

## Александр Зыков

Александр Григорьевич Зыков родился 6 сентября 1948 года в г. Златоусте Челябинской области в семье учителей. В 1966 году после окончания средней школы поступил в Ленинградский Гидрометеорологический институт на гидрологический факультет. В 1971 году, после окончания института, был призван в ряды Вооружённых сил СССР, где в течение двух лет проходил службу в Военно-воздушных силах в должности старшего техника-синоптика.

В 1973 году поступил на работу в Гидрографическое предприятие ММФ в Ленинграде в отдел производственно-технической инспекции на должность старшего инженера.

Во время своей деятельности в ГП занимался приёмкой полевых и камеральных материалов промерных работ. Принимал участие во многих продолжительных экспедициях ГП в зимний и летний периоды в Арктике и в Мировом океане. С 1985 по 1988 годы находился с семьёй в командировке в Республике Куба. Женат. Имеет дочь. В настоящее время пенсионер.



## О работе в Гидрографическом предприятии ММФ в 1970–1980 гг. Рассказы

### Содержание

Моя первая навигация  
ЧП  
«А не замахнуться ли нам на Вильяма нашего Шекспира?»  
Встречи с интересными людьми  
Один в ночи  
Случай в Мустамяках  
Особенности национального купания в Арктике в летний период  
Вредная кнопка  
Опыт моржевания у ЗФИ  
Коварная трещина  
Продолжение. Один на один с ледовым буром  
О работе с огоньком  
Для друга — самое дорогое  
О судовых буднях в навигацию 1978 года на борту г/с «Фёдор Матисен»  
Проход пролива Вилькицкого под проводкой атомных ледоколов  
Ледовый промер  
Разные характеры  
Особенности национальной охоты в зимний период  
Экзотические блюда местной кухни в Хатанге  
Начало пути (рейс на г/с «Яков Смирницкий» в Атлантический океан)  
Идеальный шторм  
Танжер  
Дакар  
Праздник Нептуна  
Луанда  
Посередине Атлантики  
Профессор из Москвы  
Сейсмика  
Конго  
Путь домой: «Тот землю свою найдет!»  
Фотоблок

## Моя первая навигация

В июне 1974 г. в Отделе гидрографических исследований Гидрографического предприятия Министерства морского флота СССР началось комплектование промерных партий на гидрографические суда экспедиций. Меня приписали к гидрографической партии Комплексной Арктической гидрографической экспедиции № 1 на г/с «Николай Коломейцев». Начальником партии на этом судне был назначен Виктор Степанович Харитонов. Старший инженер-гидрограф Александра Александровна Лататуева, инженеры Юрий Александрович Ефремов, Борис Николаев, Александр Зыков. Также на борту судна находился старший инженер-гидролог экспедиции Вера Борисовна Семёнова.

На нашем судне находился начальник морского отряда экспедиции Кирилл Константинович Пономарёв. Общее руководство экспедицией осуществлял Бертольд Азалинович Вильнер.

Кроме нашего судна, в состав морского отряда экспедиции входили гидрографические суда «Дмитрий Овцын» — начальник партии Валентин Николаевич Степанов, и «Валериан Альбанов» — начальник партии Михаил Петрович Кошелев.

В середине июня месяца весь состав морского отряда КАГЭ № 1 вылетел из г. Ленинграда в г. Архангельск. Промерные партии были размещены по своим судам, а личный состав по своим каютам. На следующий день весь состав нашей партии собрался в помещении камеральной обработки и началась работа по подготовке к выходу в море. Каждому инженеру начальником партии был выделен свой участок работ. Я вместе с начальником партии должен был заниматься погрузкой на борт экспедиционного оборудования, которое предстояло использовать в море. Всё это оборудование было заранее приготовлено работниками Архангельской гидробазы и сложено вблизи причала маячной мастерской, где пришвартовалось наше судно. Небольшими штабелями на берегу лежали деревянные части промерных вех, донные якоря и радиолокационные отражатели к ним, бухты стального троса, крепёжные скобы и другое оборудование. Всё это предстояло перенести на борт судна, аккуратно разложить на сепарацию и закрепить по-штурмовому. Тяжелые предметы, такие как донные якоря к вехам, кормовым судовым краном поднимали и располагали на палубе вдоль борта судна. Их надёжно крепили, чтобы они не сползли со своих мест во время шторма.

Так мы с Виктором отработали целый день без перерыва. День выдался солнечный и очень тёплый. Работа спорилась, что у начальника партии вызывало восторг. Всё меньше и меньше оборудования оставалось на причале и всё больше становилось на борту судна. Мы так усердно трудились, что за один день выполнили почти всю работу по погрузке. В конце дня начальник сказал, что на сегодня достаточно и можно идти на обед. Я уже снял рукавицы, когда он осторожно поинтересовался, выпиваю ли я. Получив утвердительный ответ, он предложил пройти в его каюту. Попав в каюту начальника партии, я отметил для себя, что она заметно комфортабельнее моей и имеет большую площадь. Начальник по судовой телефонной связи позвонил на камбуз и попросил принести два обеда в его каюту. Через короткое время в дверях появилась судовая буфетчица и поставила на стол два подноса с судовыми обедами. Начальник достал водку, разлил по рюмкам, и мы приступили к трапезе. Настроение было великолепное: работа выполнена большая, предстояла интересная морская экспедиция на далёкий архипелаг Земля Франца-Иосифа, судовой обед источал великолепный аромат, хозяин каюты искрился благодушием. Он предложил называть его просто Виктор и стал делиться со мной интересными моментами из своей жизни. А таких моментов в его жизни было предостаточно. Он только что вернулся из шестимесячного рейса в Антарктиду в составе экспедиции ААНИИ. Рассказчик он оказался великолепный. С природным артистизмом Виктор поведал мне о заходах в разные порты мира.

Особенно его впечатлил заход в английский порт Гибралтар. Там при спуске со знаменитой горы он подвергся нападению диких обезьян. Пришлось серьёзно защищаться

от обнаглевших животных. Также мне запомнился его рассказ о незабываемом виде огромной статуи Христа в порту Рио-де-Жанейро, как бы парящей над пляжем Копакабана.

Виктор с гордостью демонстрировал мне приобретённые им в дальних портах журналы «Playboy» и другие заморские диковины. Журналы я видел первый раз в жизни и был поражён красотой изображённых в них девушек и профессионализмом фотографов.

В своей каюте Виктор открыл для меня неизвестный и загадочный мир Запада. Я слушал с огромным интересом, и он это чувствовал. Его рассказы становились всё увлекательнее и увлекательнее, и наш обед превратился в спектакль одного актёра. Виктор был в ударе, задорно смеялся, жестикулировал, вскакивал со стула и демонстрировал, как он отбивается от назойливых обезьян.

Вскоре он обнаружил, что содержимое первой бутылки уже закончилось. Внимательно посмотрев на меня, удивился моему прекрасному состоянию и предложил начать вторую. Я не возражал, и мы продолжили наше интересное пиршество. Я заметил, что ему нравится, что его партнёр хорошо держит алкогольный удар, остаётся адекватным, не теряет нить разговора и интерес к происходящему. Из своего предыдущего опыта я твёрдо знал, что ничто так не сближает незнакомых до этого русских мужчин, как совместное распитие спиртных напитков и задушевная, откровенная беседа. После такого ритуала участники становятся очень близкими людьми и доверяют друг другу без сомнений. Этот феномен я испытывал много раз в жизни и всегда удивлялся, как он безотказно действует. Объяснения ему у меня нет. Возможно, алкоголь раскрепощает тормозные центры в сознании человека, уходит первая напряжённость и недоверие. Возникает чувство доверия и спокойствия. Создаётся впечатление, что этого человека ты давно знаешь, и он становится для тебя как родной. Кроме этого, в откровенном разговоре с собеседником всегда можно почувствовать и определить степень его порядочности, и если она достаточно высокая, то можно смело отбросить все сомнения и считать его надёжным своим другом, который тебя не подведёт в сложной ситуации.

Так под стол ушла и вторая опустошённая бутылка водки, и третья. Виктор, с изумлением глядя на меня, отметил, что по моему виду совершенно не заметно, что я выпил. Он сказал, что можно было бы начать и четвёртую, но, судя по моим возможностям, он опасается, что мы за один присест опустошим все его запасы спиртного, которые приготовлены на всю навигацию, на три месяца. Я спокойно согласился с его доводами, мы тепло простились, и я пошёл в свою каюту.

Перед расставанием Виктор попросил меня помогать ему в предстоящем процессе взятия грунтовых станций на промере. Он объяснил, что эта работа травмоопасная и он не хочет привлекать к ней техников-курсантов. Во мне он увидел крепкого спортивного парня с хорошей координацией движений. Во время качки судна бывает сложно поймать тяжёлую грунтовую трубку, хаотично раскачивающуюся и вращающуюся за бортом судна. Нужна сноровка, правильные действия и определённая смелость. Он рассказал, что были травмы от ударов трубкой и людей даже выбрасывало за борт судна в ледяную воду.

Забегая вперёд, скажу, что мы с Виктором так ловко управлялись с грунтовой трубкой, что ни разу не было травм или намёков на них. Он стоял за рычагами судовой лебёдки на шлюпочной палубе, а я на нижней палубе ворочал грунтовую трубку. Грунтовые станции брались круглые сутки, и Виктор, проходя мимо моей каюты, стучал в дверь, я одевался и выходил на свой пост. Работали как один слаженный механизм. Виктору это очень нравилось, так как он ещё отвечал за технику безопасности при выполнении экспедиционных работ на судне.

В ходе задушевного разговора Виктор торжественно поведал мне, что он ярый приверженец соблюдения всех морских гидрографических традиций и что познакомит меня с ними, как только мы отойдём от причала.

Дня через три после нашего прибытия на борт судно было готово к отходу. Капитан Григорий Иванович Печёрский назначил время отхода от причала на вторую половину дня. Был погожий тёплый день. Проверили наличие всего личного состава, на причале собрались родственники членов экипажа, представители администрации гидробазы. Последовала команда: «Отдать швартовы!» Судно, используя подруливающее устройство, плавно отвалило от стенки причала и развернулось вниз по течению Северной Двины. Был дан ход, и мы отправились в свой рейс. С причала махали провожающие, они становились всё мельче и мельче, судно осторожно вышло на фарватер и отправилось вниз по течению реки на выход в Белое море.

Виктор как начальник партии попросил всех членов экспедиции собраться на самой верхней палубе судна. Мы все стояли над ходовым мостиком и с высоты осматривали проплывающие мимо наших бортов пейзажи. Виктор обратил внимание всех собравшихся, что зелёные берега они видят в последний раз в этом году. Он предупредил, что когда судно вернётся из рейса в октябре, то никакой зелени на берегах Северной Двины уже не будет. Чувствовался его романтический настрой, который он хотел передать всем собравшимся. Все пребывали в лёгком волнении от открывающихся видов, от свежего морского ветра, от лёгкого подрагивания корпуса судна, от работающей машины.

Судно проходило близко к правому берегу реки, сплошь заваленному спиленным и уложенным в штабеля лесом. Такого объёма древесины мне не приходилось видеть до этого. Я поинтересовался, что это за явление. Мне пояснили, что эта древесина приготовлена для переработки на спирт. На правом берегу реки расположен самый большой в СССР гидролизный комбинат, который всю эту древесную массу перерабатывает в спирт. Я представил себе масштабы этого явления, и мне стало немного страшно. Невольно вспомнились слова Владимира Высоцкого о том, что, «если б водку гнать не из опилок, что было б нам с пяти бутылок». Уже позднее я узнал, что спирт, произведённый гидролизным способом, является сильным ядом и вреден для употребления человеком. К тому же он вызывает быстрое привыкание организма к нему, что в дальнейшем ведёт к алкогольной зависимости. Его производство обходилось дёшево государству, а выгода от продажи была большой. Экономические факторы, видимо, играли главную роль в производстве этой субстанции.

Наше судно плавно скользило вниз по течению реки. По левому борту, вверх по реке, проходили разные суда, идущие в порты Архангельска и Северодвинска. Солнце клонилось к закату, становилось прохладнее. Я поинтересовался у Виктора, сколько ещё стоять. Он торжественно сообщил, что стоять на открытой палубе полагается до прохода приёмного буя, там, где капитаны проходящих судов, плохо знающие фарватер реки, берут на борт или высаживают лоцмана. Такова первая морская традиция. После прохода судном приёмного буя, примерно через два часа после отхода от причала, начальник партии пригласил всех, кто выстоял на палубе, в свою каюту. Там он предложил тост за удачный отход. Все выпили по рюмке, закусили и разошлись по каютам.

На следующее утро, проснувшись, я ощутил лёгкую бортовую качку. Быстро одевшись, я поспешил на палубу. Выйдя, увидел голубую воду вокруг судна. Оно шло полным ходом на север горлом Белого моря. Была небольшая зыбь, и судно плавно переваливалось с одного борта на другой. С левого борта был виден высокий берег Кольского полуострова, а справа проплывал низкий берег, поросший лесом. Для себя я отметил, что никаких признаков морской болезни не ощущаю, имею великолепный аппетит и готов отправиться в кают-компанию на завтрак. Позавтракав, все приступили к подготовительным работам для выполнения морского промера.

Вскоре мы вышли из горла Белого моря в Баренцево море и легли на курс к Земле Франца-Иосифа (ЗФИ). Следуя строго на Север, мы оставляли по правому борту острова Новой Земли. Проходя этими водами, я невольно вспомнил, что именно в этих местах немецкие подводные лодки и самолёты громили союзнические конвои, отправляя на дно

моря суда и на смерть их экипажи. Как-то мой коллега по ГП Борис Израилевич Лейкин рассказывал, что он проходил на судне вдоль западного берега Новой Земли в 1942 году и видел, как весь берег устлан телами моряков союзников. Все были одеты в спасательные оранжевые жилеты и ни одной живой души. Также на берег были выброшены разбитые спасательные шлюпки и другое судовое имущество. Скорее всего, он стал свидетелем последствий разгрома конвоя PQ-17, так ярко описанного Валентином Пикулем.

Погода нам благоприятствовала, было солнечно, лёгкая волна не мешала движению, и мы полным ходом следовали в район работ. Бывалые члены нашей экспедиции предупредили меня, что на подходах к архипелагу ЗФИ откроются потрясающие виды заснеженных вершин вулканов. По мере приближения к ним судна они как бы вырастают из океана и становятся всё выше и выше.

По навигационной карте мы рассчитали примерное время появления на горизонте вершин вулканов. Я заранее вооружился биноклем и поднялся на самую верхнюю палубу. Прямо по курсу судна появились сначала небольшие белые точки. Затем они начали стремительно расти и возвышаться над горизонтом. Такое создалось впечатление, что горы на моих глазах поднимаются из моря. И вся эта картина протекала на фоне изумительной голубизны воды. При подходе судна был почти полный штиль, и появившиеся горы отражались в воде. Красота была редкая и запомнилась на всю жизнь.

Согласно производственно-техническому предписанию нашему судну предстояло высадить на остров Бэлл архипелага ЗФИ ведущую станцию радиokoординирующей системы Хай-Фикс, определить точные координаты мачты и запустить её в работу. Кроме этого, предписывалось организовать на острове пост по измерению колебаний уровня моря.

Подойдя к острову, судно встало на якорь, и началась высадка на берег с помощью имеющейся на борту баржи с откидной аппарелью. Грузоподъемность баржи была невысокая, и для перемещения всех грузов, запаса топлива и людей пришлось сделать несколько рейсов. С первым рейсом на берег острова Бэлл сошли начальник партии Виктор Харитонов, начальник радиоотряда Валерий Андреев, инженер Юрий Ефремов и техник-курсант Рустам Мустаев. Начальники выбрали место для установки мачты станции, и начальник партии Харитонов начал геодезические наблюдения с помощью теодолита. Ефремов и Мустаев записывали в специальный журнал результаты наблюдений.

Вторым рейсом на берег высадился я с гидрологом экспедиции Верой Борисовной Семёновой. Мы, обследовав местность, выбрали площадку для установки поста наблюдения за колебаниями уровня моря.

После высадки на берег всего имущества и персонала станции во главе с начальником Николаем Токаревым члены партии собрались в камеральном помещении и приступили к подготовительным работам. Виктор Харитонов начал вычисление координат мачты станции по проведённым геодезическим наблюдениям. Он так ловко работал на арифмометре, что я просто загляделся. Чувствовалось, что Виктор профессионал высокого класса и знает досконально все виды работ, присущие морскому промеру. После получения координат мачты он отдал их судовому радисту для передачи начальнику экспедиции. От него были получены координаты мачт остальных двух станций, и мы дружно приступили к построению первого планшета. Виктор показал, каким образом вычисляются изолинии радиосистемы по двум каналам, и за пару часов мы вычислили все изолинии и расчертили их на промерном планшете.

Мы с гидрологом Верой Борисовной Семёновой выполнили работы на гидрологической станции по определению температуры и солёности морской воды. По полученным данным мы определили выставленную на имеющихся эхолотах «Атлас-Электроник» производства ФРГ скорость звука в воде. После этого произвели тарирование наших эхолотов по тарировочному диску. Таким образом, подготовительные работы были закончены, и мы стали ждать включения в работу всех трёх станций и выход

их на штатный режим работы. Инженер электрорадионавигатор Юрий Петров настраивал судовые приёмники британской системы Хай-Фикс в рабочее состояние.

До включения в работу всех береговых станций оставалось ещё время, и капитан решил походить по предстоящему району работ, чтобы разведать ледовую обстановку. На пути к району планшета с мостика заметили молодого белого медведя, который спокойно шёл по большой льдине толщиной чуть менее одного метра. Наш капитан Григорий Иванович Печёрский, видимо находясь в хорошем настроении, объявил по судовой связи, что на льду обнаружен медведь, и он собирается его погонять. Все быстро оделись и вышли на открытую палубу. Действительно, медведь шел по льду недалеко от судна и иногда останавливался и нюхал воздух. Григорий Иванович развернул судно, направил его нос на медведя и дал полный ход. Корпус судна задрожал от напряжения, оно стремительно стало набирать скорость и со всего хода ударились форштевнем в льдину. От удара корпус вылез на лёд и судно своим весом стало его ломать, продвигаясь вперёд. Медведь, увидев надвигающуюся на него махину, бросился бегом наутёк. Скорость его бега была примерно равна скорости хода судна. Он бежал по льду впереди в двадцати метрах от носа судна. Лёд был толстоват для нашего судна, и оно стало терять ход. Капитан дал максимальный ход, но судно, пройдя по инерции около ста метров, полностью остановилось. Бегущий впереди медведь перешёл на шаг и стал удаляться. За нами образовался канал чистой воды метров сто пятьдесят. Капитан дал задний ход, и судно попятилось к началу канала. После этого капитан снова дал полный ход вперёд, и судно понеслось по каналу, набирая скорость. В конце пробитого канала корпус судна опять вылез на лёд, и мы, ломая лёд, догнали медведя. Он перешёл с шага на бег, и опять ему удалось оторваться. Судно потеряло ход и встало. Бегущий медведь перешёл на шаг и снова стал уходить. Тогда капитан повторил манёвр, Сдав назад и разогнавшись по каналу, он опять настиг медведя. Так продолжалось до тех пор, пока медведь не догадался сменить направление движения. Он отошёл влево от направления канала и ушел от преследования. Потом капитан аккуратно вывел судно задним ходом из канала на чистую воду, и мы продолжили движение.

Хочется несколько слов сказать о нашем капитане Г. И. Печёрском. Он считался самым опытным капитаном в Архангельской гидробазе. Ему было сорок пять лет. К тому времени он проработал в базе около двадцати лет. Его все знали и уважали. Он обладал импозантной внешностью, высоким ростом, худощавым телосложением; настоящий интеллигент, всегда доброжелательный и внимательный к собеседнику. В отличном, с иголочки, чёрном мундире, с золотыми нашивками на рукавах, с нагрудным знаком об окончании ЛВИМУ, он производил благоприятное впечатление на окружающих. От него исходил необычайно приятный аромат дорогих духов и дорогого табака. Его интеллигентная манера общения, такая не свойственная капитанам, вызывала у меня внутреннее восхищение. Никакой нецензурщины или грубости от него не исходило. Но тем не менее все его приказания выполнялись мгновенно, чувствовался его авторитет среди команды. Кроме этого, он был очень добрым и демократичным человеком. На судне он завёл необычный порядок. В своей большой капитанской каюте, в хозяйственном шкафу, он хранил несколько ящиков с хорошим вином и водкой. Дверь в его каюту была открыта круглые сутки, и любой член командного состава судна или экспедиции мог зайти в его каюту, взять необходимое количество бутылок, сделать соответствующую запись в специальной тетради, которая лежала рядом. Это обстоятельство меня просто изумляло. Такие порядки были ранее установлены на кораблях царского флота для офицеров-дворян. Там царил полное доверие и уважение к личности со стороны командира. Сам Григорий Иванович объяснял свою демократичность просто. По его мнению, у каждого человека на борту вверенного ему судна могут возникнуть обстоятельства, при которых ему захочется немного выпить или угостить друзей по поводу своего праздника, например дня рождения. Он считал, что нет необходимости докладывать об этом капитану и получать его разрешение. Он доверял человеку

полностью, и его, как мне известно, никто не подводил. Никому не хотелось упасть в глазах этого человека и потерять его расположение. Скажу сразу, что среди членов команды мало было желающих использовать эту возможность. Сказывалось, на мой взгляд, стремление к карьерному росту. Мы с Виктором иногда использовали эту привилегию, но не злоупотребляли ею. Сведения о потреблённом спиртном капитан передавал судовому баталеру, который вносил их в долговую книгу и предъявлял к оплате по окончании плавания, или сведения уходили в бухгалтерию, и средства вычитались из зарплаты.

Все три береговые станции системы Хай-Фикс вскоре включились в работу. Мы сделали по береговым геодезическим знакам калибровку системы, установили в точке калибровки привязочную вежу и направились в район работ с включенными приёмниками системы. Придя на акваторию планшета, мы установили ещё одну привязочную вежу, чтобы в случае помехи не бегать к калибровочной веже, и приступили к промеру. Все три судна производили промер в проливах архипелага. Наш район промера находился в районе острова Гукера. Галсы были очень короткими, минут по 15–17. Приходилось очень часто брать отсчеты приёмников, вести прокладку галса на планшете и разносить глубины. Вахты были очень напряжённые и утомительные. Кроме всего требовалось вовремя подать команду судоводителю на поворот на следующий галс. Промер вели на полных ходах, чтобы план промера шёл быстрее. Начальник партии и слышать не хотел о переходе на средний ход. Так судно и металось в проливе от одного берега до другого. Мы с Борисом Николаевым делили одну вахту на двоих. Борис стоял ночью с 4 часов до 8 часов, а я стоял с 16 часов до 20 часов. После моей первой вахты начальник партии пригласил меня в свою каюту, налил немного водки и предложил отметить праздник «первого снопа», как он выражался. Такая у него была гидрографическая традиция. После напряжённой вахты я был слегка ошалелый, и небольшая порция спиртного перед ужином заметно сняла напряжение от вахты.

Так мы вели промер в узкостях проливов ЗФИ, планшет менялся за планшетом, план промера выполнялся хорошо, лёд и шторма не мешали, работа шла успешно. Здесь следует немного остановиться на методике выполнения промера в малоизученных районах. Дело в том, что наше судно «Николай Коломейцев», как и все остальные суда экспедиции, было оснащено самыми современными для того времени измерительными приборами, установленными финскими судостроителями на верфи. Кроме отличных эхолотов, там был установлен гидролокатор бокового обзора, который направлял свой эхосигнал под углом 90 градусов к курсу следования судна в сторону предстоящих галсов. Он просматривал водное пространство на несколько сот метров в стороне от судна, и на нём можно было заметить резкие перепады рельефа дна, такие, например, как вершины подводных вулканов, не выходящие на поверхность воды. Первое время мы пытались использовать его, но при такой напряжённой работе инженер физически не успевал переустанавливать гидролокатор на другой борт. Да и поворот излучателя гидролокатора на 180 градусов занимал около минуты. Первую неделю промера его использовали, но потом отказались. Стали обходиться только эхолотами, что, как показало будущее, было ошибочным решением.

## ЧП

Шел второй месяц промера (конец августа), всё проходило штатно, все втянулись в режим работы. До выполнения поставленного плана оставался ещё месяц работы, и сомнений в его успешном выполнении не возникало. Однако природа и «его величество случай» внесли свои коррективы. Это случилось в проливе к северу от о. Нортбрук, к западу от о-вов Гукера и Скотт-Келли; к востоку от о-вов Брюса и Земли Георга.

Я, как обычно, отдыхал перед вахтой в своей каюте; вскоре должен был сменить инженера-гидрографа Юрия Ефремова. Мой сон был прерван сильными ударами о корпус судна. Создалось такое впечатление, что наше судно несётся по неровной дороге и

подпрыгивает на ухабах. Я машинально посмотрел на судовые часы, висевшие в моей каюте. Они показывали 15 ч. 30 мин. До начала моей вахты оставалось 30 минут.

Главный двигатель остановился автоматически, погас свет, по судну разносились автоматические звонки тревоги. По инструкции при таких сигналах всему личному составу предписывалось одеть тёплую одежду, поверх неё спасательный жилет и выйти на шлюпочную палубу к спасательной шлюпке. Я выполнил все эти указания и вышел на шлюпочную палубу. Там было не так много собравшихся. Нашему взору открылась ужасная картина: судно стоит беспомощно на середине пролива с дифферентом на корму и креном на правый борт около 10 градусов. На море ни единой льдины, ни единого айсберга. Было непонятно, что произошло. Вскоре вышел начальник партии и сообщил нам, что судно на полном ходу напоролось на неизвестную до этого и не обозначенную на судовой навигационной карте подводную гору. Вершина её не выходила на поверхность воды, а лежала на глубине 2 метра. При осадке нашего судна 4,5 метра оно не смогло пройти над вершиной и выскочило прямо на неё.

Также начальник попросил нас не ходить на судовой мост и не мешать судоводителям разбираться в этой ситуации. С мостика последовала команда произвести замеры уровня льяльных вод и проверить все отсеки судна на предмет поступления воды. После замеров и проверки отсеков судна выяснилось, что поступления забортной в корпус судна не обнаружено. Стало ясно, что у судна пробито только первое дно, а второе дно не пострадало. После получения этой информации капитан отдал команду запустить главный двигатель. Двигатель запустился без проблем, и капитан стал давать задний ход. Постепенно он довёл усилие винта на заднем ходу до максимума, но никакой реакции это не вызвало. Винт на полную мощь молотил воду за кормой, но судно оставалось в прежнем положении. Перекладка пера руля с борта на борт также не дала никаких результатов.

Начальник партии предложил нам произвести промер глубин вокруг судна с помощью ручного лота. Мы опускали лот через каждые 10 шпангоутов в корпусе судна и составили схему глубин вокруг бортов судна. Выявилась удивительная ситуация: по корме судна глубина составляла 17 метров, а в районе носа всего 2 метра. Получалось, что наше судно сидит на вершине подводной горы, как на игле, с разорванным первым дном. Вершина горы вошла в судно, пробив первое дно, но не пробила второе дно. Стало ясно, что разорванные края первого дна не дают судну сойти с вершины горы.

О происшествии немедленно было доложено начальнику морской экспедиции Вильнеру Б. А., который находился на борту г/с «Дмитрий Овцын». Он принял решение снять остальные два суда экспедиции с промера и идти на спасение нашего судна. Часа через два-три к нам подошли гидрографические суда «Валериан Альбанов» и «Дмитрий Овцын». Оба этих судна легли в дрейф за кормой нашего судна. По радио капитаны собравшихся судов обсудили ситуацию и выработали меры по спасению нашего судна. Договорились, что с кормы каждого из пришедших судов подадут буксирные тросы на корму нашего судна, а боцман с командой через кормовые клюзы закрепит концы тросов на кормовых кнехтах. При этом договорились, что тянущие суда выберут одинаковую длину тросов и потянут, стоя борт о борт друг с другом. Наше судно при максимальном натяжении тросов, должно давать максимальный задний ход.

Около часа заняла подача буксирных тросов и закрепление их на кормовых кнехтах нашего судна. После окончания подготовительных работ была подана команда на буксировку. За кормами тянущих судов образовались огромные буруны, тросы натянулись как струны, наше судно давало полный назад. Начальник партии попросил всех нас подняться на верхнюю палубу и укрыться за судовыми конструкциями. Он пояснил, что при буксировке от огромных усилий часто рвутся буксирные тросы, и их концы, летящие к судну, могут легко убить человека. Он рассказал, что бывали случаи, когда оборвавшийся трос, как бритвой, срезал голову человеку. Эти меры предосторожности были очень кстати. Один из буксирных тросов с г/с «Дмитрий Овцын»

оборвался и ударил в борт нашего судна. Пришлось палубной команде г/с «Дмитрий Овцын» готовить новый буксирный трос и подавать его на наш борт. После завершения подготовительных операций, пришедшие суда вновь потянули наше судно, но результат оказался почти нулевым. Им только удалось развернуть корпус нашего судна на 15 градусов влево, но оно не сдвинулось ни на миллиметр в нужном направлении.

На следующий день капитан нашего судна получил радиограмму от капитана атомного ледокола «Ленин», в которой тот предлагал свою помощь в спасении нашего судна. При этом он обещал, что может прибыть на место аварии через два дня после получения положительного ответа от нашего капитана. Это предложение о помощи столь мощного судна, каким являлся атомоход «Ленин», повергло нашего капитана в ещё большее уныние. Во-первых, морской закон гласит, что без вознаграждения не бывает спасения. Было неясно, в какую сумму выльется операция по спасению. Возможно, она будет близка к затратам на постройку нашего судна на финской судовой верфи и составляющей пять миллионов долларов. А во-вторых, это супермощное судно может запросто разорвать наше судно на две половины. Наш капитан вежливо отклонил предложение капитана атомохода «Ленин», и мы остались стоять посередине пролива, на игле подводной горы в полном одиночестве. Остальные суда убыли выполнять план промера в свои районы.

Весь следующий день наш старпом производил расчёты, на сколько тонн можно облегчить судно, если спустить на воду все имеющиеся на судне плавательные средства, включая грузовую баржу, промерный и разъездной катера, спасательные шлюпки с обоих бортов и если на грузовую баржу погрузить запасной якорь и ещё кое-какое оборудование. В сумме набегало около 17 тонн. При водоизмещении судна в 1700 тонн это нечего не давало. День прошёл в мрачной обстановке. Почти все сидели по своим каютам, даже на приём пищи не было желания идти. К тому же крен в 10 градусов на правый борт не способствовал свободному хождению по палубам.

Я не мог усидеть в своей каюте, всё время выходил на открытую палубу и осматривал окружающую судно обстановку. Она никак не менялась. Был почти полный штиль, море без единой льдины и волны. Ни птиц, ни животных вокруг. В воздухе висела гнетущая тишина, которая ещё больше давила на психику людей на борту судна. Оказаться на краю земли, без возможности что-либо предпринять к своему спасению было очень тяжело. Кроме этого мне было очень жаль наше суперсовременное новое судно, на котором мы находились и которое, по нашей вине, сейчас беспомощно лежало на банке, сиротливо накренившись, как раненный человек. Также я старался предугадать, какое наказание ждёт всех нас за такую аварию. Я предполагал, что нас всех выгонят с работы, а некоторых могут отдать под суд. В такой тяжелой обстановке прошёл первый день после аварии.

На второй день утром я опять тепло оделся и вышел на самую верхнюю палубу над ходовым мостиком. С большой высоты было хорошо видно всё вокруг. Я заметил, что обстановка стала меняться: с севера подул лёгкий ветер, вокруг судна началось лёгкое течение воды, направленное от его носа к корме. Я оставался наверху и в нескольких километрах севернее судна увидел ледяное поле, которое медленно смещалось в нашу сторону. Через какое-то время оно подошло к нам и стало расходиться, разрезаемое вершиной подводной горы. Чтобы получше наблюдать это явление, я перешёл на нос судна и внимательно наблюдал за происходящим. Края ледяного поля были небольшой толщины и расходились вправо и влево от носа нашего судна. Также я отметил, что льдины надвигающегося на нас поля становились всё толще и толще. Одна из льдин, толщиной около полуметра и около трёх метров в диаметре, не обогнула нос судна, как его огибали более тонкие льдины, а упёрлась прямо в его форштевень. На неё стали наплывать другие льдины, и давлением льда её загнало под нос судна. Эта льдина застряла между банкой, на которой мы сидели, и носом судна. На неё стали напирать все более толстые льдины, которые вставали почти в вертикальное положение и упирались в

форштевень судна. Под их напором нос приподнялся примерно на один метр. Льдины напирали, всё более приподнимая нос и увеличивая дифферент судна на корму, и оно плавно, как с горки, съехало с вершины подводной горы. Мне, стоящему на носу судна, отчётливо открылась вершина пика, на котором несколько секунд назад беспомощно сидели. Она представляла из себя каменную скалу, обточенную льдом до округлой формы и лежащую на глубине всего два метра. Почему-то она показалась мне очень зловещей, как хищник, затаившийся в засаде и поджидающий свою жертву.

Забегая немного вперёд, хочу сказать, что на производственном совещании по разбору итогов навигации в Ленинграде начальник отдела гидрографических исследований Евгений Васильевич Ключев сказал, что гидрографическая партия на г/с «Николай Коломейцев» совершила подвиг, отыскав среди широкого пролива каменную иглу диаметром два метра. Только не тем методом, который предусматривает инструкция по промеру. Хотя, как он добавил, метод обнаружения подводных препятствий корпусом гидрографического судна допускается в гидрографии, но не поощряется. Ещё он сказал, что если бы не повреждённое судно, то администрация Предприятия обратилась бы в Правительство СССР с ходатайством о награждении первооткрывателей правительственными наградами. Оказалось, что этим проливом ходил неоднократно линейный ледокол «Киев», снабжавший полярную станцию Нагурская на ЗФИ. Если бы он напоролся на эту банку, то убытки были бы несравненно выше. Оказывается, руководство Министерства Морского флота СССР поблагодарило администрацию нашего Предприятия за сделанное открытие.

Когда судно сошло с банки и свободно закачалось на воде, я посмотрел на иллюминаторы ходового мостика. Там я увидел улыбающегося капитана Григория Ивановича Печёрского в окружении своих помощников. Последовала команда на запуск главного двигателя, машина заработала, капитан дал задний ход, и судно отошло от опасного места. Оно полностью подчинялось управлению, очередная проверка не выявила поступления забортной воды внутрь корпуса. Началось ликование по поводу столь необычного спасения; ещё несколько минут назад ситуация казалась тупиковой и безвыходной, и вдруг всё изменилось и жизнь опять заиграла всеми цветами радуги... Перед тем как покинуть место аварии, капитан, по просьбе начальника отряда Кирилла Константиновича Пономарёва, подошёл на близкое расстояние к банке; её пытались рассмотреть получше и сфотографировать. После этого судно взяло курс на выход из пролива. Были посланы радиogramмы во все инстанции о чудесном спасении. Вскоре поступили поздравительные радиogramмы от Штаба морских операций Западного сектора Арктики, от администрации Предприятия и от Администрации Северного морского пути.

#### **«А не замахнуться ли нам на Вильяма нашего Шекспира?»**

В самодеятельность предприятия меня привлек мой друг и большой любитель шуток гидрограф Виктор Харитонов. Он предложил мне на новогоднем вечере, посвящённом наступлению 1975 года, сыграть в самодеятельности роль пирата в постановке по мотивам «Бременских музыкантов», и я не смог ему отказать.

В то время в ГП была группа энтузиастов во главе с сотрудницей прибрежной группы Лидией Васильевной Нечаевой, которая участвовала во всех постановках местной самодеятельности. Ставил эти постановки действующий артист Ленинградского театра комедии В. В. Кононов. Из профсоюзной кассы ему выделяли 60 руб. в виде поощрения, и он с удовольствием занимался с нами. Он же принёс и сценарий будущей постановки. Каждому участнику самодеятельности режиссёр выделил свою роль. Мне и Виктору достались роли пиратов. Они были специально введены в постановку вместо тривиальных бандитов, чтобы подчеркнуть морскую ориентацию производственной деятельности наших артистов. Мы долго репетировали, изготавливали костюмы, декорации. Готовится к премьере всем было очень весело и увлекательно. Надо сказать, что к костюму пирата хорошо подошла моя португеза, которая осталась у меня после службы в армии. Персонаж

получился весьма колоритным, но не страшным. Спектакль прошёл с большим успехом и поднял настроение всем зрителям в канун новогодних праздников.

После окончания действия участники самодеятельности собрались в помещении гидрологической группы и начали праздновать успешное выступление труппы. Все были возбуждены после премьеры, эмоции переполняли, каждому хотелось высказаться, отметить необычные сцены, вспомнить реакцию зрителей, особенно руководства. Царила атмосфера общей эйфории, как это, наверное, бывает в коллективах настоящих артистов-профессионалов после удачной премьеры нового спектакля. Мы почувствовали себя как одна семья, сделавшая хорошо свою работу и добившаяся успехов. Наш режиссёр сам был в полном восторге и горячо хвалил нас.

На следующий год в том же составе мы сыграли пьесу «Свадьба» по А. П. Чехову. На роль самой невесты была приглашена сотрудница машбюро Валя Мезенцева, которая великолепно её сыграла. После прошлогоднего оглушительного успеха спектакля «Бременских музыкантов» появилось много сотрудников, тоже желавших участвовать в новой постановке, так что с набором артистов проблем не было. Все рассчитывали на успех, подобный прошлогоднему, но этого не произошло. Представление оказалось скучноватым. Наш режиссёр поленился написать новый оригинальный и увлекательный сценарий, и нам пришлось играть всем известную пьесу. Выступление прошло хорошо, но успех был значительно скромнее. Кстати, то обстоятельство, что режиссёр перестал сам писать сценарий и предложил играть классику, в дальнейшем дало повод некоторым участникам самодеятельного коллектива протестовать против приглашения В. В. Кононова для дальнейшего участия в постановках.

