



Экипаж яхты на переходе:

Капитан – Сергей Белошкуров
 Старший помощник – Игорь Серских
 Инженер – Владимир Толмачев
 Матрос-рулевой – Алексей Тимошин
 Матрос-рулевой – Максим Гурьянов
 Боцман – Александр Семидоцкий
 Матрос-моторист – Алексей Романенко
 Кок – Наталья Степанова
 Матрос – Ирина Белошкурова
 Матрос-стюард – Вадим Варзарук



Неожиданная миссия «Alter Ego»

Сергей Белошкуров ■

Покинув 20 сентября 2011 года итальянский порт Неаполь, под парусами, наполненными попутным северо-западным ветром, с небольшим креном на левый борт, бригантна «Альтер Эго» резво устремилась к Мессинскому проливу.

При подходе к проливу марсея взяты на гитовы, кливера и грот срублены. Получив «добро» на проход проливом от «Мессина трафик контроль» (для яхт длиной более 20 м получение разрешения на проход обязательно), под двигателями мы вошли в пролив.

Южная часть материковой Италии не давала развиваться крупной волне, но ближе к полуночи появилось волнение – отрываясь от берега, мы выходили в «открытое море». Приемник «Навтекс» передал очередную сводку погоды: ветер NNW 5–6, местами 7 баллов. Все как обычно, только в

одном из факсовых сообщалось о дрейфующей без управления лодке белого цвета. Нанеся точку на карту, я вдруг заметил, что она легла точно на наш курс.

С креном в 10°, под всеми парусами (за исключением верхнего брамсея), бакштагом левого галса, яхта делала не менее 8–10 уз.

Весь день 22 сентября крепко дул ветер, и порою особо крупные волны слегка «покусывали» шкафут – парусный драйв был в разгаре. Из динамиков звучала классическая музыка. Один из конструкторов-проектировщиков яхты – Алексей



Тимошин, выполняя обязанности начальника вахты, опасался за стоячий такелаж, так как при таком ветре парусность следовало уменьшить. Временами грота-стенга входила в резонанс и дрожала. Убрали грот – на скорости это особенно не отразилось, зато автопилоту стало легче «договариваться» с рулевой машиной. К вечеру уже было пройдено около трети пути от Сицилии до пролива Китира, соединяющего Ионическое и Эгейское моря.

В 23.05 впередсмотрящий доложил о странных проблесках белого огня по левому борту. Я долго всматривался в дисплей радара, но отметок не наблюдал. На АИС (автоматическая идентификационная система) наблюдалось несколько судов по правому борту, и, продолжая плавание, мы старались не упускать из виду насторожившие нас проблески.

Неожиданно на смену белым проблескам вспыхнул яркий огонь красного фальшфейера – я мгновенно нажал кнопку звонка громкого боя и дал тревогу «Человек за бортом».

Вслед за старпомом в спасательных жилетах на палубу выбежал весь экипаж. Я зафиксировал на бортовом компьютере точку «Человек за бор-

том», запустил двигатели и дал команду убрать паруса. В течение 15 минут марсель и фор-трисель были взяты на гитовы, а кливера срублены.

К загадочному объекту мы подошли очень осторожно – Ионическое море, вроде, не славится пиратскими абордажами. Но разные мысли лезли в голову – почему не берет радар, не «кричит» УКВ?

Когда был включен прожектор, то многое прояснилось, и перед нашими глазами предстала ужасающая картина – в 10-метровой моторной яхточке с надувными бортами царило беспорядочно копошащаяся людское месиво. «Ватер, аква!!!» – кричали оттуда.

Подходить вплотную к лодке при трехбальном волнении было крайне опасно.

«Кто вы, откуда, где капитан лодки?» Но ответа не было, люди с жадностью, вырывая друг у друга бутылки, пили воду из наших запасов.

Рядом проходило судно – турецкий сухогруз Banu Genc, я выпустил красную ракету и вызвал его по радио, но ответа не последовало.

Старший помощник Игорь Серских дал в эфир на 16 канале сигнал срочности «Pan Pan Pan».

«Альтер Эго, вас вызывает Бану

Генц, – откликнулся наконец капитан турецкого сухогруза – Чем могу помочь?» Старпом сообщил капитану турецкого судна о нашей находке и объяснил, что мы не можем самостоятельно спасти такое количество изможденных людей.

«Кто эти люди?» – уточнил турок.

«Лица азиатско-африканского вида, возможно беженцы из Ливии,» – ответил Игорь.

«У меня проблемы с двигателем – еле выдает шесть узлов! К сожалению, ничем не могу вам помочь,» – ответили с сухогруза.

Удерживая яхту на безопасном расстоянии от дрейфующей лодки, мы продолжали работу над организацией спасения людей. Старпом старательно зафиксировал на компьютере и занес в судовую журнал все данные с АИС о судах в радиусе 30 миль от нашей яхты.

«MSC Haily!»! Вас вызывает Banu Genc! Ответьте! «MSC Haily!»! Вас вызывает Banu Genc! Ответьте!» – вызвало радио. («MSC Haily» – контейнеровоз под панамским флагом) Тишина...

Еще через пару минут на дисплее компьютера все цели в радиусе 30 миль вокруг нас «перекрасились» в желтый цвет. Это означало лишь одно – капитаны судов отключили свои приборы АИС и стали «невидимками».

«MSC Haily», I fuck you!» – кричал в эфир капитан турецкого сухогруза. «We fuck you too,» – вторили ему дружные голоса команды «Альтер Эго».

