АЛЕКСЕЙ ДОВГУН

ВЫЖИВАНИЕ НА МОРЕ

КАТАСТРОФЫ, РЕШЕНИЯ И НАВЫКИ, КОТОРЫЕ ПОВЫШАЮТ ШАНСЫ НА СПАСЕНИЕ

РЕАЛЬНЫЕ ИСТОРИИ

АНАЛИЗ ПРИЧИН

ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

НАВЫКИ, КОТОРЫЕ СПАСАЮТ ЖИЗНЬ

Алексей Довгун

Выживание на море

«Автор»

2026

Довгун А.

Выживание на море / А. Довгун — «Автор», 2026

Море не прощает ошибок — но понимание того, как развиваются катастрофы, может дать шанс на спасение.«Выживание на море» — документальная книга о реальных кораблекрушениях, трагических решениях и людях, которым пришлось бороться за жизнь в открытом море. На примере гибели «Адмирала Нахимова», «Механика Тарасова», «Михаила Лермонтова» и подводной лодки «Комсомолец» автор разбирает причины катастроф, действия экипажей и спасателей, влияние холода, шторма и человеческого фактора.Как вести себя при эвакуации? Что делать в спасательном плоту? Почему помощь не всегда приходит вовремя? Эта книга соединяет историю, психологию кризиса и практические знания, которые помогают лучше понять цену подготовки и решений в чрезвычайной ситуации.

© Довгун А., 2026
© Автор, 2026

Содержание

Катастрофы, решения и навыки, которые повышают шансы на спасение 5
Введение. Между аварией и спасением 5
Часть I. Когда судно перестаёт быть безопасным 6
Глава 1. Как начинается морская катастрофа 6
Глава 2. Первые минуты: решение, от которого зависит дальнейшее 8
Часть II. Человек в холодной воде 10
Глава 3. Почему холод опасен раньше, чем кажется 10
Конец ознакомительного фрагмента. 11

Выживание на море

Катастрофы, решения и навыки, которые повышают шансы на спасение

Введение. Между аварией и спасением

Море редко даёт человеку ту ясность, которую он привык ожидать на суше. На берегу опасность часто имеет видимую границу: горящий дом, затопленная улица, обрушенная конструкция. В море границы размыты. Вода скрывает повреждение корпуса, волна закрывает соседнее судно, ветер уносит звук, а расстояние до берега не всегда говорит о том, сколько времени займёт помощь. Даже когда человек видит спасательный плот или шлюпку, это ещё не означает, что он сможет добраться до неё, подняться внутрь и удержаться там.

В морском происшествии существуют как минимум три разные задачи. Первая — не допустить аварии. Вторая — пережить её и покинуть опасное место. Третья — оставаться живым до тех пор, пока помощь не станет физически доступна. Исправный жилет помогает удержаться на поверхности, но не предотвращает переохлаждение. Радиопередатчик сообщает о бедствии, но не устраняет расстояние до спасателей. Шлюпка создаёт укрытие, но её устойчивость и пригодность зависят от конструкции, состояния моря, загрузки и навыков людей.

Выживание — не одиночный подвиг, а результат системы: судно исправно, опасность замечена достаточно рано, экипаж знает порядок действий, пассажир не тратит время на багаж, оборудование доступно и обслужено, сигнал содержит полезные сведения, а спасатели получают возможность определить местоположение людей.

В этой системе нет гарантии. Шторм может сделать спуск шлюпок опасным; пожар способен отрезать путь к палубе; судно может затонуть быстрее, чем пассажиры поймут масштаб происходящего. Иногда люди действуют грамотно и всё равно погибают. Иногда спасение становится возможным благодаря совпадению обстоятельств: рядом оказывается другое судно, радиосигнал принят, погода ненадолго улучшается. Анализ не должен превращать выживших в образец безошибочности, а погибших — в обвиняемых. Он должен показать, какие факторы были доступны для управления, а какие нет.