После «Свадьбы» бразды правления самодеятельностью ГП взял на себя инженер Сергей Тегалёв. Ему помогал Сергей Самоненко и много других сотрудников. Они сами написали сценарий, сами всё придумали и сами всё сыграли. Спектакль получился в виде капустника и состоял из разных сюжетов, включая и цирковые номера. Я на этом спектакле был в качестве зрителя с дочерью Юлей, которой было в то время 5 лет. Все зрители с изумлением смотрели это захватывающее действо, включая меня. Нас ошеломил номер, когда факир (наш коллега Рустам Мустаев), со всей силой вонзает вилку в голову другого нашего коллеги — Стаса Геращенко. Всё было сделано чрезвычайно профессионально и правдоподобно, вплоть до того что на простыне, под которой была голова Стаса, выступило красное кровавое пятно. После спектакля я подошёл к Рустаму и попросил его объяснить, как не пострадала голова Стаса после такого удара. «Факир» пояснил, что вместо головы Стаса он незаметно под простыней подставил кочан капусты, в который и воткнулась вилка на глазах изумленных зрителей. Представление имело огромный успех, и все поняли, что наш коллега Сергей Тегалёв — талант и его постановки не хуже постановок профессионального режиссера. После спектакля Сергей подошёл ко мне: ему хотелось услышать моё мнение о премьеры. Я выразил свой восторг и подчеркнул, что моя дочь просто в шоке от номера с факиром. Тогда Сергей укорил меня: «Вот видишь, как здорово всё получилось, а ты сомневался и не захотел участвовать в представлении». Что ж, пришлось согласиться.

Был еще один спектакль в постановке Сергея Тегалёва, в нем я играл роль пасечника, но это представление успеха не имело. Даже не помню, в чём там было дело. На этом спектакле закатилась звезда Сергея Тегалёва: на него посыпалась критика со стороны любителей самодеятельности ГП. Сергей оправдывался как мог, но это не утешало зрителей. Так что это представление стало последним самодеятельным спектаклем в ГП.

Между тем артист В. В. Кононов обиделся и отвергал приглашения участвовать в новых постановках, а вскоре он и вовсе покинул этот мир.

Других талантливых авторов и постановщиков в стенах ГП более не появилось, да и у артистов запал исчез. Видимо, пришли другие времена, и это успешное и самобытное увлечение «домашним театром» в ГП сошло на нет.

Р.С. Позднее выяснилось, что первый спектакль-капустник, поставленный Сергеем Тегалёвым и имевший огромный успех, был полностью заимствован им из репертуара самодеятельности ЛВИМУ им. Макарова, в котором большая часть участников (мужчин) «театра ГП» училась в свое время и хорошо знала.

## **Встречи с интересными людьми**

### **А. Г. Аганбегян**

В семидесятые годы прошлого столетия в ГП существовала хорошая традиция: обычно раз в месяц в организацию приглашались интересные люди. Это могли быть и популярные артисты, и известные лекторы из общества «Знание», и знатоки спорта и всего с ним связанного. Диапазон выступлений был очень широк: от рассказов известного футбольного комментатора Геннадия Орлова до модного в то время академика экономиста Абэла Гёзевича Аганбегяна. Хочется остановиться на некоторых встречах поподробнее.

Каждое выступление А. Г. Аганбегяна было интересным и познавательным. На встречах он рассказывал о современных экономических теориях, в короткий срок поднявших экономику таких стран, как Сингапур, Южная Корея, Япония, Западная Германия, США. Он настолько был эрудирован в вопросах экономики, что у меня невольно возник вопрос, почему такой человек до сих пор не в правительстве и знают ли о его существовании люди наверху? Он простым языком, очень доходчиво рассказывал о возможности преобразования мира и повышения уровня жизни населения с помощью современных экономических методов и моделей, так что я невольно проникся интересом к такой науке, как экономика, и стал интересоваться её некоторыми вопросами. А ещё меня потрясла эрудиция академика. Он по памяти приводил массу цифр, документов, постановлений правительства и много другой информации. Слушая академика, я испытывал чувство оптимизма по поводу дальнейшего экономического развития страны, если такие знающие люди выступают перед простыми людьми. Хотя, с другой стороны, у меня возникло непонимание, как такой специалист в такой важной для страны области знаний согласился выступать за 100 рублей.

Также мне запомнились выступления бывшего вратаря ленинградской команды «Зенит», а впоследствии комментатора радио и телевидения Геннадия Орлова. С ним был знаком наш сотрудник из отдела радионавигационных систем Михаил Белов. Не являясь большим поклонником футбола, я без особого желания пришёл на его беседу. Войдя в актовЫй зал, я был очень удивлён, что зал полон и в первых рядах сидят болельщики ГП, в основном из отдела радионавигационных систем во главе с их бессменным руководителем М.А. Мацем. Беседа началась с короткого обзора футбольной жизни страны, а потом все желающие могли задать Геннадию Орлову свои вопросы. Беседа получилась настолько интересной и содержательной, что народ не отпускал его долгое время. Затем небольшая группа слушателей во главе с Михаилом Беловым продолжила беседу с комментатором уже в ресторане, где он поделился в узком кругу сокровенными тайнами футбольного мира. На следующий день участники «закрытого» мероприятия с восторгом делились впечатлениями от услышанного. Для себя после встречи с Орловым я сделал вывод, что очень интересная и насыщенная жизнь протекает в нашем футболе и в околофутбольной сфере, что там много ярких личностей, которыми вполне может гордиться страна. А ещё, послушав задаваемые комментатору вопросы, я понял, что среди наших сотрудников есть группа, которая великолепно ориентируется в вопросах футбола и живёт этим. Если говорить коротко, то Геннадий Орлов открыл для меня мир футбола и внёс некоторое понимание тонкостей этого популярного вида спорта.

### **Станислав Пожлаков**

Часто к нам в гости приходили известные в то время ленинградские артисты. Их было много, но мне особенно запомнились выступления Александра Розенбаума и

Станислава Пожлакова. Александр Розенбаум очень нравился всем нашим сотрудникам своими проникновенными песнями и простой манерой исполнения. В назначенное время он выходил с гитарой на сцену и без остановки в течение двух часов исполнял песню за песней. Почти все они были известными, и зал их с восторгом принимал. Видимо, Александр это чувствовал и исполнял их с большим вдохновением. Выступление получалось ярким, интересным и немного камерным. В небольшой аудитории знаменитый артист исполняет свои песни, и пара сотен человек с восторгом смотрят на него и сами не верят, что перед ними вот так просто выступает современная «звезда» эстрады. А Александру, чувствовалось, доставляет большое удовольствие выступать перед аудиторией, которая его так хорошо принимает.

Но особенно яркое впечатление от своего выступления оставил ленинградский композитор и исполнитель Станислав Пожлаков. Он приходил к нам выступать несколько раз, но мне особенно ярко запомнилось его выступление с певицей и второй женой Ниной Молтянской. Они вдвоём великолепно смотрелись на сцене. Станислав в чёрном костюме, с лучезарной улыбкой, в великолепном настроении садился за старое пианино и начинал на нём играть и одновременно петь свои знаменитые и всеми любимые песни. От «Ребят 70-й широты» до «Топ-топ, топают малыш». Песни исполнялись одна за другой, без перерыва. Зал каждую песню встречал аплодисментами, что ещё больше «заводило» исполнителя. Когда он уже не мог справиться с охватывающими его чувствами, то, как Джерри Ли Льюис, начинал ногой бить по клавишам. Нам, зрителям, сидящим в зале, такая раскованная манера исполнения импонировала. Чувствовалось, что певец в нас уверен и дорожит нашим восторженным отношением, что он выкладывается на сто процентов. Певец выступал как в семейном кругу, как среди близких ему людей. На концерте он был, естественно, Первым, но некоторые свои песни, написанные в спокойной манере, он просил исполнить свою жену — Нину Молтянскую. Чувствовалось, что Станислав гордится, что рядом с ним такая красивая женщина и талантливая певица. Нина выглядела очень ярко. Высокого роста, с великолепной фигурой, в красивом красном платье, черных туфлях на высоком каблуке, она была под стать Станиславу. Красивое умное лицо выгодно дополняло образ и производило хорошее впечатление на публику. В то время её как певицу никто не знал, но, так как она пришла с самим Станиславом Пожлаковым, наша публика встречала её тепло. Нина, правда, была заметно скованнее, чем Станислав, но всё равно производила очень хорошее впечатление. А Станислав был как ураган на сцене. Своей манерой исполнения и внешним видом он напоминал мне американского певца Дина Рида. Чувствовалось, что Станислав многое от него взял. Дин Рид умел установить с аудиторией такой контакт и такое взаимопонимание, что артист и зрители превращались в единый живой организм, связанный между собой невидимым духовным началом. Такая манера исполнения была в то время необычным явлением на советской эстраде.

### **А. М. Матиясевич**

Кроме приглашённых со стороны, перед молодой аудиторией ГП выступали выдающиеся люди из числа сотрудников Предприятия. Выдающихся людей было довольно много, в основном это были фронтовики-ветераны. Мы, молодые специалисты, немного знали об их подвигах, но иногда администрация просила их выступить перед молодёжью в целях патриотического воспитания.

Перед нами выступали с воспоминаниями военных событий несколько наших сотрудников, но мне врезалось в память выступление работника навигационной группы капитана первого ранга, Героя Советского Союза Алексея Михайловича Матиясевича. Он пришёл на встречу в гражданском костюме, высокий, худощавый, с густыми бровями. Как-то в нём не очень чувствовался бывший военный. Свой рассказ он вёл спокойным голосом, без эмоций, в интеллигентной мягкой манере. В такой же манере изложения он рассказывал нам о событиях войны на Балтийском море, от которых шли мурашки по

коже. Во время Великой Отечественной войны он командовал подводной лодкой «Лембит», которую ранее построили на английской верфи для подводного флота буржуазной Эстонии. Затем лодка была включена в состав Балтийского флота и перешла из Таллина в Ленинград. Лодка была довольно современной для того времени, её отличала одна особенность: у неё был литой форштевень, который позволял ей ходить в лёгких льдах и этим форштевнем раздвигать встречающиеся льдины. Забегая вперёд, скажу, что такая конструкция лодки позволила ей выжить при подводном столкновении с немецкой подводной лодкой. «Лембит» ударил её именно этим форштевнем, и немецкая лодка затонула, а лодка Матияевича благополучно вернулась на базу. Это был единственный в мире случай столкновения подводных лодок в подводном положении.

Алексей Михайлович рассказывал нам о своей службе в торговом флоте до войны, а потом, после специального обучения, на подводной лодке. После отступления Балтийского флота в Кронштадт и Ленинград немцы плотно заминировали выход из Финского залива. Они поставили единое минное поле от берегов Эстонии до берегов Финляндии. Балтийский флот оказался в ловушке. При попытках преодолеть минные заграждения подорвались и погибли три советские подводные лодки. Тем не менее командование флота требовало от подводников выходить в Балтику и топить немецкие суда и суда их союзников. Хотя разведка флота предоставляла подводникам имеющуюся у неё информацию о минных полях, но она была крайне скудной, и подводникам приходилось преодолевать минные заграждения почти вслепую. А глубины там были малые. Лодке приходилось проходить вблизи самого дна, чтобы не быть обнаруженной с воздуха или берега. «Вот так ползём на брюхе по дну, и вдруг начинается металлический скрежет с одного из бортов. Вся команда знает, что это лодка скребёт корпусом о минреп, за который закреплена плавучая мина», — рассказывает Алексей Михайлович невозмутимым тоном. Вот тогда я почувствовал, что передо мной человек необычайной смелости и стальных нервов. Я представил себя на месте матросов этой лодки, и мне стало не по себе. И такие скрежеты появлялись неоднократно, пока лодка не преодолевала минные заграждения. Таких прорывов через минные поля его лодка за время войны совершила семь. Необычайное везение! Настоящие героические поступки экипажа лодки под командованием Алексея Михайловича... Зато после выхода на свободную от немецких мин акваторию подводной лодке было где разгуляться. Немцы и их союзники пребывали в полной уверенности, что их минное поле непроходимо для кораблей Балтийского флота, и без малейшего опасения и предосторожности ходили между Эстонией и Финляндией. Алексей Михайлович был крайне удивлён, когда увидел в перископ эту весёлую картину. Лодку никто не видел, и ему оставалось только выбрать цель «пожирнее» и атаковать её торпедами. В походных порядках немецких судов поднималась паника, чем пользовался экипаж Алексея Михайловича. Они, уже зная маршруты противника, начинали заниматься минными постановками с подводной лодки. Использовали весь арсенал средств вооружения, который был у них на борту. В одном из таких прорывов через минные заграждения и произошло столкновение с немецкой субмариной, о котором сказано выше. Вот такие замечательные люди работали среди нас.

### **Б. Ф. Киров**

С Борисом Фёдоровичем Кировым у меня сложились очень хорошие отношения, и мне нравилось в свободное от работы время заходить к нему в комнату, где стоял координатограф, и беседовать на разные темы. По своим служебным обязанностям он отвечал за работу этого прибора для точного нанесения на планшеты координат глубин. Прибор был высокоточный и требовал квалифицированного ухода за собой, который на протяжении многих лет обеспечивал Борис Фёдорович. С появлением в ГП в конце 70-х гг. автоматизированной графической системы прокладки, объем работ на этом приборе весьма уменьшился, и я часто заставал Бориса Фёдоровича в одиночестве и исполненного желания поговорить. Он был по образованию механиком, сам владел стареньким

автомобилем и мог дать хороший совет по правильному уходу за машиной и устранению неисправностей. Я искренне восхищался его знаниями и опытом в этой области, на что он пояснял мне, что это всё просто в нормальных условиях, а вот в экстремальных условиях Арктики ему приходилось попадать в сложнейшие ситуации, чтобы привести вверенную ему технику в рабочее состояние. Особенно мне врезался в память его рассказ о случае, который произошёл с ним на Севере в начале сороковых годов.

Зимой 1943 года гидрографический отряд, в котором работал Борис Фёдорович, выполнял работы в Хатангском заливе моря Лаптевых. Отряд совершал переход по льду залива с одного места базирования на другое. Борис Фёдорович сидел за рычагами вездехода на гусеничном ходу и с управляемыми передними колёсами, на которые были установлены лыжи. Его вездеход был головным, и остальные транспортные средства отряда двигались сзади по его следу. В вездеходе он был один. Лёд был ровный, слегка запорошённый снегом, по которому вездеход уверенно продвигался вперёд. Ничего не предвещало опасности, но вдруг вездеход ныряет передней частью под лёд и начинает погружаться в воду. Всё произошло настолько быстро, что Борис Фёдорович не успел среагировать и стал уходить под воду вместе с вездеходом. Он знал, что глубины в этом месте небольшие, около пяти метров, и вездеход должен лечь на дно. Также он помнил, что, пока затекающая в машину вода не наполнит половину кабины, не надо пытаться открыть дверь машины, так как давление воды снаружи не даст возможности этого сделать. Выждав, пока уровень воды в кабине поднялся ему до груди, он сделал глубокий вдох и открыл дверь кабины. Кабина мгновенно наполнилась ледяной водой, и Борис Фёдорович выплыл из кабины наружу. Была полная темнота, ему всё приходилось делать на ощупь. Вездеход к тому времени уже лежал на дне, в ровном положении, не перевернувшись при погружении. Оказавшись вне машины, Борис Фёдорович посмотрел наверх и с ужасом увидел, что в кромешной тьме, довольно далеко от него, светится полынья, в которую рухнул вездеход. Собрав все силы, он поплыл под водой к этому светлomu пятну, и на последних остатках воздуха в лёгких ему удалось достичь полыньи и вынырнуть на поверхность. С помощью подоспевших сотрудников отряда он выбрался на лёд и перевёл дух.

Перед его глазами предстала ужасная картина: на месте, где ещё недавно находился вездеход, зияла прорубь с масляными пятнами. Все собравшиеся над полыньёй были рады, что он остался в живых, но, что делать дальше, никто не представлял. Первым делом соорудили вблизи полыньи палатку, затопили плавником имеющуюся печь-буржуйку, переодели пострадавшего в сухую одежду и стали думать, как быть. Времена были суровые, за утопление вездехода могли и расстрелять, расценив произошедшее как вредительство. Людей ставили к стенке и за более мелкие прегрешения, а тут потеря дорогостоящей техники. В назидание другим, могли применить всю строгость закона. Это всё отчётливо понимал Борис Фёдорович и принял решение попытаться поднять вездеход со дна на лёд. Начальник отряда поддержал его идею, и весь отряд начал готовиться к необычной операции. Опыта таких работ никто не имел — всё пришлось придумывать впервые.

Всю следующую ночь Борис Фёдорович провел за составлением плана операции по подъёму утонувшей машины. Он сам разработал и начертил систему воротов и рычагов, последовательность действий, и отряд приступил к подготовке. Пилами выпилили лёд таким образом, что над утонувшим вездеходом образовалась полынья, немного превышающая размеры машины. Навозили с ближайшего берега брёвна плавника, из которых соорудили необходимые козла и ворота. Основная идея заключалась в том, чтобы зацепить мощный трос за передний буксировочный крюк вездехода и с помощью системы воротов пытаться поднять нос вездехода к поверхности воды. А затем с помощью рычагов, опирающихся на лёд, поднять заднюю часть машины и постепенно, подкладывая мощные лаги под корпус, пытаться вытянуть всю машину на поверхность льда.

В отряде нашёлся молодой рабочий, крепкого телосложения и незаурядной отваги, который вызвался нырнуть в прорубь с тросом в руках и накинуть его на буксировочный крюк. Парень нырнул в ледяную воду и с первой попытки надёжно закрепил трос на вездеходе. Другой конец троса завели на систему воротов и стали медленно крутить ворота, выбирая трос. Через какое-то время показалась на поверхности передняя часть вездехода. С помощью приготовленных рычагов с боковых сторон стали приподнимать машину, одновременно подтягивая её вперёд воротами. Таким образом, постепенно вся машина оказалась стоящей на поверхности льда. Ликованию участвующих не было предела.

Спасённый вездеход отбуксировали на берег. Под него был сооружён примитивный ангар из подручных средств, установлены печи для его обогрева, и Борис Фёдорович приступил к переборке двигателя. Работая каждый день, он полностью разобрал весь двигатель, почистил и промыл от солёной воды каждую деталь, заново собрал двигатель и успешно его запустил. Таким образом, через один месяц после утопления вездеход опять был в строю. Репутации и, возможно, жизни Бориса Фёдоровича уже ничего не угрожало. Вот такие специалисты-герои работали в нашей организации.

А ещё Борис Фёдорович Киров запомнился мне своей мудростью. Примеров этому можно привести много, но мне особенно запомнился один, который отлично подчёркивает эту его особенность.

Как-то, в декабре 1979 г., я, как обычно, зашёл к нему немного поговорить и обсудить последние события. Сразу заметил, что Борис Фёдорович находится не в лучшем расположении духа. Он сразу поинтересовался, слышал ли я о вводе советских войск в республику Афганистан. Я ответил утвердительно, и тогда он поинтересовался, как я отношусь к этому событию. Я ответил, что одобряю этот шаг, надо Советскому Союзу показать силу и помочь пророссийски настроенным силам в Афганистане установить власть в стране. Моё высказывание его просто взорвало. Он с возмущением стал мне доказывать, что нельзя оправдывать агрессию одного государства против другого, нельзя вторгаться на чужую территорию без всякого на то повода, нельзя устанавливать свои порядки в чуждой нашей культуре мусульманской стране, нельзя так грубо попирать международное право и нарушать Хельсинкские соглашения. Я, как мог, возражал ему, что ещё больше его возмущало. Как последний аргумент в нашем споре он задал мне вопрос: согласен ли я с таким утверждением, что народ победить нельзя. Я самоуверенно ответил, что не согласен, и начал доказывать, что всё зависит от силы воздействия. После этих моих слов он как-то странно посмотрел на меня; в этом взгляде я почувствовал и возмущение, и разочарование во мне, и горечь оттого, что он не смог убедить меня в своей правоте. Борис Фёдорович сухо предложил мне остаться на своих позициях по этому вопросу и внимательно понаблюдать за развитием событий в Афганистане. Сказал в заключение, что совсем скоро я сам увижу, что заблуждался в оценке этого события. На том и разошлись...

А в 1989 году, в день начала вывода советских войск из Афганистана, я пришёл к Борису Фёдоровичу и заявил о том, что его точка зрения на присутствие наших военных в этой стране была правильной, а моя ошибочной. Он выразил удовлетворение моим признанием и добавил, что этот непродуманный шаг, по вводу войск в Афганистан, ещё принесёт много негативного в жизнь Советского Союза и скоро мы все это почувствуем. Так и произошло: через три года страны не стало, и начало процессу по ослаблению СССР и его мировой изоляции было положено в 1979 году с вводом наших войск. Вот таким прозорливым и мудрым был этот замечательный человек!

### **Е. В. Архангельский**

В Производственно-технической инспекции ГП мне посчастливилось встречаться со многими ветеранами ВОВ, которые иногда делились своими воспоминаниями с

коллегами. Я всегда с интересом слушал эти рассказы, которые производили на меня большое впечатление. Особенно запомнились рассказы фронтовиков Евгения Валентиновича Архангельского и Николая Максимовича Алеева.

Е. В. Архангельский во время Великой Отечественной войны служил на Черноморском флоте в соединении бронекатеров под Новороссийском, вначале помощником командира бронекатера, а потом и командиром. Запомнились его рассказы об участии в десантных операциях на захваченный немцами берег в районе Новороссийска.

От командования соединения бронекатеров поступало задание о высадке десанта пехоты на берег. Бронекатера, обычно в ночное время, подходили за десантом в условленное место и принимали на борт десант. Десант в основном состоял из молодых бойцов-пехотинцев, для многих из которых это была первая в их жизни боевая операция. Поскольку места на бронекатере было очень мало, то десантников размещали на открытой палубе катера. Группа таких катеров скрытно пыталась подойти к вражескому берегу и высадить десант. Но немцы всегда их уже ждали. Ещё до подхода катера к берегу при свете прожекторов они открывали такой шквальный огонь из пулемётов, что от десанта на палубе не оставалось в живых ни одного человека. На берег высаживать было уже некого, и катера ложились на обратный курс за новым десантом. Операции проводились без всякой артиллерийской и авиационной подготовки, и гибло огромное количество наших солдат. Операции продолжались почти до полного истребления подготовленного к десантированию подразделения. После того как принимать на борт было уже некого, следовал приказ о прекращении операции. Палубы бронекатеров после таких операций были залиты кровью десантников. Вот в таком аду войны пришлось побывать нашему коллеге Евгению Валентиновичу Архангельскому.

#### **Н. М. Алеев**

Ещё мне запомнился рассказ моего начальника Николая Максимовича Алеева о невероятном спасении его от смерти при обороне Севастополя. Он в семнадцать лет добровольцем пошёл на фронт и в войсках морской пехоты участвовал в обороне Севастополя. Несмотря на героическую оборону, немцам удалось захватить город и 4 июля 1942 года Севастополь пал. В тот самый день, находясь на линии обороны, Николай Максимович получил тяжёлое ранение от разрыва немецкой мины. Это было ночью перед сдачей города, и все, кто мог эвакуироваться, уже это сделали, а подразделение, в котором служил Алеев, было оставлено на позициях прикрывать отход основных войск. Уже теряя сознание, он вдруг увидел, что по оборонительным траншеям передвигаются три фигуры и что-то ищут, освещая траншею фонариком. Он не знал, кто были эти люди, и на всякий случай положил рядом с собой оставшуюся у него гранату. Он опасался, что это могли быть немцы, и приготовился к встрече. Через какое-то время он увидел рядом с собой троих моряков, его осветили фонариком, и он услышал голоса подошедших: «Смотри, наш матросик! Бери его и потащили». В то время морская пехота носила морскую форму, и пришедшие приняли его за моряка. В траншее оставались ещё бойцы-пехотинцы, в основном раненые, но их эти трое моряков не взяли с собой: те были одеты в полевую пехотную форму, и только он был одет в морскую. Моряки подняли раненого Николая Максимовича и понесли его к берегу. У пирса стояла подводная лодка, на которую они его и втащили. На лодке тут же отдали швартовы и направились в море. Судовые медики сделали раненому перевязку, и он уснул под ровный гул двигателей. Уже потом он узнал, что на готовой к отходу подводной лодке оставалось свободное место, и группа моряков попросила у командира лодки разрешения пройти по ближайшим оборонительным траншеям и поискать моряков, чтобы вывести их из города и не оставлять на растерзание врагу. Так они нашли раненого Николая Максимовича и спасли его от неминуемой смерти. Невероятное везение и необыкновенное стечение обстоятельств!

Лодка через какое-то время пришла в порт Батуми в Грузии. Николая Максимовича доставили в госпиталь, где он лечился в течение шести месяцев, а затем медицинская комиссия признала его негодным к воинской службе и выдала соответствующий документ. Всю войну он провёл в Грузии, работая на макаронной фабрике, а после войны поступил на Арктический факультет ВМУ имени адмирала Макарова и успешно его окончил. Всю жизнь он проработал в ГП и прошел путь от инженера-гидрографа до главного инженера. Вот с таким замечательным человеком мне пришлось долгое время работать, который останется в моей памяти навсегда.

### **О шутках гидрографа Зеленина**

Инженер-гидрограф Олег Иванович Семёнов возвращался с обеденного перерыва и, подходя к дверям вычислительной группы, в которой он работал, увидел старшего инженера-гидрографа Авенира Александровича Зеленина. Зеленин стоял у самых дверей группы и нервно поглядывал по сторонам. Увидев приближающегося Семёнова, он встал перед дверями и тихо произнёс: «Олег! Входить нельзя!». «Почему?» — поинтересовался Семёнов. «А ты умеешь хранить тайны?» — в свою очередь, спросил Зеленин. «Да, умею!» — утвердительно ответил Семёнов. И тогда Зеленин почти шёпотом рассказал Семёнову о том, что его лучший друг, начальник ИВЦ Володька Миролюбов, попросил его постоять у дверей вычислительной группы во время обеденного перерыва и никого не пускать вовнутрь. Володька также пояснил, что у друга неожиданно возник роман с начальником вычислительной группы Дорой Соломоновной Сориной. При этом он сказал, что встречаться им негде и единственным местом для встречи может быть только помещение вычислительной группы во время обеденного перерыва. Олег Иванович понимающе кивнул и встал рядом с Авениром Александровичем. Так они молча постояли какое-то время. После этого Зеленин поинтересовался у Семёнова, пообедал ли тот. Семёнов ответил утвердительно. Тогда Зеленин посетовал, что, выполняя просьбу друга и охраняя вход в вычислительную группу, он остался без обеда, и попросил Семёнова заменить его на этом посту, пока он сбегает в буфет и быстренько что-нибудь перекусит. Олег Иванович согласился и остался стоять у дверей в одиночестве. Через какое-то время он с ужасом увидел, что по коридору, к двери группы, приближается старший инженер этой группы Клавдия Ивановна Москвина, вся обвешенная сумками со сделанными в обед покупками. Олег Иванович бросился ей навстречу и взволнованно попросил коллегу пока не входить в комнату. Клавдия Ивановна поинтересовалась, почему она не может пройти на своё рабочее место, и тогда Олег Иванович, сильно смущаясь, поведал о том, что в их группе происходит встреча Владимира Залмановича Миролюбова и их начальницы Доры Соломоновны. Выслушав его рассказ, Клавдия Ивановна со словами «Дурак ты, Олешка!» толкнула дверь и вошла в комнату. Каково же было удивление Олега Ивановича, когда он увидел пустое помещение и понял, что хитрый Зеленин просто его разыграл, воспользовавшись добротой и доверчивостью коллеги.

Эту забавную историю поведал мне мой друг Виктор Харитонов во время нашего совместного плавания в навигацию 1974 г. на г/с «Николай Коломейцев» при промере глубин в районе архипелага Земля Франца-Иосифа. Об Авенире Александровиче Зеленине он рассказывал ещё много весёлых историй. Мне запомнился его рассказ о том, как Авенир Александрович всегда ходил в морской форме и часто пользовался своим представительным видом. Когда членов морской экспедиции автобусом ГП доставляли на вокзал (ранее экспедиция до Архангельска добиралась на поезде), то он никогда не носил свой огромный чемодан до вагона, а останавливал первого встречного молодого моряка и просил его доставить чемодан до вагона. Бедный морячок с большим трудом тащил неподъёмный чемодан Зеленина к вагону, а сам Авенир Александрович гордо следовал сзади, сверкая золотым крабом на фуражке и золотыми шевронами на рукавах. Картина вызывала полный восторг и зависть у коллег, которым приходилось самим тащить свой багаж.

С самим Авениром Александровичем Зелениным я встречался в п. Хатанга при посещении Хатангской гидробазы, где он в то время работал главным инженером базы. Мы с моим начальником Кириллом Владимировичем Бураковским прилетели в Хатангу с ознакомительным визитом. Кирилл Владимирович был дружен с Авениром Александровичем, и последний устроил нам тёплый приём. Зеленин запомнился мне как очень весёлый человек, опрятно одетый и благоухающий хорошим одеколоном. Он проживал в Хатанге с супругой и часто приглашал нас с Бураковским К. В. к себе домой на обед, где демонстрировал способ разведения питьевого спирта «по широте». Он брал графин на полтора литра, какой обычно в то время ставили на трибуны выступающим ораторам. Открывал бутылку спирта и вставлял её вертикально горлышком в графин и ждал, пока спирт не перетечёт в графин. Затем он наполнял освободившуюся бутылку водой и таким же образом втыкал её в графин. После того как вода вытекала в графин, он вращательными движениями перемешивал содержимое. Ставил графин рядом с собой и ожидал примерно пять минут. Затем он вооружался ножом и аккуратно начинал постукивать по стенке графина. Звук получался глухим, и Авенир Александрович заявлял, что рановато. Затем он каждую минуту простукивал графин, и, когда звук от удара ножа становился звонким, Авенир Александрович говорил: «Пора!» И начиналось весёлое застолье. Прodelывая все эти процедуры, он всё время шутил, рассказывал анекдоты, вспоминал с Бураковским К. В. прошлые события, в основном весёлой направленности. Когда я освоился за столом, то не удержался и спросил его о той истории с розыгрышем Олега Семёнова. Авенир Александрович как-то внутренне напрягся и спросил у меня, от кого я услышал эту историю. Я ему поведал, что от моего друга Виктора Харитонова. Немного подумав, он ответил, что всё это выдумка и такой истории не было. По его реакции, я почувствовал, что не стоит дальше развивать эту тему и прекратил задавать свои вопросы. Не знаю наверняка, но, возможно, он пожалел в дальнейшем, что так разыграл своего коллегу, доброго и простодушного человека, который, кстати, попав в тяжелейшую ситуацию, работая в Арктике, показал себя как человек несгибаемой воли и железного характера. Вот его история.

### **Один в ночи**

Однажды, в конце шестидесятых годов прошлого века, инженер-гидрограф Олег Иванович Семёнов был назначен старшим в зимний период на полевой базе Морской гидрографической экспедиции ГП ММФ на острове Олений. Жизнь на базе шла своим чередом, механики готовили имеющуюся технику к полевому сезону, плотники строили из плавника дополнительные балки для проживания личного состава и сани для перевозки грузов. Всё происходило штатно, без происшествий. Телеграммой из ГП Олегу Ивановичу сообщили, что необходимо вездеходом забрать груз с одной из полярных станций в Обской губе, примерно в 100 км от о. Олений.

Олег Иванович принял решение сам возглавить предстоящую поездку и вместе с механиком-водителем двинулся в путь. За окном стояла полярная ночь, но дорога была знакома: от острова Олений до полярной станции был проложен вездеходный след по льду Обской губы.

Выехали с полным запасом топлива и всего необходимого. Погода стояла хорошая, видимость была удовлетворительной, и вездеход уверенно шёл в полярной ночи по проложенному следу, освещая себе путь вездеходными фарами. Вдруг неожиданно пошёл сильный снег и подул сильный ветер. Началась полярная пурга. Видимость резко ухудшилась, но механик-водитель ещё мог различать след, по которому он двигались. Через какое-то время он пожаловался Олегу Ивановичу, сидящему на пассажирском сидении и выполнявшему роль штурмана, что не видит следа и не знает, куда ехать. Тогда Олег Иванович принял решение выйти из кабины и следовать впереди вездехода. В свете фар он мог ещё видеть имеющийся след. Так они продолжали двигаться какое-то время. Снег валил очень плотный, ветер дул с большой силой и свистом, движение становилось всё медленнее и медленнее. В какой-то момент видимость упала до минимума. Олег

Иванович с трудом мог увидеть свою рукавицу на вытянутой руке. Фары вездехода он также перестал видеть. Повернув назад, навстречу вездехода, не обнаружил его. В тот момент он ещё не осознал трагичность своего положения и продолжал ходить кругами, как ему казалось, в попытках наткнуться на вездеход. Он пытался кричать, но ветер дул с такой силой, что Олег Иванович сам почти не слышал свой крик. Вокруг было белое бушующее марево из бешено летящего снега. Так он около двух часов искал свой вездеход, пока окончательно не пришёл к выводу, что потерялся и вездеход ему не найти. Тогда он стал обдумывать, как ему вести себя в сложившейся ситуации, чтобы сохранить себе жизнь и дожидаться окончания пурги. Одет Олег Иванович был достаточно хорошо: валенки, климатический костюм, меховые рукавицы, теплая шапка-ушанка, но все равно чувствовал, что, как только перестаёт идти, сразу начинает замерзать. Тогда он решил, что будет постоянно находиться в движении, чтобы не уснуть и не замёрзнуть.

В течение двух дней с половиной, пока бушевала пурга, потерявшийся полярник продолжал ходить по льду Обской губы, не давая себе возможности даже присесть. Через два с половиной дня пурга закончилась и небо прояснилось. Кругом стояла темнота, и только вдали возвышался берег Обской губы. Куда идти, Семенов не знал, ориентировка была потеряна полностью. Вдруг на горизонте он увидел яркие всполохи, которые хорошо были заметны в темноте полярной ночи. Всполохи были похожи на вспышки света от электросварки. Он взял нужное направление и почти без сил начал движение. Так он прошёл ещё двенадцать часов, пока не достиг полярной станции, где местный механик что-то сваривал на открытом воздухе. Когда Олег Иванович ввалился в здание станции, то упал у порога и не мог больше двигаться. Силы окончательно его оставили. Работники полярной станции помогли ему раздеться, а когда стали снимать с него валенки, то с ужасом увидели, что ноги Олега Ивановича стёрты до крови и валенки изнури пропитались кровью. Они аккуратно оказали ему первую помощь, накормили и уложили спать. По радиосвязи сообщили на базу на острове Олений, что к ним вышел пропавший у них человек. На базе к тому времени начали поиски Олега Ивановича. Механик-водитель, с которым Олег Иванович три дня назад начинал переход, уже вернулся домой. Он переждал пургу в вездеходе и по прибытии на базу сообщил о пропаже Олега Ивановича. Через какое-то время на полярную станцию с острова Олений пришёл вездеход и Олега Ивановича перевезли на базу, где он продолжил восстанавливаться после перенесённых потрясений.

Эту историю мне рассказал сам Олег Иванович Семёнов, с которым у меня сложились добрые и доверительные отношения. До этого я в общих чертах знал о его подвиге. Он был как живая легенда ГП, и все сотрудники с уважением к нему относились. А когда выдался благоприятный момент, я обратился к нему с просьбой рассказать об этом происшествии. Олег Иванович подробно всё мне рассказал, ответил на мои вопросы. Делал он это очень сдержанно, спокойно, без всякой патетики. У меня создалось впечатление, что он это свое приключение считал рядовым событием и не видел в нем особого героизма и мужества. Это был необычайно добрый, отзывчивый и контактный человек. Физически он не был похож на тренированного атлета и выглядел совершенно непримечательно: среднего роста, сухощавого телосложения. Но какой необычной силой воли обладал этот человек, которая, в конечном счёте, спасла ему жизнь!

Почти такая же история и примерно в этом же районе Арктики позднее произошла с нашим инженером-гидрографом Геннадием Викторовичем Куденко. Он так же, как и Олег Иванович, заблудился в пургу и был найден спасательным отрядом КАГЭ №1 под высоким берегом Обской губы спящим в снежном сугробе. К сожалению, у него были обморожены кисти обеих рук, которые впоследствии были ампутированы. Молодой ещё человек стал инвалидом.

## Случай в Мустамяках

Вспомнив Гену Куденко, мне хочется рассказать об одном случае, который я запомнил на всю жизнь. Дело в том, что с моим другом Олегом Гладышевым мы устраивали всевозможные соревнования и во время навигации, и в период пребывания в Ленинграде. Однажды Олег предложил мне посоревноваться в плавании на длинной дистанции. Он уверял, что у меня нет шансов опередить его на дистанции около 2 км. Эта его уверенность меня так удивила и раззадорила, что я принял вызов. В плавании я чувствовал себя наиболее подготовленным и, в свою очередь, был уверен в победе. Он предложил мне приехать в Мустамяки в пятницу после работы и на озере устроить заплыв. Олег там отдыхал со своей мамой, большой любительницей длительных заплывов в прохладной воде, он выразил уверенность, что у нас получится хорошее соревнование и я заодно познакомлюсь с его мамой. Я пообещал Олегу появиться в Мустамяках к вечеру. В этот день я специально для поездки в Мустамяки поехал на работу на машине, чтобы по окончании работы отправиться на встречу с Олегом. В Мустамяки я дороги не знал, но с помощью имеющейся у меня карты мне удалось благополучно добраться до места. Я нашёл домик, где Олегу с мамой выделили комнату, и мы начали готовиться к заплыву. Его мама выразила желание поплавать с нами, но не в формате соревнования, а для души. Помню, что к нашему заплыву присоединился ещё четвёртый участник — сын радиоинженера Михаила Белова. Имени его, к сожалению, я не помню. Мы оговорили дистанцию - до траверза какого-то мыса, и заплыв начался. В первые минуты меня неприятно удивила низкая температура воды, но отступать было нельзя, и заплыв продолжился. Все четверо участников этого импровизированного соревнования использовали стиль брасс, мы дружно продвигались вперёд. Я надеялся, что после первых десятков метров моё лидерство станет несомненным, но я ошибся. Олег плыл вровень со мной и не отставал. Для себя я отметил, что у него очень приличный брасс, и, конечно, это вселяло в него уверенность в успехе. Поскольку дистанция предстояла большая, я плыл экономно, сберегая силы на всю дистанцию. Таким образом мы с Олегом проплыли около пятисот метров. Он держался недалеко от меня, на пару метров позади и прикладывал большие усилия, чтобы не отстать больше. За нами, метрах в пятидесяти, плыл сын Михаила Белова, а следом метрах в ста - мама Олега.

