

Смерть – это то, что бывает с другими.  
Иосиф Бродский

Слова о том, что весь опыт мореплавания оплачен жизнями моряков, давно стали общим местом. Но самое печальное – это когда человек погиб, а опыт из этого не извлечен. Комиссия Санкт-Петербургского Парусного союза провела независимое расследование этой аварии, целью которого было установить, какие обстоятельства привели к ней, была ли она следствием неодолимой силы природы или человеческих ошибок, и если были совершены ошибки, то какие из них стали роковыми. Ниже публикуются результаты этого расследования.

Яхта «Боян», принадлежащая Радиовому институту, находилась в плавании, целью которого было взятие проб воды и грунта для мониторинга радиоактивности в Балтийском море. После выполнения программы предполагался заход в Гамбург.

Судно постройки 1974 г. прошло осмотр в Технической комиссии Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба (инспектор – председатель Технической комиссии Б.А.Хабаров) без замечаний. Оно было хорошо оборудовано для плавания. В последние два года на средства, выделенные судовладельцем, было закуплено новое навигационное оборудование и средства связи, пошиты новые паруса. Состояние корпуса (диагональная обшивка из краснойдеревяной рейки) оценивается экипажем по-разному: корпус считался прочным, течи не отмечалось, но на 2008/2009 г. планировался его капитальный ремонт.

Экипаж яхты состоял из семи человек, яхтенный капитан имел стаж занятий парусным спортом с 50-х гг., а стаж командования крейсерскими яхтами – с 70-х гг. XX в. Его опыт самостоятельных плаваний включал Балтику, Северное море и Бискайский залив.

Остальные члены экипажа, за исключением одного, имели стаж занятий парусным спортом пять-шесть лет. Четверо имели квалификацию яхтенного рулевого 2-го класса и опыт крейсерских плаваний в Балтийском море. Опыта самостоятельного командования яхтой в крейсерским плавании не имел никто. Для двоих человек это плавание было цензовым для получения прав яхтенного рулевого 1-го класса.

Со слов членов экипажа, несение вахт на яхте было организовано так, что начальники вахт не принимали само-



## Трагедия яхты «БОЯН»

### Результаты расследования аварии

В ночь на 5 августа 2008 г. в Центральной Балтике, к югу от о. Эланд, затонула яхта «Боян» (типа «Arcturus») под командованием капитана Александра Серафимовича Конопаткина. Капитан был смыт и погиб в море, а экипаж был снят с яхты судном «Norderoog».

стоятельных решений, а лишь вели прокладку и стояли на руле: решение о каждом маневре принималось лично капитаном. Спасательные жилеты не использовались, так как А. Конопаткин (по словам экипажа) считал, что они сковывают движение, а в случае падения человека за борт только продлят мучения. По той же причине не использовались страховочные пояса и обвязки – их вообще на яхте не было. Отсутствовал и радиолокационный отражатель, так как, опять же по мнению капитана, металлическая мачта – лучший отражатель\*.

Ходовые огни с целью экономии электроэнергии загорались только при сближении с другим судном. Постоянная радиовахта не неслась с той же целью. Электрооборудование яхты включало аккумуляторные батареи емкостью 2×70 А·ч (стартерные, включенные параллельно) и 1×120 А·ч (общесудовая). Имелась возможность подзарядки батарей от навешенного на двигатель генератора, поэтому столь жесткая экономия объясняется, скорее всего, привычкой.

До 3 августа 2008 г. плавание проходило спокойно, при слабых ветрах. 1 августа яхта зашла в гавань Вендсбург (о. Южный Готланд) из-за штиля. 3 августа в 15.00 (время здесь и далее московское) она вышла из Вендсбурга в Южную Балтику для взятия проб в районе буровых установок вблизи Клайпеды. Прогноз погоды перед выходом уточнить не удалось; прогноз, передаваемый СКЦ Швеции по радио на 16-м канале, не принимался. Плавание

началось при юго-юго-западном ветре, постепенно усиливавшимся от 8–10 до 12 м/с при волнении 1–1.5 м. В район буровых вышли ночью с 3-го на 4-е августа. К этому времени ветер усилился до 15 м/с, волнение – до 1.5 м. Пробу

