

ЛЮДИ В КРАСНОМ

Василий Журавлев

Потребовалось несколько столетий, чтобы жители деревень по обоим берегам пролива Ла-Манш перестали с любопытством разглядывать с берега тонущих моряков, а потом дружно грабить выброшенный на берег корабль, и начали спасать терпящих бедствие.

Первенство по спасению в море принадлежит англичанам: еще в 1785 г. английский изобретатель Лионель Лукин запатентовал непотопляемую шлюпку, но лишь в 1823 г. сэр Уильям Хиллари выпустил брошюру, в которой высказался о необходимости спасать людей.

Хиллари знал, о чем писал: к тому времени он уже дважды лично вызволял из беды моряков Королевского флота. Как офицер местной милиции и истинный джентльмен он не мог безучастно наблюдать в подзорную трубу за гибелью соотечественников, тонущих рядом с его владениями на о. Мэн, и организовал спасательные работы.

В 1825 г. возникло RNLI — Королевское национальное учреждение спасательных шлюпок, финансируемое на пожертвования граждан, но не без участия государства. В том же году на противоположной стороне Ла-Манша энтузиасты из французской Булони создали свой собственный клуб спасателей. Увы, отряд этих «рыцарей шторма» был вооружен одной лишь шлюпкой, да и существовал на скромные пожертвования сердобольных булонцев.

Все и закончилось бы очередной «провинциальной историей», если бы в 1833 г. на глазах жителей Булони не потерпел крушение английский парусник «Ам-

фитрит». Погибли 133 человека, все, кто был на борту. Трагедия забылась бы окончательно, но в 1855 г. пошел ко дну фрегат «Энергичный». Спасшихся снова не оказалось: 773 человека утонули вместе с кораблем.

Оба случая настолько потрясли французов, что в феврале 1865 г. они учредили у себя по английскому образцу Центральное общество спасания утопающих (Société centrale de sauvetage des naufragés).

Спустя два года открылись первые спасательные станции в Бретани, в том числе на коварных о-вах Сен и Уэссан, носящих дурную славу кладбища кораблей. Бретонская поговорка гласит: «Кто увидел Уэссан — кровь свою видит, кто до Сена доберется — свой конец почует».

Вскоре, в 1873 г., возникло Общество бретонских госпитальеров-спасателей. Вдохновителем независимых бретонцев выступил видный адвокат из Ренна Анри Надо де Буффон, ставший первым президентом Общества. Организация просуществовала до 1967 г.

В то же время на берегах Ла-Манша активно шло строительство маяков. Как и станции спасателей, их



Лионель Лукин, изобретатель непотопляемой шлюпки

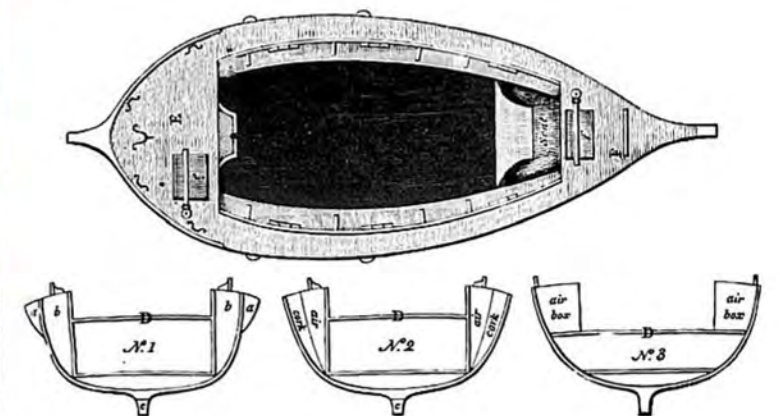


Иллюстрация из газеты Le Petit Parisien от 9 декабря 1906 г.



возводили на самых опасных участках побережья, а иногда и в открытом море. С появлением маяков ходить по проливу стало безопаснее, но работы у спасателей все равно хватало.