Олег, видимо, плыл из последних сил, об этом говорило его тяжёлое дыхание, но он не сдавался и продолжал бороться. Для меня ситуация стала ясна: я был полон сил, лидировал и готов был плыть в таком темпе ещё долгое время. Я хотел довести ситуацию до абсурда, когда всем станет ясно, кто сильнее, и продолжение гонки станет бессмысленным. Но Олег продолжал плыть на усилия воли. При этом я отметил, что мой друг обладает упорным характером и борется до конца. Я порадовался этому обстоятельству в душе и продолжал заплыв. Чувствовалась его хорошая спортивная форма, подтверждающая в нём мастера спорта по боксу. Чтобы окончательно прояснить ситуацию, я немного ускорился, и Олег, плывущий из последних сил, стал резко отставать. Этот момент сломил его волю, и он крикнул мне сзади, что я выиграл, а он проиграл. Я порадовался, что здравый смысл возобладал, и сбавил темп. Олег предложил не продолжать заплыв и возвратиться. Я не возражал, сказав Олегу, что в его лице я увидел достойного соперника, который боролся до конца, и мы довольные поплыли в обратном направлении. Через какое-то время мы встретили плывущего нам навстречу сына Михаила Белова, а ещё позднее встретили и маму Олега. Так, вчетвером, мы достигли берега и, удовлетворённые, завершили этот заплыв. Он длился около часа, и, когда мы закончили его, в Мустамяки уже подъехали молодые сотрудники ГП, зарезервировавшие себе путевку на «уикенд». Все собрались у кого-то за большим столом, начался весёлый ужин, и я оставил мысль о возвращении в город на автомобиле в тот же день и предался веселью вместе с остальными сотрудниками. За столом блистал остроумием Сергей Тегалёв; присутствовали, кроме Олега Гладышева, Лариса Плехова, Ира Шубина и Гена Куденко. Остальных участников не помню, но было человек восемь.

По окончании ужина все разошлись по своим комнатам, а у меня места не было. Олег меня предупредил, что у него дополнительного спального места нет, так как они спят с мамой в одной комнате, и мне надо поискать самому у кого-нибудь место для ночлега. Мне было крайне неудобно ходить по посёлку и искать себе пристанище. Я пожалел, что поддался искушению и не уехал в город ещё вечером после окончания заплыва. Решил отказаться от унижительной, как мне представлялось, процедуры поиска места для ночлега и приготовился провести ночь в салоне своей машины. Такая перспектива мне очень не нравилась, но я решил, что для меня это будет проще.

И вдруг помощь пришла откуда я не ожидал. Гена Куденко подошёл ко мне и, единственный из всей компании, поинтересовался, есть ли у меня место для ночёвки. Я ответил, что места у меня нет, так как я не рассчитывал оставаться, но потом поменял свои планы. Гена сказал, что его жена приедет только завтра и у него в комнате есть одно место, которым я могу воспользоваться. Я с радостью согласился, и Гена провёл меня в свои апартаменты. Войдя в его комнату, я был удивлён скромностью внутренней обстановки. Там не было ничего, кроме стола, стульев и солдатских кроватей. Не многим комфортнее, чем в салоне моей машины, отметил я про себя. Гена показал мне свободную кровать, покрытую матрацем, дал мне покрывало, и мы заснули.

Среди ночи я почувствовал сильнейший насморк - результат длительного нахождения в холодной воде, и я с трудом дождался рассвета. Но, несмотря на все неудобства, я был благодарен Гене за проявленное внимание ко мне и помощь. За его внешне грубоватым обликом я разглядел доброе и отзывчивое сердце. Это было приятно - открыть в знакомом тебе человеке хорошие черты, о которых не знал до этого. Рано утром, когда все ещё спали, я сел в свою машину, завёл двигатель и с огромным чувством удовлетворения покинул Мустамяки. Курс лежал на нашу дачу в посёлке Сиверский, где в этот день находилась моя семья. Соревнование с Олегом было выиграно, бытовые неудобства, связанные с вынужденным пребыванием в Мустамяках остались позади, впереди меня ждал отдых с семьёй, но какой-то неприятный осадок от пребывания на нашей экспериментальной базе остался. Я был удивлён, в каких спартанских условиях вынуждены были проводить выходные дни и отпуска мои коллеги из ГП, каким невысоким был там уровень комфорта.

### **Особенности национального купания в Арктике в летний период**

Олег Гладышев был удручён проигранным соревнованием со мной в Мустамяках. Он был не тем человеком, который оставляет проигрыш без внимания. Его спортивный характер требовал «сатисфакции». И перед навигацией 1978 года он предложил мне новое пари: каждый из нас должен был искупаться в Арктике, и выигрывал тот участник, место купания которого будет севернее, чем у соперника. Я принял эти условия, но отметил, что победа будет зависеть и от места работ судна. Олег согласился с этим доводом, но подчеркнул, что в ситуацию ещё вмешивается и элемент везения. «Посмотрим, кто из нас более везучий», — добавил он. На этом и порешили.

В навигацию 1978 года мне предложили пойти на г/с «Фёдор Матисен». Дело было в том, что в предыдущую навигацию 1977 г. я досконально освоил работу на новом оборудовании для судового промера, включая работу на автоматизированной системе «Автокарта» и работу на радиокоординирующей системе Хай Фикс-6. Начальник партии на г/с «Фёдор Матисен» Евгений Викторович Даниловцев и старший инженер Сергей Гареевич Гималетдинов ещё не имели опыта работы с этим новым оборудованием, и мне в обязанности, кроме несения вахты, вменялось консультирование инженерного состава по особенностям работы вышеуказанных комплексов. При обсуждении условий моего пребывания на борту гидрографического судна с главным инженером предприятия Б. В. Елисеевым я выразил желание взять с собой в рейс мою жену Елену, работника гидрологической группы нашего предприятия. Главный инженер не возражал. Наше начальство в то время поощряло желание работников камерального производства

участвовать в полевых работах. Это расширяло кругозор работника и делало из него более знающего специалиста, который после участия в полевых работах на борту судна лучше представлял весь технологический процесс создания морских навигационных карт.

По производственно-техническому предписанию нашему судну предстояло выполнить судовой промер глубин около Земли Франца-Иосифа (ЗФИ). Для производства работ в вышеуказанном районе морскому гидрографическому отряду, состоящему из трёх судов, предстояло высадить на необорудованный берег островов ЗФИ три радиокоординирующих станции английской системы Хай Фикс-6. При подходе к ЗФИ судовой радист принёс мне телеграмму от Олега Гладышева со следующим содержанием: «Искупался в Белом море на широте .... Жду сообщений от тебя».

Я тоже люблю выигрывать пари, тем более что если мне удастся искупаться на ЗФИ, то улучшить мой результат и искупаться севернее ЗФИ невозможно. Ситуация складывалась в мою пользу, и мне оставалось только решиться. Наше судно начало выгрузку экспедиционного оборудования на один из островов ЗФИ. Был на редкость солнечный и тихий день. Я принимал активное участие в выгрузке и довольно хорошо разогрелся. У ледяного припая стояла судовая самоходная баржа, которая доставляла грузы с борта судна на берег. Я решил, что более удобного случая мне может и не представиться. Я спросил разрешение у второго помощника капитана, который командовал выгрузкой, искупаться с борта баржи. Он не возражал. Тогда я разделся до трусов и спустился на руках с борта баржи в воду. Хотя вокруг меня были одни мужчины, я не решился плыть совсем без одежды. Предварительно, перед спуском в воду, я передал свой фотоаппарат в руки Сергея Гималетдинова и попросил его сделать несколько снимков в тот момент, когда я окажусь в воде. Фото, по моему мнению, должно было доказать Олегу Гладышеву факт моего купания.

Когда я опустился в воду, я полностью осознал глупость своего поступка. Такого сильного стресса я в жизни больше никогда не испытывал. Первое желание, которое у меня возникло, — это немедленно выскочить из воды. Но три десятка широко раскрытых глаз вокруг меня и чувство гордости заставили меня взять себя в руки и плыть брассом вдоль борта баржи. Проплыв за ее корму, я развернулся и поплыл назад. Мне помогли взобраться на борт баржи, и я вздохнул с облегчением. Самое страшное осталось позади. Но после нахождения в ледяной воде у меня сильно заболели колени. Вскоре мне удалось добраться до стоящего на якоре судна и запереться в душе. Я включил горячую воду и начал согревать колени. Боль в них не отступала, но я чувствовал, что надо продолжать процедуру. Простояв под горячим душем около часа, я дождался, пока боль в коленях совсем прекратилась, и только после этого вышел из душа.

На следующий день я отнёс судовому радисту телеграмму для Олега Гладышева следующего содержания: «Искупался на ЗФИ. Широта 80 град. и 10 мин.». Через короткое получил ответ от Олега: «Поздравляю! Ты выиграл!».

### **Вредная кнопка**

В навигацию 1978 г. на г/с «Фёдор Матисен» произошло несколько запомнившихся мне событий. Мне удалось сделать хороший снимок судна-близнеца г/с «Яков Смирницкий», которое проходило на встречном курсе полным ходом. Лучшего снимка гидрографического судна типа «Дмитрий Овцын» мне не приходилось видеть. Снимок был постановочным. Мы встретились судами в районе ЗФИ, и я перешёл на борт г/с «Яков Смирницкий». Поднялся на мостик и попросил капитана после того, как суда разойдутся, пройти полным ходом по левому борту нашего судна. Капитан ответил согласием, и я, перейдя на своё судно, поднялся с фотоаппаратом на самую верхнюю палубу и приготовился к съёмке. И не зря! Когда суда разошлись, капитан г/с «Яков Смирницкий» немного отошёл от места встречи судов, развернул судно, дал полный ход, и оно с максимальной скоростью пронеслось мимо нашего левого борта. День стоял солнечный, позиция для съёмки была выбрана правильно - получился великолепный снимок судна в

движении с выгодного ракурса. Этим сделанным снимком я горжусь, и он у меня вызывает много воспоминаний. Дело в том, что в 1981–1982 гг. мне довелось пять месяцев провести на этом судне при выполнении работ в средней части Атлантического океана. Но это уже другая история.

После того как все три береговых станции радиокоординирующей системы Хай Фикс были высажены на острова в южной части архипелага ЗФИ и координаты излучающих маяк были определены, вся система включилась в работу. От начальника радиоотряда Валерия Андреева, находящегося на ведущей станции, последовало сообщение, что система вышла на работу в штатном режиме и можно приступать к промеру. Все три гидрографических судна, находящихся в этом районе, начали делать привязку судовых приёмников к работающей системе. На нашем судне привязкой руководил я, так как у остальных участников экспедиции ещё не было опыта производства такого рода операции. Она являлась очень ответственным этапом промерных работ и требовала тщательного подхода. После долгих манёвров нашего судна вокруг ведущей станции мы выставили правильные отсчёты на приёмнике, и судно отправилось в район нашего планшета. Закончив привязку, я спустился в нашу с женой каюту и лёг спать. На вахту заступил старший инженер Сергей Гималетдинов с техником-курсантом Владимиром Вайгачёвым. До акватории планшета оставалось хода часа четыре, и у нас с Леной было время отдохнуть перед нашей вахтой.

Примерно через два часа в дверь нашей каюты постучали. Я открыл дверь и увидел на пороге растерянного Сергея Гималетдинова. «Саша! У нас беда! Вайгачёв выключил систему!» — сказал он. Я поднялся в гидрографическую рубку и увидел стоящего у судового приёмника техника Вайгачёва. На нём не было лица. На мой вопрос, что он сделал, он ответил, что нажал вот эту зелёную кнопку. Этой кнопкой подавалось питание на судовой приёмник, с помощью которого мы определяли своё точное местоположение. Я спросил, зачем он это сделал? Ответ меня потряс: «Я хотел попробовать, тёплая она или нет» — сказал Володя. Его искренность и непосредственность меня обезоружили. Я ожидал любого ответа, только не такого. Видно было, что парень сильно переживает и не стал его ругать, а только улыбнулся в душе. Пришлось разворачивать судно на обратный курс и через два часа хода начинать привязку к системе заново. Я только напомнил Володе, что эксплуатация судна такого типа обходится Министерству морского флота в две тысячи долларов в сутки, а мы, по его вине, потеряли впустую около шести часов. «Я понимаю!» — грустно ответил он. После этого случая зелёная кнопка приёмника была заклеена Сергеем Гималетдиновым пластырем во избежание возможных отключений.

В случае с Володей я сразу вспомнил его отца, Анатолия Зосимовича Вайгачёва, которого я хорошо знал, поскольку проработал с ним в одном отделе много лет. Наши столы стояли друг напротив друга, и мы часто вели непринуждённые беседы на разные темы. Анатолий Зосимович был опытным полярником, его биография была полна необычных событий. Также я слышал от других сотрудников, что на его долю выпали такие испытания, которые обычному человеку перенести не по силам. Чувствовалось, что Вайгачев может собраться в нужный момент, проявить невиданную силу воли, принять правильное решение и выйти победителем из сложной ситуации. И выглядел он соответственно: высокий рост, мощное телосложение, волевое лицо с выдающимся вперёд подбородком. При этом он был очень доброжелательным и общительным человеком. Любил шутки и сам задорно смеялся при этом. Бросалась в глаза ещё одна особенность его поведения. У него была довольно плохая координация движения, он часто натёкался на углы столов, ударялся об окружающие предметы. Его движения были порывистые и размашистые. Он был очень энергичен, инициативен и любознателен, с удовольствием рассказывал о своих приключениях. Мне запомнились несколько самых значительных.

Вот один из примеров из его весьма беспокойной биографии.

## Опыт моржевания у ЗФИ

В пятидесятые годы прошлого столетия Морская гидрографическая экспедиция №1 Управления Северного морского пути на небольшом гидрографическом судне выполняла промер в районе ЗФИ. На вахте стоял молодой инженер-гидрограф Анатолий Зосимович Вайгачёв. Он был модно одет в спортивный синий костюм за шесть рублей и казенные черные резиновые сапоги, выданные ему боцманом.

Судно легло в дрейф для взятия грунтовой станции, и Вайгачёв с высоты ходового мостика наблюдал за окружающей обстановкой. Был погожий солнечный день, на море полный штиль. По левому борту начальник партии с курсантом опускали за борт грунтовую трубку, по правому борту, напротив камбуза, двое курсантов чистили картошку. На баке судовой боцман наводил порядок в своём хозяйстве. Вайгачев заметил, что боцман зачем-то вытащил судовой багор и положил его на палубу рядом с правым бортом судна. Через какое-то время судно качнуло на волне, и багор благополучно скатился за борт. В воде он принял вертикальное положение и стал медленно дрейфовать к корме вдоль правого борта судна. Боцман, занятый своим делом, не заметил потерю инструмента и продолжал возиться на баке. Также Вайгачёв видел в районе кормы судна спущенный по правому борту штормовой трап. Тогда ему в голову пришла идея спуститься по нему до воды, дожидаясь, когда багор приблизится, вытащить его из воды и предъявить боцману, упрекнув того в разбазаривании социалистической собственности.

Никого не предупредив, молодой вахтенный инженер-гидрограф покинул ходовой мостик, спустился по трапу на палубу правого борта и проследовал мимо чистящих картошку курсантов на корму. Там он добрался по штормовому трапу до воды и стал ждать приближения багра.левой рукой он держался за трап, а правую руку протянул для того, чтобы схватить медленно приближающийся багор. Когда Вайгачёв увидел, что проплывающий багор поравнялся с ним, то потянулся к нему правой рукой. Но багор находился немного дальше, и Вайгачёв машинально разжал левую руку, которой держался за шторм трап. В ту же секунду он оказался в ледяной воде с багром в руках. Не выпуская его из рук, он поплыл по направлению к судовому штормтрапу. Но, несмотря на все его усилия, он не только не приблизился к штормтрапу, но и стал отдаляться от него. Тогда он бросил багор и поплыл к судну, всю работу освободившимися руками. Плыть очень мешали бывшие на нем резиновые сапоги, но он не хотел их сбрасывать, так как они являлись казенным имуществом и при их потере бухгалтерия удержит стоимость обуви из его зарплаты. Так он и плыл обутым, но, несмотря на все его усилия, расстояние до штормтрапа не только не сокращалось, но и увеличивалось. Тогда он принял решение сбросить сапоги и плыть налегке. Сделав это, он изо всех сил поплыл к судну. До штормтрапа оставалось уже около пяти метров, когда он с ужасом увидел за кормой судна только что появившийся бурун. Это судно дало ход и начало стремительно удаляться от него. Он стал кричать, но крика не получалось. Ледяная вода сковала все его органы, в том числе и речи. Он все глядел на удаляющееся судно, пока оно не скрылось из поля его зрения. Анатолий стал лихорадочно рассуждать, что ему делать дальше. Первое, что он решил, было плыть по кильватерному следу вслед за судном. Поскольку он был вахтенным инженером, то без него судно не могло продолжать промер и его должны были хватиться. Не найдя его на борту, скорее всего, догадаются, что он мог выпасть за борт, и начнут искать его в море. Он также возлагал надежды на то, что его вспомнят два курсанта, чистивших картошку. Вайгачев принял решение не терять самообладание несмотря ни на что и продолжать плыть в кильватерном следе судна. Так он и плыл один в ледяной воде Северного Ледовитого океана, веря в свою удачу.

Через какое-то время (уже прошло минут двадцать) он увидел возвращающееся судно. Оно шло точно по кильватерному следу. Пловец стал размахивать руками, стараясь быть более заметным на морской поверхности. Он почувствовал, что его заметили, судно начало выполнять манёвр «Человек за бортом». Когда судно подошло почти вплотную к нему, стоящие на штормтрапе матросы помогли ему подняться на борт. Неудачливого

пловца отвели в каюту, помогли переодеться во всё сухое. При этом тело Вайгачёва бил сильнейший озноб, который не прекращался. Тогда кто-то из команды налил ему полный гранёный стакан неразведённого питьевого спирта. Выпив его залпом, Вайгачев лёг в свою койку и проспал ровно сутки. После этого он почувствовал себя значительно лучше и приступил к выполнению своих обязанностей на судне. К сожалению, это был только первый случай в длинной череде тяжёлых испытаний, выпавших на долю этого человека в его насыщенной подобными событиями жизни.

### **Коварная трещина**

Анатолий Зосимович Вайгачев в пятидесятые годы прошлого столетия много работал на ЗФИ в экспедиции под руководством Павла Яковлевича Михаленко. Выполнялся большой комплекс астрономических, геодезических и промерных работ. Слабо изученные острова архипелага требовали астрономической привязки и развития на них геодезической сети для дальнейшего производства промерных работ. Однажды он получил предписание от начальника экспедиции Михаленко П. Я. прибыть на двух собачьих упряжках с основной базы экспедиции в район производства работ. До места назначения можно было добраться двумя путями: вдоль берега острова по морскому льду или по ледниковому куполу, лежащему на острове. Второй путь был гораздо короче, да и на морском льду могли встретиться торосы, которые затрудняли продвижение упряжек. Было принято решение следовать на другой конец острова по его леднику. Таким путём ездили неоднократно, и он представлялся наиболее коротким и удобным. Нужно было проехать по его пологому склону до вершины, а затем спуститься по другому склону на противоположный берег. Высота ледника составляла около восьмисот метров, ехать предстояло несколько часов. Погода стояла благоприятная, был полярный день, светило солнце, дул лёгкий ветерок. До этого несколько дней бушевала арктическая пурга, а после её окончания установилась хорошая погода. Двинулись двумя упряжками, первой управлял сам Анатолий Зосимович, а второй упряжкой управлял курсант Высшего арктического морского училища (ВАМУ, впоследствии ЛВИМУ), который проходил практику в составе экспедиции. Сытые собаки хорошо тянули гружёные нарты, и путешественники уверенно преодолевали пологий подъём ледника. Через пару часов хода, поднявшись почти на вершину купола, собаки побежали значительно быстрее. Самая трудная часть пути была позади. Вокруг лежал ослепительно белый снег, а под ним, на глубину восьмисот метров, лежал многолетний ледник, медленно стекающий в сторону моря и откалывающийся у берега в виде айсбергов. Вдруг Анатолий Зосимович, двигавшийся на передней упряжке, с удивлением увидел, что бегущие впереди нарт собаки исчезли. В ту же секунду он почувствовал, что куда-то падает. Падение продолжалось несколько секунд, затем последовал сильный удар об лёд, и он очутился на узком ледяном уступе шириной около полуметра в полной темноте. Он понял, что провалился в глубокую трещину в леднике, занесённую на поверхности снегом последней пурги. Он с трудом удерживался на скользком и узком уступе льда. Противоположной стены трещины видно не было, всё покрывала сплошная темнота. Откуда-то из глубины раздавались жалобные визги собак, упавших вместе с нартами на самое дно трещины. Подняв голову, он увидел сверху пятно света от отверстия в снегу, в которое упала упряжка. Оно казалось из глубины совсем небольшим. Он прижался спиной к стене и вытянулся вдоль неё на уступе. Пошевелиться он боялся, узкий уступ был скользкий, и малейшее неосторожное движение могло привести к дальнейшему падению на ещё большую глубину.

Так он лежал в полной темноте и думал о том, как выбраться из трещины. Ушибленное при ударе о ледяной выступ тело болело. Находясь в таком положении, он услышал сверху голос курсанта, который звал его. Он откликнулся на зов и стал из трещины руководить своим спасением. Он попросил курсанта выпрячь собак из упряжки, собрать все образовавшиеся ремни и верёвки, связать их все в один длинный конец. Также он попросил оставшиеся нарты поставить вертикально у трещины и воткнуть в снег. К

ним был привязан один из концов, получившийся из упряжи верёвки, а свободный конец курсант опустил в дыру в снеге. К счастью, длины верёвки хватило, и Вайгачев, лежащий на уступе, на глубине около двенадцати метров, смог поймать свободный конец опущенной верёвки. Он пропустил его вокруг своей груди и завязал беседочным узлом. Подал курсанту команду на подъём и почувствовал, как верёвка натянулась. Он стал медленно подниматься к поверхности, повиснув на верёвке. Когда его тело приподнялось над уступом примерно на три метра, одна из связок верёвки развязалась, и он рухнул на уступ. С большим трудом ему удалось вторично удержаться на уступе. Всё надо было начинать сначала. Порвавшаяся верёвка была поднята на поверхность, более надёжным способом перевязана и спущена в снежную дыру. На этот раз всё прошло благополучно, и курсант вытащил измученного Вайгачёва из трещины. На поверхности светило солнце, и смертельная опасность была позади. Они кое-как впрягли собак в оставшиеся нарты и возвратились на базу.

Удивительно, но и этот случай в жизни Анатолия Зосимовича не был последним. После всех случившихся с ним несчастий он не пал духом, а продолжал активно работать в Арктике и Антарктике, районах повышенного риска для здоровья и жизни человека.

### **Продолжение. Один на один с ледовым буром**

За долгие годы работы в Арктике и в Антарктике у Анатолия Зосимовича были выслужены большие арктические надбавки к заработной плате, которые необходимо было подтверждать ежегодно, и он принимал участие в полевых работах в Арктике в составе различных подразделений ГП. Обычно он участвовал в промере со льда в составе берегового гидрографического отряда КАГЭ № 3 под руководством Ерохина. На этот период он оставлял работу в инспекции ГП и переходил на работу в гидроотряд, который производил промерные работы в районе Новосибирских островов моря Лаптевых в зимний период.

Отряд был оснащён передовой на тот период техникой бурения льда. На смену буровым гидрографическим машинам с механическим приводом на бур в отряд поступили вездеходы с вращением бура от электродвигателя. Это было удобней и не требовало работы основного двигателя вездехода. Да и запуск вращения бура теперь осуществлялся простым нажатием красной кнопки на пусковом реле, а не путём подсоединения привода бура к коробке отбора мощности вездехода.

На промере Анатолий Зосимович работал в качестве прораба и начальника группы, в которую, кроме него, входили механик-водитель и оператор буровой гидрографической машины. Операторами работали квалифицированные работники, прошедшие специальные курсы и имеющие на руках сертификаты, подтверждающие их квалификацию и умение работать на такого рода установках. Людям неподготовленным запрещалось работать на них, а операторам вменялось в обязанность отключать питание установки при окончании буровых работ и во время стоянки вездехода на полевой базе.

Прибыв на полевую базу гидроотряда, Анатолий Зосимович впервые увидел эти установки. Они вызывали у него интерес, но он не имел возможности испытать их в деле. Промер шёл своим чередом, и он как прораб выполнял свои обязанности, механик-водитель свои, а оператор буровой гидрографической машины (БГМ) свои. Так промер продолжался несколько дней, но интерес к чудо-машине у Вайгачёва не ослабевал.

И вот как-то после ужина, когда личный состав разошёлся по своим балкам и готовился ко сну, Анатолий Зосимович, предварительно одев ватный климатический костюм, вышел из своего балка и направился к стоящим в ряд вездеходам отряда. Подойдя к одному из них, он стал с интересом разглядывать новую для него установку. Его правая рука машинально потянулась и нажала на красную кнопку пускового реле. Установка включилась, и металлический бур начал вращение. Нижний конец бура находился на двадцать сантиметров выше поверхности льда и не был воткнут в лёд, как это требовалось по технике безопасности перед запуском установки.

Вращающийся бур набирал обороты и по мере их набора всё больше и больше отклонялся от вертикальной оси под действием центробежной силы. С каждым оборотом остриё бура всё ближе и ближе проходило от широких ватных штанов Вайгачева и в какой-то момент зацепило за правую штанину, мгновенно правая нога его оказалась намотанной на бур. Всё тело Анатолия Зосимовича было прижато к установке с такой силой, что не было никакой возможности дотянуться до реле и остановить вращение. Правая нога хрустела, её пронизала нестерпимая боль. Через какое-то время вращение бура остановилось, но огромная сила держала Вайгачёва, намотанного на бур. Он не мог самостоятельно освободиться, и с каждой его попыткой пошевелиться бур выворачивался ещё больше, ещё плотнее наматывая его на себя. При каждом таком движении в правой ноге раздавался хруст от сломанных костей и боль усиливалась.

Собрав последние силы, Вайгачёв закричал. На его счастье, люди в балках его услышали и выскочили наружу. Они отключили бур и с большим трудом освободили его ногу, навитую на бур. Его перенесли в балок и связались по радио с медицинской службой посёлка Тикси. Было принято решение срочно вывозить пострадавшего на Большую землю. Из п. Тикси в район работ вылетел санитарный рейс, которым Вайгачёва доставили в поселковую больницу. Выполненный там рентген показал, что его правая нога переломана в одиннадцати местах и сами переломы оказались очень сложными. Кости были расщеплены на мелкие фрагменты, которые располагались вдоль ноги.

Местные хирурги заявили, что в условиях поселковой больницы им не справиться с такими сложными переломами и рекомендовали ему лететь в Ленинград и уже там начать квалифицированное лечение. С большими проблемами Анатолия Зосимовича доставили в Ленинград, и врачи приступили к операциям. Их было несколько, нога в некоторых местах срасталась неправильно, и приходилось вторично ломать ногу и складывать её правильно. Лечение заняло долгих десять месяцев, после чего пациент начал ходить, сначала на костылях, а потом и без них.

Вот так закончилось тяжелейшее испытание в жизни Анатолия Зосимовича. Эту историю, как и все предыдущие, он в деталях рассказывал мне лично. К сожалению, и оно не было последним в его удивительной биографии. А вот следующему происшествию с ним я был невольным свидетелем и очевидцем. Оно произошло на рейде далёкого канадского порта Ванкувер в провинции Британская Колумбия в августе 1983 года.

### **О работе с огоньком**

В период семидесятых-восьмидесятых годов прошлого века в ГП ММФ сложилась практика в межнавигационный период сдавать свои великолепные суда в аренду сторонним организациям. В основном это были организации, занимающиеся изучением океанов. По одному из условий аренды, арендатор должен был принять в свой экспедиционный состав двух инженеров ГП, которые выполняли сопутствующие промерные работы и следили за правильным использованием имеющейся на борту аппаратуры.

В мае 1983 года г/с «Степан Малыгин», приписанное к Певекской гидробазе, было сдано в аренду организации под названием «Южморгео» из г. Геленджика Краснодарского края для проведения изыскательских работ в центральной части Тихого океана в районе геологических разломов Кларифон и Клиппертон. Выход судна планировался из порта Находки Приморского края в начале июня. От ГП на судно были откомандированы инженеры А. Г. Зыков и А.Е. Ключев. Первым помощником капитана, или помполитом, был назначен А. З. Вайгачёв. На тот момент Анатолий Зосимович перевёлся на работу в Певекскую гидробазу на должность старшего инженера и выполнял обязанности помощника начальника штаба морских операций по гидрографии Восточного сектора Арктики. (В западном секторе Арктики такую же функцию исполнял П. Я. Михаленко).

К назначенному дню выхода в море все участники экспедиции прибыли на борт судна, разместились по каютам и приготовились к отходу. Удалось полюбоваться изумительными пейзажами порта Находка и прилегающими сопками. В назначенный капитаном судна час оно отошло от причала и взяло курс на Японское море. На ходовом мостике капитан принял решение выходить в Тихий океан проливом Цугару между японскими островами Хоккайдо на севере и Хонсю на юге. К проливу стали подходить рано утром, все ещё спали, и вдруг над судном раздался громкий гул низколетящего самолёта. Все выскочили на палубу и увидели, что, почти касаясь мачт судна, над ним кружит самолёт-разведчик «Орион». По всей видимости, внешний вид нашего судна, утыканного торчащими антеннами, как ёжик иголками, вызвал подозрение японских властей, и они начали слежение за нами. Через какое-то время летающий над нами самолёт сменил военный вертолёт, и мы продолжали движение к проливу в его сопровождении.

В запланированном районе работ нам предстояло вести промер на больших глубинах. Для этих целей на судне имелся глубоководный эхолот «Элак-Эниф», но при промере в Арктике, где глубины небольшие, его никогда не использовали. Там всегда работали на высокоточном эхолоте «Атлас Электроник» с диапазоном измерения глубин от 0 до 2400 метров. Глубины в проливе Цугару составляли около полутора километров, и это было последним местом перед выходом в океан, где можно было тарировать глубоководный эхолот с помощью мелководного «Атлас Электроник». Я спросил у капитана, может ли он лечь в дрейф в проливе минут на двадцать. Он ответил согласием, и судно остановилось в середине пролива. Мы на борту включили оба эхолота, провели тарировку, убедились в правильной работе глубоководного эхолота, и судно продолжило свой путь по проливу к выходу из него. При этом мы заметили, что, как только мы легли в дрейф, из ближайшего к нам японского порта вышло судно береговой охраны и начало следовать за нами примерно в трёх кабельтовых.

Миновав пролив, мы вышли в Тихий океан. Уже скрылись из вида высокие берега японских островов, а японский корабль береговой охраны продолжал следовать за нами на той же дистанции. Никаких сигналов он не подавал, а только сопровождал нас. По размеру он был сравним с нашим судном и предназначался для океанского плавания. Уже давно закончились японские территориальные воды, уже закончилась их экономическая зона, а корабль продолжал маячить за нашей кормой. Так мы прошли полным ходом двое суток, и только на третий день с японского корабля по радио нас спросили на плохом русском языке, с какой целью мы останавливались в проливе. На вахте в это время стоял третий помощник капитана, и он честно ответил, что проверяли работу эхолотов. Сразу после полученной информации японский корабль развернулся и лёг на обратный курс. Наше судно продолжило путь в район работ, до которого шли ещё около двух недель.

Прибыв в назначенную точку, наши геологи приступили к работам. Целью данной экспедиции был сбор информации о нахождении на дне Тихого океана железомарганцевых конкреций, очень ценных для промышленности образований, содержащих и золото, и платину, и ещё целый ряд ценных элементов таблицы Менделеева.

Для этих целей опускали с борта судна приборы на морское дно и делали на расстоянии трех метров фотоснимок дна с лежащими на нём конкрециями, затем специальный ковш захватывал эти конкреции и поднимал их на борт судна. Одновременно шло картографирование дна с указанием количества поднятых конкреций.

Работа шла очень успешно, и вскоре вся корма судна и шлюпочная палуба были завалены поддонами с конкрециями. Геологи очень радовались. По их словам, нашей экспедиции удалось обнаружить очень богатое месторождение железомарганцевых конкреций, и необходимо будет подать заявку в международный орган по изучению океана о принадлежности его к СССР. Даже поднятый на борт судна объём конкреций,

добытый не промышленным способом, позволял извлечь из него много ценных элементов.

Проработав в этом месте около месяца, судно отправилось на бункеровку в ближайший порт Мансанилья на территории Мексики. Подходили к высоким берегам на рассвете. Ещё не показался берег, а с судна уже были видны как бы парящие в небе яркие католические кресты. Зрелище было великолепное! На тёмном фоне впереди по курсу судна сияло несколько ярких крестов, расположенных вдоль берега. Подойдя ближе, мы увидели, что на самых высоких сопках установлены огромные кресты, ярко расцвеченные иллюминацией. Пройдя ещё какое-то расстояние до мексиканского берега, мы поняли, что не мы одни следуем к нему. Вокруг нас параллельным курсом плыли тысячи морских змей. Судно шло среди этих извивающихся тел коричневого цвета размером около метра. Я долго смотрел на этих «попутчиков» и решил для себя, что по прибытии на берег не пойду купаться в океан.

Завершив бункеровку и погуляв по городу, мы вернулись в район работ и продолжили их с тем же успехом. Иногда в драгу, которую опускали на дно, попадались морские черепахи. Их выпускали за борт, хотя слышались призывы сварить из них суп. Но на страже жизней черепах стояли дамы из состава экспедиции, отличавшиеся большой любовью к дикой природе и «гуманизмом».

Наконец все запланированные работы были успешно завершены и судно взяло курс на канадский порт Ванкувер, чтобы вторично пополнить запасы перед обратным походом в Находку. Со стороны Тихого океана к порту вёл узкий и длинный проход под названием Хуан-де-Фука. Перед входом мы взяли на борт лоцмана и двенадцать часов следовали при его проводке. С каждым поворотом глазу открывались живописные картины и стоящие на берегу дачи простых канадцев. У каждой дачи на воде был припаркован гидросамолёт, на котором дачники добирались до города. Над судном то и дело пролетали лёгкие гидросамолёты с одним или двумя двигателями.

Дойдя до рейда Ванкувера, мы бросили якорь и стали ждать разрешения для подхода к причалу. Его долго не давали, и мы простояли трое суток на рейде. Опять внешний вид нашего судна вызвал подозрение у портовых властей. Мы в бинокли рассматривали берег с уютными домиками и неторопливой жизнью в них. По утрам со всех сторон на водный аэродром, расположенный вдоль берега, слетались десятки гидросамолётов и один за другим приводнялись, и швартовались к специальным пирсам. Вечером, после окончания трудового дня, эти самолёты взмывали в воздух и летели на свои дачи. В эти периоды воздушное движение было очень насыщенным, но всё проходило без лётных происшествий.

По вечерам от береговых причалов отходили сотни небольших яхт, при слабом ветре скользя по бухте. Некоторые яхты подходили совсем близко к нашему борту, и люди спрашивали разрешения подняться на борт. Члены экспедиции, которые находились на открытых палубах, согласно кивали головами в ответ, но тут появлялся Вайгачёв и с криками «NO POSIBLE» начинал размахивать руками. Испуганные такой реакцией, наивные канадцы быстро отходили от нашего борта, а недовольный Анатолий Зосимович говорил вслух: «Не положено!». Так продолжалось три дня, пока по громкой судовой связи не последовало объявление: «Желающим научиться пользоваться пиротехникой просьба собраться на шлюпочной палубе!».

На призыв откликнулось человек двенадцать, мы собрались в указанном месте. Перед нами стоял Анатолий Зосимович в новой морской форме. Шевроны на рукавах ослепительно блистали на солнце. Он был слегка возбуждён, на его лице читалось предвкушение чего-то значительного. Весь вид его внушал собравшимся уважение. Он напомнил нам, что является заместителем начальника штаба морских операций Восточного сектора Арктики, а до этого много проработал в Арктике и Антарктике. Он пояснил, что второй помощник капитана сообщил ему о том, что у части пиротехнического судового имущества истёк срок эксплуатации и по правилам техники

безопасности этот запас должен быть уничтожен путём затопления. Анатолий Зосимович уговорил помощника не топить пиротехнику сразу, а дать ему возможность провести занятия с составом экспедиции. Как человек очень рациональный, он решил извлечь хоть какую-то пользу из этой отслужившей своё пиротехники. После своего вступления он подошёл к одной из коробок и извлёк из неё красного цвета цилиндр, пояснив, что это пиротехническое изделие называется фальшфейер и служит для привлечения внимания со стороны проходящих судов или самолётов к терпящим бедствие.

Затем он взял в правую руку фальшфейер со стороны висящей из него верёвки и с силой дёрнул за неё. Фальшфейер вспыхнул необычайно ярким оранжевым пламенем прямо под рукой бедного Анатолия Зосимовича. Его лицо перекошилось от нестерпимой боли, он яростно замахал обожжённой рукой в безнадёжной попытке погасить пламя, но оно продолжало гореть с прежней силой. Фосфорная основа фальшфейера делала своё дело, выжигая мякоть ладони до кости. Тогда он стремглав бросился к противоположному от стоявших людей борту и выбросил горящий фальшфейер за борт судна. Страдальческим взглядом окинув оторопевших зрителей, он извинился, что занятие не получилось и спустился в свою каюту. Судовой доктор сделал ему первую перевязку, и все оставшиеся три недели до прихода в порт Находка Вайгачёв ходил с перебинтованной правой рукой. Затем я полетел в Ленинград, а он с судном пошёл в Певек. Уже потом, значительно позднее, я встретил его в Ленинграде и поинтересовался его рукой. Он мне сообщил, что рука болела полгода, особенно ситуация ухудшилась, когда он прибыл в Певек. Там вопрос стоял об ампутации руки, но потом врачам удалось отстоять руку. Ожёг фосфором, как пояснили врачи, очень тяжело лечится.

