

Трагическая история кораблекрушения парома «Донья Пас».

Какая трагедия, на твой взгляд, является величайшей в мировой истории кораблекрушений? Гибель легендарного «Титаника»? Воздушный разгром американцами эпического японского линкора «Ямато»? Или, быть может, столкновение военного французского судна «Монблан» и норвежского парохода «Имо» в Галифаксе, унесшее жизни более двух тысяч человек? Все эти крушения, бесспорно, колоссальны по своей грандиозности и размаху, а счетчик гибели людей в этих катастрофах накручивает сотни и даже тысячи человеческих душ. Но ни в одной из них смерть не пожинала такой богатый урожай, какой ей удалось собрать 20 декабря 1987 года...

Большому кораблю – большое плавание.

В 1963 году на японской верфи «Ономити Дзосэн» было спущено на воду большое пассажирское судно водоизмещением более 2600 т. Длина парома составляла 93 м а вместимость корабля позволяла свободно перевозить свыше шестисот человек за раз. При таких внушительных габаритах, корабль обслуживался всего лишь 66 членами экипажа, включая поваров и службу – для судна таких габаритов цифра смехотворная. Оно получило имя «Химэюри Мару» и изначально перевозило пассажиров в водах, омывающих японские острова. В 1975 году паром приобрела Филиппинская компания «Сульпицио Лайнс». Обладая внушительной вместимостью, неплохими ходовыми качествами и довольно высоким уровнем комфортабельности, «Химэюри Мару» представлялась весьма лакомым кусочком для Манильской судоходной компании, поскольку Филиппины как островное государство остро нуждались в нормальном пассажирском сообщении. Японское имя сменили на латинское «Дон Сульпицио», а затем судно было переименовано в «Донья Пас».

Однако тот факт, что корабль из рук практичных японцев перешел в загребушие руки меркантильных филиппинцев, не прошел даром. Без каких-либо значительных конструктивных изменений пассажировместимость «Доньи Пас» в манильских доках магическим образом увеличилась аж до 1518 человек! Но это было только самое начало софтверного разгона по-филиппински...

20 декабря 1987 года в 6 часов 30 минут паром под командованием капитана Эвзебио Назарено вышел из порта Таклобан, что располагается на острове Лейте, и взял курс на Манилу с промежуточной остановкой в Катбалогане – собственно, вполне обычный рейс для «Доньи Пас», регулярно совершаемый ею два раза в неделю. Но в этот раз пассажиров было особенно много – близилось Рождество и всем хотелось вовремя подготовиться к празднику, купить подарки и повидаться с родными и близкими. Уже в Таклобане на судно «набилося» свыше 1500 человек, большинство из них

были женщины и дети. Паром заходил строго во все порты, предусмотренные маршрутом, а пассажиров все прибавлялось и прибавлялось. Рождественский ажиотаж делал свое дело, и желая подзаработать лишнюю копейку к празднику, капитан решил брать пассажиров «мимо кассы». На борт набралось почти 4500 человек. Как ожидалось, судно должно было достичь Манилы чуть менее, чем через сутки после отплытия. Но, увы, далеко не всем человеческим ожиданиям суждено сбываться...

Огонь в ночи.

Капитан Эвзебио Назарено ходил этим маршрутом уже на протяжении 10 лет и был полностью уверен в том, что все идет как надо и никаких неприятностей не предвидится. Стояла теплая, спокойная и ясная ночь – волнение на море было незначительное и можно было расслабиться. Хорошенько расслабиться. Оставив на капитанском мостике одного полусонного юнгу, капитан вместе с остальными офицерами спустился в кубрик, где они достали несколько ящиков холодного пива, включили телевизор и принялись заблаговременно праздновать Рождество.

Но предпраздничные торжества продлились недолго. В 22 часа 30 минут, когда «Донья Пас» проходила пролив Таблас неподалеку от острова Мариндуке, судно потряс мощнейший удар, за которым последовал невероятной силы взрыв. Большинство пассажиров выбросило из своих коек, и на корабле началась паника.