Самой популярной и, как тогда казалось, надежной и простой была технология спасательных работ по принципу «туда-сюда» (va-et-viens). При получении сигнала бедствия с корабля спасатели ставили на берегу треногу, которая крепилась якорем. Основной задачей было завести канат на аварийное судно, экипаж которого должен был его принять и закрепить у себя спасательный конец. Вначале это делали по старинке: рискуя разбиться о борт тонущего корабля, подходили на спасательной шлюпке вплотную и перебрасывали на палубу канат. Позже изобрели специальное ружье гарпунного типа: оно выстреливало — и канат, уложенный в дисковый барабан, сам разматывался в воздухе. Использовались также пневматические пистолеты меньшего калибра, но встречались и пушки на лафете.

Когда связь с кораблем была установлена, а трос заведен и закреплен, спасаемые по очереди усаживались в люльку — обычный спасательный круг с крепко пришитым снизу брезентовым мешком, в который помещались ноги человека. Дальше наступало «туда-сюда»: работа блоками, которые подтягивали спасаемого по тросу к берегу. Приняв одного, люльку отправляли за следующим.

Чтобы не просто узнать историю французских спасателей, а прочувствовать ее, нужно отправиться в южную Бретань, в крепость Пор-Луи. Там хранится лучшая

коллекция старинных спасательных лодок и вообще все, что связано с традициями спасательных операций в Ла-Манше.

Обветшавший шедевр фортификации XVII в. эпохи тринадцатого по счету Людовика превратился в филиал парижского Национального морского музея. В той старой крепости-музее я узнал, что первые спасательные лодки мало чем отличались от обычных шлюпок, шитых внакрой. Длина их была порядка 10 м, команда состояла тогда из «патрона» (начальника), его заместителя, пары «бригадиров» и двух сменных экипажей гребцов. Итого дюжина. Никакой специальной формы у спасателей не было: одевались, как и все прочие труженики моря, и отличались от обычных рыбаков лишь обязательными спасательными жилетами из пробки.

Вскоре на кано (так французы называют эти спасательные лодки) стали ставить две короткие съемные мачты с гафельными или шпринтовыми парусами. Позже, в ту «прекрасную эпоху», закончившуюся великой войной 1914 г., на них появились двигатель, палубный настил и даже закрытая надстройка!

Если Первая мировая выкосила самих спасателей, погибших на флоте или в окопах, но не тронула ни лодок, ни спасательных станций, то вторая война и нацистская оккупация уничтожили труд многих поколений.

Тем, кто пережил лихолетье, пришлось начинать все заново, но к середине 1960-х стало понятно, что оба общества спасателей, пусть и с богатыми традициями, уже не соответствуют требованиям нового времени. В 1967 г.

общества объединились в Национальное добровольное общество спасателей (SNSM).

По всей Франции, особенно в прибрежных районах, можно увидеть металлические копилки с корабликом для пожертвований. И они не пустуют. Миллионы французов, которые жертвуют на нужды Общества добровольных спасателей, считают, что это не просто красивый, но и выгодный жест: с каждого пожертвования сразу списывают 66% налога. Например, если пожертвовать 150 евро, то дарителю это стоит всего 51, а если 10 (два пива в бистро), то всего лишь пять! В пользу спасателей можно пожертвовать дом и квартиру, предметы искусства. Так нередко и поступают одинокие люди, у которых нет прямых наследников.

Широкие, с виду неуклюжие, словно утюги без ручки, обвешанные канатами по бортам, как старинный абажур с рюшами, эти спасательные лодки остались в прошлом, а точнее — в морских музеях, как этот. В одном из залов — бывших крепостных казематов — разместилась выставка, посвященная спасателям наших дней. Сегодня их флот насчитывает более 450 единиц. Это не только всепогодные катера, но и «спецназовские» RIB'ы и даже гидроциклы. Где же их строят? Только дома, в самой Франции!

Сегодня в Обществе 3350 добровольных спасателей на 187 постоянных и сезонных станций, которые «покрывают» все атлантическое и средиземноморское побережье

Франции. В их распоряжении не только быстроходные катера, но и вертолеты. Задача остается прежней: отвечать на сигналы о помощи, находить и спасать людей, терпящих бедствие на море, и по возможности — вместе с их судном. Делается это бесплатно: страховщики потом разберутся между собой. Недаром же девиз этих добровольцев: «Чтобы соленая вода не имела привкуса слез».