Вот с такими выдающимся человеком, как Анатолий Зосимович Вайгачёв, мне пришлось работать. Примерно в это время на экраны страны вышла французская кинокомедия «Невезучие» с Ришаром и Депардье в главных ролях. Образ, созданный на экране Ришаром, напомнил мне отчасти нашего коллегу. Но в любом случае он остался в моей памяти как человек негибкого характера, твердой воли, умеющим принять правильное решение в сложной ситуации. При этом он оставался добрым и отзывчивым. Вспоминаю его улыбку и заразительный смех. Его любили в коллективе, и он это чувствовал. В любом отделе были рады его появлению, он всегда мог рассказать пару занимательных историй. Я однажды побывал у него дома. Меня немного удивила скромность его бытия. Единственное, что отличало его квартиру от сотен таких же, — это огромный белый попугай, которого ему удалось привести с Кубы. Попугай был говорящий, но в присутствии постороннего, каковым являлся я, он молчал. Но вид у него был очень внушительный, попугай напоминал окружающим, что его хозяин обошёл весь земной шар и оставил хорошую память о себе.

#### **Для друга — самое дорогое**

В навигацию 1977 г. я находился на борту г/с «Валериан Альбанов», где начальником гидрографической партии был Кошелёв Михаил Петрович. Он сразу предупредил меня, что, кроме обычных обязанностей по несению вахты инженера-гидрографа на промере, мне предстоит выполнять гидрологические работы по определению вертикальной скорости распространения звука в морской воде. Он провёл меня в гидрологическую лабораторию и показал имеющееся оборудование для предстоящих работ. При осмотре лаборатории я обратил внимание на два стоящих на полу ящика. В них находились большие бутылки тёмного стекла, которые были тщательно закупорены. Я поинтересовался у Михаила Петровича, что это за бутылки. Он пояснил, что до нашей экспедиции это судно было в течение месяца в аренде у ААНИИ и с него выполнялись заборы морской воды с помощью морских глубоководных опрокидывающихся батометров с различных глубин моря. Эти бутылки наполнены пробами морской воды с разных горизонтов. Все бутылки были пронумерованы краской и аккуратно стояли в углу лаборатории. Он попросил их не выбрасывать до окончания,

возможно, за ними ещё вернуться хозяева. Он передал мне ключ от лаборатории, и я стал её хозяином на предстоящий рейс.

Примерно через месяц производства работ по громкой связи объявили, что предстоит встреча в море с г/с «Дмитрий Овцын», команде быть готовой принять концы с левого борта. Подошёл г/с «Дмитрий Овцын», швартовка прошла штатно, на море наблюдался почти полный штиль.

Я видел, как с пришвартованного судна на наш борт перешли несколько человек, и среди них заметил Володю Золотарёва и Володю Исакова. Оба проследовали в каюту к инженерам-гидрографам, а я прошёл в свою каюту.

Примерно через час по громкой связи объявили, что через пять минут суда разойдутся и посторонним просьба покинуть борт г/с «Валериан Альбанов». В этот момент в дверь моей каюты постучали, и я увидел на пороге двух Владимиров, Золотарёва и Исакова. Вид у них был несколько смущённый, и они сказали мне, что, по их сведениям, в моём распоряжении имеется большое количество бутылок со спиртом и они были бы мне благодарны, если бы я передал им одну из них. Я поинтересовался, откуда у них эта информация о наличии у меня запасов спирта. Они пояснили, что от ребят с моего судна. Тогда я понял, что их просто разыграли весёлые инженеры-гидрографы с нашего судна, во главе с Юрием Павловичем Гаазе.

Но я не стал их разубеждать в их ошибке. Я подумал, что они бы мне всё равно не поверили и сочли бы меня жадным и неотзывчивым. Кроме этого, у меня вызвало неподдельное удивление появление у моей каюты этих персонажей, которые ассоциировались в моём сознании с увлечённостью программированием и компьютерными технологиями. Отметив для себя тот факт, что плохо разбираюсь в людях, я стал немного возражать, но после коротких уговоров я взял ключ от гидрологической лаборатории и повёл парней по коридору. Их лица светились таким счастьем, что мне стало немного не по себе, когда я представил, какое жестокое разочарование постигнет этих замечательных людей. Но я решил доиграть свою партию до конца. Войдя в лабораторию, я сказал, что отношусь с большой симпатией к ним и поэтому разрешаю им взять каждому по большой бутылке из стоящих в углу ящиков. Они искренне поблагодарили меня и заверили, что такую невиданную щедрость с моей стороны они никогда не забудут. Каждый взял себе по бутылке. Я попросил их спрятать подарки под одеждой, и они, как на крыльях счастья, перелетели на борт своего отходившего судна.

Я вышел на палубу и встал у левого борта. Пароходы уже разошлись, между бортами было около десяти метров. Вдруг на палубу отходящего судна выскочили два человека с перекошенными от злобы лицами. Первым бежал Володя Золотарёв и гневно грозил кулаком в мою сторону и кричал неприличные слова в мой адрес. Второй Володя тоже выказывал своё недовольство, но менее эмоционально. Я спросил, что им не понравилось, и они ответили, что в бутылках была морская вода. Я ответил, что поделился с ними тем, что у меня было.

Эту безобразную сцену невольно наблюдал Михаил Петрович Кошелев и, подойдя ко мне, поинтересовался в чём дело. Узнав причину, он сказал мне: «Это жестоко!».

Я отчасти согласился с ним, но для себя решил, что шутка была не такая уж плохая. Справедливости ради надо отметить, что гневные лица ребят впоследствии сменились на улыбающиеся, и я понял, что они оценили шутку по достоинству. Позднее я поинтересовался у Юрия Павловича Гаазе, кому принадлежит инициатива по розыгрышу наших коллег из ИВЦ. Он с гордостью ответил, что это его идея. Так он хотел хоть немного скрасить наши серые судовые будни. На мой взгляд, это ему удалось.

## **Продолжение рассказа А. Зыкова о судовых буднях в навигацию 1978 года на борту г/с «Фёдор Матисен»**

Выполнив все подготовительные работы, мы приступили к промерным работам к югу от ЗФИ. Условия были хорошие, льда не было, штормы нас не беспокоили, жизнь входила в рабочее русло. Вахты сменялись отдыхом, промер проходил ровно, план выполнялся, и ничто не предвещало значительных изменений в нашей судовой жизни. Мы с супругой стояли вахту с нуля часов и до четырёх, и с шестнадцати до двадцати. Вместе с нами, но не в штурманской рубке, а на ходовом мостике нёс вахту второй помощник капитана Евгений Старцев. Очень весёлый человек, который после разворота на очередной галс любил заходить в нашу рубку и рассказывать морские истории. Это очень нравилось Лене, и Женя, как мы его звали, блистал красноречием.

Лена очень скучала во время навигации по нашей маленькой дочери, которой в тот период было пять лет и которая осталась на попечение родителей Лены в Ленинграде. Судовая жизнь и судовые нравы Лене не нравились, но она находила отдушину в судовой выпечке, которую каждый день, к вечернему чаю, выпекал судовой повар. Лена ждала времени начала вечернего чая, глядя на судовые часы в нашей каюте. Как только минутная стрелка показывала тридцать минут четвёртого, она спускалась по трапу и первая входила в кают-компанию. На столе уже находились свежая выпечка, сливочное масло, сахар и крепкий чай в большом чайнике. Наш судовой повар был мастер своего дела, и Лена получала большое удовольствие от его изделий, которые совсем недавно были сняты с противней и были ещё горячими.

### **Проход пролива Вилькицкого под проводкой атомных ледоколов**

В навигацию 1978 г. на г/с «Фёдор Матисен» гидрографическая партия ГП проводила судовой промер к югу от архипелага Земля Франца-Иосифа. Там, кроме нас, работали ещё два судна КАГЭ №1 г/с «Яков Смирницкий» и г/с «Павел Башмаков». Погода благоприятствовала промеру; льда не было, волнение моря было умеренным, радиokoординирующая система Хай Фикс-6 работала устойчиво, помех не было. Промерные галсы были длиной по 100 километров, судно ходило по планшету полными ходами, план промера стремительно выполнялся. К середине августа наше судно выполнило уже 12 тысяч километров промера из 15, предусмотренных планом. За этот период происходили неоднократные встречи в море с другими промерными судами, и у нас была возможность пообщаться с нашими коллегами, выполнявшими аналогичные работы на других судах.

В середине августа начальнику партии Е.В. Даниловцеву и капитану судна Шляпину поступила радиограмма от руководства ГП ММФ. В ней предписывалось судну следовать в порт Диксон для пополнения запасов топлива, воды и продовольствия (бункеровку). После бункеровки в Диксоне предписывалось следовать в район пролива Вилькицкого в точку рандеву, в которой должен был формироваться арктический караван судов для следования из Карского моря в море Лаптевых под проводкой ледоколов. Эта новость вызвала радость среди команды судна и членов экспедиции. Мы к тому времени уже полтора месяца не видели земли и не сходили на берег. Посещение порта Диксон предполагало кратковременное возвращение к простым земным радостям, смену обстановки и небольшой отдых от промерных работ.

Арктический посёлок Диксон встретил нас хорошей погодой, приличным ассортиментом товаров в местном магазине и радостью от простого хождения по твёрдой земле. За три дня стояния судна у причала мы с Леной обошли местные достопримечательности, пофотографировали, закупили в магазине необходимые товары и вдоволь нагулялись по земле.

Завершив бункеровку, наше судно направилось в точку сбора каравана судов вдоль северо-западного берега полуострова Таймыр. Через сутки наше судно было в точке сбора, и мы издали увидели два огромных ледокола «Арктика» и «Сибирь» с ядерными

энергетическими установками. Наше судно легло в дрейф, а ледоколы ходили вокруг нас разными ходами, демонстрируя свою необычайную мощь и красоту. Чуть позднее подошёл третий ледокол, «Красин», с дизельной энергетической установкой.

Через сутки в точке *рандеву* собралось 14 судов. Все суда были различного назначения и водоизмещения; от морских сухогрузов и лесовозов до речных грузовых судов. Было даже наше лоцмейстерское судно «Лот», типа логгер, которое осуществляло переход из Архангельска к месту новой приписки в Хатангскую гидробазу.

Командование караваном судов взял на себя капитан атомохода «Арктика». У всех капитанов он потребовал сообщить ему технические характеристики вверенных им судов. Особо его интересовала толщина обшивки бортов и максимальная скорость судна. В ходе докладов выяснилось, что, кроме нашего судна, все собравшиеся суда не имели ледового класса и не были предназначены для плавания в ледовых условиях. Только наше судно имело усиленный ледовый класс и могло самостоятельно ходить во льдах толщиной до полуметра. Также выяснилось, что караван может держать максимальную скорость 12 узлов. Только у маленького г/с «Лот» максимальная скорость хода была 8 узлов, и ледокол «Красин» взял его «на усы». Нос «Лота» уткнули в кормовое углубление ледокола, через носовые клюзы накрепко привязали тросами к кормовым кнехтам, и в такой сцепке маленький «Лот» ходил за «Красиным», пока тот помогал выстраивать походный ордер. Походный ордер был выстроен следующим образом: первым должен был следовать атомоход «Арктика» с шириной корпуса 30 метров, который будет пробивать канал во льду такой же ширины. За ним были поставлены пять речных судна со слабой обшивкой. За этими судами, согласно ордеру, должен был следовать атомоход «Сибирь» с шириной корпуса тоже 30 метров. За «Сибирью» должны были идти ещё пять проводимых судна, за ними ледокол «Красин» с шириной корпуса 25 метров. За «Красиным» — суда с более крепкой обшивкой. Замыкать караван предстояло нашему судну, как единственному из всех проводимых судов с ледовым классом и мощной машиной.

Когда караван судов был выстроен в походный ордер, капитан «Арктики» по радио сообщил на все суда, что ледовая обстановка в проливе Вилькицкого тяжёлая и весь пролив забит ледовыми полями. Дует сильный северный ветер, который будет способствовать быстрому сжатию пробитого канала льдом. Всем судам он приказал держать скорость хода 12 узлов и дистанцию между судами 4 кабельтовых. При этом он предупредил, что, если какое-то из судов отстанет по причине разрыва борта льдом или подведёт машина, он останавливать караван не будет. Отставшее судно должно будет бороться со льдом в одиночку. Ледоколы смогут вернуться к нему на выручку только после того, как караван пройдёт пролив Вилькицкого и выйдет на чистую воду. По данным ледовой разведки каравану предстоит пройти во льдах около 150 миль, и после этого он должен выйти на чистую воду.

Все эти приказания отдавались таким тоном и с такой суровостью в голосе, что у принимавших приказания возникло чувство, что предстоит трудная, опасная работа с неизвестным исходом. Всем оставалось полагаться лишь на мощь ледоколов, опытность их капитанов и крепость бортов их судов. И, конечно, на удачу.

Караван начал движение в почти свободной ото льда акватории пролива, набрал заданную скорость, вытянулся в гигантскую колонну и пошёл на восток к самому узкому месту пролива Вилькицкого. Уже вскоре вошли в сплошное ледяное поле. Ледокол «Арктика», всей своей мощью налегая на толстый лёд, пробивал в нём широкий канал, который быстро сжимался от движения льда под напором сильного северного ветра. Атомоход «Сибирь» своим широким корпусом опять раздвигал его на нужную для прохода судов ширину, и ледокол «Красин» завершал поддерживать ширину канала. К подходу нашего судна, идущего последним, канал уже настолько сужался, что при ширине корпуса 12 метров оно с трудом втискивалось в оставшееся пространство чистой воды.

Мы с Леной во время проводки находились в своей каюте и пытались уснуть. Но этого было невозможно сделать. Наше судно с такой силой бросало с одного края канала на другой, что оно трещало от ударов, раздавался скрежет трущегося о лёд корпуса. Машина судна работала на полную мощность, чтобы не дать ему потерять ход от трения о края канала и не быть зажатым льдом, а потом и раздавленным. Удары о лёд были очень сильными, и приходилось только удивляться, как хорошо спроектировано и построено наше судно, что в состоянии нести такие перегрузки. Так мы пережили 12 тяжёлых часов, за которые я понял, что ледокольная проводка — это серьёзное испытание и для судов, и для их команд. Слабым здесь не место.

Когда весь караван вышел в море Лаптевых, последовал приказ капитана «Арктики» лечь в дрейф и доложить обстановку на каждом судне. В ходе докладов выяснилось, что у четырёх речных судов, следовавших в караване, оказались в разной степени повреждены борта. У некоторых повреждения оказались даже ниже ватерлинии. Поступающую внутрь корпуса воду им удавалось откачивать имеющимися помпами и подручными средствами заделать пробоины, но двигаться далее по своему маршруту им запретил штаб морских операций, и они проследовали в ближайший порт Тикси, где остались на зимовку и ремонт судна. Эту информацию мы с Леной получили от друга детства Олега Гладышева, Михаила Наконечного, с которым познакомились на похоронах Олега. Мы его пригласили к нам в гости, и в ходе разговора выяснилось, что Михаил тоже шёл этим караваном в качестве старшего помощника капитана лесовоза. Из-за полученных повреждений его лесовоз не мог выполнять свой рейс и проследовал в порт Тикси, где простоял в ремонте до следующей навигации и только тогда добрался до пункта своего назначения.

А наше судно, не получившее повреждений при проводке, последовало через море Лаптевых и Восточно-Сибирское море в порт Певек. Зайдя в порт, мы посетили сам посёлок и находящуюся в нём нашу гидрографическую базу. Запомнилась небольшая набережная, сооружённая на берегу посёлка. Она нелепо смотрелась в арктическом антураже, но всё-таки оставила приятные воспоминания и фото на память.

После короткой стоянки в порту Певека наше судно направилось в Чукотское море. Были планы продолжить промер вместе с судами КАГЭ № 4, которые работали в этом море, но к нашему подходу в район их работ, все промерные работы уже были закончены, и мы проследовали к Берингову проливу, отделяющему Азию от Северной Америки.

При подходе к проливу я поднялся на ходовой мостик и в бинокль стал наблюдать открывшиеся берега Аляски. Мне впервые удалось увидеть Американский континент и хотелось подойти к нему поближе. На вахте в это время стоял второй помощник капитана Евгений Старцев, который штурманил на нашей с Леной вахте и с которым у нас сложились отличные отношения. Я предложил Жене не менять курс на юг для входа в пролив, а продолжить следовать на восток и пересечь воображаемую линию перемены дат и оказаться в Западном полушарии Земли. Жене эта идея понравилась, и мы продолжили движение на восток. Американский берег вырисовывался всё отчётливее, справа по борту остался остров Крузенштерна, на котором располагалась самая восточная пограничная застава Советского Союза. Я внимательно смотрел на домики этой заставы, предполагая, что нас пограничники предупредят о пересечении государственной границы. Никакой реакции от погранслужбы не последовало, и мы спокойно пересекли линию перемены дат, а вместе с ней и госграницу. Оказавшись в американских территориальных, мы спокойно прошли мимо острова Ратманова, который остался у нас по правому борту, и продолжили движение к американскому берегу. Я знал, что на острове Ратманова находится застава американской пограничной службы, и ожидал сигналов с её стороны, предупреждающих о пересечении границы без соответствующего разрешения, но и в этом случае мои ожидания не оправдались. Не последовало никакой реакции, как и в случае с нашими пограничниками. Судно прошло примерно в пяти милях от обеих застав, была отличная видимость, не было никаких помех для наблюдения за нашим судном, но заставы жили

какой-то своей жизнью, и наше появление не вызвало у них интереса. Тогда выражение «граница на замке» пришлось поставить под сомнение.

К этому моменту на ходовой мостик поднялся наш капитан с заспанным лицом. Женя ему весело доложил, что судно находится в американских территориальных водах и теперь необходимо производить оплату труда команды в валюте. Капитан не оценил шутку, с мрачным видом приказал развернуть судно на 180 градусов и следовать в порт Провидения. Его приказ был немедленно выполнен, и судно, минуя мыс Дежнёва, самую восточную точку азиатского континента, направилось через Берингов пролив на юг в сторону бухты Провидения.

Во время прохождения восточных берегов Чукотки нашему взору открывались замечательные виды. Была хорошая солнечная погода, и это обстоятельство ещё более усиливало впечатление от увиденного. Войдя в бухту Провидения, а затем и в бухту Комсомольскую, наше судно пришвартовалось к причалу Провиденской гидрографической базы. Таким образом, наш трёхмесячный арктический рейс был успешно завершён. Нам с Леной удалось пройти за одну навигацию всем Северным Морским путём от Архангельска до порта Провидения с заходом на острова архипелага Земля Франца-Иосифа, а также посетить арктические посёлки Диксон, Певек и Провидения. Пробыв в посёлке Провидения три дня, мы вылетели на самолёте ЯК-40 до столицы Чукотки города Анадыря. Из Анадыря на самолёте ИЛ-18 с посадками в Черском, Тикси, Хатанге и Москве мы добрались до Ленинграда. Там нас ждала наша шестилетняя дочь Юлия и родители Лены. Незабываемое арктическое путешествие успешно завершилось!

### **Ледовый промер (в составе гидрографического отряда Тиксинской гидробазы к северу от дельты реки Лена)**

В январе 1974 года я решил участвовать в промере со льда в Арктике. Мне хотелось досконально освоить этот трудный вид работ в зимних условиях, который в достаточно больших объёмах каждый год производился нашим предприятием. Мой начальник — Кирилл Владимирович Бураковский — не возражал против моего убытия в Арктику, и мне оставалось только договориться по этому вопросу с начальником отдела гидрографических исследований Борисом Владимировичем Елисеевым. Я зашёл к нему в отдел и сформулировал своё желание. Моя просьба вызвала у Бориса Владимировича крайнее удивление. «Да зачем Вам это надо! Это такой тяжёлый вид работ, что не все выдерживают. Жить четыре месяца на арктическом льду в маленьком балке с ещё десятью инженерами! А какие там морозы! А угроза нападения голодного белого медведя! Не советую!» — заключил он. На его доводы я ответил, что мне рано или поздно надо будет через это пройти, чтобы стать знающим специалистом. С этим доводом он согласился и предложил мне полететь в Тиксинскую гидробазу, где не хватало инженеров для промера. Он меня сразу предупредил, что все места в механизированных группах на арктических вездеходах заняты местными инженерами и мне предстоит возглавить пешую промерную группу. Также он добавил, что если я пройду такое испытание, то это будет для меня настоящей школой мужества. Предстоящие трудности и неудобства меня не пугали. Я согласился, и он откомандировал меня в распоряжение Тиксинской гидрографической базы.

Получив согласие, я стал готовиться к предстоящим новым для себя работам. Я досконально изучил угломерный инструмент секстан, научился определять его поправки. Практиковался в быстром измерении горизонтальных углов для определения своего местоположения методом обратной засечки. Большую помощь в подготовке мне оказал Георгий Пантелеймонович Степанов. Кроме общего представления об особенностях работ начальника промерной группы, он научил меня способу перекидки промерного галса через торосы, когда невозможно отсторить галс из-за отсутствия прямой видимости.

Кстати, владение этим методом перекидки очень мне помогло в дальнейшем, когда промерные галсы моей группы проходили через высокие торосы. Таким образом, я, как мог, подготовился к предстоящим работам, и в конце января 1974 г. мы с Алексеем Касьяненко, ещё одним инженером, выразившим желание поработать на промере со льда, вылетели в арктический посёлок Тикси Якутской АССР.

В аэропорту Тикси нас встретил главный инженер гидробазы Виктор Григорьевич Ермаченко и привёз на место. Там мы познакомились с начальником гидробазы Зигфридом Васильевичем Липовкой, начальником отряда Игорем Егоровым, с начальником партии Лоасом Ефремовым и со всем инженерным составом, с которым предстояло жить и трудиться бок о бок на протяжении многих месяцев. Встретили нас очень дружелюбно, разместили во временном жильё перед отправлением на полевые работы.

Несколько дней до вылета в район работ мы с Лёшей Касьяненко ходили каждый день на работу в здание гидробазы, где выполняли порученные нам Игорем Егоровым, начальником отряда, подготовительные работы. Однажды, выйдя утром из дома, в котором жили, мы не увидели соседних домов, стоящих в десяти метрах от нашего. Началась арктическая пурга, о которой я много слышал, но увидел впервые. Дул неистовый ветер, который почти сбивал с ног. Снег валил таким шквалом, что рукавицу на вытянутой руке можно было с трудом увидеть. Я наблюдал много раз метели на Урале, но они не шли ни в какое сравнение с силой арктической пурги. Мы постояли с Лёшей на крыльце, затем он сказал: «Пошли!» и исчез в белом круговороте. Я примерно помнил, в каком направлении нужно двигаться, и тоже шагнул в белое море. Я мгновенно потерял ориентировку в пространстве, по памяти двинулся к соседнему дому, который должен был находиться от меня в десяти метрах. Вытянув руки вперёд, чтобы не удариться лицом в стену дома, я медленно стал идти. Преодоление столь незначительного расстояния заняло у меня достаточно много времени. Я старался не менять выбранного направления, боясь пройти мимо дома случайно в тундру. Этот небольшой отрезок времени показался мне целой вечностью. Наконец я увидел сквозь пургу серую стену соседнего дома и упёрся в неё руками. Держась за эту стену, я двинулся вперёд, по направлению к зданию гидробазы. Так, переходя от одной стены к другой, я добрался до здания гидробазы. Лёша уже был там. Я вошёл вовнутрь с чувством, что я только что совершил небывалый по смелости поступок. Каково же было моё удивление, когда на меня никто не обратил внимание. Все занимались выполнением своих обязанностей и не выказывали никакой озабоченности происходящим снаружи. Я поинтересовался у некоторых сотрудников, как они добрались до работы. Мне ответили, что для Тикси это обычное явление погоды, оно не меняет рабочего графика и они привыкли спокойно к этому относиться. Я немного успокоился и после работы добрался до дома более уверенно.

Примерно за день до вылета в район полевых работ на лёгком самолёте АН-2 нас с Алексеем Касьяненко пригласила к себе в инструментальную камеру её начальник Александра Ивановна Высоцкая. Она предложила нам выбрать для работы арктическую одежду, состоящую из климатического костюма, пары валенок, пары меховых рукавиц, шапки-ушанки и тёплого нижнего белья. Всё было абсолютно новое и добротное. Кроме этого мы получили по новому секстану в специальном ящике и по карабину Симонова образца 1958 г. К карабинам получили по две обоймы патронов.

На следующий день все инженеры отряда вылетели из аэропорта Тикси в якутский посёлок Тумат, расположенный в северной части дельты реки Лена. Полёт был недолгим, и вскоре наш самолёт благополучно приземлился на твёрдый снежный наст вблизи от посёлка. К самолёту сбежались местные жители со своими собаками. Таких огромных собак я ещё не видел. Они были покрыты густой шерстью и вели себя не очень дружелюбно по отношению к нам. Причём в их поведении я заметил одну особенность: как только человек показывал признаки страха, они начинали проявлять агрессию и пытаться укусить за штаны климатического костюма. Как только человек начинал

проявлять безразличие к поведению собак, они успокаивались и теряли интерес. Прилетевшие со мной люди были опытные и спокойно стояли, разговаривая с местными. Только я один пытался отбиться от собак, чем только усиливал их агрессию по отношению к себе. Мне подсказали, чтобы я стоял спокойно и не обращал внимания на собак. Я повернулся к собакам спиной и стал слушать местных, рассказывающих об охоте на песцов и о рыбной ловле. Собаки успокоились и более мне не досаждали.

Вскоре рядом с самолётом появился вездеход ГАЗ-71 Тиксинской гидробазы, который прибыл за нашей группой, чтобы увести нас в район работ. Там уже стоял наш санно-тракторный поезд, который отправился из посёлка Тикси ещё две недели назад и, преодолев около 250 км по арктическому льду, ждал нашего прибытия. Геодезическая группа к тому времени уже начала свои работы по привязке нашей временной сети триангуляции к береговым пунктам государственной геодезической сети. Мы все загрузились в неотапливаемый кузов вездехода, и примерно через два часа он доставил нас в полевой лагерь. Полевой лагерь гидроотряда в районе работ представлял из себя несколько домиков-балков, стоящих на тракторных санях и предназначенных для разных хозяйственных нужд. Были несколько балков для проживания личного состава, балок-камбуз-столовая, балок-мастерская, балок-склад и даже балок-баня. Стояли тракторные сани с множеством бочек с топливом для тракторов и отдельно с топливом для вездеходов. Я обратил внимание, что сани с топливом стояли далеко за периметром лагеря. Так требовала техника противопожарной безопасности.

Кроме балков, в два ряда стояли десять вездеходов ГАЗ-47 с буровыми гидрографическими машинами и около десятка тракторов Т-100. В центре лагеря возвышались два воза огромных стволов сибирской лиственницы, которую использовали для отапливания балков.

Все прибывшие инженеры со своим скарбом проследовали в инженерный балок. Он представлял собой высокое сооружение на тракторных санях с тамбуром-туалетом. Внутри балок был разделён на 2 этажа. На первом этаже находилась огромная железная печь и по стенам были оборудованы четыре спальных места в виде двухъярусных нар. На втором этаже располагались ещё шесть спальных мест на таких же нарах. Таким образом, в небольшом замкнутом пространстве должны были жить десять мужчин на протяжении нескольких месяцев. Мне, как молодому, было выделено одно из худших мест. На первом этаже, на втором ярусе. Там было так жарко спать при натопленной с вечера печи, что мой футляр от зубной щётки, лежащий на полке рядом со мной, через какое-то время изогнулся от жары таким образом, что щётка в него уже не помещалась. Много раз я просыпался ночью от нестерпимой жары из-за того, что живущие на втором этаже инженеры, закрывали люк, ведущий на второй этаж, и всё тепло оставалось на первом этаже. Я много раз просил этого не делать, но закрытие люка продолжалось. Тогда я стал открывать входную дверь, ведущую в тамбур, и балок быстро выхолаживался. Второй этаж быстро замерзал. Ко мне стали предъявлять претензии, что я не берегу тепло. Доходило до конфликтов. Затем начальник отряда Игорь Егоров запретил закрывать люк на второй этаж в любое время, а инженеру, который был в этом уличён, сделал серьёзный выговор. После этого обстановка нормализовалась и конфликты прекратились.

Поскольку я возглавлял пешую группу, то приходилось очень много передвигаться по льду. Выходили рано утром из лагеря и по магистрали, проложенной геодезистами, шли до своего галса. Там я задавал направление галса, и вся группа из четырёх человек шла по галсу, тщательно выдерживая направление по створу и измеряя пройденное расстояние мерным тросом. Через каждые 125 метров двое рабочих с помощью машинки Казанцева бурили вручную лед толщиной два метра и производили через образовавшуюся во льду лунку измерение глубины лотом. Все эти действия требовали определённой сноровки и быстроты, потому что на таком сильном морозе вода почти мгновенно замерзала и во льду можно было легко заморозить и сам бур, и лот. Такие случаи бывали, и тогда приходилось с помощью пещни выдалбливать глубокие проруби, чтобы извлечь

замороженное оборудование. Галсы были длиной 8 километров. Их надо было пройти в одну сторону с промером и вернуться обратно по этому же галсу к магистрали. На магистрали пешую группу мог подобрать вездеход, но, как правило, приходилось идти до лагеря пешком. Таким образом, в день случалось проходить в среднем 20 километров. И это на лютom морозе, и часто с ветром. Являлись в лагерь больше похожие на дедов-морозов, чем на обычных людей. Но работу надо было выполнять при любых обстоятельствах. Работали без выходных дней. Не выходили на работу только в пургу. Пурга, как правило, длилась около трёх дней. В эти дни старались топить баню и делать другие хозяйственные дела, которые накопились. Я в такие дни любил колоть дрова для отопления балков и бани. У меня был богатый опыт в этом деле, так как с 5 лет помогал отцу пилить дрова, а с 10 лет начал сам их колоть. Приходилось колоть по 4 кубических метра дров, иногда очень сложных брёвен. В Арктике колка была простой, кололи в основном лиственницу, у которой внутренние волокна прямые, да ещё она была выдержана на морозе. Поленья разлетались с одного удара, и производительность колки была высокой. За пару часов вокруг меня образовывалась приличная куча колотых дров, которую дежурные по балкам и камбузу растаскивали по своим местам.

Кроме основных работ по промеру, мне было поручено до начала производства работ организовать водомерный пост и наладить наблюдения за колебанием уровня моря, чтобы в дальнейшем привести измеренные нами глубины к единому уровню путём введения поправок за колебание уровня моря. В моё распоряжение выделили вездеход, бригаду рабочих, и мы поехали в сторону берега искать приливную трещину во льду. Найдя ее, мы повернули в сторону моря и начали периодически измерять глубины. Дошли до трёхметровой изобаты, и рабочие с помощью бензопилы выпилили во льду майну размером примерно метр на метр. Над майной была поставлена утеплённая палатка КАПШ-2. В майне установили водомерную рейку, и на дно опустили мареограф. На лёд вокруг майны были положены листы фанеры, на них брезент, а на брезент толстый войлок. На кирпичи была установлена железная печь, которую затопили. Поставлены раскладные кровати и приготовлены карабин с патронами, ракетница с сигнальными ракетами, запас дров и продуктов. С оставшимися на водомерном посту двумя рабочими я провёл необходимый инструктаж и попросил их не охотиться на песцов. Я рассказал им одну историю, которая произошла с двумя наблюдателями водомерного поста двумя годами ранее немного западнее нашего района. Эту историю я узнал от Дмитрия Ивановича Смирнова, который два года назад работал в этом районе начальником геодезической группы гидрографического отряда Тиксинской гидробазы, выполнявшей такой же промер со льда. Дмитрий Иванович в перерывах между полевыми геодезическими работами работал в моём отделе и делился со мной необычными историями из своей арктической жизни.

За два года до нашего промера гидрографический отряд Тиксинской гидробазы производил промер морских глубин со льда в дельте реки Оленек. Дмитрий Иванович Смирнов возглавлял геодезическую группу отряда и создавал геодезическое обоснование выполняемых работ. Однажды, выполняя очередной комплекс наблюдений с помощью теодолита, он наблюдал один из береговых знаков государственной геодезической сети. В теодолит он заметил, что на знаке что-то висит. В первый момент он подумал, что кто-то из инженеров решил над ним подшутить и повесил полушубок на знак. На всякий случай он решил проехать на вездеходе к знаку и всё выяснить. Приблизившись к знаку, он с ужасом увидел, что на нём висит мертвое тело человека в овчинном полушубке, а за пояс полушубка были заткнуты несколько шкурок песцов. Причём полушубок не был надет, а просто наброшен на плечи покойника. По лицу висевшего Дмитрий Иванович опознал одного из наблюдателей водомерного поста.

Он ничего не стал трогать и направил вездеход в полевой лагерь отряда, где доложил начальнику отряда В. Леонтьеву о находке. Начальник с сопровождающими его сотрудниками на вездеходе решил осмотреть водомерный пост, и все они срочно выехали

туда. Прибыв на место расположения поста, они обнаружили, что всё имущество поста сгорело и никого на пепелище нет. Второй наблюдатель поста исчез бесследно.

Вернувшись в лагерь, начальник по радио связался с руководством гидробазы и доложил о случившемся. Через какое-то время в расположение полевого лагеря прибыл вертолёт, из которого вышли следователь и сотрудники МВД. Все прибывшие были по национальности якутами. Они потребовали вездеход и приступили к осмотру места происшествия. После осмотра и снятия трупа со знака они опросили некоторых сотрудников гидроотряда и улетели, перед отлётом озвучив наиболее правдоподобную, с их точки зрения, версию произошедшего. По этой версии получалось, что между двумя наблюдателями водопоста вспыхнул конфликт на почве неприязненных отношений, в результате которого один наблюдатель в драке убил другого. Чтобы скрыть следы преступления, он утопил труп в проруби. Затем, не выдержав угрызений совести за содеянное, он поджёг имущество водопоста, а сам отправился к ближайшему геодезическому знаку, до которого было около 10 километров, и на нём повесился. Факт наличия за поясом полушубка повешенного шкурки песцов не нашёл объяснения. Также как и наличие наброшенного на плечи повешенного полушубка. Осталось непонятным, как технически он мог забраться, без посторонней помощи, на такой высокий знак и осуществить задуманное. Следственная комиссия улетела, а в лагере отряда началось обсуждение произошедшего. Кто-то вспомнил, что при последнем посещении водопоста обратил внимание на то, что наблюдатели занимались совершенно не своим делом, а именно — выделывали песцовые шкурки, происхождение которых держали в секрете. Так родилась новая версия произошедшего, более правдоподобная, но не подходившая местным правоохранительным органам.

По этой версии, наблюдатели водопоста воровали песцов из ловушек-пастей, расставленных охотниками-якутами. В тех краях у местных жителей это считалось серьёзным преступлением и жестоко каралось по местным обычаям. Воровать добычу другого охотника было недопустимым. Такая традиция сложилась у местных жителей веками и поддерживается до наших дней. Охотникам, обнаружившим пропажу своей добычи, не сложно было догадаться, что такое могли сделать только пришлые люди, незнакомые с местными обычаями и традициями. Они выследили воров и, приехав на собачьих упряжках на водопост, обнаружили пропажу. Чтобы скрыть следы своего преступления и инсценировать конфликт между двумя мужчинами, они убили одного из наблюдателей и его тело опустили в прорубь. Водопост облили горячей жидкостью и сожгли. Второго наблюдателя положили на нарты и повезли к ближайшему геодезическому знаку. Там его и повесили, а чтобы всем местным была ясна причина расправы, они перед смертью за пояс накинутого на плечи наблюдателя полушубка засунули найденные на водопосту шкурки песцов.

Озвучивать эту версию случившегося перед официальными органами никто не стал. Все понимали, что якутам-милиционерам не хочется искать настоящих убийц среди якутов-охотников. Сделать это было несложно; следовало было только узнать, за кем из местных охотников-якутов закреплены охотничьи угодья, примыкающие к району водопоста. Все смирились с официальной версией и дело закрыли.

Эту историю я рассказал новым работникам организованного мною водомерного поста, во избежание неприятностей. Мой рассказ произвёл на них должное впечатление, и по выражению их лиц было видно, что опасным промыслом песцовых шкурки они заниматься не собираются.

### **Разные характеры**

Наш промер со льда проходил нормально, рабочие втянулись в график работ, приспособились к бурению толстенного льда, мы все привыкли к ежедневным большим физическим нагрузкам. Единственным фактором, который вызывал у меня затруднение, было определение своего местоположения на промерном галсе через каждые 2 километра

при помощи секстана. Определение мы производили по геодезическим вехам, которые на льду выставяла геодезическая группа и координаты которых определял инженер-геодезист Азиатсков Игорь. Он в первый раз занимался выполнением такого вида работ. В предыдущие годы геодезией в гидроотряде Тиксинской базы занимался опытейший Дмитрий Иванович Смирнов.

При плохой видимости мне приходилось тратить много времени на отыскание на горизонте трёх необходимых вех. Даже в восьмикратный бинокль они были плохо видны, а в зрительную трубу секстана, имеющую 2,5 - кратное увеличение, найти их было трудно. Приходилось идти на дополнительные меры, чтобы сделать правильное измерение углов. Эти все неудобства я относил к слабости моего зрения и никому не жаловался. Моя надежда на мои очки улетучилась в первые 5 минут нахождения на открытом воздухе. Пластмассовая оправа очков лопнула от сильнейшего мороза, и стёкла вывалились из неё. Так я мучился на протяжении пары недель, пока не случилось событие, которое в корне изменило ситуацию с определением местоположения.