Причиной ночного пробуждения оказался нефтяной танкер «Вектор», шедший из Батаана в Масбат, и несший на своем борту около 9000 баррелей бензина. Столкновение двух огромных судов привело к разливу и моментальному возгоранию нефтепродуктов. Один из немногих уцелевших пассажиров «Доньи Пас» Пакито Осабель рассказывал, что пламя буквально в считанные секунды охватило корабль, а затем вокруг «загорелось все море». В суматохе люди пытались найти спасательные жилеты, но не обнаружив их, начали прыгать прямиком в горящую воду. Хорошенько подавшие члены команды запаниковали не меньше пассажиров, и о наведении порядка на борту гибнущего судна не могло идти и речи. Рации не работали, а спасательные жилеты, как выяснилось позднее, хранились в особом помещении под замком, ключ от которого отыскать так и не удалось.

Но спасения от всепожирающей геенны огненной нельзя было найти даже в морской воде. Люди буквально сгорали заживо, барахтаясь в горящем и разливающемся по поверхности моря бензине. Кто-то пробовал нырять под воду, пытаясь хоть на минуту спастись от смертоносного жара, но вскоре легкие их требовали очередного глотка воздуха, они всплывали на поверхность и погибали мученической смертью. Некоторые пытались использовать в качестве спасательных жилетов собственные чемоданы, но и эта затея не увенчалась успехом.

Легкая добыча.

К полуночи корпус парома «Донья Пас» полностью погрузился под воду, а к двум часам затонул и танкер «Вектор». Большинство пассажиров и членов экипажа сгорели заживо в первый час развернувшейся трагедии. Оставшиеся в живых умирали от болевого шока, вызванного страшными ожогами. Некоторые полностью ослабев, попросту тонули. Самая незавидная участь ждала тех, кто еще, сохраняя остатки сил, пытался выбраться из цепких лап ночного кошмара, на деле обернувшегося явью. Привлеченные огромным скоплением попавших в беду людей, со всего Табласского пролива к месту крушения направились акулы, надеясь урвать кусок со своего рождественского стола. И надежды эти, надо сказать, оправдались.

Сейчас сложно сказать – совершали ли акулы нападения на еще живых людей или довольствовались исключительно обгоревшими трупами. Скорее всего, большая часть нападений была совершена на уже скончавшихся от ожогов пассажиров, ибо таковых было подавляющее большинство. Скажем только, что в течение нескольких дней после катастрофы на берег были выброшены изуродованные акулыими зубами останки 108 человеческих тел. Остальные несколько тысяч человек так и не удалось найти, что наводит на весьма мрачные размышления об их судьбе.

В Филиппинском регионе акулы представлены весьма разнообразно, здесь можно увидеть весьма колоритную китовую акулу (*Rhincodon typus*) – исполинских размеров рыбину, и даже всем известную белую, или кархародона (*Carcharodon carcharias*). Последняя, впрочем, попадает тут нечасто. Но редкость таких встреч с лихвой компенсируется огромным количеством морских лисиц (*Alopias*), белоперых серых акул (*Carcharhinus albimarginatus*), и акул-молотов (*Sphyrnidae*) – одних из самых страшных и крупных видов акул вообще. И если морские лисицы, несмотря на то, что некоторые из них могут достигать немалых размеров, считаются малоопасными для человека, то вот другие два представляют вполне себе неиллюзорную угрозу.

Морские лисицы, или лисьи акулы – род пелагических акул, включающий в себя три вида, и обитающий по всему земному шару в тропических и умеренных широтах. Это немаленькие акулы – длина тела обыкновенной морской лисицы достигает до 7,6 м, правда, половину этой длины составляет верхняя лопасть хвостового плавника. Этот длиннющий плавник морские лисицы используют в качестве кнута, врываясь в косяк рыб и оглушая им добычу. Они могут полностью выпрыгивать из воды и известны своей способностью значительно разгонять температуру тела. Морские лисицы считаются неопасными для человека по причине пугливого нрава и довольно мелких зубов, приспособленных исключительно для захвата небольших рыб. Однако имеются неподтвержденные свидетельства атак

лисьих акул на рыбацкие лодки близ берегов Австралии. Да и неизвестно еще, как поведут себя эти рыбы, находясь рядом с ранеными и обессиленными людьми. Как говорится – голод не тетка.