«Адмирал Нахимов» показывает, насколько мало времени может остаться после столкновения. «Михаил Лермонтов» — как эвакуация и помощь других судов могут спасти почти всех людей, даже когда сам корабль потерян. «Механик Тарасов» напоминает, что тяжёлое море усложняет и эвакуацию, и спасение. «Комсомолец» — военная подводная лодка, а не пассажирское судно; её гибель требует отдельного контекста, но демонстрирует, что покинуть корабль не означает автоматически оказаться в безопасности.

Эти случаи произошли в другой технологической эпохе. Современная морская безопасность включает спутниковое определение координат, аварийные радиобуи, международные правила и изменившиеся требования к оборудованию. Детали старой аварии нельзя механически переносить на современное судно. Но общие механизмы остаются важными: почему время решает исход, почему люди не сразу распознают угрозу, почему оборудование должно быть доступным и почему спасение требует не одного сигнала, а целой цепочки действий.

Главная мысль книги: шанс выжить повышается не одним секретным приёмом, а снижением числа слабых звеньев. Подготовка не делает человека неуязвимым. Она помогает сохранить способность действовать, когда информации мало, условия ухудшаются, а цена промедления высока.

Часть I. Когда судно перестаёт быть безопасным

Глава 1. Как начинается морская катастрофа

Не только столкновение

«Судно столкнулось», «налетел шторм», «возник пожар» — описание непосредственного события, а не полный анализ. Чтобы понять последствия, нужно разделить четыре уровня: инициирующее событие, развитие повреждений, условия, затруднившие борьбу за живучесть, и последствия для людей.

Инициирующим событием может быть столкновение, посадка на мель, разрушение оборудования, пожар, поступление воды через повреждённый корпус или потеря управляемости. Но сам факт повреждения ещё не определяет итог. Важны место и размер пробоины, водонепроницаемое деление корпуса, загрузка, остойчивость, состояние насосов, возможность закрыть переборки и время, остающееся экипажу.

Остойчивость — способность судна возвращаться к положению равновесия после наклона. Когда вода поступает внутрь, свободно перемещается по палубам или заполняет большие отсеки, остойчивость может ухудшаться. Судно кренится, теряет запас плавучести, а затем может опрокинуться или затонуть. Процесс не всегда выглядит как резкое погружение: судно способно ещё некоторое время оставаться на поверхности, уже утратив возможность безопасно продолжать движение.

Пожар, вода и потеря систем

Пожар опасен не только температурой и дымом. Он способен вывести из строя кабели, трубопроводы, управление, электропитание и связь. Дым ухудшает видимость, затрудняет ориентацию и может сделать непроходимыми коридоры, которые на схеме выглядят коротким путём к выходу. На пассажирском судне люди могут оказаться отрезанными от сборного пункта или открытой палубы.

Затопление тоже имеет системный характер. Вода может распространяться через открытые двери, повреждённые проходки и другие пути. При потере электроэнергии перестают работать насосы и часть средств управления. Тогда авария развивается не только из-за первоначального повреждения, но и потому, что исчезают средства, предназначенные ограничивать его последствия.

Это не означает, что любая поломка обязательно приведёт к гибели судна. Проектирование, разделение на отсеки, исправность оборудования, подготовка экипажа и раннее обнаружение способны локализовать повреждение. Но безопасность зависит не только от наличия системы на чертеже: важны её фактическое состояние и способность людей использовать её под давлением времени.

Решения внутри системы

После аварии легко указать на отдельное действие и объявить его причиной всего происшествия. Но решения принимаются при неполной информации. Человек может не знать,

насколько быстро распространяется пожар, какие отсеки затоплены или сколько времени осталось до потери остойчивости.