Наш начальник отряда Игорь Егоров, обрадованный удачным началом промерных работ, решил поощрить личный состав и устроить небольшую пирушку. Он связался по радио с ближайшей факторией, выполнявшей снабженческие функции местного населения, договорился с начальником фактории о покупке нескольких ящиков водки и с механиком-водителем вездехода ГАЗ-71 съездил на факторию. Расстояние до фактории в 200 километров в одну сторону ничуть его не смутило, и он преодолел это огромное расстояние за один день.

Вернувшись в расположение полевого лагеря, он объявил, что на завтра назначен банный день и торжество по случаю удачного начала промера. При этом он добавил, что каждому рабочему и механику он выдаст по половине бутылки водки, а каждому инженеру по одной бутылке водки.

С раннего утра была затоплена баня, личный состав по очереди помылся и постирался. На камбузе был приготовлен праздничный обед, в жилых балках накрыли столы, и незатейливое торжество началось. Перед торжеством Игорь предупредил старост балков, что если в каком-то из балков участники праздничного торжества допустят драку или другой неблагоприятный поступок, то этот балок до конца полевого сезона будет лишён участия в подобных мероприятиях. Старосты заверили, что всё пройдёт в лучшем виде, получили от Игоря обещанное количество бутылок и разошлись по своим балкам.

В нашем балке собрались все 10 инженеров и радист Славик. Настроение от предстоящего мероприятия было приподнятое, все дружно уселись за стол, и праздничный обед начался. Мы мирно сидели, выпивали, закусывали, разговаривали на разные темы. После окончания обеда я забрался на свои нары и стал слушать разговоры оставшихся за столом. Вдруг инженер Валентин Коновалов, много лет участвующий в промере со льда, спросил у геодезиста Игоря Азиатскова, на каком расстоянии друг от друга тот устанавливает промерные вехи, по которым мы ведём определение местоположения на галсе. Игорь ответил, что устанавливает их на расстояние 10–12 километров друг от друга. Валентин напомнил ему, что инструкция по производству геодезических работ требует расставлять вехи на расстояние 4–5 километров. На это замечание Игорь ответил, что при такой частой расстановке вех у него значительно возрастёт объём вычислительных работ и он на это не пойдёт. Тогда ещё один инженер Герман Жирнов, многократный участник промеров со льда, сказал, что часто вехи плохо видны и ему приходилось иногда возвращаться в точку определения на следующий день и производить определение местоположения при лучшей видимости. На этот аргумент Азиатсков ответил, что тут нет ничего страшного и лишний раз скататься на промерный галс большого труда не составляет. После этого Герман заявил, что при работе Дмитрия Ивановича Смирнова в качестве геодезиста в предыдущие годы таких проблем не возникало. На всё вышесказанное Азиатсков ответил, что менять расстояние между вехами не намерен. Тогда я, лёжа на своих нарах, поинтересовался у геодезиста, по

какому праву он нарушает инструкцию. После моего вопроса его как током ударило. Он выскочил из-за стола и бросился к моим нарам. С перекошённым от злобы лицом он сказал, чтоб я заткнулся и молчал в тряпку.

Тогда мне пришлось слезть с нар и поинтересоваться у геодезиста, почему он так со мной разговаривает. Азиатсков с вызовом ответил, что и не так может со мной поговорить, и предложил выйти из балка наружу и выяснить отношения на кулаках. Я понял, что меня в отряде принимают совсем не за того человека, каким я сам себе кажусь, и у меня появился шанс занять достойное место в отряде, вызвать уважение к себе. Я принял его предложение, и мы оба, в одних рубашках, вышли из тёплого балка. Мы встали друг напротив друга перед большим окном балка, к которому прилипли любопытные лица оставшихся инженеров.

Мы стояли в полутора метрах друг от друга, злобно глядя в глаза соперника. Его глаза налились кровью, и весь его вид был устрашающий. Я не знал физических кондиций моего врага. Знал только, что это довольно крепкий парень, на 5 лет старше меня и что во время учебы в морском училище им. Макарова он увлекался буерным спортом на Финском заливе в Ленинграде и даже имел какие-то звания в этом спорте. Но меня это мало смущало, в своих силах я был уверен, да и моя бурная юность, проведённая в небольшом рабочем городе на Урале, с частыми драками, добавляла мне уверенности в себе. Да по большому счёту исход поединка меня не интересовал; я был уверен, что буду биться за правое дело, да и проучить зарвавшегося хама полностью соответствовало моим жизненным принципам. Кроме этого, отстаять свою честь в закрытом мужском коллективе, где уважают только силу, для меня представлялось очень важным.

Так мы стояли на морозе, совершенно не ощущая холода. У меня начал закипать адреналин в крови, тело немного подрагивало в предвкушении предстоящего стресса. Мне всегда нравилось испытывать такие состояния в жизни. Они наполняли её особыми ощущениями, которые не испытать в обычной жизни. Они запоминаются надолго и требуют периодического обновления.

Я внимательно следил за каждым движением моего соперника, чтобы вовремя среагировать на его действия. Концентрация внимания была максимальной. Для себя я решил, что не буду начинать первым, но мгновенно отвечу на его действия. Так мы простояли в стойках довольно значительное для драк время, и вдруг мой соперник обмяк, его поза перестала быть напряжённой и угрожающей. Он выпрямился и сказал: «Ну всё! Хватит! Я не прав! Пошли в балок!».

Я никак не среагировал на его слова, посчитав, что это обычная уловка, когда опытные бойцы пытаются ослабить внимание соперника, а после нанести мощный неожиданный удар. Но он прошёл мимо меня и поднялся в балок. Тогда я понял, что драки не будет, и последовал вслед за ним. В балке стояла гробовая тишина, никто из присутствующих не посмел давать какие-либо комментарии случившегося. Все тихо разошлись по своим нарам и занялись обычными делами. Праздничный вечер был испорчен, но я был очень доволен произошедшим.

На следующий день после промера начальник отряда пригласил меня для разговора. Я подумал, что сейчас получу выговор за вчерашний инцидент и за неуважительное отношение к старшим по возрасту коллегам. Такие ссоры в условиях Арктики могут закончиться трагично. В нашем балке хранилось 10 боевых карабинов Симонова, оснащенных сложенными трёхгранными штывками и 20 обоймами к ним с винтовочными патронами калибра 7,62 мм... Каково же было моё удивление, когда начальник достал из шкафчика бутылку водки и предложил мне с ним выпить. При этом он мне доверительно сказал, что очень благодарен мне за вчерашний поступок. Оказывается, как пояснил он, до этого случая он просил геодезиста ставить вехи по инструкции, но тот не реагировал на его просьбы, а только посмеивался. А сегодня с утра геодезист со своей группой ринулся в поле и начал ставить вехи как положено. Начальник сам выезжал и проверял расстояние.

После этого случая у меня исчезли проблемы с определением местоположения на промерном галсе. Вехи располагались на положенном по инструкции расстоянии. Сама обсервация превратилась в приятную и быструю процедуру. Жизнь заиграла новыми оттенками, я почувствовал, что мой авторитет в этом суровом коллективе значительно вырос, люди стали проявлять ко мне больше уважения и считаться с моим мнением. А мне все эти ситуации, которые происходили в нашей полевой жизни, очень напомнили законы волчьей стаи, так красочно и убедительно описанные великим американским писателем Джеком Лондоном, которым я зачитывался в юности и произведения которого, в значительной степени, повлияли на выбор моей профессии.

Промерная жизнь на льду протекала по установленному распорядку дня: утром завтрак, затем выход на промерный галс, движение по галсу с промером и определениями места, по окончании промера моя группа, как правило, следовала по своему галсу обратно к проложенной геодезистами магистрали.

На обратном пути к магистрали ко мне присоединился один из рабочих по имени Николай. Он был родом из Москвы, в районе пос. Тикси отбывал наказание за избиение жены, недавно освобожден, устроился в гидроотряд рабочим, чтобы заработать на билет на самолёт до Москвы.

Он делился со мной своими мыслями, планами, печалью. Я с интересом слушал его рассказы о жизни на зоне, о сложившихся там отношениях между людьми. Для меня эта сторона бытия многих наших соотечественников была незнакома. Большинство рабочих нашего гидроотряда являлись бывшими заключёнными, отбывшими свои сроки наказания. Второй рабочий моей группы, по кличке Молдаванин, отсидел 10 лет за убийство человека. Это был небольшого роста коренастый человек, плохо идущий на контакт, угрюмый и очень смуглый.

Все рабочие жили в одном балке, и Николай жаловался мне, какие злобные люди проживают рядом с ним и какие жестокие отношения царят между ними. Николай сравнивал их со зверями. Мне казалось, что он преувеличивает и сгущает краски. Николай в паре с Молдаванином бурил лёд с помощью машинки Казанцева. Работа очень тяжелая, требующая силы и выносливости. Толщина льда в нашем районе была 2 метра, лунки бурили через 125 метров на протяжении 8 километров. Таким образом, рабочим приходилось за день бурить 64 лунки и пробуривать в итоге 128 метров льда. Пробурить вручную такое количество льда — тяжелейшая задача, но они справлялись.

Однажды на обратном галсе Николай обратился ко мне с необычной просьбой сделать ему перевязку ожога на ягодице, так как сам он не может дотянуться до этого места. Я заинтересовался, откуда взялся ожог, он сначала ответил, что случайно сел на раскалённую докрасна железную печь. Я не поверил в его версию и потребовал рассказать правду. Тогда он, под большим секретом, рассказал мне, что Молдаванин вчера обвинил его в том, что он плохо крутит ручку машинки и тому приходится работать за двоих. На возражения Николая он ударил его кулаком в челюсть с такой силой, что Николай отлетел и сел на угол раскалённой печи. Получив ожог, Николай от боли не мог заснуть всю ночь, а утром отправился на работу, опасаясь ещё большей расправы. Я был возмущён рассказанным и предложил поговорить с его обидчиком, принять меры к его безопасности со стороны руководства отряда. На это Николай заявил, что если я так сделаю, то его просто убьют. Такие у них законы.

После возвращения в лагерь я прочёл в медицинском справочнике раздел о лечении ожогов, взял из имеющейся в отряде аптечки необходимые мази, тампоны, марлю, пластырь. В инженерном балке никого не было, и я пригласил Николая на перевязку. Когда он оголил место ожога, я остолбенел от увиденного: на половине ягодицы была огромная рана от сильнейшего ожога, с обугленными тканями в середине. Я предложил ему доложить начальству и вывезти его в Тикси санитарным рейсом для лечения в стационаре. Он наотрез отказался, и я приступил к перевязке. Обработал рану дезинфицирующим раствором, наложил мазь от ожогов, закрыл рану ватным тампоном и

тщательно закрепил пластырем. Николай почувствовал облегчение и благодарил меня. Я, в свою очередь, предложил ему не выходить завтра на работу, а заменить его другим рабочим. От этого предложения он опять отказался и, довольный, пошёл в свой балок.

На следующий день вся группа собралась на промер. Я внимательно следил за Николаем и за его обидчиком. Видно было, что Николаю каждый шаг даётся с трудом, рана продолжает болеть, но он мужественно всё преодолевает. Лицо его обидчика не выражало никаких эмоций. Ни тени сожаления о содеянном, ни малейшей жалости к пострадавшему. Наоборот, его лицо выглядело очень довольным, он был необычно весел и пребывал в отличном настроении. Никакого признака человеческого отношения. Скорее, он напоминал мне зверя, торжествующего над поверженной жертвой.

Ежедневно после промера мы с Николаем уединялись в укромном месте, и я производил перевязки. Он очень стеснялся это делать на людях, опасаясь, что его засмеют. Поэтому в основном перевязка происходила в инженерном балке, а случайные невольные свидетели из среды инженеров с пониманием к этому относились. Я очень ответственно старался подходить к процессу перевязки, соблюдал все правила необходимой гигиены, дезинфекции. Как ни странно, мои усилия имели успех: рана затягивалась день ото дня, и пациент чувствовал себя всё лучше и лучше. Возможно, этому способствовала та среда, в которой мы находились. Она была крайне неблагоприятна к размножению любых бактерий из-за сильных морозов.

Через пару недель таких перевязок рана полностью затянулась, на ней появилась новая кожа, боль прекратилась, и пациент выглядел здоровым и счастливым. Мне тоже было приятно, что я помог своему рабочему преодолеть сложную ситуацию, что обстановка стабилизировалась и худшее, как мне казалось, осталось позади. Шёл уже апрель месяц, и до окончания промера оставалось не так много времени.

Работали мы на промере очень слаженно, всё шло по плану. Конфликтов больше не было. Каждый день становился более и более солнечным с приближением весны. В поведении моих рабочих я заметил некоторые изменения: в то время, когда я с помощью секстана брал углы, они ложились на снег и отдыхали. Все одеты были в тёплую одежду, и я не видел ничего плохого в том, что они несколько минут лежат на снегу. Правда, двое рабочих, Николай и Молдаванин, которые занимались бурением льда, были потные от напряжённой работы. Также я заметил, что Молдаванин при этом ест снег. Причём он поедает его в большом количестве и на мои просьбы не делать этого никак не реагировал. По всей видимости, его мучила сильная жажда и он утолял её снегом. Так продолжалось на протяжении трёх дней. Рабочие ложились на снег, и Молдаванин принимался поедать снег. На мои предостережения он только отмахивался рукой и продолжал его есть. Кроме него, никто из моей группы этого не делал.

На третий день вечером после промера в дверь нашего балка постучали. На пороге стоял Николай. Он сообщил, что Молдаванин почувствовал себя плохо, попросил меня прийти в рабочий балок. Я быстро оделся и пришёл в балок, где жили рабочие. Молдаванин лежал на своих нарах и жаловался на боль в груди. При этом цвет его лица был серым. Я подробно опросил его о самочувствии и пошел к себе. Доложил о случившемся начальнику партии Борису Алексееву. Мы вместе открыли медицинский справочник и старались по имеющимся симптомам поставить диагноз и начать лечение. У нас ничего не получалось: многие симптомы соответствовали разным заболеваниям, и мы не могли остановиться на каком-то одном. Мы перестали заниматься постановкой диагноза, и по радио Борис связался с больницей в Тикси, подробно описав имеющиеся у больного симптомы. Там приняли информацию, дали нам кое-какие рекомендации по уходу за больным, которые мы пошли выполнять.

Примерно через два часа после радиосвязи в небе над лагерем послышался рокот самолётного двигателя. Все выскочили из своих балков и стали наблюдать за посадкой АН-2 на лыжном шасси на крепкий снежный наст. Самолёт благополучно приземлился, подрулил поближе к балкам и выключил двигатель. Из него вышли двое медицинских

работников и спросили, где находится больной. Мы провели их к Молдаванину. Поинтересовавшись, сможет ли он сам идти, они провели его к самолёту, дверь закрылась, пилот запустил двигатель, и самолёт, развернувшись против ветра, начал взлёт. В расположении лагеря он находился не более пятнадцати минут. Мы все удивились такой оперативности и разошлись по своим балкам. Было около 11 часов вечера.

На следующий день на очередном сеансе радиосвязи с гидробазой нам сообщили, что Молдаванин скончался ночью в больнице. Я был потрясён этим известием. Ещё несколько часов назад он сам дошёл до самолёта, а сейчас его уже нет на этом свете. В случившееся было трудно поверить. Я понял, что причина смерти в воспалении лёгких, и корил себя за то, что не настоял на прекращении поедания снега. Но я отдавал себе отчёт в том, что человек меня не слушал и делал всё так, как считал нужным. Ещё почему-то мне вспомнилась та ужасная травма, которую он совсем недавно нанёс своему товарищу. Но мне в любом случае было искренне жаль этого бесшабашного человека, волею судьбы заброшенного из солнечной Молдавии в суровую Арктику и нашедшему здесь свою смерть.

### **Особенности национальной охоты в зимний период**

Вместо выбывшего Молдаванина в мою группу был направлен другой рабочий, который без проблем влился в работу группы. По характеру он был не агрессивный, трудовых конфликтов не возникало, и работа пошла хорошо. Наша группа ежедневно выполняла задание, морозы ослабли до комфортных  $-25 \div -27$  °С. Чувствовалось приближение весны и окончание промерных работ этого года.

Рабочий Николай очень привязался ко мне после выздоровления. Ежедневно сопровождал меня после завершения работы на пути к ожидавшему группу вездеходу, который доставлял промерную группу в полевой лагерь отряда. Почти ежедневно в разговорах он вспоминал свой дом, жену, дочь. Мечтал вернуться в семью и начать новую жизнь. Я всячески поддерживал его в этом стремлении и был уверен, что после пережитых невзгод, которые свалились на его голову на этом промере, он осуществит свою мечту: на заработанные деньги он купит билет на самолёт до Москвы, приобретёт необходимые подарки для жены и дочери и, после долгих лет разлуки, воссоединится с семьёй.

Забегая немного вперёд, скажу, что после окончания работ, примерно через пять дней, я встретил его нарядно одетого, подвыпившего, идущего по центральной улице посёлка Тикси в компании женщин низкой социальной ответственности. Я был крайне удивлён такой картиной и подозвал его к себе. Я спросил, почему он ещё до сих пор не улетел в Москву, а болтается по посёлку в таком неприглядном виде? Он мне грустно ответил, что за этот короткий период он пропил почти все заработанные тяжёлым трудом деньги и у него уже не хватает средств на приобретение билета. Первое желание, которое возникло у меня, — добавить ему из своих средств и помочь вылететь, но, подумав, я понял, что это будет бесполезный шаг. Он так же может пропить и мои деньги, а результата не будет. Я ограничился только критикой в его адрес за слабоволие, непоследовательность и пристрастие к алкоголю. На этом мы и расстались навсегда.

До окончания промера оставалось не так много времени, уже геодезической группой была проложена последняя промерная магистраль, и все ожидали завершения работ. Ещё задолго до этого момента я перестал брать с собой на галс оружие в виде карабина. По технике безопасности при производстве промерных работ начальник группы был обязан быть в поле с оружием, чтобы в нужный момент защитить свою группу от нападения или белого медведя, или полярного волка. Но карабин, висящий за спиной, так мешал работе, что я, глядя на остальных начальников групп, стал оставлять его в балке. С собой брал только самые необходимые приборы: секстан и бинокль. Как выяснилось в дальнейшем, моя лень могла дорого обойтись мне и работникам моей группы.

Однажды, после окончания промерного галса, моя группа, как обычно, подошла к ожидавшему нас вездеходу. Подойдя к нему, мы с ужасом увидели, что в кузове лежит огромный белый медведь. На наши вопросы начальник группы Валентин Коновалов пояснил, что на промерном галсе они увидели свежий медвежий след, который пересекал их галс. Он прекратил продолжение промера и приказал механику-водителю следовать по следу. Примерно через два километра они увидели медведя. Тот спокойно шёл в своём направлении. Приблизившись к медведю на три сотни метров, Валентин достал свой карабин и двумя выстрелами убил зверя. Затем они все вместе погрузили тело убитого медведя в кузов вездехода и отправились встречать мою группу.

На мой вопрос к Валентину, как мы вчетвером разместимся в кузове вездехода, полностью занятого медведем, он предложил нам садиться прямо на медведя. Мы с опаской забралась на медведя, но сидеть было очень неприятно. Я поинтересовался у Валентина, не очнётся ли медведь в кузове вместе с нами. Валя заверил, что такое исключено: он дважды, для верности, проколол медведю грудь штыком карабина.

Так, сидя на белом медведе, мы поехали в полевой лагерь. Помню, меня одолевали при этом разноречивые чувства: мне было жалко животное, ещё полчаса назад ходившее по льду в поисках добычи и убитое пришельцами, которые вторглись в район его обитания, с другой стороны, глядя на этого сверхмощного и опасного хищника, я представил себе картину, как он расправляется с моей группой, оставленной по моей вине без оружия и подвергаемой смертельной опасности.

Здесь следует сделать пояснение. По закону, при проведении промерных работ в Арктике производители работ имеют право убить белого медведя в том случае, если он угрожает жизни людей. В нашем случае прямого нападения на нас не было, но теоретически оно могло произойти. Медведь ходил по нашим галсам и мог напасть. После вскрытия его желудка выяснилось, что он пустой, то есть медведь долгое время оставался голодным. Это обстоятельство могло вынудить медведя напасть.

При непреднамеренном убийстве белого медведя, по закону, следовало собрать комиссию, которая бы составила специальный акт, подтверждающий правомочность такого действия. К акту необходимо было приложить шкуру убитого животного и всё это передать в органы внутренних дел на рассмотрение.

В нашем случае никаких действий, подтверждающих правомочность содеянного, администрацией отряда произведено не было. Никакого акта не составили, да и Валентин, виновник произошедшего, заявил, что он убил медведя из-за шкуры, которую заберёт себе.

На следующий день Алексей Касьяненко сообщил мне, что с медведя ночью содрали шкуру и он лежит на полке в нашей бане. Я не удержался и пошёл в балок-баню посмотреть на медведя без шкуры. Открыв входную дверь, я остолбенел от увиденного. На полке бани, предназначенном для паренья, на правом боку лежал гигант с невероятно развитой мускулатурой. Отрубленная голова ещё больше придавала ему сходство с человеком. Огромный рост, мощное красное тело, почти человеческая поза лежащего произвели неизгладимое впечатление на меня. Ещё раз пожалев в душе бедное животное, я вышел из бани.

Администрация отряда в целях экономии продуктов решила использовать мясо белого медведя для питания личного состава. Мясо отделили от костей и передали на камбуз нашему повару, который был мастер кулинарного дела, но он высказал сомнение в том, что кто-то сможет есть медвежатину. Тем не менее, на следующий день, придя после работы на обед, мы увидели на столе целый таз огромных котлет, величиной с ладонь. Повар заверил нас, что сделал всё возможное, чтобы улучшить их вкус. Он по максимуму добавил в фарш лука, чеснока и специй. Каждый инженер взял себе в тарелку из таза по огромной котлете и пытался съесть. Ни у одного человека это не получилось. Мясо имело сильный запах и привкус нерпичьего жира, есть его было невозможно. Повар, с сожалением, смотрел на наши мучения и предложил вместо котлет из медвежатины

блюдо-дубликат. Как опытный повар, не раз принимавший участие в промерных работах со льда, он ожидал подобную реакцию и, чтобы не оставить работников голодными, приготовил дополнительное блюдо.

Ещё через день он приготовил котлеты из пятидесяти процентов оленьего мяса и пятидесяти процентов мяса белого медведя. Такие котлеты, без особого аппетита, но съедались. Повар остался доволен, экономия продуктов получилась.

Чтобы закончить историю с убийством белого медведя, следует упомянуть, что, когда наш санно-тракторный поезд после окончания промера возвратился в посёлок Тикси, местный отдел милиции получил информацию о незаконных действиях Валентина Коновалова. У него начались большие неприятности. Хотели возбуждать уголовное дело по факту корыстного уничтожения полярного медведя. Я не знаю точно, чем эта история закончилась, но слышал, что Валентину пришлось метаться по посёлку и уговаривать людей составить задним числом необходимый акт. Шкуру медведя ему пришлось отнести в отдел милиции.

После возвращения санно-тракторным поездом в Тикси мы с Алексеем Касьяненко сдали в инструментальную камеру всё выданное нам обмундирование, инструменты, оружие. Получили расчёт в гидробазе, заработанную сумму денег, справку о пребывании за полярным кругом в течение четырёх месяцев для дальнейшего начисления полярных надбавок к заработной плате и, счастливые, вылетели в Ленинград. Ледовая эпопея была позади.

За время командировки я не брил бороду и предстал перед семьёй в необычном виде. Супруге мой вид с бородой очень понравился, а вот моя маленькая дочка испугалась незнакомого бородатого мужчину. Чтобы не пугать малышку, я поспешил сбрить бороду. Тогда ребёнок признал во мне своего отца и больше не боялся.

### **Экзотические блюда местной кухни в Хатанге**

Однажды, примерно в апреле 1976 г., мы с моим начальником Кириллом Владимировичем Бураковским прилетели в посёлок Хатанга для инспекционной проверки деятельности Хатангской гидрографической базы. В те годы базу возглавлял её бессменный руководитель Виталий Иванович Скверский. Виталий Иванович уехал работать в Хатангу сразу после окончания Высшего арктического морского училища в 1947 году. За годы его руководства база преобразилась: были построены новые административные, хозяйственные и жилые дома, появился малотоннажный флот. База полностью справлялась со своими задачами по обеспечению безопасности мореплавания во вверенном ей участке Северного морского пути.

Главным инженером базы был однокашник Скверского В. И. — Авенир Александрович Зеленин. Они оба были хорошими друзьями моего начальника Бураковского К. В. и встретили нас в Хатанге очень радушно. По прилёте на место Виталий Иванович Скверский пригласил нас на обед, который к нашему приезду приготовила его супруга. Всё было вкусно и необычно для меня, особенно блюда из мяса северного оленя, приготовленные со знанием дела по местными рецептам. Перед *трапезой* был разведён питьевой спирт, доведён до нужной кондиции и служил дополнением к экзотическому арктическому обеду.

Обстановка за столом была очень непринуждённая: Виталий Иванович рассказывал о новостях Хатанги, Кирилл Владимирович делился новостями из Ленинграда. По ходу разговора Виталий Иванович поинтересовался у меня, ел ли я до этого оленину? Я ответил, что пробую её впервые и очень впечатлён приятным вкусом. При этом я добавил, что мне нравится пробовать экзотические для меня блюда. Виталий Иванович при этом оживился и спросил у меня и Кирилла Владимировича, не хотим ли мы попробовать блюдо из собаки. При этом он пояснил, что из всех арктических посёлков блюдо из собаки можно попробовать только в Хатанге. Ранее в посёлке проживала семья корейцев, которые научили местных жителей готовить такое блюдо. Местным оно понравилось, и

они стали его употреблять. При этом корейцы заверили, что собачий жир очень хорош для лечения такого грозного заболевания, как туберкулёз. В качестве живого примера Виталий Иванович привёл случай, как маленький сынишка главного бухгалтера гидробазы Горьковой Веры после переезда из Ленинграда в Хатангу заболел лёгкой формой туберкулёза. Мать стала его лечить собачьим жиром, и мальчик поправился.

После такого вступления я выразил желание отведать экзотическое блюдо. Мой начальник наотрез отказался, при этом, удивлённо глядя на меня, поинтересовался, неужели я готов есть собаку. Я ответил утвердительно, чем вызвал его пренебрежительный взгляд и восторженный возглас Виталия Ивановича. Договорились, что через пару дней обед повторим, но уже с приготовленным блюдом из собаки.

Через несколько дней в квартире начальника гидробазы собрались сам Виталий Иванович с супругой, главный инженер базы Авенир Александрович Зеленин с супругой, главный бухгалтер Горькова Вера и мы с Кириллом Владимировичем. У гостей было великолепное настроение от предстоящего необычного обеда. Супруга Виталия Ивановича, которая готовила обед, всех сразу предупредила, что кроме жаркого из собаки она приготовила блюдо из полярной куропатки. Кирилл Владимирович сказал, что он будет есть только куропатку, а остальные пусть едят, что хотят.

Авенир Александрович профессионально развел питьевой спирт и мы приступили к трапезе. На столе стояли две большие кастрюли с жарким. Хозяйка показала, в какой из них какое жаркое и призвала собравшихся накладывать себе в тарелки. Я положил себе жаркое из собаки и внимательно посмотрел на мясо. Оно было небольшими кусками, заправлено томатной пастой и специям. Запах от блюда исходил довольно приятный, и если бы я не знал, из чего оно приготовлено, то не догадался бы. По вкусу мясо особенно ничем не выделялось, напоминало отдалённо курятину. У меня закрались сомнения, и я поинтересовался у хозяйки, не разыгрывает ли она нас. Она заверила, что никакого розыгрыша нет, всё приготовлено так, как и договаривались. Продолжая поглощать жаркое, я почувствовал, что мясо, действительно, не похоже ни на одно, которое мне приходилось есть до этого. Со смешанным чувством я опустошил свою тарелку, встречая на себе удивлённые взгляды моего начальника. У меня сложилось чувство, что мы все делаем что-то не хорошее. Но мне нельзя было этого показывать, так как в определённой степени я явился тем любителем экзотических блюд, из-за которого оно было приготовлено. Если бы я, как Кирилл Владимирович, отказался, то, скорее всего, на столе стояла бы одна кастрюля с куропаткой. Но тогда я бы лишил гостеприимных хозяев возможности блеснуть местным экзотическим колоритом. А судя по их реакции, им хотелось удивить гостей, прибывших из культурного центра, местными особенностями. А может быть, им хотелось убедиться, что не только они одни едят собак в Хатанге. Приезжие тоже не брезгают. Некоторое гнетущее чувство за столом я все же ощущал, поэтому гораздо с большим удовольствием положил себе жаркое из полярной куропатки и стал наслаждаться его вкусом. Хозяин стола, Виталий Иванович, внимательно следил за тем, как я поедаю жаркое из собаки, и, когда я закончил с ним и перешёл к куропатке, на его лице отразилось чувство удовлетворения. Возможно, он не был уверен, что поедание собаки пройдёт гладко, и, когда я, спокойно всё доев, приступил к другому блюду, его внутреннее напряжение спало. Он сумел удивить вновь прибывших и показать необычные особенности местной жизни. Ему это удалось и осталось в моей памяти на долгие годы.

## **Начало пути**

### **Рейс на г/с «Яков Смирницкий» в Атлантическом океане (1981–1982 гг.)**

В конце ноября 1981 года главный инженер Гидрографического предприятия Министерства морского флота СССР (ГП ММФ) Борис Владимирович Елисеев вызвал меня в свой кабинет и сообщил, что наше судно «Яков Смирницкий», приписанное к Архангельской гидрографической базе, передано в аренду на пять месяцев организации

«Севморгеология» для производства научно-исследовательских работ в Атлантике. Согласно заключённому договору между двумя организациями специалистам ГП ММФ предписывалось обеспечить координирование всех работ в океане, то есть обеспечить определение местоположения судна с помощью спутниковой навигации. Для этих целей от ГП ММФ откомандировывают двух инженеров и переводят их на штат «СЕВМОРГЕО». Он спросил меня, не хотел бы я принять участие в этом рейсе. Я не раздумывая согласился. Он поинтересовался, какие у меня отношения с Ефремовым? Я ответил, что Юра Ефремов является моим другом и у нас отличные отношения. Тогда он сказал, что вторым инженером в рейс направляется Ефремов, который уже дал своё согласие. Также он мне сообщил, что нам с Ефремовым через пять дней необходимо прибыть на борт судна, которое будет находиться в порту г. Мурманска, и готовиться к предстоящему рейсу.

Оформив в отделе кадров ГП ММФ все необходимые документы и получив билеты на самолёт, мы с Юрой вылетели к назначенному сроку в Мурманск. В аэропорту Мурманска мы взяли такси и без проблем доехали до проходной морского порта. Предъявив охране порта наше производственно-техническое предписание, мы нашли нужный причал и взошли на борт г/с «Яков Смирницкий». Вахтенный матрос у трапа доложил по телефону о нашем прибытии капитану судна Гурию Константиновичу Добролюбову, и он попросил нас зайти в его каюту. Гурий Константинович встретил нас с Юрой очень любезно, поинтересовался, как мы добрались, и выразил уверенность в том, что в сложных ситуациях, которые могут случиться за столь длительный рейс, он всегда сможет положиться на нас как на работников одного предприятия. Мы согласились с такой точкой зрения. Чувствовалось, что капитан немного волнуется по поводу предстоящего рейса и ему хотелось иметь на борту людей, которые поддержат его сторону в любой ситуации. Мне это показалось немного странным, так как, в моём понимании, его должность предполагает единоначалие и беспрекословное подчинение. Для себя я отметил, что Гурий Константинович является довольно интеллигентным человеком и самодурствовать, скорее всего, он не намерен. После разговора с нами он по громкой связи вызвал в свою каюту вахтенного помощника капитана и попросил его показать нам нашу каюту. Помощник нас провел в двухместную каюту на шлюпочной палубе и предложил располагаться. После этого он сообщил расписание приёма пищи в кают-компанию и пожелал хорошего отдыха после перелёта.

Войдя в предоставленную нам каюту по правому борту судна, мы с Юрой отметили, что она довольно просторная, с большим иллюминатором, двумя кроватями, письменным столом, умывальником, шкафами для одежды и рундуками под кроватями. Осмотревшись, Юра сказал мне, что он хотел бы, на правах старшего по возрасту, занять кровать у иллюминатора, а мне предложил кровать у двери в каюту. Я понимал, что спать у двери будет менее комфортно, чем у иллюминатора, на протяжении пяти месяцев плавания, но я не стал спорить с Юрой. Он, действительно, был на четыре года старше меня и являлся моим другом ещё с 1974 г., когда мы с ним участвовали в судовом промере на г/с «Николай Коломейцев» в Баренцевом море в районе архипелага Земля Франца-Иосифа. Тогда именно на вахте Юры судно выскочило на полном ходу на подводную гору и пробило первое дно, плотно уселось посередине пролива. Конечно, в таких ситуациях обычно кидают жребий, но я посчитал для себя неуместным начинать столь длительный рейс со спора с другом из-за кровати. А как же тогда «место в шлюпке и круг»?

Сходив на ужин в судовую кают-компанию, мы спокойно уснули: прибытие на борт судна прошло благополучно, волнения остались позади, нервное напряжение спало. На следующее утро к нам в каюту постучали, за дверями стоял молодой человек, который представился Александром и сказал, что он является начальником гидрографической партии, в состав которой мы с Юрой и входили. Он предложил нам подняться в штурманскую рубку, познакомиться с координирующей аппаратурой и эхолотами. Эхолоты мы, конечно, знали, особенно «Атлас-Электроник» производства ФРГ, с

английским глубоководным эхолотом «Элак-Эниф» тоже были знакомы, а вот спутниковый приёмник японской системы «Фуруно» для определения координат судна в море мы не видели до этого. Пришлось его срочно изучить. Приёмник оказался прост в использовании, показывал великолепную точность и стабильность в работе. Забегая вперёд, хочется сказать, что мы не выключали его все пять месяцев плавания, он отработал без единого сбоя и помех. После этого рейса я стал с большим уважением относиться к продукции фирмы «Фуруно», у которой большая линейка приборов морского использования.

Александр оказался очень приятным человеком, рассудительным, спокойным. Он помог нам пройти все формальности по трудоустройству в «СЕВМОРГЕО», мы вместе наметили план работ до выхода судна, распределили вахты. Александр, по праву начальника партии, взял себе «пионерскую» вахту с 8 до 12 часов и с 20 до 24 часов с третьим помощником капитана. Юре досталась вахта с 0 до 4 часов и с 12 до 16 часов со вторым помощником капитана. Мне предстояло стоять «собачью» вахту с 4 до 8 часов и с 16 до 20 часов со старшим помощником капитана. Нам предстояло вести маршрутный промер и координировать все работы морских геологов.

Александр познакомил нас с начальником экспедиции по фамилии Иванов (имя и отчество, к сожалению, не помню). Тот подробно рассказал нам о программе предстоящих работ. По этой программе первые два с половиной месяца нам предстояло заниматься магнитометрической съёмкой акватории Атлантического океана, а вторую половину рейса предстояло заняться изучением глубинных слоёв океанского дна с использованием сейсмических методов разведки.

Состав экспедиции, по его словам, будет меняться. Первый этап работ проведут работники «СЕВМОРГЕО», через два с половиной месяца они будут высажены в порту Луанда Республики Ангола и самолётом вернутся в СССР. На их места мы должны будем взять в этом же порту специалистов Института физики Земли Академии наук СССР во главе с профессором Сергеем Митрофановичем Зверевым, которые продолжают свои работы. Он также проинформировал нас о том, что профессор Зверев С. М. является учёным с мировым именем и признанным лидером в этой области знаний. Работа с таким выдающимся человеком почётна и очень ответственна, добавил он.

Нашей гидрографической партии предстояло обеспечивать оба этапа работ. Ещё он сказал, что на втором этапе производства работ к нам присоединится большой десантный корабль ВМС СССР, который сейчас стоит в порту Луанды, столице Анголы, и охраняет Посольство СССР в Луанде. Он предупредил, что в Анголе идёт гражданская война и СССР поддерживают одну из сторон в этом конфликте. Специалисты-взрывники с этого корабля будут производить в океане подрывы зарядов мощностью от 50 кг до 5 тонн тротила. По регламенту СССР, такие взрывные работы могут производить только военные. Чувствовалось, что руководство экспедиции очень волнуется за исход предстоящих работ, подготовка к которым и затраты на которые были очень значительными.

За сутки до отхода судна в море на судовой доске объявлений рядом с каюткомпанией появилось объявление о том, что выход состоится завтра в 12 часов дня, всем членам экипажа и экспедиции быть на борту судна ко времени отхода. За час до отхода судна по громкой связи последовало указание старпома начальникам служб и подразделений доложить о наличии личного состава на борту. К нам в каюту постучал наш начальник Александр, убедился, что мы с Юрой на борту и ушёл докладывать старпому. Точно в назначенное время отхода раздалась команда: «Отдать швартовые!», судно дало прощальный гудок, плавно отвалило от причала и малым ходом начало движение по Кольскому заливу. На причале остались стоять немногочисленные провожающие, которые махали руками вслед уходящему судну.

Мы с Юрой оделись и вышли на открытую палубу любоваться берегами залива. Вдоль обоих берегов тянулись бесконечные причалы, плавучие доки, склады, ангары,

стоящие у причалов суда. По всему Кольскому заливу кипела морская жизнь, по акватории сновало множество различного назначения судов, раздавались судовые гудки и свистки. По левому борту были видны стоящие у причала ледоколы, и среди них красавец атомный ледокол «Арктика». Поверхность залива была спокойной, качка судна отсутствовала. Наблюдалась размеренная мирная жизнь портового города. Вспомнились рассказы моего отца, который воевал в Мурманске, о том, что при немецких обстрелах из орудий по городу, наиболее опасным был восточный берег Кольского залива. Туда немецкие снаряды прилетали гораздо чаще, чем на западный берег, который выше восточного и служил естественным укрытием при вражеских обстрелах.