В этот момент нас вызвал по УКВ греческий центр Olympia Radio – мы им сообщили позывной нашей яхты и номер спутникового телефона. Но просьбу отбуксировать «находку» до материка мы выполнить не могли. Не довезем и половины людей, их смоем за борт волной!

Подошли к лодке снова и передали на борт пакет конфет-леденцов и очередную порцию пресной воды. За передачу тотчас завязалась драка, но основная масса людей сидела, плотно прижавшись друг к другу, и тихо молилась.

В 5 милях от нас проходил упомянутый выше «MSC Haily» – греческий центр спасения постарался. Спасатели принудили судно изменить курс и подойти на помощь к нам. Я вторично



выпустил красную ракету в воздух. Через пару минут капитан контейнеровоза вышел на связь и сообщил нам, что подходит поближе, попросил передать более полную информацию о терпящих бедствие. Удерживая в луче прожектора буксируемую лодку, мы медленно маневрировали в сторону, чтобы не мешать большому судну по-

дойти с наветренного борта к ней. На «MSC Haily» был опущен трап, и судно спокойно подошло и застыло рядом с лодкой, надежно прикрывая ее от волны. Мы с радостью наблюдали за происходящим, но эвакуировать людей с лодки контейнеровоз не спешил. Маленькую лодку медленно относило от высокого борта «MSC Haily».

«Почему не эвакуируете людей?» – спросил я капитана по радио.

«Наш экипаж всего 25 человек, и мы боимся этих людей в лодке!» – прозвучало в ответ.

«Как же так? – опять спросил я. – Люди в лодке могут просто не дожить до утра...»

Опять связь по спутниковому телефону с Olympia Radio...

«С рассветом прилетит вертолет, не бросайте людей», – попросили греки.

Осторожно маневрируя, мы подошли к лодке и передали буксирный конец, который не без труда был на ней закреплен.

Половину экипажа я в приказном порядке отправил отдыхать, так как нам предстояло еще «кувыркаться» всю ночь. Четыре человека осталось на палубе дежурить и следить за людьми.

Спасительная помощь появилась в 06.00 23 сентября 2011 г., когда подошел автомобилевоз Grand Detroit компании Grimaldi Lines с 4500 автомобилями на борту и лег в дрейф рядом с нами. На нем и расположился штаб спасательных работ.

Рассвело, море успокоилось. Мы подтянули буксируемую лодку к корме и выдали людям новую порцию воды, что опять привело к потасовке. Днев-



ной свет позволил рассмотреть терпящих бедствие поближе – жалкие лохмотья, задеревеневшие от морской соли, с трудом напоминали одежду.

На нос лодки протиснулся хозяин и на чистом русском языке предложил мне сумку с деньгами и свою лодку с документами в обмен на пересадку его и его товарища к нам на борт. Спросил меня также: «За кого молиться 10 дней?»

Я спросил: «Почему 10 дней?»

«10 дней мы бедствовали в море».

«Молись за здоровье людей, которых ты подверг смертельной опасности, – ответил я, – а свой гонорар перевозчика оставь людям на лекарства и себе на адвоката».

На корме буксируемой лодки молодая девушка рукой несколько раз провела поперек горла – значит, на борту лодки либо убитый, либо умерший человек.

Вскоре в небе показался вертолет

спасательной службы Греции SAR. Сделав круг над нашей яхтой, он полетел к автомобилю и произвел посадку на его палубе. Через пару минут снова поднялся в воздух и приблизился к нам. Удерживая яхту самым малым ходом на ветер, мы вытравили буксирный конец метров на 100, для безопасной работы вертолета при эвакуации людей.

Алексей Тимошин напряженно работал на руле, точно удерживая судно на ветер. Матросы и инженер под руководством старпома работали на буксирных лебедках. Стюард по моему заданию вел оперативную фото- и видеосъемку.

С борта вертолета десантировался один, затем второй спасатель – в первую очередь эвакуировали тяжело больного, затем двух маленьких детей, а уж потом принялись за остальных бедолаг. За два рейса с интервалом в два часа на греческий остров Закин-

тос перекочевало 30 человек. Но в лодке оставалось еще столько же полумертвых людей!

В 12.00 к нам подошло еще четыре судна – российские «ДОН-4» и «Сормовский-122», а также сухогруз Karoline и контейнеровоз Vento di Zefiro, которым командовал российский капитан.

В 13.00 он связался со мной по радио. Я доложил ситуацию. Его судно направлялось в сторону острова Закинтос и, согласовав маневр, мы передали буксир лодки с беженцами на его судно.

Всего на берег было доставлено 60 человек (курды и афганцы), двое из которых оказались мертвы. Еще одного смыло за борт...

В 16.00 штаб объявил о завершении спасательной операции и поблагодарил всех ее участников. Яхта «Альтер Эго» продолжила плавание в родной Севастополь. ■



Проектирование КАТЕРОВ и ЯХТ

bogdanov-viking@mail.ru
www.proect-kater.ru
8 921 339 6628

МОТОСЕРВИС **vetus**
г. Москва Дмитровское шоссе д.46 корп.2
www.mdiesel.ru
E-Mail: mdiesel@dt.ru

Оборудование **vetus** и **MARITIM** в Москве
тел.: (495) 482-77-01, тел./факс: 482-43-11

РЕВЕРС-РЕДУКТОРЫ

Реклама

YANMAR

двигатели дизель-генераторы мотопомпы

9-900л.с. 9-75л.с. 4-600кВт 125-1000 л/мин.

телефон: (495) 937 8670, (812) 764 5216
www.yanmarmotors.ru

Реклама