При расследовании следует различать ошибку отдельного человека и условия, в которых она стала возможной. Был ли прибор исправен? Передавались ли предупреждения? Была ли процедура понятной? Имел ли человек полномочия остановить опасное действие? Создавали ли график, иерархия или устоявшаяся практика стимул продолжать движение? Это не снимает ответственности, а позволяет точнее установить, что нужно изменить.

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS) и Международный кодекс по спасательным средствам задают требования к оборудованию, его размещению, проверкам и подготовке. Конкретные требования зависят от типа и назначения судна, даты постройки и применимых норм. Такие правила существуют потому, что сложная система не должна зависеть от безошибочности одного человека.

Почему нельзя сводить катастрофу к одной ошибке

Удобный рассказ часто строится вокруг одного виновника: капитана, штурмана, механика или пассажира. Но тяжёлые последствия обычно возникают при сочетании факторов. Ошибка навигации может стать катастрофической, если судно движется в ограниченном пространстве, предупреждение не замечено, манёвр запоздал, а повреждение быстро затапливает несколько помещений. Пожар может быть локализован при исправной системе, но распространиться при нарушении противопожарного разделения или недостаточной подготовке.

Авторский вывод: в безопасности важнее не искать человека, который «всё испортил», а понять, почему несколько защитных барьеров не остановили развитие события. При этом не все факторы имеют одинаковый вес. Причинную связь нужно устанавливать доказательствами, а не симметрично распределять вину.

Практический вывод

Пассажир не может оценить конструкцию корпуса или управлять действиями мостика. Но он может знать, где находится жилет и как его надеть, где сборный пункт, как подаётся тревога, и не загромождать пути эвакуации. Владелец маломерного судна дополнительно отвечает за прогноз, техническое состояние, загрузку, связь и подходящие спасательные средства. Подготовка не заменяет исправность судна, но сокращает время между тревогой и полезным действием.

Глава 2. Первые минуты: решение, от которого зависит дальнейшее

Тревога не всегда выглядит как тревога

В реальной аварии люди не обязательно сразу понимают, что происходящее угрожает жизни. Удар может показаться обычной вибрацией, остановка двигателя — технической задержкой, запах дыма — локальной неисправностью. Часть пассажиров может не услышать объявление или предполагать, что экипаж скоро всё исправит. Это не обязательно беспечность: люди интерпретируют необычное событие через привычный опыт и доступные сведения.

Поэтому первые минуты должны быть организованы так, чтобы человеку не приходилось самостоятельно диагностировать аварию. Сигнал тревоги, голосовые инструкции, обученный экипаж, понятные указатели и доступные средства спасения образуют единый контур. Сложное, противоречивое или запоздалое сообщение заставляет людей тратить время на выяснение того, что делать.

На пассажирском судне первоочередная задача — выполнять указания экипажа и двигаться к назначенному месту сбора, если маршрут безопасен. Не следует возвращаться за багажом, искать знакомых по всему судну или самостоятельно выходить на борт шлюпки без команды. Если путь перекрыт дымом, огнём, креном или водой, не нужно идти в очевидно опасную зону: сообщите экипажу и следуйте альтернативным указаниям.

Почему порядок важнее скорости

Эвакуация — не просто бег к выходу. Люди должны попасть в нужное место, надеть жилеты и воспользоваться средством спасения, которое можно безопасно спустить или использовать. Поспешное движение по узкому трапу ведёт к падениям и заторам; самостоятельный спуск шлюпки без подготовки создаёт дополнительную опасность. Но и ожидание без ясного основания может быть губительным, если судно быстро теряет остойчивость.

Нельзя дать универсальную команду «немедленно прыгать за борт» или «всегда оставаться на судне». Решение зависит от угрозы, состояния судна, безопасных маршрутов и указаний экипажа. Покидать судно раньше времени может быть опасно: оно ещё обеспечивает защиту от волн и доступ к связи. Но оставаться на борту, когда он горит, быстро кренится или тонет, тоже нельзя.

