

18+

Владимир Николаевич Егоров



ЭПРОН

Экспедиция Подводных Работ
Особого Назначения

Владимир Егоров

**ЭПРОН. Экспедиция Подводных
Работ Особого Назначения**

«Издательские решения»

Егоров В. Н.

ЭПРОН. Экспедиция Подводных Работ Особого Назначения /
В. Н. Егоров — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-532089-6

В этой книге рассказывается о периоде работы в сочинской организации ЭПРОН — Экспедиция Подводных Работ Особого Назначения. Это документальные рассказы о специфике работы на морских буксирах, спасательных операциях в штормовом море и принятии быстрых решений, от которых напрямую зависят жизни моряков — и не только об этом.

ISBN 978-5-00-532089-6

© Егоров В. Н.
© Издательские решения

Содержание

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ	6
Глава 1. Молдавия и первый спасенный моряк	6
Глава 2. Севастополь – неприступная крепость	19
Глава 3. Зимний рейс в Азовское море	28
Глава 4. Мыс Меганом	31
Глава 5. Десант в Новороссийск. Воспоминания военного моряка	43
Конец ознакомительного фрагмента.	46

ЭПРОН

Экспедиция Подводных Работ Особого Назначения

Владимир Николаевич Егоров

Редактор Михаил Егоров

© Владимир Николаевич Егоров, 2021

ISBN 978-5-0053-2089-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

От редактора:

Почта для связи с автором: 405158@mail.ru

После публикации прошлых книг многие читатели стали искать информацию об авторе, однако у Владимира Николаевича пока нет странички в соцсетях, инстаграма, твиттера или каких-то других аккаунтов в онлайн-пространстве. Поэтому в этот раз мы публикуем почти, чтобы читатели могли связаться с автором, отправить отзыв или задать интересные вопросы.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

Глава 1. Молдавия и первый спасенный моряк

В декабре 1975 года, после некоторых административных мучений, я поступил переводом из Новороссийского пароходства на работу в 8-й Экспедиционный отряд подводно-технических и аварийно-спасательных работ (бывший ЭПРОН).

Помогли мне в этом заместитель по кадрам пароходства Юрий Иванович Афанасьев, с которым мы когда-то плавали на танкере «Ленино», и начальник флота 8-го отряда Николай Георгиевич Николаев. Они несколько раз беседовали обо мне по телефону и в конце концов пришли к выводу, что 8-му отряду остро необходим такой специалист, как я, а Новороссийское морское пароходство просто обязано подкрепить хорошими кадрами 8-й отряд.

После месячной стажировки меня назначили капитаном на водолазное судно «Дагомыс». До апреля поработали в районе Большого Сочи, пару раз сходили в Сухуми.

А в конце марта начальник флота Николаев вызывает меня на базу отряда в Кудепсту в Отдел Флота и говорит:

– Володя, тебе предстоит поработать в отрыве от базы. Открывается новый объект в Молдавии на Днестре. Как ты на это смотришь?

По моим тогдашним понятиям до Молдавии было рукой подать. Это же не Африка и не Читтагонг. Отвечаю:

– Отлично смотрю! Давно мечтал побывать на Днестре. Когда выходим?

– Нет, подожди, не торопись. Неделю тебе на подготовку. До Затоки пойдёте на буксире у «Подводника». Потом «Подводник» вернётся в Крым, а ты своим ходом по Днестровскому лиману и Днестру до Бендер. За эту неделю всё подготовьте на «Дагомысе». А самое главное – тебе нужен хороший, грамотный помощник.

– Где же я его найду? В Сочи, как я понял, с настоящими моряками не густо!

– Думаю, найдём. Я с месяц назад принял на работу одного парня. Он из рыбаков, на сейнере работал в Северной Атлантике. Я его временно на ремонт на земснаряд послал, чтобы присмотреться. Мне он показался настоящим моряком. Ты сходи на полигон, он там скучает на земснаряде, поговори с ним. Если он тебе подходит – бери себе. Елизаров его фамилия.

Пошёл я на полигон отряда, где на берегу моря в устье реки Кудепста ремонтировались мелкие земснаряды и катера.