Так мы благополучно и комфортно дошли до горла Кольского залива и вышли в Баренцево море. Окружающая обстановка резко изменилась, задул сильный северо-восточный ветер, который поднимал приличную волну. Какое-то время судно шло носом на волну, но потом легло на северо-западный курс, и началась бортовая качка. Поворот был сделан без предварительного предупреждения — с камбуза послышались звуки падающей посуды и другой камбузной утвари. У нас в каюте ожил и начал ездить по каюте незакреплённый стул и некоторые вещи на письменном столе. Пришлось встать с койки и закрепить все вещи в каюте по-штормовому.

Ближе к утру качка прекратилась, так как судно легло на западный курс, и волна стала бить в корму. Стало совсем хорошо, и утренний приём пищи прошёл без проблем. За завтраком познакомились с некоторыми членами экспедиции из числа штатных работников «СЕВМОРГЕО». Все люди оказались бывалые, опытные, неоднократно принимавшие участие в океанских походах и с хорошими морскими качествами. Настроение у всех было прекрасное, отсутствие качки располагало к спокойной беседе. Из динамиков громкой связи началась политинформация. Перед её началом диктор из числа наиболее *продвинутых* матросов торжественно объявил, что судно достигло самой северной точки нашего плавания и теперь каждый оборот винта приближает нас к теплу.

Мне понравилось такое выражение, и я представил, как огромный судовой винт, вращаясь в ледяной воде Арктики, несёт наше судно к земному экватору, в тёплые воды Атлантического океана и в жаркие страны. После такого вступления диктор рассказал об африканской стране Марокко, в один из портов которой предстояло зайти нашему судну. Чувствовалось, что началась обычная судовая жизнь, которой предстояло прожить долгих пять месяцев.

После завтрака я с фотоаппаратом вышел на открытую палубу и стал любоваться Северными берегами Норвегии, которые проплывали по левому борту судна. Периодически я заходил в штурманскую рубку и по морской карте, лежащей на прокладочном столе, сверялся с появляющимися видами. Мне хотелось не пропустить самый северный мыс Скандинавии Нордкап и запечатлеть его на фото. Я так и сделал. Погода для съёмок стояла благоприятная, и мыс был великолепно виден.

Глядя на эти суровые пейзажи, я подумал о том, в каких тяжёлых климатических условиях приходится жить норвежцам. На память сразу пришли слова арии варяжского гостя из оперы «Садко» Римского-Корсакова: «О скалы грозные дробятся с рёвом волны и, белой пеною крутятся, бегут назад. Но твёрдо серые утёсы выносят волн напор над морем стоя». Создавалось впечатление, что композитор сам бывал в этих краях и своими глазами видел эти серые утёсы Норвегии. Совпадение увиденной картины со словами варяжского гостя из оперы произвело на меня сильное впечатление. Да ещё музыкальный ритм арии, напоминающий ритм прибоя морской волны, усиливал впечатление от увиденного.

Так, двигаясь в юго-западном направлении вдоль берегов Норвегии при попутном ветре и волне в корму, наше судно благополучно прошло Баренцево море и вошло в Норвежское. Оно встретило нас почти полным штилем и изумительной иллюминацией, исходящей от огромных нефтяных и газовых морских платформ, стоящих вдоль всего нашего маршрута в этом море между берегами Норвегии и Англии. Эти сооружения я

видел первый раз в жизни, и они оставили в моём сознании яркое впечатление. Сила и размах морской инженерной мысли не могли оставить равнодушным ни одного человека. Спроектировать, построить и установить в агрессивной среде эти исполины требовало небывалой дерзости человеческой мысли и суперсовременных технологий создания морских инженерных объектов. При всех колоссальных затратах на их строительство и установку, они являлись высокорентабельным производством. Всё это казалось мне удивительным и с трудом укладывалось в голове.

Пройдя основную часть акватории Северного моря с северо-востока на юго-запад, наше судно приблизилось к проливу Ла-Манш. Мне было очень интересно посмотреть на знаменитый пролив, и я задолго до подхода к нему вышел на открытую палубу. Я увидел бесконечную вереницу судов, следующих из Балтийского моря на Запад, к проливу Ла-Манш. В обратном направлении, с Запада на Восток, двигалась не менее внушительная флотилия судов, но немного южнее линии судов, идущих на Запад, ближе к берегу Европы. По мере приближения к проливу количество судов возрастало и становилось разнообразнее. Я был очень заинтересован тем, каким образом при таком интенсивном движении удаётся избежать хаоса и столкновений судов. Пройдя в штурманскую рубку, я посмотрел на морскую навигационную карту, на которой штурманский состав вёл прокладку нашего движения. Это была карта довольно крупного для морской карты масштаба 1:25000, охватывающая всю акваторию пролива с нанесёнными посередине двумя зонами движения в западном и в восточном направлениях. Каждая зона тянулась по всей карте и была окрашена в зловещий лиловый цвет. Так обозначались зоны разделения движения морских судов в проливе Ла-Манш. Между серединами зон было расстояние около мили, вполне достаточное для расхождения судов, идущих в противоположных направлениях.

Я обратил внимание, что наше судно перед входом в зону движения на Запад снизило ход. При нашей крейсерской скорости в 14,5 узлов она была снижена до 8 узлов, и наше судно плавно вошло с Севера в западную зону движения. Мы расположились в судовом строю между двумя судами, двигавшимися в попутном направлении и с одинаковой с нами скоростью. Плавание в узкостях, таких как пролив Ла-Манш, требует от судоводителей повышенного внимания и осторожности. Поэтому на ходовом мосту, кроме вахтенного штурмана, я заметил и нашего капитана Гурия Константиновича Добролюбова. Ему хотя и было к тому рейсу около сорока трёх лет, но он уже считался в Гидрографическом предприятии опытным капитаном, которому руководство доверяло командовать судном в длительных заграничных сходах в зарубежные порты разных стран. Кстати, о его судоводительском опыте и навыках говорил тот факт, что из всех капитанов гидрографических судов Предприятия, которых было более тридцати человек, только у него и у капитана Бориса Ивановича Михайлова имелись сертификаты, разрешающие им проходить датские проливы без лоцмана. У судоводителей Предприятия это считалось важным достижением и вызывало почёт и уважение. Он сидел совершенно спокойный в капитанском кресле на ходовом мосту и наблюдал за окружающей обстановкой.

По нашему правому борту, между зоной движения и берегом Англии, двигались в западном направлении более мелкие суда с меньшей скоростью. Их было тоже большое количество. Также по нашему левому борту шли мелкие суда между зоной движения в восточном направлении и берегом Франции и все в одном направлении - на Восток. Чувствовалось, что такая система движения в проливе отработывалась годами и приводила к минимальному числу столкновений судов. Правда, меня удивил тот факт, что между берегами Европы и Англии снуют довольно крупные судовые паромы, пересекая курсы движения судов в обеих зонах. Я поинтересовался у старшего помощника капитана Валерия Мамонова, почему эти паромы нарушают общую схему движения, и он мне объяснил, что капитаны этих паромов чрезвычайно опытные судоводители, знающие хорошо местные условия плавания, и избегают столкновения с другими судами. Ещё

следует отметить, что наш опытный капитан, находящийся всё время на ходовом мосту, просил вахтенного штурмана не допускать выхода судна за пределы зоны движения, обозначенной на карте лиловым цветом. Он объяснял это тем, что береговые службы, обеспечивающие безопасность судоходства в канале, пристально следят за каждым судном и при выходе из зоны движения могут сделать замечание и потребовать вернуться в акваторию зоны. Он считал неуместным получать замечания от службы безопасности судну под флагом Советского Союза. Тем более что с нашей оснащённостью навигационным оборудованием эта задача не вызывала никаких сложностей, и наше судно следовало точно посередине зоны. Проход пролива завершился благополучно, и мы вышли в Атлантический океан.

### **Идеальный шторм**

Наше судно начало пересекать Бискайский залив в южном направлении, и тут нас накрыл 12-балльный шторм по шкале Бофорта. Ветер дул с южного направления со скоростью более тридцати метров в секунду. Он разогнал огромной высоты волны, достигающие двадцати метров, а возможно, и более. Началась ужасающая килевая качка. Судно легло курсом на волну, движение уменьшили до трёх узлов, начался кромешный ад. При подходе очередной волны наше судно со значительным дифферентом на корму медленно вползало на вершину волны, как на крутую гору. На её вершине дифферент медленно менялся на нос, и судно начинало падать вниз. Падение было таким стремительным, что возникало чувство невесомости. Падение длилось около десяти секунд, затем следовал мощнейший удар носа судна о подошву следующей волны. От такого страшного удара корпус судна начинал дрожать, вибрация волнами шла от носа к корме. Всё скрипело и тряслось. Слышались громкие звуки хлопающих судовых дверей, падающей посуды, опрокидывающейся мебели. За иллюминатором открывалась страшная картина: огромной высоты волны шли одна за другой, как горы, от сильного ветра их гребни опрокидывались и образовывали морскую пену. Широкие полосы этой пены тянулись от одного гребня волны до другого. Почти вся поверхность океана была покрыта этой пеной. Ветер срывал её с гребней волн и носил в воздухе. Видимость упала, наступила мгла. Ветер неистово свистел в снастях судна, мимо иллюминатора пролетали огромные массы воды, поднятые в воздух ударами носа судна об очередную волну.

За предыдущие семь лет работы на судовом промере в Арктике я много раз попадал в штормовые условия разной интенсивности. То, что мы считали в Арктике сильным штормом, не шло ни в какое сравнение с океанским штормом. Волны в арктических морях не были такой высоты и их период был значительно короче. Такой мощи стихии мне ещё не приходилось испытывать. Мы с Юрой лежали по своим кроватям и пытались хоть как-то приспособиться к обстановке. Но сделать это было очень сложно. При очередном подъёме нашего судна на гребень волны меня вдавливало в переборку нашей каюты. Затем на гребне волны давление в переборку прекращалось, и моё тело вместе с судном свободно падало вниз. Следовало чувство невесомости в течение десяти секунд, а за ним сильный удар моего тела о борт кровати. Чтобы не вылететь из кровати и амортизировать удар о её деревянный борт, мне приходилось расклиниваться и руками гасить удары. Я взял все подушки, какие были в моём распоряжении и обложился ими со стороны борта кровати и переборки. Удалось зафиксировать своё тело в кровати и не страдать при ударах судна о волну. Из всех ощущений, испытываемых мною в этой ситуации, самым неприятным было чувство невесомости, когда ты летишь вниз со скоростью свободно падающего тела и ждёшь сильнейшего удара о воду. После каждого такого удара задаёшь себе вопрос, а как корпус судна выдержал этот удар, а не разошлись ли где-то в корпусе сварные швы, а не допустили ли судосборщики брак при сварке корпуса. Но мои знания об устройстве нашего судна немного меня успокаивали. Судно было новым, усиленного ледового класса, при длине 72 метра его корпус держали 64 мощных шпангоута, а форштевень

судна был литой и предназначался для крушения льда. Кроме этого успокаивал тот факт, что наше судно является сравнительно коротким, чтобы переломиться под воздействием собственного веса на две части на гребне волны или у её подошвы. Такое явление свойственно судам большой длины и со слабым набором корпуса. Когда гребень волны достигает середины судна, то нос и корма такого судна висят над поверхностью воды и способствуют переламыванию судна посередине. Но я также осознавал, что в любом случае наше судно имеет такие же напряжения в корпусе и при длительном воздействии таких напряжений корпус не выдержит и переломится. Вопрос только во времени воздействия, а результат одинаковый — перелом корпуса в средней части. Не хотелось думать, через сколько гребней этих гигантских волн необходимо перелезть нашему судну, чтобы такое произошло. Да и успокаивала мысль, что вечных штормов не бывает и рано или поздно этот кошмар закончится.

А кошмар всё не заканчивался. Прошла бессонная ночь, наступило мрачное утро, стихия и не думала утихать. В голову полезли мысли о том, что ситуация может выйти из-под контроля и наше судно потерпит крушение и затонет в бушующем океане. Мысленно стал прикидывать, как мне подготовиться к встрече с ледяной водой. Какие ощущения испытывает человек в ледяной воде, я отчётливо помнил. В памяти сохранились воспоминания о моём купании на Земле Франца-Иосифа, и испытывать их ещё раз мне было страшно. Сколько я смогу продержаться в ледяной воде бушующего океана даже в зимней одежде и в спасательном жилете? Возможно, половину часа. На судовые спасательные средства я не надеялся. Спасательные шлюпки разобьются, скорее всего, о борта судна при спуске на такой качке, спасательные плоты, возможно, всплывут при погружении судна, но мала вероятность того, что я их увижу при таком волнении и смогу забраться вовнутрь. Даже если судно подаст сигнал о помощи, ни один пилот вертолѐта спасательной службы не сможет удержать машину над тонущим человеком при таком ветре и волнении. Да и до ближайшего берега Франции было приличное расстояние. Получалось, что при неблагоприятных обстоятельствах придётся принять смерть в ледяной воде бушующей Атлантики. Эти мысли очень меня печалили. Всего 33 года - и конец! Возраст Иисуса Христа при распятии! Я отчётливо осознал, как мало ещё успел сделать в жизни, мало видел, мало испытал, мало ощущал. Вспомнил жену, маленькую дочь, которые ждут меня в Ленинграде и верят в моё благополучное возвращение. Оставалась только надежда на Бога, на крепость нашего судна да на слаженную работу экипажа. Но в тот момент я для себя решил, что если я выберусь живым из этой передраги, то наверстаю всё, чего ещё не успел.

Также я стал думать о том, кто вверх 55 человек экипажа и экспедиции в столь опасную ситуацию. У меня получалось, что это наш капитан, несмотря на весь его опыт. Я понял, что этот человек совершенно не дружит с метеорологическими прогнозами, которые составляют соответствующие службы на все районы Мирового океана, что он проигнорировал, скорее всего, штормовое предупреждение о надвигающемся шторме, которое должен был получить судовой радист при выходе из пролива Ла-Манш в открытый океан. Что, возможно, он не представлял всю мощь шторма, в который он повёл судно. А ведь мог попросить разрешения у соответствующих властей о заходе судна в ближайший порт и переждать там непогоду. Теперь этот вопрос уже не выяснить. К сожалению, капитан Гурий Константинович Добролюбов скончался примерно через 10 лет после этого рейса от болезни сердца. Думаю, что перенесѐнный шторм, который нещадно мучил наше судно и наши души и подверг всех нас колоссальному стрессу, мог способствовать раннему уходу капитана в мир иной. Царство ему небесное! Человек он был хороший, а от ошибок в жизни никто из нас не застрахован.

На следующее утро я решил спуститься в кают-компанию и поискать там что-нибудь съестное. К периодам качки я приспособился и передвигался в основном когда судно взбиралось на волну. Выждав благоприятный момент, я быстро открыл дверь каюты и так же быстро её закрыл. Дело в том, что тяжѐлые судовые двери представляют

серьёзную опасность для человека в сильную качку. Если человек неловкий и в качку схватился за дверной косяк, чтобы удержать равновесие, то судовая дверь, захлопываясь, может серьёзно травмировать пальцы рук. Я хорошо знал эту опасность, исходящую от дверей во время шторма, и проделал все манипуляции с дверью с соблюдением правил техники безопасности. Выйдя в коридор шлюпочной палубы, я не увидел ни одного человека, все находились в своих каютах. Держась за поручни в коридоре, я подошёл к трапу на главную палубу и, улучив момент, спустился вниз. Двери в кают-компанию и в столовую команды были распахнуты настежь и закреплены на фиксаторах. Войдя внутрь, я не обнаружил никого. На палубе и на столах валялись куски хлеба, никакой приготовленной еды не наблюдалось. Пройдя на судовой камбуз, я нашёл надёжно привязанную большую кастрюлю с отварными яйцами и нарезанный хлеб. Подкрепившись найденным, я отправился в обратный путь, крепко держась за поручни. Судно как будто вымерло, на обратном пути я не встретил ни одного человека. На камбузе и в кают-компании стоял полумрак, электрический свет был выключен, иллюминаторы периодически уходили под воду. Картина была удручающая. Создавалось впечатление, что я один нахожусь на судне. Отправившись в обратный путь, я благополучно добрался до своей каюты и лёг в кровать. Шторм не утихал ни на минуту; судно так же бросало на волнах, оно дрожало, скрипело, билось со всей силой о набегающую волну. Так продолжалось долгих трое суток.

### **Танжер**

Через трое суток шторм прекратился, и на нашем судне возобновилась жизнь. В коридоре стали слышны шаги, по судовой связи последовала команда для ответственных лиц проверить места заведений, замерить уровень льяльных вод, обойти все судовые помещения. Судовому повару предлагалось приступить к выполнению своих обязанностей в полной мере. На камбузе загрели утварью, и через какое-то время оттуда стали доноситься запахи приготовленной еды. Повар приготовил хороший обед, и все собрались в кают-компанию. Глядя на принимающих пищу членов экипажа и экспедиции, я отметил для себя, что вид у всех был подавленный, цвет лиц был сероватым, глаза ввалились. Но никто не жаловался, все с удовольствием поглощали первое блюдо, которого не видели три дня.

После обеда Юра принёс плохую весть. По его словам, во время шторма разбился весь запас сухого вина, который был взят в порту Мурманска на половину нашего столь длительного рейса. Якобы разбились 1200 бутылок высококачественного грузинского вина «Саперави», которое было размещено в картонных коробках в помещении геологической лаборатории. Кто-то не совсем плотно задраил дверь лаборатории, туда проникла забортная вода, нижние коробки размокли и развалились. Пошла цепная реакция. Я предложил пойти и проверить услышанное. Спустившись на главную палубу, мы прошли на правый борт к геологической лаборатории. Открыв водонепроницаемую дверь, мы обомлели от увиденной картины. Вся лаборатория была залита тёмной жидкостью, в которой плавали обрывки картона. На палубе, с наружной стороны лаборатории, стояли высокие резиновые сапоги. Я надел их и шагнул в коричневую жижу. Под ногами послышался хруст битого стекла: я стоял посередине лаборатории в «Саперави», перемешанном с картоном и битым стеклом. Уровень этой жижи достигал тридцати сантиметров. В помещении стоял тяжелый винный дух, от которого у меня начало мутиться сознание, и я поспешил наружу.

Здесь необходимо сделать пояснение. В Советском Союзе для моряков заграничного плавания существовали медицинские нормы потребления вина при нахождении судна в тропической зоне. Считалось, что при работах в столь жарком климате

человеческий организм теряет вместе с потом много ценных солей, баланс которых в крови лучше всего восстанавливает красное сухое вино. Была определена и норма потребления. Она составляла 250 миллилитров вина в сутки. А поскольку почти весь наш пятимесячный рейс должен был проходить в тропической зоне, то такое количество вина необходимо было выдать участникам экспедиции в течение половины длительности рейса.

Весть о потере такого огромного количества вина мгновенно облетела всё судно. По каютам пошёл ропот. После такого испытания свирепым штормом на членов экипажа и экспедиции обрушился новый удар — потеря вина. Предполагалось, что потребление хорошего вина в небольших дозах значительно скрасит тяготы нашего длительного пребывания в замкнутом пространстве в отрыве от семьи. Но теперь и эта гипотетическая возможность улучшить настроение была утрачена. Стали выдвигаться предложения, правда кулуарно, чтобы капитан за свой счёт покрыл стоимость утраченного вина и закупил бы его в ближайшем порту. Настроение экипажа и экспедиции было близко к бунту. Помощник капитана по политической части, который всегда присутствовал на борту, если судно работало за пределами территориальных вод СССР, сразу почувствовал сложившуюся обстановку. Он закрылся в каюте с капитаном, и после небольшого совещания по судовой трансляции последовало объявление, что судно проследует в порт Танжер Республики Марокко в Гибралтарском проливе. Также было объявлено, что в этом порту будет закуплено вино, но норма его потребления будет урезана в два раза — до 250 мл через день. Настроение экипажа сразу улучшилось, тем более что судно уже подходило к Гибралтарскому проливу и до порта оставались считанные часы.

Судно пришвартовалось к причалу порта Танжер глубокой ночью. Все на борту, кроме вахты, крепко спали. Главный двигатель был остановлен, на судне наступила блаженная тишина. Никакой качки, никакого скрежета и сокрушительных ударов, никакой вибрации. Измученные обитатели судна наслаждались безмятежным сном. Сон продолжался ровно сутки. Через сутки наш замполит объявил по судовой трансляции о том, что желающие пойти в увольнение в город должны разбиться на тройки и тройками пройти в его каюту для инструктажа и получения валюты. Мы втроем: Юра Ефремов, я и наш начальник Александр Коновалов - отправились в каюту замполита. Он оценивающе взглянул на наш внешний вид, назначил старшим тройки Александра, попросил избегать инцидентов с местным населением, достал из картонной коробки по 120 марокканских дирхам и попросил расписаться в ведомости на получение валюты. Было около 10 часов утра, и он нас предупредил, что до 18 часов мы должны вернуться на борт судна.

Взяв с собой паспорта моряков, мы отметились у вахтенного помощника капитана и отправились в город. Порт располагался в самом городе. Никаких карт города или путеводителей мы не имели и проследовали в сторону центра. По пути мы внимательно приглядывались к торговым точкам, стараясь определить, в какой из них торгуют кожаными изделиями. Дело в том, что наши коллеги из «СЕВМОРГЕО», люди бывалые, проинформировали нас о том, что Танжер славится великолепными и дешёвыми изделиями из натуральной кожи. Можно найти очень хорошие вещи ручной работы, но надо будет поторговаться. Местные торговцы очень любят торг и делают это профессионально. Никогда не стоит соглашаться с первоначально предложенной ценой, надо предлагать свою.

Итак, шли мы по улицам города по направлению к центру, рассматривали арабскую архитектуру, местные достопримечательности, наслаждались тёплой погодой и твёрдой землёй под ногами. Местные жители, со смуглыми арабскими лицами, бросали на нас любопытные взгляды. Чувствовалось, что людей с такой белой кожей им не часто приходилось видеть. Никакой враждебности мы не ощущали и, осмелев, решили свернуть с широкой центральной улицы на более узкие и насладиться настоящим восточным колоритом. Улицы были извилистыми, с хаотичной застройкой, но довольно чистыми. Они становились всё уже и уже и достигли такой малой ширины, что два человека с

трудом могли разойтись. На них встречалось всё меньше и меньше прохожих. Становилось немного неприятно, но мы всё равно упорно пробирались по ним, разглядывая всё с любопытством. Торговые лавочки перестали встречаться, мы решили повернуть в обратном направлении и возвратиться на более широкие центральные улицы. Неожиданно на одном из перекрёстков нас окружила группа из пяти молодых людей, которые возмущенно что-то нам стали говорить и жестикулировать. Мы не понимали, что они от нас хотят, и никак не реагировали на их действия. Неясна была причина их недовольства. Мы спокойно продолжали двигаться в сторону центральных улиц, но молодёжь не отставала от нас. Парни продолжали размахивать руками и кричать на нас. Не видя никакой реакции с нашей стороны, они стали хватать нас за рукава рубашек. Тогда пришлось остановиться и изготолвиться к драке. Мы, не сговариваясь, встали спинами друг к другу и приняли оборонительные стойки. От нас, видимо, не ожидали такой реакции, их пыл мгновенно поостыл, и никто из них не полез с нами в драку. Воспользовавшись их замешательством, мы продолжили движение в нужном нам направлении, пристально следя за действиями непрощенных попутчиков. Они остались стоять на месте, и мы благополучно вышли на одну из центральных улиц. Инцидент нам очень не понравился, и мы решили более не покидать оживлённые улицы и не испытывать судьбу.

По пути нам встречались в основном лавочки гончаров, но к представленной в них великолепной керамике мы не испытывали интереса. Наконец мы увидели большую лавку с изделиями из кожи. Её невозможно было не заметить. Приятный аромат натуральной кожи мы почувствовали еще задолго до входа в торговое помещение. Войдя внутрь лавки, мы были поражены красотой мозаичных орнаментов на стенах. Повяло такой стариной, что возникало ощущение, будто мы очутились в средневековье. Красота была необыкновенная! Восторженное восприятие увиденного дополнял изумительный запах натуральной кожи, наполнявший всё пространство лавки. Над небольшим прилавком висело несколько десятков великолепных дамских сумок разных моделей. Одинаковых среди них я не увидел. Юра сразу предложил мне купить сумку для моей жены Лены. Ни на одной сумке не было ценников. За прилавком сидел пожилой мужчина арабской внешности. Он с интересом наблюдал за нами и ждал, что мы выберем. Я внимательно оглядел имеющиеся сумки, моё внимание привлекла дамская сумка средних размеров из жёлтой кожи с тиснёными узорами. Я показал на неё хозяину лавки, и он специальным крючком на палке аккуратно снял её со стены. Я, осмотрев сумку, спросил у продавца, сколько она стоит. Он взял кусок бумаги и написал на нём цифру 300. При этом он внимательно следил за моей реакцией. Увидев такую цену, я вернул сумку хозяину, и мы все направились к выходу. Хозяин выскочил из-за прилавка и перегородил нам дорогу. Он потребовал от меня написать на бумаге ту цену, которую я могу заплатить за изделие. Я стал отказываться, но хозяин упорствовал и никак не хотел выпускать нас из лавки. При этом его лицо становилось всё злее и злее. Он уставился на меня широко открытыми глазами и совал мне в руки карандаш и бумагу. Я решительно отказывался, а хозяин так же решительно настаивал на цене. Ситуация начинала принимать неприятный характер. Мы поняли, что, пока я не выполню просьбу хозяина, он нас по-хорошему из своей лавки не выпустит.

Из соседней комнаты на шум вышли двое молодых арабов и встали ближе к выходным дверям. Я почувствовал, что это их обычная схема работы с покупателями, отработанная за долгие годы профессиональной торговли. Я не знал, что мне делать. И тут вмешался в ситуацию мой друг Юра. Он предложил мне написать на бумаге минимальную цену, какая придет мне в голову, увидев которую агрессивные торговцы успокоятся и выпустят нас из лавки. Я так и сделал, взял из рук продавца бумагу и написал на ней цифру 20. Его реакция меня удивила: его лицо престало быть злобным, он улыбнулся и на том же листочке написал цифру 30. Я понял, в чём суть игры, и следующим ходом написал цифру 22. Лицо хозяина с каждой цифрой становилось всё добрее и добрее. Из-под его руки появилась цифра 28. И так, с шагом в 2 дирхама, я

добрался до цифры 26. Увидев её, продавец заулыбался и протянул мне руку. Мы пожали друг другу руки в знак согласия. Чувствовалось, что он удовлетворен сделкой и с радостью дал мне покупку. Я расплатился за товар, и мы беспрепятственно покинули заведение, провожаемые счастливыми взглядами ловких арабских торговцев.

Очутившись на улице, мы все вздохнули с облегчением и проследовали далее по направлению к центру города. В переводе на американские доллары покупка обошлась мне чуть более трёх долларов, что не могло меня не радовать. Забегая вперёд, следует сказать, что сумка очень понравилась моей жене, и она с удовольствием ею пользовалась. Второй такой сумки в Ленинграде ни у кого не было.

На оставшиеся у меня марокканские дирхамы мне удалось ещё купить себе кожаную куртку из лайки и перекусить у уличного торговца.

Нагулявшись вдоволь по городу, мы, обвешанные покупками, возвратились в порт, где нас ждало наше судно.

Подойдя к своему судну, мы увидели, что рядом на причале стоят многочисленные ящики с вином и большие коробки со свежими овощами, а наши матросы бодро затаскивают всё это добро на борт. Мы понимающе переглянулись между собой: вечер обещал быть весёлым.

Оставив покупки в каюте, я вышел на открытую палубу и стал внимательно рассматривать город со стороны моря. Он расположился на склоне холма, и его улицы спускались с вершины до самой воды. Над городом возвышались нарядно украшенные минареты необычного квадратного сечения. Во всём облике этого старинного города был виден восточный колорит, ощущалась многовековая древность его строений, неповторимость его культуры.

Хорошо был виден Гибралтарский пролив и берега Испании. Моё созерцание прекрасных видов, открывающихся с верхней палубы судна, было прервано объявлением по судовой трансляции, в котором бодрим командирским голосом предлагалось всем членам экипажа и экспедиции пройти в кладовое помещение судна для получения вина и свежих овощей. Мы втроём без промедления выполнили приказ командования. Принеся в каюту три бутылки алжирского белого сухого вина и коробку свежих овощей, мы устроили тёплый дружеский ужин, на котором вспоминали события минувшего дня. Жизнь заиграла всеми красками радуги. Впереди было плавание в тропических водах Атлантического океана и масса неизведанных впечатлений.

### Дакар

Следующей ночью наше судно покинуло причал порта Танжер и вышло в открытый океан. Качки почти не было, дул слабый ветер, волнение было небольшим, и наше судно на полном ходу мчалось на юг. Проснувшись рано утром, я захотел прогуляться по открытым палубам и полюбоваться видом тропического океана. Светило яркое солнце, вокруг расстилалась изумрудно-голубая водная поверхность, из воды то и дело вылетали летучие рыбы и, пролетая метров 20–30, опять падали в воду. На моих глазах одна летучая рыба упала прямо на палубу нашего судна и начала неистово биться, пытаясь попасть в воду, но это не помогало. Тогда я подошёл к ней, взял её в руки и начал внимательно рассматривать. Это была обычная рыба длиной сантиметров 20–30, но с большими боковыми плавниками, очень похожими на крылья птицы. Такая особенность помогает летучей рыбе уходить от хищников. В момент преследования она с помощью мощного хвостового плавника разгоняется до максимальной скорости у поверхности воды, затем выскакивает из воды в воздух, расправляет большие боковые плавники и планирует над водой. Некоторые экземпляры поднимаются на приличную высоту над поверхностью океана, около 5 метров, и планируют на расстояние до 50 метров. Преследующий хищник теряет на время полёта жертву из вида, что и спасает рыбе жизнь. Хотя, конечно, полёт таких рыб в основном не связан с нападением на них. Такая у них отмечается особенность поведения. Их было огромное количество, они постоянно

вылетали из воды и неслись параллельно нашему курсу. Гуляя по открытым палубам, я подобрал около двенадцати таких «летунов», безжизненно лежащих под ногами. Всех подобранных рыб я выбросил за борт, хотя мог бы найти им более практическое применение. Уже позднее я узнал, что бывалые члены экипажа собирали таких рыб с палубы, потрошили их, засаливали, засушивали, и получалась хорошая закуска к пиву. Мне негде было заниматься такими манипуляциями, жилая каюта не предназначена для этого, да и на фоне великолепного судового питания дополнительной закуски не хотелось.

Очень часто в воде можно было видеть стаи серых дельфинов. Эти животные плыли рядом с судном, периодически всплывая на поверхность океана. При этом они делали мощный выдох воздуха из лёгких и набирали новую порцию. Их неутомимость поражала меня. Они могли часами идти со скоростью судна без усталости. А скорость нашего судна была немалая, порядка 14,5 узлов, что в пересчёте составляла около 27 километров в час. Для живого существа поддерживать такую скорость в течение длительного времени — сложная задача, но дельфины с ней успешно, справлялись. Некоторые из них, проказники, постоянно плыли рядом с форштевнем судна, да ещё и пересекали курс судна, прямо перед ним. Такая ловкость владения своим телом в воде меня изумляла. Я подолгу мог стоять на носу идущего судна и, свесив голову за борт, смотреть за их «показательными выступлениями». Никогда за время таких наблюдений я не видел, чтобы кто-то из дельфинов ошибся и коснулся судового форштевня, режущего воду в сантиметрах от их тела. Не наблюдал я и таких ситуаций, когда бы один из дельфинов помешал другому совершить манёвр перед форштевнем. Все работали слаженно, как одна команда, как бы соревнуясь друг с другом в ловкости. Обычно от стаи отделялось штук пять молодых дельфинов, и начиналось «представление» у форштевня. Мне казалось, когда я глядел на их рискованные действия, что таким образом молодые дельфины пытаются показать свою смелость, силу, ловкость, чтобы занять более достойное место в иерархии стаи. Таких отчаянных наблюдалось не более пяти процентов от общего числа дельфинов. Видимо, именно они боролись за лидерские позиции внутри стаи. Их движение рядом с судном не прекращалось и в ночное время. Я часто выходил по вечерам из своей каюты, чтобы полюбоваться красивыми закатами в океане, подолгу стоял у борта идущего полным ходом судна, и почти всегда из воды слышалось дыхание дельфина, его тело показывалось из воды в полуметре от борта, дельфин с шумом выдыхал воздух на поверхности и опять уходил в тёмную глубину. Это происходило так близко от меня, что иногда возникало желание коснуться спины этого обитателя океана. Глядя на все эти действия столь необычных животных, я старался понять, что так привлекает дельфинов в идущем по океану судне, что они, забывая об охоте и других дельфиньих радостях, плывут часами рядом, расходуя столь нужную для жизни в воде энергию и ничего не получая взамен. Этот дельфиний парадокс так и остался для меня загадкой.

Тем временем на палубе нашего судна, в носовой его части, справа от носового грузового трюма, стало происходить какое-то движение: появился замполит в рабочей одежде и один из матросов палубной команды. В руках у них были плотницкие инструменты, и они очень профессионально начали сколачивать сруб из заранее заготовленных ещё в Архангельске брусьев квадратного сечения. Работа у них спорилась, ловкость и сноровка при работе с инструментом, мастерское соединение брусьев на углах сруба выдавали в них профессиональных плотников высокой квалификации. Через какое-то время груда брусьев, лежащих вдоль борта судна, превратилась в аккуратный сруб размером два метра на три. Он получился ровный и крепкий. На палубу вытащили из трюма большой кусок заранее подготовленного брезента, и мастера выложили им внутреннюю часть сруба. Брезент был надёжно закреплён по верхним краям сруба — получилась водонепроницаемая ёмкость, которой дали название «бассейн». Туда же из океана закачали до краёв воду, освободили палубу от стружек и опилок, окатив её мощной струёй той же океанской воды. Работа была закончена. За несколько часов в носовой

части судна появился безопасный водоём, в котором можно было поплавать и освежиться после вахты. Этот новый рекреационный объект очень радовал участников рейса и помогал всем нам скрасить суровые судовые будни.

С наступлением благоприятной и тёплой погоды я возобновил ежедневные занятия физкультурой на небольшом участке судовой палубы, расположенной между двумя спасательными шлюпками. Это было самое удобное место для такого рода занятий. Там я бегал небольшими кругами и делал упражнения на все группы мышц в течение часа. Такие занятия помогали держать себя в форме и значительно улучшали психологическое состояние.

После выхода из порта Танжер началась подготовка к предстоящим полевым работам. Геофизический отряд экспедиции во главе с его начальником кандидатом географических наук Французовым приступил к установке и проверке имеющихся магнитометров. Для того чтобы их правильно откалибровать, предстояло зайти в порт Дакар, столицу Сенегала, где имелась международная калибровочная точка с точным показанием магнитного поля Земли. Эти показания должны были сравниваться с показанием наших бортовых магнитометров для получения истинных показаний приборов при предстоящей магнитометрической съёмке в Атлантическом океане. Заход предстоял на одни сутки, но выход в город членов экипажа и экспедиции был разрешен. Бывалые члены нашей команды заранее предупредили нас, что в Дакаре абсолютно нечего купить в магазинах из-за слабой экономики и получать валюту при выходе в город не имеет никакого смысла. Зато в порту Дакара очень развит товарный обмен с местными жителями, которые предлагают красивые раковины, кораллы, морские звёзды и другие сувениры. Они с удовольствием выменивают их на небольшие бытовые приборы, инструменты разного рода, паяльники, газовые горелки и другие товары, которые могут пригодиться в жизни. Перед заходом судна в порт всех предупредили, чтобы никто не думал заниматься обменом с местными. Всё будет контролироваться, а у сходящих с борта в увольнение членов экипажа и экспедиции будут проверяться сумки и пакеты. Также нас предупредили, что в городе плохая криминогенная обстановка и у иностранцев не редко вырывают из рук сумки, фотоаппараты, пакеты. Но особенно страшно, если вырвут паспорт моряка из нагрудного кармана. Такие случаи бывали и последствия такой кражи были самыми неприятными для пострадавшего.

Не успело судно отдать швартовые концы, как на безлюдном причале появились несколько чёрных парней двухметрового роста в русских шапках-ушанках, которые начали с причала громко нам кричать: «Саня, ченьч! Саня ченьч!». Мы стояли с Юрой у борта и наблюдали эту картину. Услышав их крики, Юра удачно пошутил, сказав, что, судя по поведению парней, они меня хорошо знают. Видимо, я уже бывал здесь и запомнился им хорошим обменом. Для себя я отметил, что моё имя, по всей вероятности, является самым распространённым в СССР, и эти парни были уверены, что на прибывшем в их порт судне обязательно должен быть человек с именем Александр. И они не ошиблись! На следующий день мы, в составе своей тройки, пошли в увольнение на берег. У трапа стоял вахтенный помощник капитана и попросил нас показать содержимое наших сумок. Мы прошли досмотр и отправились в город. Сцену досмотра наблюдал капитан судна, стоявший на крыле ходового мостика. В городе мы ходили по улицам, понаблюдали за местной жизнью, отметив для себя, что всё выглядит очень скромно: и транспорт, и люди, и строения. Я специально не взял с собой в город свой фотоаппарат, а паспорт моряка, который необходимо было носить с собой, положил во внутренний карман, из которого вытащить его было затруднительно. Кроме этого, мы внимательно смотрели вокруг и если замечали подозрительных личностей вблизи нас, то останавливались и ожидали, пока они не проследуют мимо. Выход в город получился нервным и не порадовал нас яркими впечатлениями. К вечеру мы вернулись на борт судна, пройдя досмотр сумок. На этот раз на крыле ходового мостика стоял заместитель капитана судна по политической части и следил за процедурой досмотра.