\* Это мнение довольно часто поддерживают яхтсмены, дополнительно мотивируя тем, что отражатель имеет высокое аэродинамическое сопротивление и изнашивает такелаж. Однако стоит отметить, что радиолокационная отметка от металлической мачты, будучи заметной в тихую погоду, при волнении высотой свыше 2 м становится абсолютно неразличимой на фоне засветки от волн. В случае включения на радаре фильтрации (огрубления) отраженного сигнала с целью убирания засветки отметка от мачты и вовсе исчезает. Для гарантированной радиолокационной заметности на экранах проходящих судов яхта должна нести отражатель с ЭПР (эффективной поверхностью рассеяния, служащей в радиолокации оценкой реальной радиоотражающей величины того или иного предмета) не менее 10 м<sup>2</sup> на высоте, не меньшей двух высот волны от КВЛ. – Прим. С. Тимошкова

взять не удалось из-за волнения; приняли решение идти на о. Борнхольм для отдыха. Шли в бейдевинд левого галса, периодически делая контргалсы. Около 15 ч четвертого августа заменили паруса на штормовые, капитан лично встал на руль. Ветер был 13–15 м/с с тенденцией к усилению, небо ясное, давление падало. После 14 ч вахтенный журнал не заполнялся, но прокладка на карте велась регулярно.

Около 20.00 экипаж наблюдал три кучево-дождевых облака с наковальной\*, что предвещало дальнейшее усиление ветра. После 20 ч ветер усилился до 20 м/с. В 22 ч яхта находилась примерно в 45 милях от Борнхольма. Она практически не продвигалась против ветра и ударялась о встречную волну так, что возникло беспокойство за прочность корпуса. Капитан принял решение идти по ветру курсом 30° (фордевинд левого галса) в Висбю. Он пытался идти фордевиндом (даже несколько переваливая, чтобы миновать о.Эланд левым бортом, не делая поворота через фордевинд). Около 22 ч (здесь наблюдается некоторая нестыковка по времени, но однозначно, что все случилось еще засветло) произошел произвольный поворот через фордевинд, при этом оказался разогнут гак бакштага левого борта, и капитан повредил руку кареткой гика-шкота. Бакштаг подвязали и сделали поворот обратно на левый галс. Далее в какой-то момент раскрутилась и разогнулась мочка шкотового угла стакселя; стаксель убрали, пошли дальше под одним штормовым гротом.

5 августа в 00.40 до маяка Эланд-Седра-Грунд оставалось 37 миль, яхта шла курсом 25° на проход между островами Эланд и Готланд (фордевинд).

В 1.10 отмечено усиление ветра до 21–23 м/с, порывами до 25 м/с, волна – 4–5 м, горизонтальный дождь. Яхта находилась под контролем, обстановка была спокойная.

После 2.00 произошел еще один произвольный поворот через фордевинд, был растянут левый бакштаг. Через 15 мин. (по другим показаниям, через 40 мин.) произошел второй произвольный поворот, при этом капитан выпал за борт. Момента его падения никто не видел. Предположительно он был выброшен гика-шкотом, который вырвал каретку.

Команда была поднята по авралу. Бросили спасательный круг со световым маячком, включили радио, записали координаты и дали сигнал бедствия. Самый авторитетный из членов экипажа взял на себя общее руководство, однако все решения принимались совместно. Попыток вернуться назад для поисков капитана не предпринималось\*\*.

Определили место: около 3.00 яхта находилась примерно в 20 милях от Эланд-Седра-Грунд и шла прямо на него. Завели новый гика-шкот в один гордень через лебедку на утку. Оценив обстановку как опасную (яхта шла на берег и

не могла маневрировать), связались со спасателями и попросили буксировку, предполагая, что специализированное спасательное судно может взять яхту на буксир и отвести в безопасную гавань.

Примерно через час произошел еще один произвольный поворот фордевинд, при этом вырвало утку, за которую был закреплен гика-шкот, вместе с планширем. Яхта пошла курсом бакштаг в открытое море. Ситуацию экипаж оценил как некритическую, поскольку яхта могла идти этим курсом неопределенно долго без непосредственной угрозы для ее безопасности.

Примерно в это время связались с судном «Norderoog» с украинским экипажем, которое предложило снять людей, а яхту взять на буксир. Подошли к судну (курсом 110° в бакштаг), которое прикрыло яхту от ветра. Подали буксирный конец диаметром 30 мм, заложили его на носу яхты и за мачту. При первом же рывке на волне буксир лопнул. Повторно завели концы и стали переходить на борт судна. Во время перехода экипажа мачта зацепилась краспицами за реллинг судна и сломалась.

