

ЛЕГЕНДАРНЫЙ SS Maiden

текст: Алла Попова

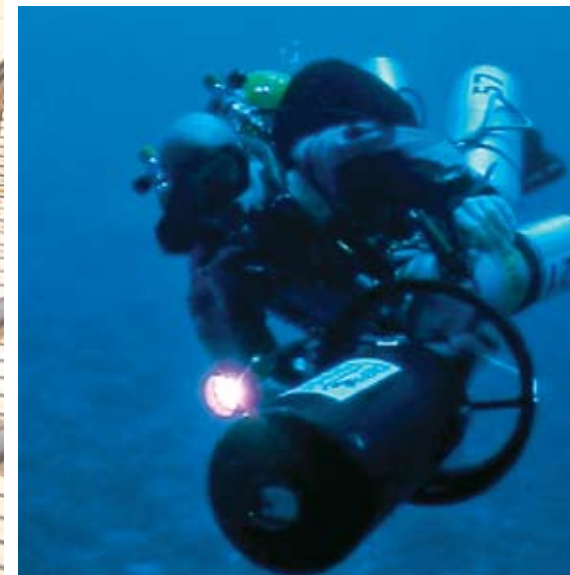
фото: автора и Киммо Нагман

НЕСМОТРЯ НА ПОПУЛЯРНОСТЬ КРАСНОГО МОРЯ СРЕДИ ТЕХНИЧЕСКИХ ДАЙВЕРОВ, В ЕГО ГЛУБИНАХ ОСТАЕТСЯ ЕЩЕ МНОГО ЗАГАДОЧНЫХ, МАЛОИССЛЕДОВАННЫХ ЗАТОНУВШИХ КОРАБЛЕЙ, ВЕСЬМА ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫХ ДЛЯ ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

На трассе популярного сафариного маршрута по дальнему югу Красного моря, в районе островов Роки (Rocky) и Забаргад (Zabargad) неподалеку от суданской границы, на глубине более 85 метров покоится затонувший в 1923 году английский сухогруз SS Maiden, крупнейший на тот момент в мире. Из-за удаленности от основных технических дайв-центров Египта погружения на него возможны только с оснащенных для технодайвинга сафариных ботов. А особенности расположения рэка и наличие сильных глубинных течений требуют хорошо подготовленной слаженной командной работы.

Судно было впервые обнаружено и идентифицировано в 2003 году Грантом Сирански (Grant Searancke) и Киммо Хегменом (Kimmo Hagman). Сложность идентификации состояла в расхождении данных бортовых журналов SS Maiden и адмиралтейских отчетов. Кроме того, описания обстоятельств гибели корабля не соответствуют его фактическому местонахождению. Доступная для дайверов уровня не меньше Advanced Trimix глубина, наличие подробного описания, сделанного предыдущими исследователями, а также значимость и историческая ценность данного объ-





екта привели меня к мысли «заглянуть» на легендарный SS Maiden.

Судно было построено в Глазго компанией W. Hamilton & Co и спущен на воду в 1912 году. SS Maiden (водоизмещение – 8205 тонн, длина – 500 м, ширина – 58 м, высота – 32 м) было самым большим подобным судном своего времени. В 1919 году оно прошло модернизацию и получило новый 4-цилиндровый четырехтактный двигатель, что позволило развивать скорость до 14 узлов. Сухогруз принадлежал ливерпульской компании T&J Brocklebank и осуществлял перевозки на восточном торговом маршруте между Европой и Индией.

Николас Брин (Nicholas Breen) был одним из самых опытных и профессиональных капитанов того времени и управлял судном с 1921 года. Брин родился в Дублине в 1872-м, начал карьеру в 1903 году на посту капитана SS Harmodius. Позже он командовал судном Gaekwar (переименованном в 1906 в Carnarvonshire). К 1923 году Брин совершил уже 5 плаваний на SS Maiden.

Капитан знал каждый его винтик, в случае любой неисправности или технического сбоя он лучше всех понимал, что необходимо делать, и оценивал степень опасности.

Последний рейс SS Maiden начался 25 апреля в Калькутте. Пассажиры и команда составляли 100 человек. Судно выдвинулось рано утром 21 мая из дельты Ганга через Цейлон в сторону Судана. Там его дополнительно загрузили товаром и углем, и 9 июня в 00:30 оно вышло в море из порта Судана. Согласно отчету Board of Trade Enquiry, море было спокойно, погода ясная, что позволяло идти со скоростью 10,5 узла. Ничто не предвещало беды.

После выхода в море капитан трижды в течение дня менял курс, позже объяснив это желанием точно зафиксировать положение судна относительно острова Сент-Джон (St. John's Island). Выбранный курс отклонялся от первоначально заданного на 2,5 мили к востоку. Управлявший судном помощник капитана, заметив

остров Сент-Джон, взял правее, тем самым направив SS Maiden прямоком на остров Роки. В итоге корабль оказался в опасной близости к острову – в условиях темноты и воздействия непредсказуемых здесь течений. Осознав возможность столкновения, помощник резко дал право руля, но, несмотря на невысокую скорость, крушения избежать не удалось. В 01:39 судно столкнулось с южной мелководной частью Роки. Двигательный отсек стал наполняться водой. В 11:00 команде удалось высадиться на остров. В 19 часов 19 минут 10 июня SS Maiden «упокоился» на рифе.