## Праздник Нептуна

От Дакара наше судно начало производить магнитометрическую съёмку. Кроме показаний заборных магнитометров, производилась запись на эхограмму глубоководного эхолота «Элак-Эниф» рельефа дна океана, фиксировались координаты местоположения судна каждые десять минут. За работой магнитометров следили работники геофизического отряда, которые располагались в кормовой части судна в геологической лаборатории, а наша гидрографическая партия в штурманской рубке производила измерение глубин и записи географических координат с японского приёмника «Фуруно». Так мы тянули маршрутную съёмку от точки привязки в порту Дакара до своего района работ, который располагался в Южном полушарии, западнее побережья Республики Анголы.

По пути в район работ нашему судну предстояло пересечь в южном направлении воображаемую линию земного экватора. Это событие у моряков считается выдающимся и по традиции отмечается праздником Нептуна, древнегреческого бога морей. К празднику начинают готовиться заранее: распределяют роли, шьют костюмы, составляют специальные свидетельства о пересечении экватора на каждого человека, готовят праздничный обед и угощения. Подготовка к празднику шла под руководством замполита. Он подобрал из судовой команды инициативную группу, распределил среди них роли, и они подготовили костюмы. По сценарию праздника все свободные от вахт и работ должны были собраться в носовой части судна и ждать с трепетом появления на борту судна бога Нептуна со своей свитой. В свиту Нептуна входили русалка и морские черти. Капитан судна должен был встречать этих персонажей и торжественной речью приветствовать морское божество.

Пересечение экватора произошло на моей вахте. Наше судно в этот момент держало курс строго на юг. Значение долготы на экране спутникового приёмника оставалось неизменным, в вот северная широта стремительно уменьшалась. Наконец на экране появились сплошные нули. Наш старпом Валерий Константинович Мамонов, с которым мы стояли вахту, при пересечении экватора произвёл длинный судовой гудок и по судовой трансляции сделал объявление о прохождении этой знаменитой линии. Цифровые значения широты на экране приёмника сменились на показания южной широты и стали увеличиваться. Мы вошли в Южное полушарие земного шара.

На полдень этого дня был назначен праздник Нептуна. В носовой части судна в дополнение к бассейну был сколочен из досок короткий тоннель квадратного сечения со стороной квадрата около полуметра, внутри которого развесили ветошь, смоченную в отработанном машинном масле. Этот тоннель служил чистилищем, через которое морские черти, входящие в свиту Нептуна, должны были прогонять вновь перешедших экватор. Все участники праздника собрались в районе переднего судового трюма. Капитан был в парадной форме, при фуражке. Последовал призыв позвать на праздник бога морей Нептуна, и все собравшиеся зааплодировали. Из бокового прохода появился сам Нептун и с ним его свита. Нептун подошёл к капитану судна и громким голосом спросил: «Кто такие и почему появились в моих владениях?». Капитан ответил, что наше судно пришло из далёкого северного города Архангельска, экипаж и экспедиция являются проверенными моряками, испытавшими на себе и свирепый шторм, и унылый штиль. А судно прибыло во владения морские с благими целями по изучению нашей Матушки-Земли. Нептун был удовлетворён таким ответом и сказал, что всем необходимо пройти специальный обряд, а он удостоверит прохождение экватора выдачей именного свидетельства каждому участнику этого события.

После такого вступления начался сам обряд. Морские черти Нептуна начали прогонять через чистилище членов судовой команды из числа мотористов и членов палубной команды. Парни заранее разделись до трусов и безропотно проползали через чистилище. Они вылезали из него все грязные, в следах отработанного машинного масла

на теле. После прохождения чистилища слуги Нептуна наливали бедолаге большую кружку сухого вина, он выпивал её до дна под ободряющие крики собравшихся, после этого замполит вручал ему именное свидетельство о пересечении экватора. Счастливый участник отходил в сторону, где стояло приготовленное ведро с очищающей жидкостью, и с помощью товарищей приводил себя в порядок. Вся эта процедура сопровождалась радостными криками и смехом всех собравшихся.

Глядя на эту процедуру, я спросил у стоящего рядом со мной старпома, неужели всех будут прогонять через чистилище. Он ответил, что эта процедура предусмотрена только для матросов и мотористов, которые были заранее оповещены и подготовились. Остальным участникам праздника нужно будет только выпить вина. Это меня успокоило. Когда из свиты Нептуна назвали мою фамилию, я подошел к Нептуну, выпил предложенную мне кружку вина и получил из рук замполита именное свидетельство о пересечении экватора.

На шлюпочной палубе были сколочены столы, участники праздника переместились к ним, и веселье продолжилось за праздничным обедом с сухим вином и весёлыми тостами.

Через три дня после пересечения экватора наступил ещё один праздник — Новый год. Мы решили отметить его втроём, в составе нашей гидрографической партии. Командованием судна было объявлено, что все желающие могут получить к Новому году по бутылке сухого вина и коробку свежих овощей. Мы приготовили праздничный ужин и в полночь по судовому времени встретили Новый 1982 год. Встречать Новый год посередине океана, в Южном полушарии Земли, никому из нас ещё не приходилось. У всех нас от необычности ситуации было приподнятое настроение. После недолгого застолья я вышел на открытую палубу. Стояла изумительная тёплая южная ночь, волны в океане были совсем небольшие, качка почти не ощущалась. За бортом слышались мощные выдохи сопровождавших судно дельфинов. Судно своим форштевнем вспарывало океанскую гладь, отваливая на две стороны массы воды. От такого воздействия пенящиеся валы начинали слегка люминесцировать и светиться в ночи. Над поверхностью океана в свете судовых огней проносились стаи летучих рыб, как бы соревнуясь в скорости с судном. Обстановка просто завораживала и казалась нереальной. Дополняло такое ощущение звёздное небо, на котором ярко светились незнакомые созвездия, среди которых особой яркостью выделялся легендарный Южный Крест. На небе совсем не было видно созвездия Большой Медведицы или других привычных созвездий Северного полушария. Это ещё раз напоминало о том, как далеко мы забрались от дома и каким будет долгим обратный путь.

### Луанда

На следующий день объявили, что наше судно направляется в столицу Республики Анголы город Луанду на бункеровку топливом и водой. Стоянка в порту Луанды планировалась три дня. Также сообщили, что в порту заказана автобусная экскурсия по Луанде и её пригородам, с выездом в саванну и посещением рощи баобабов. Утром следующего дня судно уже стояло у причала. Была великолепная тёплая погода. Ещё до захода в порт, осматривая район порта на судовой карте, я обнаружил на ней большую песчаную косу, которая начиналась у причала и уходила километра на три в океан, защищая акваторию порта от волнения. Я испытывал неудобства во время спортивных занятий на ограниченном пространстве судовой палубы, и у меня появилась идея побегать по этой косе, тем более что она представляла из себя городской парк с дорожками и пляжем. Спросив разрешения вахтенного помощника капитана, я покинул судно и побежал на косу. В последний момент ко мне присоединился наш судовой доктор, а Юра и Саша Коновалов пошли на пляж загорать и купаться. Договорились, что после пробежки мы все встретимся на пляже и проведём там время до обеда.

Мы с судовым доктором побежали по проложенной по песчаной косе дорожке. Какое это было наслаждение бежать по твёрдой земле и любоваться открывающимися пейзажами. Справа от нас была акватория порта, где у причалов стояли пришвартованные суда. Слева от нас простирался великолепный пляж с многочисленными отдыхающими. Почему-то мало кто из них купался. Мне это показалось странным. Побегав около часа по косе, мы нашли лежащих на песке наших друзей и присоединились к ним. После длительного бега было самое время искупаться в тёплой воде Атлантического океана и освежиться. Я не задумываясь ринулся в воду и окунулся в неё с головой. Вода была тёплой и приятной, и я решил отплыть подальше от берега. Сделав несколько гребков в воде, я почувствовал, что запутался в какой-то нитке. Я остановился и стал снимать с себя, как мне казалось, голубую нитку. Каково же было моё удивление, когда на конце нитки я обнаружил голубой пузырь размером около пяти сантиметров. Я вытащил это существо из воды и внимательно его рассмотрел. Оно имело две нити длиной около трёх метров синего цвета, и на этих нитях были видны небольшие отростки в виде гребёнки. Нити были довольно крепкие, но мне удалось их порвать, когда я стал снимать их с себя. С удивлением я обнаружил, что те места на моём теле, которые соприкасались с нитями, стали красными и началось сильное жжение. Я опять зашёл в воду и стал тщательно обмывать водой красные полосы на моём теле. Было очевидно, что я получил ожоги от неизвестного мне животного. Жжение всё усиливалось, и я испытывал сильный дискомфорт. Я продолжал обмывать места ожога водой, но это не помогало. Доктор тоже получил ожог, но в меньшей степени, чем я. Так мы с ним около двух часов терпели сильнейшее жжение, но потом оно прекратилось. На теле остались красные полосы, хотя они перестали болеть. С испорченным настроением мы вернулись на судно. Там знающие люди нам пояснили, что мы получили ожоги от опасной медузы под названием «португальский кораблик». Оказывается, в это время года их во множестве приносит из океана к берегам Анголы. Местные жители знают эту особенность и избегают купания на пляже в опасный период. Больше в воды океана в Луанде я не заходил. Мы, конечно, продолжали ходить на пляж, но уже без водных процедур.

В следующие дни стоянки судна мы только загорали на пляже. Перед походом на пляж готовили себе бутерброды с копчёной колбасой, чтобы не испытывать чувство голода. Как только мы их разворачивали, появлялись местные мальчишки и голодными глазами смотрели на наши бутерброды. Мы, конечно, как истинные интернационалисты, делились с ними нашими припасами. Лица ребят начинали сиять от счастья при поедании этих бутербродов. Чувствовалось, что они это пробуют впервые в своей жизни.

На второй день стоянки в порту состоялась автобусная экскурсия по городу и его пригородам. К десяти часам утра к борту судна подошёл комфортабельный автобус, и все желающие заняли в нём места. Автобус повозил нас по центру Луанды, по разным улицам и подвёз к монументу Независимости. Он представлял из себя бронетранспортёр советского производства, водружённый на небольшой пьедестал. Сам город и его центр выглядели довольно скромно, что, видимо, было естественно для страны, где идёт гражданская война. Далее автобус повёз нас в старый португальский форт. До завоевания независимости Ангола долгое время была колонией Португалии. Форт располагался на возвышенности, отсюда был хорошо виден весь город и вся бухта. Для себя я отметил, что португальцы понимали толк в сооружении оборонительных сооружений. Хотя сам форт и был небольшим, но мог служить серьёзной угрозой для любых вражеских кораблей, входящих из океана в бухту Луанды.

Меня приятно удивил тот факт, что этот объект истории Анголы находился в очень хорошем состоянии и за ним чувствовался надлежащий уход. Но ещё больше меня удивило наличие старинных орудий, тщательно выкрашенных и, как мне показалось, готовых к бою.

После посещения форта нас повезли в африканскую саванну смотреть местную экзотику. Это была роща баобабов. Гигантские деревья произвели на меня сильное

впечатление. Мы пробовали их охватывать, но для этого требовалось несколько человек. Экскурсовод, который сопровождал нас, рассказал, что эти деревья имеют огромные корни, уходящие на большую глубину в землю. С большой глубины деревья достают себе воду и питательные вещества для жизни. Эти исполины живут до одной тысячи лет. Такие характеристики живого растения меня впечатлили. Не одним американским секвойям поражать воображение людей. В Африке у них имеются достойные конкуренты. Единственное обстоятельство, которое, на мой взгляд, смазывало полученное впечатление от этих древесных монстров, было наличие огромных трещин на стволах некоторых деревьев. Баобабы выглядели несколько ущербными, несмотря на их огромные размеры. Возможно, это были старые деревья, и такие дефекты стволов соответствовали их возрасту. Также вспоминается, что когда я гулял по роще баобабов, то смотрел внимательно себе под ноги, чтобы случайно не наступить на спящую африканскую змею, которая славится своей агрессивностью и ядовитостью. Мой ожог, полученный от медузы португальский кораблик, всё ещё давал о себе знать.

На следующий день наш капитан вышел к завтраку мрачнее тучи. Я поинтересовался у старпома, кто смог так испортить настроение этому всегда спокойному и уравновешенному человеку? Старпом поведал мне, что у нас большая проблема, ставящая под угрозу всю нашу экспедицию. Дело в том, что портовые власти не запрашивают наше судно топливом, хотя все платежи сделаны, а топлива не везут уже третий день. Под угрозой срыва график выполнения работ. Все переговоры с портовой службой порта Луанда, снабжающей заходящие суда топливом, проведены. На ежедневные звонки с напоминанием о бункеровке реакция не наступала. На другом конце провода любезно отвечали, что всё в порядке, ждите. Капитан даже сделал звонок в Москву. Там посоветовали связаться с Посольством СССР в Республике Ангола и попросить о содействии. Звонок в Посольство прояснил ситуацию. Там открытым текстом заявили, что пока в топливо-снабжающую компанию не будет заслан подарок, судно не будет заправлено топливом. Это традиционная коррупционная составляющая, характерная для этого порта. Там же, в Посольстве, любезно подсказали, из чего должен состоять подарок, и описали необходимое количество, которое будет принято, и проблема решится. По их рекомендации в будущий подарок необходимо включить продукты питания, которые дефицитны в стране. Это сливочное масло, мясо, мука, подсолнечное масло, консервы и т.д. Услышав такую рекомендацию, наш капитан не стал играть в принципиальность, распорядился собрать подарочный набор, который на подошедшей к борту портовой машине был доставлен по назначению. Не прошло и часа, как у борта нашего судна выстроилась колонна из пяти новеньких белоснежных топливозаправочных машин с тридцатью тоннами дизельного топлива в каждой. Они быстро слили привезённые сто пятьдесят тонн солярки в топливные танки нашего судна и удалились. Вопрос с бункеровкой был решён. Эта история сильно удивила меня: наше судно принадлежало Советскому Союзу, который в течение многих лет снабжал оружием воюющую страну, но даже для нас не было сделано исключения из принятого коррупционного правила: «Утром продукты, вечером топливо!». Ещё к описанию обстановки в порту Луанды следует добавить, что там часто происходили диверсии. Неожиданно начинало гореть стоящее у причала судно. На наших глазах загорелся греческий пароход, стоящий на противоположной стороне бухты.

### **Посередине Атлантики**

Исчезли из вида берега Африканского континента, и наше судно на долгих два месяца отправилось на работы в Атлантический океан. Мы начали выполнять площадную магнитометрическую съёмку в масштабе 1:1000000 с целью обнаружения магнитных аномалий. Как правило, магнитные аномалии геологи связывают с наличием рудного тела на дне океана. Это широко применяемый метод в геологоразведке при поиске полезных ископаемых. Наше судно начало ходить очень длинными галсами, которые продолжались

более суток в направлении Север-Юг. На каждом галсе производилось непрерывное изменение океанских глубин и показателей магнитного поля Земли. Все работы координировались спутниковой аппаратурой с высокой точностью.

Закончив один галс, судно ложилось на обратный галс и следовало в противоположном направлении. Вахты были спокойными даже приятными по сравнению с крупномасштабной съёмкой в Арктике на судовом промере, да ещё в узкостях и при малых глубинах. Глубины в районе работ были около шести километров, погода благоприятствовала производству работ, аппаратура работала без проблем и сбоев. Судовая жизнь вошла в спокойный рабочий ритм. Фронт работ продвигался в западном направлении, и наше судно с каждым галсом всё дальше и дальше отдалялось от африканских берегов по направлению к середине Атлантического океана. Вахту со мной нёс старший помощник капитана Валерий Мамонов. Это был хотя и молодой (на два года младше меня), но уже опытный судоводитель. Коренной архангелогородец, любящий и знающий морскую службу, прошедший не одну навигацию в арктических морях, он был одним из тех судоводителей Архангельской гидрографической базы, которому вскоре доверят командовать судном в должности капитана. Этот рейс в должности старшего помощника капитана был для него очень важен. Ожидалось, что при благоприятном окончании рейса его будет ждать повышение.

Старпом оказался очень практичным человеком. Однажды он поднялся на вахту с двумя большими чашками кофе. Спросив меня, люблю ли я кофе, и получив утвердительный ответ, он протянул мне одну из них. Отпив глоток предложенного мне напитка, я был восхищен вкусом и ароматом этого кофе. Оказалось, что старпом был большим знатоком кофе и мог его правильно готовить. На мой вопрос, откуда взялся такой божественный напиток, он сказал, что в порту Луанды приобрёл несколько пакетов зелёных зёрен кофе, на судне обжарил зёрна и, смолов в кофемолке, заварил на своей фирменной кофеварке. Вспоминая порт Луанду, я припомнил, что на проходной порта видел пакеты с зелёным кофе, но не обратил на них внимания. А старпом знал, что это один из лучших в мире сортов кофе, и приобрёл его в достаточном количестве. Также он добавил, что если я хочу ежедневно по утрам пить такой кофе, то он просит меня в районе 6 утра, в середине нашей вахты, спускаться в его каюту, готовить кофе и возвращаться на ходовой мост с двумя чашками свежеприготовленного горячего напитка. А он, во время моего отсутствия на вахте, будет следить за работой эхолота и снимать показания координат со спутникового приёмника. Я согласился и на следующий день отправился в его каюту готовить кофе. Зайдя в каюту, я отметил для себя идеальный порядок. Чувствовалось, что в ней обитает аккуратный человек, с высокой внутренней организацией и самодисциплиной. Все вещи были на своих местах, и мне не составило труда найти мешок с кофе. Мерной ложкой я достал из мешка требуемое количество зёрен, поместил их в стоящую рядом кофемолку, смолол до нужной кондиции и полученный порошок засыпал в кофеварку. Предварительно я залил в неё необходимое количество воды ровно на 2 чашки. По мере готовности по судну начал распространяться божественный аромат свежезаваренного кофе, который будил спящих судовых обитателей. Особенно от этого аромата страдал наш капитан, каюта которого находилась по соседству с каютой старпома, и около 7 часов утра, за час до окончания нашей вахты, он появлялся на мосту. Войдя на мост, он недовольным тоном произносил: «Опять кофе пьёте! Вы своим ароматом, который разносится по всему судну, мне спать не даёте!». Тогда старпом предлагал капитану подменить его на вахте, сам спускался в свою каюту и возвращался на вахту с ещё одной чашкой великолепного кофе для капитана. Гурий Константинович бережно принимал принесённую ему чашку, усаживался в своё капитанское кресло и наслаждался напитком. Этот ритуал происходил каждое утро и очень нравился мне. Здесь следует отметить, что такого качества кофе я не пробовал больше никогда. Для меня это было открытием, одним из чудес света — подобного наслаждения от кофе я больше никогда не испытывал. Валера был знатоком. Он меня

учил, что в чашке с хорошим кофе обязательно должны плавать небольшие жировые следы, которые отчетливо видны на поверхности в виде радужных разводов. Если разводы отсутствуют, то качество кофе низкое, так как в самих зёрнах кофе имеется небольшое количество растительного жира, который представлен в чашке радужными разводами. Если их нет, то это может означать, что с зёрнами уже предварительно поработали и извлекли из них самое ценное. Принимая из моих рук принесённый кофе, он всегда внимательно смотрел на поверхность и если там видел радугу, то отмечал, что кофе нормальный.

Поскольку вахты были спокойные и судно управлялось на галсе с помощью авторулевого, практичный старпом отправлял рулевого матроса выполнять другие работы, в основном малярные. Сам же оставался на ходовом мосту в одиночестве и внимательно наблюдал за окружающей обстановкой. Так продолжалось много дней подряд, горизонт оставался чист, никакие суда не появлялись в нашем районе работ, ничто не мешало осуществлять нашу съёмку. Моё рабочее место располагалось в штурманской рубке, где находилось оборудование, за которым я следил. Иногда старпому становилось скучно смотреть на однообразный океан, и он приходил ко мне в штурманскую и начинал рассказывать увлекательные морские истории, которых он знал великое множество. Время от времени он, облокотившись на прокладочный стол, смотрел через окно штурманской вперёд по ходу движения судна. Также здесь следует упомянуть о том, что в силу производственной необходимости наше судно не могло свернуть с галса и всё время должно было находиться на нём. Чтобы предупредить встречные суда о том, что наше судно не может сойти с выбранного курса, на носовой мачте были вывешены специальные знаки в виде чёрных шаров. Такие же знаки вывешивают рыболовные суда, когда работают в море с сетями. Встречные суда должны уступать дорогу судам с такими знаками и обходить их стороной, не создавая помеху.

Однообразная обстановка успокаивает и притупляет внимание. Такое расслабленное состояние чуть было не привело наше судно к катастрофе. В одно солнечное, спокойное утро старпом стоял у меня в штурманской, и мы мило беседовали. Вдруг, взглянув в окно, он метнулся на ходовой мост. Я посмотрел вперёд и не увидел привычного горизонта. Вместо горизонта перед судном проходила серая стена, верхнего края которой не было видно с моего ракурса. Я вслед за старпомом ринулся на мост. От увиденного я чуть не потерял сознание. Прямо по нашему курсу, пересекая его справа налево, в ста метрах от носа нашего судна, двигался огромный танкер. Он, по всей видимости, был пустой, и его огромный борт поднимался над поверхностью воды на большую высоту, закрывая весь горизонт. Наше судно на полном ходу неслось на эту стену, предпринять что-либо в такой ситуации, чтобы избежать столкновения, уже было невозможно. Длина проходящего судна была большой, оно двигалось нескончаемой стеной, и края её не было видно. Мы со старпомом замерли в оцепенении. Его лицо стало мертвенно белым, он бросился к штурвалу и стал пытаться снять управление судном с авторулевого. Стена неумолимо приближалась. Оставалось только за что-то схватиться и приготовиться к удару двух судов, двигавшихся почти на встречных курсах и полным ходом. К счастью, вскоре показалась огромная корма танкера, она сместилась влево, освободив нам курс, и мы прошли в пятидесяти метрах от неё.

Когда наши суда разошлись, старпом по УКВ-радиостанции начал вызывать прошедшее мимо нас судно. Ответа не последовало. Он возобновлял попытки установить связь снова и снова, но это не привело к нужному результату. Стало понятно, что на ходовом мосту прошедшего в опасной близости от нас танкера никого нет и ответить на вызовы некому. Огромное судно управлялось авторулевым, и вахтенный офицер отсутствовал на ходовом мосту. Такого разгильдяйства в открытом океане я не мог себе представить. Старпом примерно рассчитал курс не пропустившего наше судно танкера. По его расчётам, он обогнул мыс Горн, установил на авторулевым нужный ему курс на Европу и без всяких ходовых вахт следовал этим курсом. До остальных участников

судоходного движения ему не было никакого дела. Пользуясь большими габаритами и оставаясь в относительной безопасности, команда этого судна подвергала смертельной опасности другие суда. Этот вопиющий случай просто потряс моё сознание. Я на собственной шкуре ощутил, насколько опасна морская служба. Огромное число факторов угрожает жизни моряка в море. И самое обидное, что кроме факторов погодных и технологического характера, которые ещё можно спрогнозировать и избежать, примешивается и человеческий фактор, который очень трудно предусмотреть.

Океанский промер глубин и магнитометрическая съёмка магнитного поля Земли продолжались уже около двух месяцев. План в этом виде работ почти был выполнен. Большая часть площади запланированного района работ была покрыта качественной съёмкой, близилось её завершение. Наше судно с каждым новым галсом удалялось от африканского берега и приближалось к острову Святой Елены. Океанские глубины постепенно менялись и с 6 километров уменьшились до 2 километров. Океанское дно под судном было ровным, без резких колебаний глубин. Наш глубоководный эхолот работал без сбоев, рисуя на эхограмме ровный профиль. Отсутствовали какие-либо признаки резкого изменения рельефа дна. На морской навигационной карте этой акватории Атлантического океана, которой пользовались наши судоводители, общий порядок глубин полностью совпадал с результатами нашего промера. И вдруг на моей вечерней вахте глубина стала резко уменьшаться. С двух километров она уменьшилась до одного километра, и такая тенденция продолжала сохраняться. Я пригласил к эхолоту старпома, показал ему резкое уменьшение глубины и попросил его уменьшить ход судна до самого малого. Кроме этого, я предложил ему внимательно следить за водной поверхностью океана по курсу судна и при появлении впереди бурунов отрабатывать полный ход назад. Он встал с биноклем на мосту и внимательно смотрел прямо по курсу нашего движения. Ничего настораживающего он не увидел. Кроме этого, мы с ним условились, что я буду ему называть из штурманской рубки значение глубины под судном, а он мне об обстановке впереди. Так мы продолжали следовать самым малым ходом, приняв все меры предосторожности, чтобы не выскочить на мелководье.

У меня в памяти ещё отчётливо стояла картина аварии с участием г/с «Николай Коломейцев» при промере глубин в одном из проливов архипелага Земля Франца-Иосифа (ЗФИ) в навигацию 1974 года. Тогда наше судно на полном ходу напоролось на неизвестную ранее банку с глубиной над ней всего 2 метра и, вспоров себе первое дно судового корпуса, осталось сидеть на банке, как на игле. И только счастливое стечение обстоятельств помогло освободиться судну из плена.

Повторения такой ситуации в Атлантическом океане мне очень не хотелось, и я предпринял все меры, чтобы её избежать. Кстати, непосредственный участник той аварии на ЗФИ, на вахте которого это случилось, мой друг Юра Ефремов, тоже находился на борту нашего судна в этот момент. Так мы со старпомом начали слаженно работать, чтобы избежать неприятности. Я ему выкрикивал изменение глубины через каждые 100 метров, а он, держа правую руку на рычаге управления винтом регулируемого шага, был готов переложить лопасти вращающегося винта нашего судна в положение «Полный назад».

Почувствовав резкое уменьшение хода судна, на ходовой мостик поднялись капитан судна и начальник экспедиции. Узнав в чём дело, они также начали внимательно вглядываться вперёд по ходу движения судна. На ходовом мосту сложилась напряжённая обстановка. Я, стоя у эхолота, громко называл значение глубины. Оно продолжало стремительно уменьшаться. Прошли глубину 500 метров, 400, 300. Судно продолжало красться навстречу неизвестности. При значении глубины в 200 метров капитан был готов развернуть судно на обратный курс. Напряжение на мосту достигло апогея. В этот момент я, глядя на показания эхолота, обнаружил, что глубина под килем судна перестала уменьшаться и её значение оставалось неизменным. С судового спутникового приёмника я снял точные координаты вершины этой подводной горы. Вскоре глубина начала

увеличиваться и опять достигла двух километров. Чтобы чётко зафиксировать границы вновь обнаруженной подводной горы, я решил походить над ней более подробными галсами. Для начала я сделал над вершиной несколько галсов в виде латинской буквы Z, каждый раз пересекая отмеченную мною точку координат меньшей глубины, а затем с целью выявления наименьшей глубины судно выполнило 10 галсов в направлении северо-юг через каждые 50 метров. Вершина банки была тщательно обследована, открытие задокументировано, и мы продолжили свою обычную съёмку.

На мостике царила атмосфера большого удовлетворения от удачно проведённого обследования, хотя начальник экспедиции, человек далёкий от гидрографии, не совсем понимал значения только что сделанного открытия. Тогда я попытался ему объяснить важность события. Я сказал, что кроме того, что мы выявили на океанском дне такое значительное поднятие, наше открытие может оказать хорошую службу советскому подводному флоту. Наши подводники теперь будут знать место, где можно скрытно лежать на грунте с выключенными двигателями и быть незаметными для противолодочных сил противника. При максимальной глубине погружения большинства современных подводных лодок около 400 метров, лежать на глубине в 200 метров будет и комфортно, и безопасно. И это посередине Атлантического океана, ведя скрытый акустический контроль окружающей обстановки, не привлекая внимания проходящих мимо надводных и подводных кораблей противника. Я также посоветовал начальнику составить секретную радиogramму в адрес своего руководства и сообщить об этом открытии, с указанием минимальной глубины и точных координат. Начальник согласился со мной. Также я предложил дать название подводной горе - «Пик Якова Смирницкого», по названию открывшего её судна.

Неожиданно это моё предложение вызвало возражения со стороны руководства геологической экспедиции. Особенно сильно возражал против увековечивания имени известного гидрографа заместитель начальника экспедиции Валерий Каминский. Он предложил назвать гору «Пиком академика Вернадского», известного геолога. Я возражал, аргументируя свои возражения сложившейся в мировой морской практике традицией давать названия новым открытиям по имени кораблей, принимавших участие в их открытии. Мои аргументы не принимались о внимание.

Валерий Каминский тогда и вовсе перешёл на банальности. Он заявил о том, что поскольку все финансовые расходы по осуществлению данной экспедиции несёт «СЕВМОРГЕО», на деньги, выделенные ей Министерством геологии СССР, то только эти две организации имеют право присваивать названия вновь открытым объектам. На мои возражения о том, что если бы его организация не арендовала у Гидрографического предприятия Министерства морского флота СССР такого великолепного судна, как г/с «Яков Смирницкий», оснащенного современной аппаратурой, то такого открытия могло бы и не произойти. Сошлись на том, что пусть этот вопрос решают руководящие органы по принятой в стране процедуре. Через пару дней после отправления шифрованной радиogramмы пришёл ответ сверху: «Поздравляем с замечательным открытием. Информация передана заинтересованным ведомствам». На этом все споры о названии подводной горы прекратились, а мы продолжали наши работы в океане.

Через несколько дней первый этап работ в океане был закончен. Начальник геофизического отряда Французов был очень доволен полученными результатами. Всё, что запланировали, было выполнено. Съёмка продолжалась без перерыва долгих два месяца. Теперь предстояло выполнить второй этап работ, но уже по плану Института физики Земли Академии наук СССР. Для этого необходимо было опять вернуться в порт Луанда и подготовиться к выполнению второго этапа работ. Судно взяло курс на Луанду, и через несколько дней мы уже стояли пришвартованные к борту большого десантного корабля ВМФ СССР.

## Профессор из Москвы

Было очень необычно стоять у большой металлической стены, которую представлял из себя борт корабля, и с раннего утра слушать военные команды, разносившиеся по кораблю. На нашем судне было объявлено, что выход в город будет осуществляться через военный корабль и что с командованием корабля достигнута договорённость о беспрепятственном пропуске людей с нашего судна через их корабль и обратно. Было также дано указание не "болтаться" по военному кораблю, а кратчайшим путем проходить на причал с другого борта корабля. Кроме этого, нас предупредили, что корабль нельзя фотографировать ни внутри, ни снаружи.

Мы, как обычно, втроём решили воспользоваться такой возможностью и на следующий день утром отправились в город. В средней части судов был установлен трап, по которому мы перешли на военный корабль. На корабле у трапа стоял матрос, который показал, в каком направлении нам надо двигаться, чтобы выйти на причал. Взойдя на борт корабля, мы стали с интересом рассматривать его. Всё внутреннее пространство было заставлено бронетехникой, в носовой части корабля стояло несколько танков, а за ними, до самой кормы, в два ряда стояли бронетранспортёры. Внутреннее пространство корабля представляло собой огромный плавучий ангар, в котором впритык стояла военная техника. Несмотря на утренние часы, внутри корабля уже было жарко, кондиционирования воздуха там предусмотрено не было. Борты корабля не были ничем обшиты, и по ним стекал конденсат, который образовался на внутренних стенках бортов за ночь. Внутри чувствовалась огромная влажность. Дышать было тяжело, тело быстро покрылось испариной.

К нашей группе подошёл ещё один матрос и предложил показать путь к выходу через стоящую бронетехнику. Пока мы шли до трапа, я поинтересовался у него, как они переносят такие условия. Он ответил, что переносят эти условия службы нормально, внутри жарко, но личный состав может находиться и на открытой палубе, в тени от большого растянутого тента. Кроме этого он добавил, что командир корабля разрешает личному составу ночью спать на палубе, на открытом воздухе, а не в душных кубриках. А ещё он мне пояснил, что все военнослужащие с удовольствием несут службу на этом корабле, так как им, кроме обычного денежного довольствия, производят начисления в валюте, как морякам заграничного плавания. За шесть месяцев стоянки в порту Луанды набегает кругленькая сумма, которую можно будет отоварить в специальных магазинах Внешпосылторга.

Среди моряков считается большой удачей, если за время службы удаётся поучаствовать не в одном, а в двух или даже в трёх таких походах. На дембель такой моряк едет не с пустыми руками и сразу становится завидным женихом у местных девушек. Ещё я поинтересовался у него, приходилось ли высаживать технику на берег и участвовать в боестолкновениях с частями УНИТА, которые в то время воевали с войсками правительства Анголы на юге страны. Он ответил, что такой ситуации не было ни разу, а при прорыве фронта войсками враждебных повстанцев, во главе с их лидером Совимби, в дело вступают кубинские части, которые отгоняют противника на исходные позиции. А их основной задачей является охрана Посольства СССР в Республике Ангола. При прорыве повстанцев из военной группировки УНИТА к Луанде и угрозе безопасности членов посольства они своими силами должны держать оборону посольства и прикрывать эвакуацию членов посольства и их семей. После выполнения этой задачи весь личный состав и бронетехника должны погрузиться на корабль и выйти в море.

После посещения военного корабля я понял, что ситуация в Анголе достаточно сложная, но находится под надёжным контролем. Это радовало. Простояв в Луанде двое суток, наше судно получило с военного корабля необходимое количество топлива, пресной воды и взяло на борт профессора С. М. Зверева, который прилетел из Москвы и уже две недели ждал прихода нашего судна в спартанских условиях на военном корабле.

Закончив все приготовления, наше судно вышло в океан для продолжения работ, которые планировалось завершить в течение двух месяцев.

С появлением на борту «Смирницкого» профессора Сергея Митрофановича Зверева немного оживилась однообразная судовая жизнь. Профессор обошёл все службы, которые отвечали за выполнение работ по его программе. Заглянув к нам в штурманскую рубку, он ознакомился с используемой нами аппаратурой, отметил её высокие возможности, задал несколько вопросов, касающихся предстоящих работ, и пригласил всю нашу гидрографическую партию на свою лекцию, которую он планировал провести в помещении кают-компании в тот же день вечером, после ужина. Мне профессор очень понравился, держался он просто, живо реагировал на высказывания собеседника, задавал толковые вопросы. Чувствовалось, что он хорошо ориентируется в своей сфере знаний и не зря его считают признанным лидером в мировом научном сообществе по разработке новых методов изучения строения Земли с помощью сейсмических методов исследования. Из услышанных ранее от начальника нашей экспедиции рассказах о профессоре мы узнали, что он хорошо владеет английским языком и постоянно летает по миру с докладами на различных мировых симпозиумах специалистов по изучению строения Земли. Выглядел он гораздо моложе своих лет, подтянутый, энергичный. Он обладал определённой харизмой, которая вдохновляла вовлечённых в его деятельность специалистов прикладывать максимум усилий, чтобы помочь этому увлечённому человеку достигать поставленных целей. Ему выделили на судне отдельную просторную каюту, старпом уступил ему своё место за капитанским столом, все члены экипажа и экспедиции старались выразить ему своё уважение и расположение. Профессор, по всей видимости, ощущал такое к нему отношение и, со своей стороны, старался расширить кругозор знаний присутствовавших на борту людей. Придя вечером на его лекцию в судовую кают-компанию, я с удивлением обнаружил, что все стены помещения увешаны плакатами на тему предстоящей лекции. Сам профессор пояснил, что за две недели пребывания на борту военного корабля в ожидании прибытия в порт нашего судна он готовился к лекции и сам нарисовал это множество плакатов. Меня это обстоятельство очень тронуло. Такой знаменитый человек, которого приглашают на научные встречи с докладами по всему миру, сидя в далёкой от комфорта каюте военного корабля, две недели готовился к лекции для нас, чтобы донести до всех участников предстоящих работ свои идеи, увлечь их ими и добиться желаемого результата. Перед нами с докладом выступал настоящий учёный с большой буквы, который своей увлечённостью зажигал массы. Доклад получился очень интересным и познавательным. Профессор простым языком рассказал о строении планеты Земля, о тех процессах, которые происходят в её глубинах, и как это отражается на поверхности. О дрейфе материков, о вулканической деятельности и ещё о многих интересных вещах, в которых он хорошо разбирался. В конце лекции он подробно рассказал нам о том методе исследования сложения океанского дна, которым нам предстояло воспользоваться в предстоящих работах. Автором этого метода являлся сам профессор. В своих кандидатской и докторской диссертациях он его подробно описал и вот уже несколько лет успешно применяет на практике. Суть метода заключалась в том, что с борта судна на дно океана опускаются высококачественные донные сейсмические станции. Аппаратура этих станций с очень высокой точностью записывает на специальные магнитофоны все колебания дна, возникающие при прохождении ударной волны, которая создаётся от взрыва, произведённого на поверхности океана. Ударная волна от взрыва устремляется вглубь океана и достигает его дна, на котором лежат сейсмические станции. Станции фиксируют время прохождения прямой ударной волны, которая продолжает уходить в глубинные слои дна океана. Поскольку дно океана состоит из слоёв различной плотности, то от каждого такого слоя эта ударная волна отражается и поднимается вверх, к поверхности морского дна, на которой лежат сейсмические станции. Сейсмические датчики внутри станций опять испытывают колебания, и записывающая аппаратура станций фиксирует время этих

колебаний. По разнице во времени прохождения через донную сейсмическую станцию прямой и множества отражённых ударных волн можно судить о тех слоях, из которых сложено это дно и о глубинах их залегания.

В конце лекции Сергей Митрофанович рассказал нам о плане предстоящих работ. Согласно этому плану, с борта нашего судна предстоит опустить на океанское дно двадцать высокоточных донных сейсмических станций. Станции должны располагаться по параллели 20° ю.ш. от берега Анголы до середины Атлантического океана. Эту линию он называл Анголо-Бразильский траверс. Станции будут располагаться через каждые сто километров - таким образом, линия из донных станций должна протянуться в направлении Южной Америки на две тысячи километров. Сами сейсмические станции будут размещаться в специальных герметичных контейнерах, изготовленных из геологических обсадных труб с особо толстой стенкой и выдерживающих огромное давление воды на дне океана. Максимальная глубина, на которую будут опускаться станции, составляет около шести километров. К контейнеру донной станции будет прикреплён высокопрочный капроновый канат диаметром 10 мм. Ко второму концу каната, выходящему на поверхность океана, будет закреплена морская вежа с пассивным радиолокационным отражателем и фонарём, хорошо видимым в ночное время с большого расстояния.