Кто принял решение и отдал команду покинуть яхту, осталось невыясненным; возможно, оно принималось стихийно. По словам членов экипажа, они рассчитывали, что их снимут с борта и потом возьмут яхту на буксир, и, только оказавшись на судне, поняли, что делать это никто не собирался.

По мнению части экипажа, можно было переждать шторм в море или, по крайней мере, дожждаться утра и потом принимать решение; покинуть яхту они решили потому, что им обещали буксировку. Другие члены экипажа считают, что решение покинуть яхту в условиях неопределенности было оправданно, так как яхта могла не выдержать ударов шторма; опасались как за мачту, которая может упасть и повредить корпус, так и за сам корпус.

Аварийно-техническая комиссия Санкт-Петербургского Парусного союза в составе: председателя, капитана дальнего плавания и яхтенного капитана, мастера спорта международного класса С.В.Тимошкова; председателя Технического комитета ВФПС, яхтенного капитана, мастера спорта В.В.Алексеева; зам. начальника Спасательно-координационного центра Санкт-Петербург капитана дальнего плавания В.И.Морозова; председателя Технической комиссии СПб РЯК яхтенного капитана мастера спорта международного класса Б.А.Хабарова, расследовав обстоятельства аварии, изучив показания экипажа, акты техосмотра яхты, судовые документы и документы Спасательно-координационного центра, установила:

Яхта «Боян» находилась в хорошем техническом состоянии и была укомплектована в соответствии с нормами, предъявляемыми к спортивным парусным яхтам для данного района плавания.

В Санкт-Петербургском Речном яхт-клубе отсутствует процедура проверки яхты перед выходом в плавание. На «Бояне» при выходе в плавание не был установлен радиолокационный отражатель, не было комплекта страховочных поясов (на яхте было два страховочных пояса, вшитых в спасательные жилеты, но они не были укомплектованы линиями и карабинами).

В составе экипажа, кроме капитана, не было людей, умеющих самостоятельно командовать яхтой в сложных условиях и способных заменить его в случае ЧП. Яхтсмен, записанный в судовой роли старшим помощником, не имел ни квалификации, ни достаточного авторитета для командования экипажем.

Служба (несение вахт) на яхте была организована так, что никто, кроме капитана, не мог принимать никаких самостоятельных решений.

Маршрут плавания был выбран правильно с учетом прогноза погоды.

\* Кучево-дождевые облака с наковальной Сb inc – это последняя (высшая) стадия развития кучево-дождевых облаков. Наличие наковальни свидетельствует о том, что облако в своем вертикальном развитии уперлось в тропопаузу – узкий атмосферный слой, разделяющий тропо- и стратосферы. Прохождение Сb inc обычно сопровождается сильнейшими шквалами, грозами и дождем. – Прим. ред.

\*\* Подобная попытка в сложившихся условиях была бы безнадежной, поскольку поворот через фордевинд при поврежденном бегучем такелаже был опасен для экипажа, а яхта практически не управлялась. – Прим. И.Дегтяря, рулевого яхты «Боян»



## После гибели капитана на яхте не оказалось человека, готового взять на себя командование.

Решение капитана о штормовании с учетом обстановки было принято правильно.

До момента падения капитана за борт яхта находилась в мореходном состоянии.

К моменту аварии капитан находился на руле около 12 часов, что создавало потенциальную возможность ошибки вследствие усталости. Сказывалось отсутствие квалифицированных рулевых, кому капитан мог бы доверить руль. В это время скорость ветра составляла 21–23 м/с, порывы – до 25 м/с, волна высотой 4–5 м, горизонтальный дождь.

Капитан, не воспользовавшись страховочной обвязкой и не отдав соответствующую команду экипажу, грубо пренебрег требованиями хорошей морской практики и правилами безопасности. (Аварийная комиссия отмечает, что подобное пренебрежительное отношение к безопасности широко распространено среди капитанов.)

Падение капитана за борт было несчастным случаем, произошедшим в результате непроизвольного поворота через фордевинд.

После падения капитана за борт судно не потеряло мореходных качеств\*, но ситуация стала критической из-за недостаточной квалификации экипажа. Подача сигнала бедствия была, безусловно, правильным решением.

После гибели капитана на яхте не оказалось человека, готового взять на себя командование. Яхтсмен, формально являвшийся по судовой роли старшим помощником, не смог выполнить свои обязанности и взять командование на себя.