В августе 1923-го Board of Trade Enquiry было вынесено судебное решение по инциденту. Брин был признан виновным в произошедшем и лишен статуса капитана. Он больше никогда не вышел в море. В официальном описании события указывался риф Сент-Джон (St. John's Reef) – большое плато неподалеку от побережья, а фактически остров Сент-Джон (который, скорее всего, и имелся в виду), находящийся на более значительном

расстоянии от острова Роки, чем упоминается. К тому же в отчете не упоминался остров Забаргад, находящийся в непосредственной близости от этого места.

ОКОЛО РИФА СЕНТ-ДЖОН НЕТ НИ ОДНОГО УЧАСТКА СУШИ, ПОЗВОЛЯЮЩЕГО РАЗМЕСТИТЬСЯ ТАКОЙ БОЛЬШОЙ ГРУППЕ ЛЮДЕЙ

Именно из-за этих несоответствий SS Maiden долго лежал на дне нетронутым, так что когда в 2003 году Грант Сирански и Киммо Хегмен обнаружили огромный рэк под островом Роки, они сначала и предположить не могли, что это именно SS Maiden. И хотя судно найдено уже семь лет назад, за это время в силу приведенных



обстоятельств на SS Maiden было совершенно не так много успешных погружений.

В команду, запланировавшую погружение на 14 апреля, вошли: Алла Попова – организатор, ОС, инструктор IANTD; Александр Световидов – газ-блендер, ССР, инструктор IANTD; Инга Пономаренко, ОС, инструктор IANTD.

В тот день стояла ясная погода, поверхностное течение отсутствовало. Погружение совершалось с бота. В воду вошли в 8 утра с юго-западной стороны на расстоянии 50 метров от острова Rocky. ройдя около 100 м на 50 метрах и заметив огромный винт, опустились к нему на глубину 85 м. Диаметр винта составляет более 15 м. Около него лежат отдельные небольшие фрагменты обшивки. Затем спустились до 105 м для осмотра корпуса. Ощутимого течения практически не было, видимость составляла около 40 метров. На этой глубине начали осмотр, прошли вдоль палубы и, обойдя вокруг кормовой части, вернулись вдоль днища судна. Со скутерами это заняло около 10 минут. Maiden лежит на северо-западном склоне острова Роки, корпус разломан на две неравные части. Моторное отделение и часть судна длиной около 300 метров расположены на почти горизонтальной поверхности склона. Кормовая часть корпуса лежит на левом боку. Разлом корпуса находится на глубине 110 м. Нижняя часть SS Maiden, расположенная почти вертикально, уходит вниз до глубины 140 метров. Деревянная обшивка корпуса до разлома не повреждена. Состояние корабля отличное.

Поверхность лишь местами едва покрыта кораллами. По внешнему виду можно предположить, что SS Maiden затонул несколько лет назад.

Со стороны кормы, там, где находились двигатели – сильные разрушения. Через образовавшееся на этом месте отверстие диаметром более 5 метров мы зашли внутрь корабля. Через 20 метров уперлись в перегородку. В нижней левой части (т.е. по левому борту) было обнаружено отверстие в перегородке диаметром около чуть более метра, ведущее в трюм. Его размер позволяет осуществить глубокое проникновение (при наличии соответствующей сертификации). Внутри имела место легкая заиленность, которая, вероятно, усиливается с продвижением. Так как время подходило к концу, да и не планировали мы заходить внутрь, то пришлось оставить этот «лакомый кусочек» на следующий раз. Поднявшись на 5 метров от дна, мы обнаружили слабое нисходящее теплое течение. Подъем и декомпрессию прошли без приключений, строго по расписанию.

Несмотря на впечатляющие размеры и очевидные разрушения, SS Maiden произвел на всех нас очень благоприятное впечатление. В первую очередь порадовала легкость его обнаружения по имевшемуся описанию. К тому же первичное знакомство с SS Maiden дало нам опыт, позволяющий планировать серию погружений для исследования его внутренней и носовой частей. Это, вероятно, позволит доказать или опровергнуть слухи о контрабандном товаре, который везли из Индии... ~

логбук									
дата	место	температура воды	видимость	погода	волнение	донное время	расчетная глубина	общее время погружения	газы
14.04.2010	о. Роки, рэк SS Maiden	24°C	около 40 м	ясно	нет	20 минут	110 метров	234 минуты	10/70, 21/35, EAN50, Охуген
примечание: в ходе серии погружений было использовано два 50-литровых баллона по 200 бар гелия и четыре с кислородом.									