К помощи добровольных спасателей прибегают от пяти до девяти тысяч человек в год. Не менее чем в 6000 операций ежегодно в море и на побережье принимают участие порядка 30 000 волонтеров.

На каждой спасательной станции есть свой президент (что-то вроде нашего старосты) и его заместитель — казначей. Третий в иерархии — патрон. Это не просто уважительное обращение, а звание штатного капитана катера. Он лично набирает команду численностью от 10 до 40 человек. Собрать экипаж нетрудно: все живут рядом и, как в любой деревне, всё друг о друге знают. Труднее из приятной компании соседей-единомышленников сделать профессионалов: на это уйдут месяцы тренировок в открытом море. Каждый из них должен быть готов заменить товарища в случае сбора по тревоге. Патрон отвечает за действия команды во время спасательных работ.

В холодное время года «красные куртки» помогают лишь рыбакам и морякам, но летом нагрузка на спасателей возрастает. На 260 летних постах вдоль побе-



режья дежурят 1400 подготовленных пловцов в возрасте от 18 до 25 лет. Две трети — юноши, остальные — девушки. Берут только студентов — таково правило. Каждый пост отвечает за 300 м пляжа, следя за купающимися, виндсерфингистами и катающимися на надувных кругах. При необходимости спасатели могут и первую медицинскую помощь оказать.

В летние месяцы спасателям чаще всего приходится выручать так называемых яхтсменов выходного дня. Они честно прошли свои курсы в яхтенной школе, но о нраве настоящего моря имеют слабое представление, как начинающие дайверы после занятий в бассейне.

Летом в Бретани, где разница между приливом и отливом достигает 12 м, спасатели устают снимать с последних островков в наступающем океане тех, кто забыл, что схватка моря с сушей не прекращается здесь никогда. Бывает, что семейная «пешая рыбалка» (так бретонцы называют поход в резиновых сапогах по обнажившемуся чавкающему дну в поисках даров моря) грозит закончиться драматично: океан несется со скоростью скакуна в галопе.



История нормандского Барфлера насчитывает девять столетий. Именно он стал тем местом, откуда викинги начали завоевывать территорию, которую мы теперь называем Нормандией. Еще раньше отсюда же отправился в Англию Вильгельм-завоеватель. Все в этом городке связано с морем, поэтому и церковь здесь во имя Святого Николая — покровителя моряков у всех христиан.

Рядом с храмом — спасательная станция, одна из первых в Нормандии. В ее старом здании теперь музей. О его экспонатах мне рассказала мадам Папийон.

Здесь бережно хранят одну из первых спасательных лодок — кано (тот самый «утюг без ручки»). Лодка занимает большую часть помещения экспозиции, которую спасатели создали своими силами, а теперь ее поддерживают все жители Барфлера. Сотрудники и экскурсоводы этого поистине народного музея — волонтеры. Они не только сохраняют книги с перечнями кораблей, погибших за последние 150 лет, но и записывают новые грустные истории. Список «невозвращенцев» из моря с годами пополняется. Гибнут и сами спасатели. Мадам Папийон вспоминает: «Вот и прошлым году во время сильного шторма возле Сабль д'Олона (это в Аквитании) во время спасательной операции на мелководье выбросило спасательный катер. Обездвиженную лодку перевернуло. Трое погибли, двое сумели вплавь добраться до берега».



Фото Melvin Gillet

В темноте сиротливый фонарь на причале тускло освещает стелу из черного камня. За длинным столбиком имен погибших рыбаков скрываются судьбы не только стигнувших в море, но и осиротевших на берегу. Но всякий раз, отправляясь в здешнее море, все-таки ощущаешь, что не будешь одинок. И когда оно снова окажется сильнее тебя, появятся парни в красных куртках со светящейся надписью на спине... А потом лишь добродушно рассмеются в ответ, если вдруг вздумаешь назвать их рыцарями шторма, а уж тем более — героями!

Фото Dominique Garreau



Фото SNSM Agde