Если покидание судна неизбежно, по возможности правильно наденьте жилет, застегните ремни и не берите предметы, которые мешают движению. Не прыгайте с высоты, если доступен безопасный спуск. Если прыжка избежать нельзя, следуйте судовым инструкциям и избегайте столкновения с корпусом, обломками и людьми. Импровизация не заменяет обучения.

«Адмирал Нахимов»: когда времени почти не осталось

В ночь на 1 сентября 1986 года пассажирский пароход «Адмирал Нахимов» столкнулся в Чёрном море с сухогрузом «Пётр Васёв». Судно быстро получило тяжёлые повреждения и затонуло за считаные минуты. В итоговых данных указывается 423 погибших; в сообщении о ходе спасательной операции от 3 сентября 1986 года говорилось о 836 спасённых. При этом опубликованные списки людей на борту и суммарные подсчёты в разных источниках расхо-

дятся. Поэтому число спасённых здесь атрибутировано конкретному сообщению, а не представлено как арифметически согласованный итог.

Ключевой урок — не моральная оценка пассажиров, которые могли не успеть добраться до палубы, а чрезвычайно короткое окно для действий. При быстром крене коридоры и лестницы меняют наклон, проходы становятся труднодоступными, а люди оказываются отрезанными от спасательных средств. Даже правильно спроектированная процедура сталкивается с физическими ограничениями.

Спасение начинается до аварии. Навигационное наблюдение, соблюдение правил расхождения судов, распределение обязанностей и своевременная реакция на риск столкновения способны не допустить ситуации, в которой пассажирам остаются секунды. После столкновения возможности экипажа резко ограничиваются характером повреждения и сохранностью систем.

Пассажир не располагает всей информацией, необходимой для оценки повреждения судна. Его задача — знать основные процедуры и реагировать на тревогу. Задача судовладельца и экипажа — сделать так, чтобы эти действия были возможны в реальных условиях, а не только на учениях.

Если вы на маломерном судне

На маломерном судне нет большой команды, которая распределит задачи. Все находящиеся на борту должны знать, где жилеты, как подать сигнал бедствия и что делать при падении человека за борт. Судоводитель должен назначить конкретные действия заранее.

Если человек оказался за бортом, обозначьте его положение, не теряйте его из виду, бросьте плавучее средство и подайте сигнал. Назначьте наблюдающего и выполняйте манёвр возврата, только если это не создаёт большего риска. Не прыгайте следом автоматически: второй человек в воде превращает один инцидент в два. При опрокидывании судна приоритетом часто становится удержание на плаву и сбор людей вместе, а не попытка сразу плыть к далёкому берегу.

Практический вывод

Полезное действие в первые минуты соответствует реальной угрозе и не создаёт нового риска. На пассажирском судне это означает следовать командам экипажа; на маломерном — действовать по заранее согласованному плану. Скорость важна, но без направления превращается в хаотичное движение.

Часть II. Человек в холодной воде

Глава 3. Почему холод опасен раньше, чем кажется

Первые секунды — не испытание на выносливость

Падение в холодную воду вызывает несколько разных угроз, и они развиваются не одновременно. Первая — холодовой шок: резкое охлаждение кожи может вызвать непроизвольный вдох, учащённое и неконтролируемое дыхание, рост частоты сердечных сокращений и давления. Если лицо оказывается под водой во время непроизвольного вдоха, человек может вдохнуть воду ещё до того, как успеет начать плыть. Поэтому хороший пловец не обязательно имеет преимущество в первые секунды после неожиданного падения.

МЧС относит воду холоднее 15 °C к условиям, в которых холодовой шок может существенно нарушить дыхание и движения. Это практический ориентир, а не магическая граница: реакция зависит от температуры, внезапности погружения, состояния человека, одежды и других обстоятельств. Первая задача — удержать дыхательные пути над водой и восстановить контроль над дыханием, а не немедленно плыть на максимальной скорости.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.