На установку всех станций на дно океана отводится тридцать суток. После окончания расстановки всех донных станций нашему судну предстоит лечь в дрейф посередине океана и ожидать окончания второго этапа работ. Второй этап работ должен будет производить большой десантный корабль, который сейчас стоит в порту Луанды и у борта которого наше судно совсем недавно было пришвартовано. Этот военный корабль дожждётся окончания установки всех донных станций и пойдёт по 20-й параллели южной широты от берегов Анголы к середине океана. При этом движении на запад он должен произвести серию подводных взрывов различной мощности: от 50 кг тротила до 5 тонн. После выполнения всей серии взрывов он должен встретиться с нашим судном в океане для передачи на наш борт специалиста по взрывным работам, сотрудника Института физики Земли АН СССР. После передачи на наш борт сотрудника военный корабль отправится в порт Луанды для продолжения своей миссии, а наше судно приступит к подъёму на борт лежащих на дне океана сейсмических станций. После подъёма последней станции на борт этот этап работ будет считаться завершённым.

### Сейсмика

На следующий день мы подошли к точке установки первой станции. Мы вывели судно в заданную точку, и оно легло в дрейф. Глубина океана в месте постановки была около шести километров. На корме закипела работа геологов. Они приступили к спуску контейнера с сейсмической станцией внутри на океанское дно. Через какое-то время спуск станции был завершён, и на поверхности океана закачалась вертикально стоящая морская вежа с металлическим пассивным радиолокационным отражателем на её вершине и небольшим, но ярким фонарём. Мы сняли со спутникового приёмника отсчёт координат вехи, и судно отправилось на Запад для постановки второй донной станции. Через 100 км судно достигло нужных координат, и геологи приступили к спуску второй станции. Операция повторилась, и судно направилось к месту постановки третьей станции. Таким образом, двигаясь от берегов Африки к середине океана, судно устанавливало одну станцию за другой. Через один месяц была опущена на дно последняя станция - работы первого этапа были завершены.

Наше судно легло в дрейф недалеко от последней донной станции, и мы стали ожидать окончания второго этапа работ. Военный корабль тем временем приступил к выполнению своей части работ и, двигаясь от африканского побережья, производил подводные взрывы в океане. А наше судно, заглушив главный двигатель, начало дрейфовать в океане по воле течений, ветра и волн. Ветер в районе дрейфа дул постоянно

в одном направлении и, хотя его скорость была небольшой, вызывал образование волн высотой около двух метров, которые изрядно качали судно. Его постоянно разворачивало лагом к волне, и начиналась приличная бортовая качка. Она была довольно изматывающей и доставляла много неудобств.

Однажды наш капитан так устал от неё, что отдал команду запустить главный двигатель и следовать самым малым ходом против волны. Условия обитания на борту судна значительно улучшились, но из машинного отделения доложили, что расход топлива при таком ходе остаётся довольно существенным и судно просто нерационально расходует его запас. Поскольку за запас топлива на борту судна несёт персональную ответственность старший механик, он не поддержал идею капитана. Через какое-то время капитан приказал остановить главный двигатель и опять лечь в дрейф. Через полчаса снова началась изматывающая бортовая качка. Так продолжалось четверо суток, обитатели судна уже начали приспосабливаться к такому дискомфорту, как вдруг от старшего механика судна последовало рационализаторское предложение. Оно заключалось в том, что если соорудить на носовой мачте судна какое-то подобие паруса, то силой ветра, воздействующего на этот парус, корпус судна должен будет разворачиваться вдоль волны, и качка должна уменьшиться. Матросы отыскивали в судовом трюме кусок брезента и, развернув его, закрепили на носовой мачте с помощью подручных средств. Действительно, корпус судна немного развернуло по волне, и качка уменьшилась. Обитать на борту стало более удобно и менее изматывающе.

Но здесь обнаружилась другая проблема — скука. Поскольку полных вахт на судне, лежащем в дрейфе, не велось, у обитателей появилась масса свободного времени. Народ бесцельно слонялся по открытым палубам, любовался океанскими видами, но этого было недостаточно. Я вспомнил, что у меня в чемодане лежит складной спиннинг, который предложил мне взять с собой в рейс мой тесть. Также у меня в запасе нашёлся и набор блесен. Я собрал снасть и вышел с ней на корму. Моё появление с такой экипировкой вызвало большое удивление окружившей меня моряцкой публики. Посыпались возгласы о том, что этот парень (я то есть) подготовился к предстоящему рейсу основательно, даже спиннинг с собой захватил. До такого никто из присутствующих не догадался перед рейсом. Я, выбрав из набора блесен самую большую и блестящую, забросил её в воду. Вскоре какая-то рыба схватила блесну, и я вытащил её на борт судна. Это была серебристая макрель, которой было много в воде вокруг судна. Я начал таскать её на борт одну за одной. Появился азарт рыбака, который я не испытывал до этого. Некоторые матросы просили меня дать им забросить спиннинг. Я передавал снасть другому рыбаку, и он тоже вытаскивал добычу. Один из матросов решил уже чистить пойманную рыбу, чтобы приготовить её к жарке. Когда он вскрыл первую рыбу, то я услышал возглас разочарования. Он подозвал меня и показал, что все внутренности рыбы были поражены червями.

После такого открытия у меня сразу пропал интерес к рыбной ловле. Матросы вскрыли ещё несколько пойманных рыб, и в каждой были обнаружены черви. Весь улов был выброшен за борт, а я, разобрав свой спиннинг, положил его в чемодан. Радость от его использования была очень короткой.

Матросы, вдохновлённые моим начинанием, продолжили промысел в океане. Оказалось, что некоторые из них при посещении порта Дакар выменяли у местных торговцев специальные снасти для ловли кальмаров. Теперь наступило время пустить их в дело. В ночное время наше судно включало все палубные огни и выглядело как гирлянда огней в океане. По ночам на этот яркий свет к борту судна стали подниматься из глубины кальмары и хватать приготовленные для них снасти. Снасть была устроена таким образом, что схвативший её кальмар уже не мог с неё сорваться и оставался на привязи. Владельцу снасти оставалось только подтянуть её к борту и, если на ней был виден кальмар, поднять его на борт. Процедура ловли была очень простой и не требовала постоянного присутствия охотника за кальмарами у снасти. Достаточно было появляться у снасти

через половину часа, проверять её и вытаскивать добычу, если таковая имелась. Единственное обстоятельство, которое омрачало ловлю кальмаров, — это применение пойманным животным защитной реакции, которую он использует, спасаясь от преследования хищников. Он выпускает в воду, позади себя, специальную жидкость чернильного цвета, которая, образуя облако позади, дезориентирует преследователя и спасает жизнь животному. Эту свою защитную реакцию выловленные кальмары использовали и на палубе судна. Оказавшись на ней, кальмар выпускал свою жидкость, и палуба из зелёной превращалась в чернильно-чёрную. Причём эта жидкость оказалась настолько ядрёной, что она не смывалась забортной водой. Устранить следы от неё можно было только повторным закрашиванием. Кормовая часть палубы быстро приобретала чёрный цвет, что совершенно не устраивало боцмана, ответственного за внешний вид судна. На его уговоры добытчиков кальмаров прекратить создавать ему и его команде дополнительную работу реакции не последовало. Тогда он обратился за помощью к командованию судна. В ближайшую же ночь на безлюдной палубе появилась зловещая фигура с ножом, которая безжалостно обрезала все висящие за бортом снасти-кальмарницы и побросала их в океан. По некоторым данным, эту дерзкую операцию провёл замполит судна. Наутро бывшие владельцы великолепных дакарских снастей бросали злобные взгляды на боцмана, который со своей командой закрашивал чернильные пятна на палубе. На этом закончилась и кальмаровая эпопея.

Но судовые матросы были не из тех парней, которых было легко сломить, и их поморский дух морских добытчиков не давал им покоя. Самый инициативный из них пошел в холодильную камеру судна, где на огромных крюках висели говяжьи, свиные и бараньи туши, предназначенные в пищу обитателям судна. Он снял один из свободных крюков, прикрепил его к электрической судовой лебёдке, насадил на него кусок мороженого мяса и опустил за борт в воду, недалеко от поверхности. Через короткое время к опущенному в воду куску мяса подплыла первая акула. Это была рыба белоголубой окраски длиной около 2,5 метров. Она долго не решалась заглотить приманку и около часа кружила вокруг. Примерно через час к приманке подошла точно такая же акула и не раздумывая схватила приготовленную для неё приманку. Стоящий за рычагами управления судовой лебёдкой матрос мгновенно вытащил её из воды.

Такая удача в поимке акулы столь простым способом вдохновила и других желающих поймать себе свирепого океанского хищника. На следующий день за борт уже было опущено несколько крюков с кусками мяса. Ловля акул пошла полным ходом. На палубе появлялись самые разные акулы; от голубых до тёмно-коричневых. Размеры их были примерно одинаковые, в районе 2,5 метров. Судьба выловленных акул была разной и зависела от желания поймавшего её человека. Некоторые ограничивались снимками с пойманными акулами и после фотосессии отпускали их обратно в океан. Другие в погоне за экзотическими сувенирами вырезали акуле её челюсти, а останки выбрасывали в океан.

Вырезанную челюсть акулы владелец тщательно обрабатывал, и получался экзотический сувенир. Многим из личного состава не нравилась такая кровавая расправа над акулой. Опять особенно сильно начал протестовать боцман. После разделки акулы палуба снова была залита кровью. Хотя в этом случае в отличие от кальмаров она легко скатывалась забортной водой, но на палубе образовывался беспорядок и оставался запах от внутренностей рыбы.

Счёт выловленных акул стал приближаться к десятку. Азарт ловцов только возрастал. И тогда опять среди глубокой ночи на палубе появилась фигура, в силуэте которой можно было опознать замполита. Он снял все крюки с судовых лебёдок и отнёс их матросу-артельщику, который отвечал за выдачу продуктов на камбуз. Ему он строго-настрого запретил давать крюки кому-либо и выдавать куски мяса. После этих мер лов акул прекратился.

Однажды по судовой трансляции с ходового моста последовало объявление о том, что вблизи судна появилась китовая акула и желающие на неё посмотреть могут выйти на

левый борт. Я выскочил на левый борт, с мостика вахтенные показали направление, в котором следует смотреть, и я начал вглядываться в морскую поверхность. Вскоре я увидел настоящее морское чудовище, которое по размерам скорее напоминало подводную лодку, нежели живое существо. Мимо нашего борта проплывала огромная рыбина длиной около 10 метров. Голова гиганта в ширину была около двух метров. Она очень медленно плыла вблизи борта судна, почти у поверхности воды, и её можно было детально рассмотреть. Её тело было тёмно-серого цвета с небольшими светлыми пятнами. Медленно шевеля огромным хвостом, она плыла от кормы судна к его носу. Это, видимо, была самка. Её сопровождали 9 акул длиной приблизительно по 1,5 метра каждый. Акулята имели совершенно белый окрас и двигались вблизи матери с такой же скоростью. Зрелище было потрясающее! Эта семья неторопливо плыла в своей родной среде обитания, где у неё совершенно нет врагов.

Семейка гигантов медленно продвигалась вдоль левого борта нашего судна. Я следовал за ними вдоль борта по палубе. Достигнув форштевня судна, акула-мама остановилась и некоторое время находилась рядом с форштевнем, пристально что-то рассматривая. Приглядевшись, я заметил у форштевня нашего судна небольшой водоворот, который, скорее всего, и привлекал внимание акулы. Видимо, этот водоворот издавал какие-то звуки при своём вращении, которые хорошо слышала рыба. Это явление настолько вызывало её интерес, что она, делая круг за кругом около судна, вновь и вновь подходила к форштевню и задерживалась около него. Один такой круг занимал у акулы около часа, и она продолжала и продолжала кружить со своими акулятами. Такое кружение продолжалось целый день. На следующее утро я вышел на левый борт и опять увидел ту же картину. Китовая акула в том же темпе ходила вокруг нашего судна и каждый час останавливалась у его форштевня, силясь понять происхождения этого водного завихрения. Так она ходила кругами около двух суток, а затем ушла с потомством в просторы океана.

Так мы пролежали в дрейфе в середине океана 12 дней. За этот период времени военный корабль, двигаясь от берегов Африки в точку нашего дрейфа, производил подводные взрывы по своей программе. Всё шло хорошо до последнего взрыва мощностью 5 тонн тротила. После подрыва опущенного в воду заряда, ударной волной от этого взрыва был повреждён корпус военного корабля. В нём образовалась трещина, но остальных подробностей нам не сообщили. По всей видимости, она не носила критического характера и позволяла кораблю держаться на плаву и завершить свою миссию по выполнению намеченной программы. Ему оставалось только встретиться с нашим судном в океане и передать на наш борт специалиста-подрывника, сотрудника Института физики Земли АН СССР. В назначенное время суда встретились. На океане наблюдалось приличное волнение, и о швартовке борт к борту не могло идти речи. Океанских кранцев, которые могли быть установлены между корпусами швартующихся судов, ни на одном из них не было. Командование обоих судов стало продумывать способ передачи человека с багажом при волнении в открытом океане. Наш капитан предложил воспользоваться спасательным плотом, но на военном корабле нашли более простой способ. Видимо, военные моряки имели достаточный опыт таких операций и взяли на себя организацию передачи человека.

Суда подошли друг к другу на расстояние около 30 метров и взяли одинаковые курсы против волны. Двигаясь с одинаковой скоростью, они держали постоянную дистанцию между бортами. С военного корабля кто-то ловко бросил метательный линь, утяжелённый конец которого упал на палубу нашего судна. Наши матросы схватили конец и начали его выбирать на борт нашего судна. На другом конце лinya был привязан стальной трос, который наши матросы также вытащили на борт и закрепили на одной из шлюпбалок. На военном корабле держали трос в натянутом состоянии, он располагался между двумя бортами на высоте около 5 метров. Затем на трос был установлен блок с грузовым крюком и к нему была подвешена грузовая сетка, сплетённая из толстых

канатов. С борта нашего судна на другой борт был перекинут метательный линь, который матросы военного корабля завязали на грузовом крюке. В дополнение к этой конструкции к крюку был привязан второй конец, который оставался на палубе военного корабля. Таким образом, образовалась переправа между двумя бортами, и сотрудник залез в сетку. Туда ему матросы передали его чемоданы, и он, сидя на дне сетки, приготовился к переправе. По команде с военного судна наши матросы потянули за метательный линь, и грузовая сетка на ролике поехала в направлении нашего судна.

Под весом сотрудника натянутый между судами трос провис, и сетка едва не касалась поверхности волн под ней. Тут же из глубин океана появилась большая акула и стала алчно кружить под сеткой в надежде, что находящийся в сетке человек вывалится в воду и попадёт ей в пасть. С обоих судов заметили акулу и стали кричать человеку в сетке, что под ним мечется голодная акула. Сотрудник посмотрел вниз и, увидев под собой хищника, крепко схватился за канат сетки над головой. Ноги он предусмотрительно держал согнутыми, и они не свешивались вниз к воде. Иногда, при подходе гребня волны, расстояние между раскрытой пастью акулы и сеткой сокращалось до полуметра. Казалось, что стоит только акуле немного выпрыгнуть из воды, как она схватит ноги сотрудника через широкие проёмы плетёных канатов сетки. Глядя на этот смертельный аттракцион посередине океана, я подумал о надёжности натянутого между двумя судами троса. Если он по какой-то причине оборвётся, и смелый сотрудник окажется в воде рядом с агрессивной акулой, то исход такой ситуации может быть плачевным. К счастью, натянутый между двумя судами трос выдержал, наши матросы дотянули сетку с человеком до борта нашего судна, и он повис в сетке над палубой. На военном корабле дали слабину тросу, и сетка плавно опустилась на палубу. Из неё вылез радостный сотрудник и тут же попал в крепкие объятия своего руководителя, профессора С. М. Зверева, который всё это время непрерывно наблюдал за операцией. Опустевшую сетку матросы корабля перетянули на свой борт, на нашем борту отдали закреплённый трос, и через какое-то время он уже лежал на палубе корабля. Операция была успешно завершена, суда дали по прощальному гудку и разошлись.

Корабль направился в порт Луанды. Нашему же судну предстояло приступить к последнему этапу операции — поиску в океане и подъёму на борт всех опущенных на дно сейсмических станций. Мы ввели имеющиеся у нас координаты последней, 20-й по счёту станции, и компьютер приемника вычислил точный курс на веку и расстояние до неё. Примерно за 5 миль до вехи на экране судового радиолокатора вахтенный штурман обнаружил засветку, которую давал пассивный отражатель на вершине вехи. Подойдя ближе, с помощью бинокля веку обнаружили визуально, и судно аккуратно привалилось к ней бортом, предварительно остановив главный двигатель и двигаясь по инерции. Веха была захвачена, поднята на борт и начался осторожный подъём с океанского дна самой станции. Через какое-то время в глубине воды появился контейнер станции, подъём замедлился, и с соблюдением всех предосторожностей его вытащили из воды и уложили на палубу. Первый подъём прошёл успешно.

Профессор Зверев дал команду искать на океанских просторах следующую станцию, до которой было 100 км пути. Вся наша партия находилась в штурманской рубке и отслеживала движение судна по приёмнику. Через какое-то время дверь в рубку распахнулась, и на пороге появился профессор. Лицо его сияло от счастья. Он сообщил всем присутствующим на мосту, что его сотрудники только что вскрыли контейнер поднятой станции и обнаружили великолепную запись прохождения через неё всех ударных волн. Это был успех! Все были обрадованы такому результату, который говорил о том, что все службы, задействованные в эксперименте, отработали слаженно и с высоким качеством. Получен великолепный научный материал, на который страна потратила такие огромные средства. Первый блин получился не комом, и мы, окрылённые первым успехом, продолжили работы.

Часа через три с половиной хода судна в указанном приёмником направлении была обнаружена веха второй донной станции. Операция по подъёму повторилась - и опять успех: запись донной станции была отличного качества. Таким образом, где-то за неделю работ на борту нашего судна появились все двадцать донных сейсмических станций. Ни одна станция не была утеряна. Это был грандиозный успех и удача! Станции пролежали на океанском чуть менее двух месяцев, некоторые из них находились на судовых путях с интенсивным движением. Оставалась вероятность, что на канат, соединяющий донную станцию с морской вехой на поверхности океана, наплывёт в глубине подводная лодка или в этом канате запутается крупное морское животное. Но, к счастью, все станции уцелели, и потери не случилось.

### Конго

Все запланированные работы были успешно выполнены, и нашему судну предстоял долгий путь домой. При работах в открытом океане судовые запасы топлива, пресной воды и продуктов были изрядно истощены, перед дальней дорогой их необходимо было пополнить. В качестве порта бункеровки был выбран порт Пуэнт-Нуар Республики Конго.

Через нескольких суток хода наше судно пришвартовалось у одного из причалов этого порта. Причал находился рядом с великолепным пляжем, и мы, как всегда втроём, утром отправились на него.

Ранее представитель консульского отдела при Посольстве СССР в Республике Конго связался с нашим капитаном и сообщил ему печальное известие. За неделю до нашего прихода в Пуэнт-Нуар там стояло другое советское судно, моряки с которого отдыхали на местном пляже. К несчастью, двоих моряков течением унесло в океан, и поиски их с помощью местных властей ничего не дали. Тел пропавших людей обнаружено не было. Скорее всего, их разорвали акулы, которых мы сами видели при подходе судна к порту. Это сообщение, конечно, опечалило нас, но отменять поход на пляж мы не стали. Как обычно, мы заготовили большое количество бутербродов с копченой колбасой, на полученную у замполита местную валюту закупили в ближайшем магазине великолепное французское пиво марки «Кроненберг» и, обвешенные пакетами, отправились на пляж. Огромный пляж был абсолютно пуст. Он состоял из мелкого песка и имел довольно пологое дно, которое плавно уходило в океан. Стоял штиль, и на берег накатывались только небольшие волны от океанской зыби. Вода была очень тёплой, и я осторожно вошёл в неё. В памяти ещё остались воспоминания об ожоге медузы под названием португальский кораблик на пляже Луанды. Я внимательно осмотрел воду вокруг себя, но ничего подозрительного не обнаружил. Также я не почувствовал никакого течения, способного унести меня в океан на съедение кровожадным акулам. Всё вокруг было тихим, спокойным. Обстановка была умиротворяющей, и после стольких месяцев, проведённых в океане, я блаженно улёгся в полосе прибоя, подставив своё тело под воздействие сразу двух стихий; жаркого африканского солнца и тёплых вод Атлантического океана. Возникшую идиллию существенно дополнило бесподобное, на мой взгляд, французское пиво и вкусные бутерброды.

Как и в Луанде, на абсолютно безлюдном, как нам казалось, пляже появились два маленьких чернокожих мальчика. Они с опаской подошли к нам и сели в нерешительности метрах в десяти от нас на песке. Самый добрый из нашей небольшой компании, Юра Ефремов, стал усиленно приглашать детей подойти поближе. Дети не решались. Чувствовалось, что не все моряки, отдохавшие до нас на этом пляже, так по-доброму, как мы, к ним относились. Тогда Юра, положив в каждую руку по паре бутербродов, пошёл с ними к ребятишкам. Те, встав, напряженно ждали его приближения, готовые в любой момент броситься наутёк. Но, видимо, добрейшее выражение лица приближающегося к ним человека, предварительно осушившего пару бутылок крепкого пива, удержало пацанов от побега. Юра вручил каждому бутерброды, и они медленно

направились в ближайшие лесопосадки. Подтвердив на деле бытующую в морских кругах поговорку о том, что моряк ребёнка не обидит, мы продолжили наслаждаться отдыхом.

### **Путь домой: «Тот землю свою найдет!»**

Через двое суток стоянки у причала наше судно покинуло порт Пуэнт-Нуар и взяло курс на север. Через несколько дней пересекли экватор и вошли в Северное полушарие Земли. По мере приближения к Европе среди коллектива стало возрастать беспокойство по поводу возможности потратить заработанную за столь длительный рейс валюту и приобрести на неё дешёвые товары. Африканские порты, в которые заходило судно, такими возможностями не обладали ввиду слаборазвитой экономики этих стран. По информации бывалых моряков нашего судна, самым удобным местом для приобретения товаров народного потребления по низким ценам и приличного качества назывался голландский порт Роттердам. Этот порт располагался на нашем пути, и было очень удобно в него зайти и решить возникшую проблему.

Наш капитан сделал соответствующий запрос в администрацию порта о разрешении захода судна для короткой стоянки у причала. Через какое-то время он получил отказ, аргументированный отсутствием мест у причала. Вслед за отказом капитану поступило предложение от одного из портовых агентов по снабжению — шипчандлера — обеспечить судно всем необходимым. К предложению прилагался большой список товаров. Чего там только не было! Доставку заказа на борт он тоже брал на себя. Так что для того, чтобы обеспечить наше судно всем необходимым, ему нужен был только общий список с указанием товаров, размеров одежды, цветов и прочих деталей.

Капитан собрал всех в кают-компании и сообщил о создавшейся ситуации. Также он предложил идти прямо в Мурманск, где каждому участнику рейса будут выданы бонусы, или так называемые чеки Внешпосылторга, для покупок в магазинах «Альбатрос», тоже торговавших товарами из-за рубежа. Но собравшиеся дружно отвергли это предложение капитана и решили создать комиссию для выполнения закупки товаров у роттердамского шипчандлера, которую тут же и избрали. К несчастью, в её председатели выбрали меня, о чем я потом очень пожалел.

Наша комиссия трудилась без перерыва почти сутки, и в результате её работы появился общий список товаров. Больше всего народ заказывал ковры, потом джинсы, а дальше уже по мелочи. Список передали на берег и стали ждать результата.

Между тем наше судно вошло в реку Маас и стало медленно двигаться вверх по течению. Вскоре к борту нашего судна подошел буксир с заказанными товарами, и прямо на ходу началась передача мешков, ящиков и коробок. Не обошлось и без мелких потерь, но в целом все было сделано быстро и аккуратно. Мы сразу же перетаскали весь груз в камералку, и избранная комиссия приступила к формированию индивидуальных заказов. Как только это было сделано, я начал приглашать людей в алфавитном порядке получать свой заказ. Не обошлось и без накладок, и разборок и с капитаном, и с экипажем, так что я не раз пожалел, что согласился стать во главе неблагодарной миссии «закупки товаров народного потребления». Тем не менее, это хлопотное, но нужное дело было в тот же день благополучно завершено.

«Смирницкий» полным ходом шел к родным берегам. Опять потянулись мрачные берега Норвегии, но теперь уже по правому борту судна. Не хотелось сидеть в каюте и пропускать такие суровые, но завораживающие пейзажи. Вот и показался самый северный мыс Европы — мыс Нордкап. Опять вспомнилась цитата из варяжского гостя: «От скал тех каменных у нас, варягов, кости...».

Стоя на борту судна, идущего мимо этих берегов, я всё силился понять, какие обстоятельства жизни древних викингов делали их такими мужественными и отважными. Как этот малочисленный народ мог завоевать в прошлом большие прибрежные территории и подчинить своей воле покорённые народы. Как они сумели в своё время

стать лидерами в кораблестроении и совершить столько географических открытий. Какой славой нужно было обладать в мире еще в IX веке, чтобы племена Древней Руси обратились к ним с просьбой управлять ими и безраздельно царствовать в их краях.

Так, глядя на проплывающие мимо борта берега, я предавался своим размышлениям. Вдруг я заметил низко над водой точку, стремительно приближающуюся к нашему судну. Через секунду над нашим судном со страшным рёвом пронёсся военный самолет вооруженных сил НАТО. Это был истребитель с силуэтом утки, пролетевший в нескольких метрах над мачтами нашего судна на максимальной скорости. При его приближении к нам не было слышно никакого звука, а при его проходе над судном я ощутил мощное воздействие ударной волны, которая сопровождает истребитель, летящий на сверхзвуковой скорости. От неожиданности я вздрогнул. Ощущения от прохода самолёта были самые негативные. Чувствовалась в этом действии направленная на нас агрессия и враждебность. Скорее всего, береговые службы блока приняли наше судно за военный корабль и выслали свой истребитель потренироваться на нас в перехвате цели. Надо отдать должное службе наведения истребителя, он прошёл точно посередине судна. Была бы это боевая атака, наше судно уже бы пошло ко дну. Также было непонятно, как можно было принять гражданское судно за военный корабль. Кроме того, я понял для себя, что злые викинги никуда не делись и один из них, сидящий за штурвалом пролетевшего над нами самолёта, проверил нас на прочность.

Оставив за кормой самую северную точку Европы, судно, изменив курс, направилось в юго-восточном направлении к входу в Кольский залив. Войдя в воды залива, оно заскользило по его зеркальной глади к заказанному для него причалу в порту Мурманска. По обеим берегам потянулись склады, причалы, стоящие у них суда. В воздухе витал запах земли. Вскоре показался и предназначенный для швартовки нашего судна причал. На нём стояла небольшая группа людей, встречающих своих родных после долгой разлуки. У некоторых в руках были видны букеты цветов, все внимательно вглядывались в лица вышедших на палубу членов экспедиции, стараясь поскорее увидеть среди них родное. Вдоль правого борта судна, на палубе, уже появился небольшой ряд чемоданов и сумок.

С судна на причал отдали швартовые концы, принимающие на причале заложили их на кнехты, концы обтянулись, судно привалилось бортом к стенке, в машинном отделении заглушили главный двигатель. Открылась створка фальшборта, через неё на причал матросы положили трап, по которому начали сходить члены экипажа. Они сразу попадали в объятия родных, прибывших целовали, обнимали, похлопывали по спинам. Чувствовался эмоциональный подъём и радость в душах и прибывших, и встречающих.

Неожиданно я поймал себя на мысли, что мне совсем не хочется сходить с борта нашего судна. За пять долгих месяцев оно стало мне родным, уютным домом и люди на его борту стали казаться мне членами моей большой семьи. Я совсем забыл, что кроме нашего судна ещё существует огромный мир, в котором теперь мне предстоит жить и от которого я так отвык. За такой долгий период отсутствия в памяти начали стираться даже образы моей семьи, моих родителей, родных и друзей. Только сейчас я стал осознавать, что они где-то существуют в этом почти забытом мною мире, что скоро мне предстоит увидеть их всех и что уже нужно привыкать к новой жизни, отличной от судовой. Мысль о том, что в этом почти забытом мною мире есть люди, которые очень любят меня и с нетерпением ждут моего возвращения к ним, согрела мою душу, и мне страстно захотелось их всех поскорее увидеть и обнять.

На следующее утро мы с Юрой посетили бухгалтерию мурманского отделения «СЕВМОРГЕО» и получили расчет; настроение было праздничным, и мы решили отметить в ресторане завершение нашего длительного рейса. Вечером вместе с геологами из Ленинграда мы дружной компанией появились на пороге одного из мурманских ресторанов. Метрдотель усадил нас за столик, находившийся напротив оркестра, и тут

неожиданно музыканты начали исполнять незнакомую нам, но такую проникновенную песню:

Я пью до дна  
За тех, кто в море,  
За тех, кого любит волна,  
За тех, кому повезет.  
И если цель одна  
И в радости, и в горе,  
То тот, кто не струсил  
И весел не бросил,  
Тот землю свою найдет...

Я вслушался в её слова и пришёл в восторг от точности заложенного в них смысла. Долгое путешествие окончено. До свидания, Море; здравствуй, Земля!

## ФОТОБЛОК

### Моя первая навигация



**ХАРИТОНОВ**  
Виктор Степанович

Родился 2 сентября 1939 г. в г. Ленинграде. В 1947 г. поступил учиться в среднюю школу в г. Ломоносове Ленинградской области. Окончил ее в 1957 г. В том же году был зачислен матросом 1-го класса в воинской части. В 1958 г. поступил в Ленинградское высшее инженерное морское училище им. адм. С. О. Макарова на арктический факультет по специальности «гидрография». В 1963 г. окончил училище. С 1963 по 1983 гг. работал в ГИ ММФ.

Прошел путь от инженера-гидрографа до начальника партии. Умер в 1983 г.

*Виктор Степанович Харитонов. Мой первый начальник партии в 1974 г. на г/с «Николай Коломейцев»; мой друг, о котором всегда помню. Замечательный человек.*



Инженер-гидрограф

*Лататуева А. Г/с «Маяк», 1962 г.*



*Зыков А. Г. Навигация 1974 г. Остров Бэлл, ЗФИ.*



*В гидрографической рубке г/с «Николай Коломейцев». гидрографы Вильнер Б. А., Архангельский Б. Е., Ширяев А. В. и капитан Потаенко. 1974 год.*



*Атомоход «Ленин». 1974 год.*



*Остров Грэм Бэлл, ЗФИ. 1974 год.*



*Грунтовая трубка за бортом*



*Г/с «Овцын» и «Альбанов» пытаются снять с банки г/с «Коломейцев» на ЗФИ. Навигация 1974*

## Гидрографическое предприятие



Работники производственно-технической инспекции. Слева направо: Олег Алексеевич Козлович, Кирилл Владимирович Бураковский, Вера Борисовна Семёнова, Александр Григорьевич Зыков, Николай Максимович Алев. Фото конца 70-х годов прошлого столетия.



Участники молодежной самодеятельности ГП. Постановка «Свадьбы» по Чехову. Ленинград, 1976 г.



Герой Советского Союза  
Алексей Михайлович Матиясевич



Геннадий Куденко крайний слева на снимке в группе курсантов. На ж/д вокзале Калининграда. 1969 год. Фото из архива Лоаса Ефремова.



лет морфлоту», «Ветеран труда».

**ЕФРЕМОВ**  
Юрий Александрович

Родился 25 декабря 1944 г. в г. Ленинграде. Образование высшее, окончил ЛВИМУ им. адм. С. О. Макарова в 1969 г. С 29 сентября 1972 г. — инженер-гидрограф МГЭ-1. С 29 марта 1973 г. переведен на должность инженера-гидрографа 1-й комплексной арк-



**КОШЕЛЕВ**  
Михаил Петрович

Родился 18 ноября 1931 г. в Приморском крае, в г. Спасск-Дальнем. В 1945 г. окончил 6 классов школы и поступил в ремесленное училище г. Владивостока, которое окончил в 1947 г. по специальности «слесарь-торпедист». Работал на минно-торпедном складе, был откомандирован в Китай. В 1952 г. окончил 10 классов вечерней школы и поступил в Ленинградское высшее инженерное морское училище, которое окончил в 1958 г. по специальности «инженер-гидрограф». С 1958 по 1993 гг. работал в гидрографическом предприятии. Занимал должности от инженера до начальника экспедиции. Почетный работник морского флота.



Олег Гладышев на ринге. Годы учебы в ЛВИМУ, Ленинград. Фото из архива А. В. Ширяева.

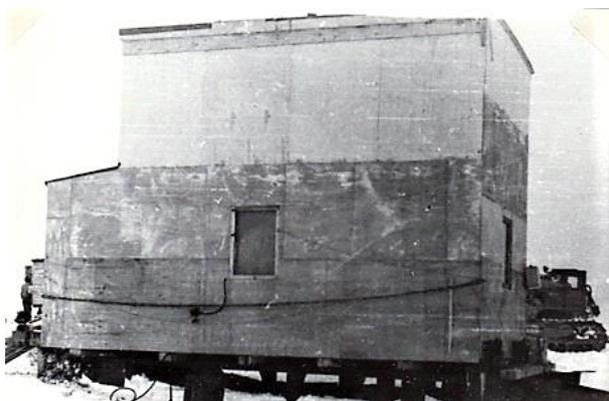
## Ледовый промер



*Александр Зыков, купание в водах ЗФИ. 1978 год, г/с «Фёдор Матисен».*



*Буровая установка на базе вездехода, упряжка оленей и на заднем плане балок. Ледовый промер. Фото А.Зыкова.*



*Ледовый промер. Инженерный балок.*



*Ледовый промер. Собачья упряжка.*



*Ледовый промер, промерная партия Зыкова (крайний справа).*



*Ледовый промер. Вездеход с бурильной установкой.*

## Экспедиция в Атлантику на борту г/с «Яков Смирницкий» в 1981–1982 годах



Г/с «Яков Смирницкий» в открытом море. 1981 год.



Судовая команда и научный состав экспедиции «Севморгеологии» в Атлантику в 1981–1982 гг. Автор в третьем ряду пятый справа

Мыс Нордкап. Самая северная точка Европы. Фото из интернета



Норвежская морская нефтедобывающая платформа в Северном море. Фото из интернета.



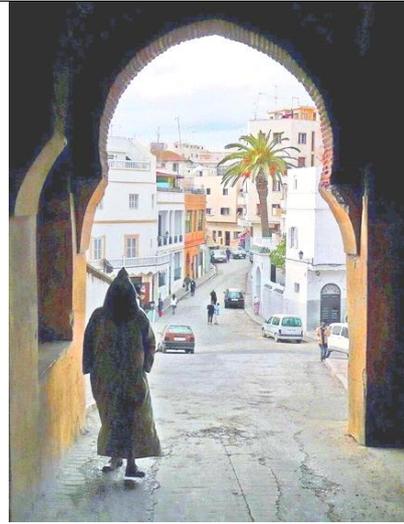
Праздник на борту г/с «Смирницкий»,



Зарядка на свежем воздухе. Г/с «Смирницкий», 1981 год.



*Штормующее судно. Северная Атлантика. Фото из интернета*



*Старые улочки Танжера. Фото из интернета.*



*Вид на Танжер, Марокко. Фото из интернета.*



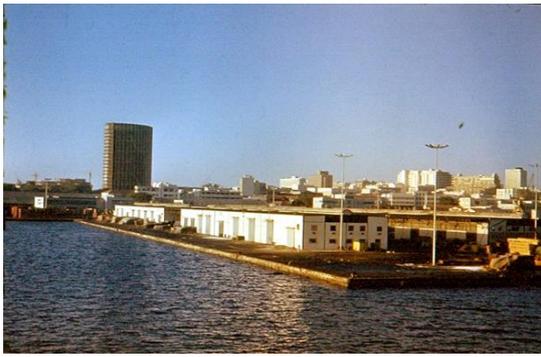
*Летучие рыбы. Атлантика.*



*Дельфины.*



*Железомарганцевые конкреции на дне океана*



Даккар. Сенегал.

Порт



Диплом Зыкова о переходе через экватор. Борт г/с «Смирницкий», Южная Атлантика. Декабрь 1981 года.

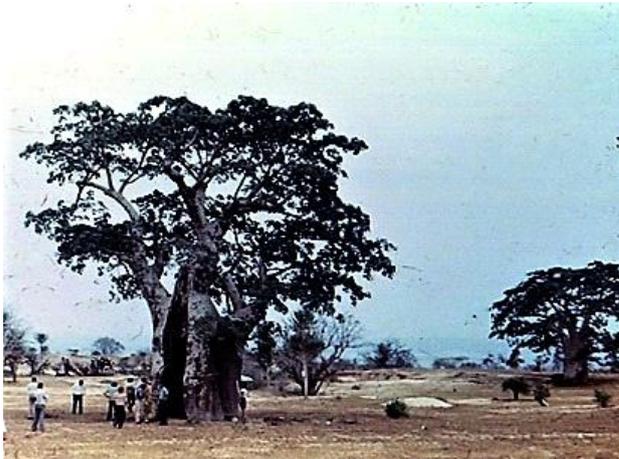


На рейде в порту Луанды, Ангола.

На рейде в



Старая крепость в Луанде.



Роща баобабов в пригороде Луанды.



Медуза португальский кораблик или физалия. Иллюстрация из интернета.



Большой десантный корабль ВМФ СССР, который производил взрывы в ходе сейсмических исследований.



Пойманная акула на борту «Якова Смирницкого», Атлантика, 1982

## Конго и путь домой



*Порт Пуэнт Нуар, республика Конго.*



Пляж недалеко от порта Пуэнт Нуар



*Истребитель шведского производства SAAB 37 VIGGEN. Фото из интернета.*