокость* с толкованием «жертва, всесожжение».

2

Сам же термин «культурная революция» был впервые употреблен В.И. Лениным в 1923 г. в работе «О кооперации».