Решение об оставлении яхты можно считать правильным, учитывая недостаточную квалификацию и моральное состояние экипажа.

Наиболее опасным для экипажа моментом было оставление яхты. Операция снятия экипажа с яхты была проведена правильно.

Спасательно-координационный центр обращался к судовладельцу с предложением о поиске спасения яхты, однако заявки от судовладельца не поступило. Яхта была оставлена в море и, предположительно, затонула.

### Комментарии членов комиссии

Аварийная комиссия, расследуя причины аварии, выявила много нарушений требований хорошей морской практики, каждое из которых само по себе кажется незначительным, но, сложившись вместе\*\*, в тяжелых условиях плавания они привели к трагедии (по принципу «не было гвоздя – подкова пропала...»).

Несмотря на приличный плавательный стаж, команда, потеряв капитана, явно растерялась, потому что не было ни обучения, ни инструктажа, как действовать, если капитан почему-либо не сможет выполнять свои обязанности. К сожалению, ситуация, когда капитан – один, как перст, весьма типична. Такую практику следует признать порочной. Это вовсе не означает, что нужно обязательно иметь на борту второго капитана и не подпускать молодежь к управлению. Как раз наоборот: только самостоятельно управляя судном, можно научиться принимать решения и нести за них ответственность.

\* По мнению членов экипажа, судно, не потеряв мореходности, было серьезно ограничено в маневренности. – Прим. И.Дегтяря

\*\* Строго говоря, именно подобным стечением обстоятельств объясняется множество техногенных аварий и катастроф последних лет: от Чернобыля до ряда авиакатастроф. – Прим.ред.

Аварийная комиссия не считает себя вправе оценивать конкретные действия капитана во время шторма: легко быть умным, сидя в теплом кресле. Принимая решение уходить от шторма курсом чистый фордевинд, А. Конопаткин, по-видимому, рассчитывал на свой опыт и умение. Тем не менее штормование на курсе бакштаг обычно значительно безопаснее\*\*\*.

Падение капитана за борт было несчастной случайностью. Однако этого не произошло бы, если бы на яхте действовало правило: вышел на палубу – пристегнись. По статистике, около 90% случаев гибели людей на малых судах – результат падения за борт.

Действия экипажа после потери капитана в целом были правильными. Спасти яхту можно было, и, если бы помощь немного задержалась, экипаж, вероятно, овладел бы ситуацией полностью. Однако он ошибочно понадеялся на возможность буксировки яхты спасателями. Теоретически буксировка яхты в море в штормовую погоду возможна, но только при условии, что и спасатель, и спасаемые четко представляют себе взаимные действия. Но самое главное – такая буксировка является коммерческой операцией, и ее стоимость сопоставима с ценой яхты. К сожалению, на курсах рулевых действия экипажа в различных аварийных ситуациях и правовые вопросы изучаются недостаточно.

Наиболее опасным для экипажа был момент оставления яхты. То, что никто из членов экипажа при этом не получил даже травм – большая удача, и говорит о высоком мастерстве капитана судна. Снятие экипажа с яхты было проведено безупречно. Но следует отметить следующее:

мощности двигателя яхты (27 л.с.) было недостаточно для маневрирования\*\*\*\*, даже когда она была прикрыта от ветра судном.

яхту не было видно на радаре даже в непосредственной близости; экипаж судна видел салинговый огонь лодки, но не отметку на локаторе.

Трагедии, подобные гибели «Бояна» и его экипажа, к счастью, случаются нечасто. Будем надеяться, что эта жертва не будет напрасной, и другие яхтсмены, судовладельцы и береговые службы извлекут из нее уроки.

Подготовил Василий Алексеев

\*\*\* Следует отметить, что яхты типа «Arcurus» управляются румпелем, а не штурвалом. При штормовании курсом бакштаг на тяжелом волнении это приводит к очень большой физической нагрузке на рулевого. – Прим. И.Дегтяря

\*\*\*\* Сегодня на парусных яхтах рекомендуется иметь вспомогательный двигатель мощностью порядка 4–5 л.с. на тонну водоизмещения (а для комфортабельных крейсерских судов – и более). Для яхты типа «Arcurus» (водоизмещение – около 14 т) мощности двигателя в 27 л.с., безусловно, недостаточно. – Прим.ред.