

Последние пять–семь лет сомалийские пираты держат в напряжении весь торговый флот, проходящий по Аденскому заливу и вдоль побережья Сомали. «Джентльмены удачи» промышляли на морских дорогах всю историю мореплавания. Однако на сегодня не найдено эффективного противодействия черным пиратам.

Многие страны направляют в этот опасный район для сопровождения торговых судов корабли своего военно-морского флота, неоднократно делала это и Россия. Но, как признают сами военные моряки, это все равно, что стрелять из пушки по воробьям. Стремясь обеспечить хоть какую-либо правовую основу для борьбы с этим злом, наша страна предложила создать международный суд по пиратству, что получило весной единогласную поддержку в Совбезе ООН.

О серьезности проблемы говорит и тот факт, что командующий Тихоокеанским флотом вице-адмирал Константин Сиденко, по сообщению газеты «ДП» от 11 мая, сказал: «В России в ближайшие несколько лет будет построен как минимум один специальный корабль для борьбы с морским пиратством...». Не надо быть экспертом, чтобы понять, каких средств все это будет стоить.

Экипажам же торговых судов, идущих через этот опасный район, приходится надеяться лишь на везение и счастливый случай.

Возникла парадоксальная ситуация: с одной стороны, огромное неповоротливое и относительно тихоходное торговое судно и безоружный экипаж, а с другой – очень мобильная, мореходная и скоростная мотолодка с вооруженными бандитами, которые уже отточили тактику захвата.

Но, насколько нам известно, в поисках путей защиты от пиратов на эту проблему мало кто пытался посмотреть с точки зрения конструкторов малых судов и производителей подвесных моторов. Профессиональный подход к анализу самой техники, а значит, и ее слабых сторон, может дать неожиданные, очень эффективные, а главное, экономические более дешевые решения.

Большинство пиратских лодок – это так называемые «Dhow Boat» – традиционные морские очень простые по конструкции лодки для прибрежного рыболовства местной постройки. Они имеют много общего со знаменитыми лодками «дори», тип которых совершенствовался веками. Их главные качества – мореходность, способность преодолеть полосу прибойя и сохранять остойчивость, не заливаться волной, развивать скорость до 50 км/ч, большая грузоподъемность. При длине 6–9 м они имеют сравнительно узкий, хорошо сбалансированный корпус с высоко поднятым носом, плоское днище, большой развал бортов с высокой скулой. На низких (для повышения остойчивости) поперечных банках могут сидеть только один-два человека,

которые едва видны из-за высоких бортов. На узкую транцевую корму вешается один-два подвесных мотора (второй, как правило, откинутый – запасной) с длинной «ногой». Обычно это простые и надежные моторы «Yamaha» серии «Enduro» мощностью 45 л.с., т. е. рассчитанные на жесткую эксплуатацию на не очень качественных сортах бензина. Никаких ДУ, управление только за румпель. Чем проще, тем надежнее.

Обычно несколько таких лодок сосредотачиваются у плавучей базы – более крупного судна с большим запасом бензина, продовольствия, оружия, откуда при обнаружении жертвы они и устремляются на захват.

Какие самые уязвимые места в этой нехитрой технике? В первую очередь – подвесник. Если вывести его из строя, дальнейшее движение и продолжение операции по захвату практически невозможно. Но это надо успеть сделать при первом приближении пиратов, не позволив им перейти на бордаж и угрожать оружием. Это тем более важно, что они постоянно совершенствуют свою тактику захвата: по рассказам моряков, пираты стали обгонять торговое судно с разных бортов на двух лодках, скрепленных крепкой веревкой. Погасив скорость, они легко швартуются сразу с двух бортов.

Попробуем поразмышлять, что конкретно уязвимо в любом подвесном моторе? Это гребной винт и редуктор; система охлаждения, работа которой особенно критична в жарком климате и соленой воде; работа системы зажигания; забор воздуха; различные блокировки. Поэтому и меры предупреждения по захвату надо искать прежде всего в слабых точках этих узлов. Конструкторы и производители лодок и моторов наверняка предложат еще не один способ блокировки систем и элементов конструкции.

Так, легкая бортовая пушка на торговом судне, наподобие гарпунной, способная стрелять рыболовной сетью по курсу лодки – освободить гребной винт от намотавшейся на него сети на волнении будет трудно. Любой натянутый трос, арматура также способны повредить гребной винт и редуктор. Можно применять специальный реагент, выливаемый в воду по курсу лодки, который быстро выводит из строя водяной насос и забивает систему охлаждения. Направленный генератор мощных электромагнитных излучений блокирует систему зажигания.

Этот список специалисты могут продолжить дальше. Главное – выбрать правильный, экономичный и, конечно, правовой путь решения проблемы, пока чрезвычайная ситуация с морским пиратством не будет кардинально решена на государственном и международном уровне. И выбрать как можно быстрее, чтобы опять не пришлось поднимать тревогу при очередном пиратском захвате нашего, да и любого другого торгового судна.