Второй вид – белоперая рифовая акула – представляет собой довольно крупный вид серых акул, населяющий тропические воды и встречающийся на глубинах до 800 м. Длина ее тела достигает 3 м, а характерной отличительной особенностью является белая окантовка плавников. Это очень агрессивная акула, смело нападающая на животных, превосходящих размером ее саму, и расправиться с беспомощным человеком не составит для нее никакого труда. Среди дайверов белоперая акула известна как одна из наиболее пугающих своим поведением: эти рыбы часто поднимаются из глубины к плавающим в верхних слоях аквалангистам и неотрывно преследуют их, подплывая почти вплотную. Рифовые акулы живородящи, и за один помет самка способна произвести на свет до дюжины молодых особей. Основной пищей для них являются крупные костистые рыбы - тунцы (*Thunnini*), груперы (*Epinephelus*), камбалобразные (*Pleuronectiformes*), а также осьминоги (*Octopoda*), скаты (*Batomorphi*) и некоторые виды других акул. В ряде экспериментов с манекеном человека белоперая акула совершала яростное нападение на потенциальную жертву, отрывая манекену конечности. Зафиксировано и несколько официальных случаев нападения на человека.

Еще более опасными существами, держащими в узде обитателей Табласского пролива, являются акулы-молоты. Мало того, что это в целом здоровенные рыбы, так еще здесь, в теплых филиппинских водах, обитают их крупнейшие представители – гигантские рыбы-молот (*Sphyrna mokarran*). Эти устрашающей наружности чудовища могут вырастать более 6 м в длину. Акула-молот – одиночный кочевой хищник, несмотря на свои размеры, предпочитающий держаться подальше от стай рифовых акул. Естественных врагов у них в природе нет, а пищей ей служит практически вся фауна тропических морей, включая собственных сородичей. Зачастую гигантскую рыбу-молот можно встретить в окружении стаи рыб-лоцманов (*Naucrates ductor*), питающихся остатками трапезы своего хозяина, а также эктопаразитами с поверхности его тела. Как и белоперая рифовая акула, гигантская рыба-молот очень агрессивна: к 2011 году официально зарегистрировано 34 нападения этого вида на человека.

Итоги и последствия.

Как бы то ни было – если в случае с «Доньей Пас» и нельзя было однозначно обвинить акул в массовых убийствах, то как минимум можно было предъявить им статью в пособничестве и сокрытии улик. Конечно, участь и альтернативы пассажиров парома, были поистине ужасны: сгореть заживо на пароме, прыгнуть в море и сгореть, прыгнуть в море и утонуть, прыгнуть в море и быть разорванным акулами. Масла в огонь (или в данном случае

бензина) подлил еще и тот факт, что о катастрофе власти Филиппин узнали лишь к шести утра. Когда к этому времени прибыли спасатели, из воды удалось поднять живыми всего лишь 26 человек! 4386 человек, включая 4318 пассажиров «Доньи Пас», 58 членов команды парома и 11 человек экипажа танкера «Вектор» погибли. Ни до, ни после история не знала подобных масштабов гибели людей в морских катастрофах. Для сравнения : крушение «Титаника» унесло жизни около 1500 человек.

И снова всему виной жадность и легкомыслие человека. Пьянствующий вместе со своим экипажем капитан, забывший об ответственности за жизни нескольких тысяч человек и возжелавший «срубить» легких денег с безбилетных «зайцев». Из 21 поднятых на поверхность тел пассажиров парома лишь одно (!) принадлежало лицу, зарегистрированному в официальных списках, а из 24 выживших – лишь пятеро находились на борту на законных основаниях.

Заслуживает отдельной хвалебной оды и танкер «Вектор», вообще не имеющий лицензии на морские перевозки и не оснащенный переговорными устройствами. А его команда, как выяснилось позднее, сплошь состояла из неквалифицированного сброда, по-быстрому набранного в ближайшем портовом кабаке. Видимо, на Филиппинах, подобный подход – нечто вроде старой доброй традиции. Существование подобной традиции подтверждается и абсолютным пренебрежением навигационными приборами , а также фактом отсутствия сигналов SOS на обоих кораблях.

Официальное расследование, проведенное в отношении трагедии определило ее причину как халатное отношение экипажей обоих кораблей к своим служебным обязанностям. Правда, предъявлять обвинения было некому – судьба уже свершила свой суд над нерадивыми сребролюбцами, и ни один член команды «Доньи Пас» и «Вектора» не выжил. Напиши, что думаешь об этой трагедии в комментарии под видео и не забудь нажать «палец вверх». И запомни на будущее – никогда не катайся «зайцем» и всегда покупай билет перед поездкой, особенно если путешествуешь по морю.