На земснаряде типа ЗРС три моряка в рабочее время с безнадёжным видом играли в карты прямо в кубике. Я поздоровался и спрашиваю:

– А товарищ Елизаров среди вас имеется?

Из-за стола встал среднего роста широкоплечий парень с золотистыми кудрями и голубыми глазами, просто красавец. Протянул мне руку шириной чуть меньше совковой лопаты: «Михаил!»

Миша мне понравился с первого взгляда. Воспитанный моряк, спокойный, открытый характер.

Вкратце объяснил ему, что собираюсь идти через Чёрное море на Днестр на водолазном катере. Нужен грамотный помощник, который моря не боится.

Миша без лишних разговоров собрал свои вещи и говорит:

– Пошли!

Я пристыдил его за карты:

– Может, доиграете партейку? Днестр подождёт.

– Да ну его! Где катер?

– Да вон, на рейде на якоре стоит. Ты что, сразу на пароход? Можешь на пару дней домой, время терпит. Пойдём в Молдавию дней через шесть.

– А сегодня в Молдавию нельзя?

– Да нет. Нужно «Подводника» дожидаться, пойдём до Затоки на буксире.

Миша безнадёжно махнул рукой:

– Мне домой не надо! Чем быстрее и дальше от дома – тем лучше!

Сели на речке в шлюпку и пошли на «Дагомыс».



Водолазный катер типа РВК

По тому, как Миша управлялся с вёслами, я понял, что в море он как дома. Ещё в шлюпке, пока гребли до «Дагомыса», Михаил коротко рассказал мне, что с рождения живёт в посёлке Дагомыс на берегу моря. Рыбу ловить научился раньше, чем говорить. Закончил рыбную мореходку в Ленинграде, работал несколько лет на траулерах в Северной Атлантике помощником капитана. Женился на дагомысской девушке, родился сын. Потом, как это обычно бывает у моряков, пошли нелады в семье.

Уволился с рыбного флота, приехал домой налаживать семейную жизнь. И успел как раз вовремя – к разводу. Теперь опять холостой, но радости от этого мало: трудно видиться с сыном. В общем, чувствует себя как ставрида, выброшенная волной на берег: жабры сохнут, бьёт хвостом, а толку никакого. Надо скорей в море, подальше от этих баб.

Рассказал он это мне сдержано, но чувствовалось, что парень в полной ностальгии. Мне это состояние было хорошо знакомо. Ничего, море и не такое лечит.

На катере познакомил его с матросами. Вместе наметили, что нужно сделать по судну до отхода. Миша с моряками занялся судовыми работами, а я пошёл на шлюпке в отряд на береговую базу выбивать у снабженцев всё необходимое: капроновые концы, кисти, инструмент, краску, газовые баллоны и многое другое. Пришлось ходить по кабинетам и ругаться со снабженцами. Но тут ничего не поделаешь. Как говорил старый эпроновский капитан Михаил Шуров, «под лежачего капитана краска не течёт».

Дней через пять пароход наш сверкал, как крейсер «Аврора» перед 7 ноября. Всё было готово к переходу и работе в отрыве от базы.

В первых числах апреля нас «зацепил» буксир «Подводник» и потащил сначала вдоль Кавказского берега, потом вдоль южного берега Крыма до мыса Херсонес, а дальше – напрямую в Заток (это на выходе из Днестровского лимана в Чёрное море).

Идти там где-то трое суток. Мы с Мишей и матросом-мотористом беззаботно отдыхали на катере, осматривая виды Кавказского и Крымского берега, для нас тогда новые. Погода была тихая, много солнца, дельфины радостно прыгали вокруг катера.



РВК «Дагомыс» Спуск водолаза

Можно было немного расслабиться и поговорить за жизнь. Мы с Михаилом оказались на удивление похожими. Оба плюнули на свою карьеру в дальних морях, чтобы поправить на Чёрном море своё здоровье в уютном семейном кругу. Но оказалось, что не очень-то нас тут ждали.

Оба мы всю жизнь занимались спортом. У Михаила имелся первый разряд по плаванию, звание мастера спорта по морскому многоборью. Такие люди в ЭПРОНе ценились. Работал он в последнее время, как и я, вторым помощником капитана. Правда не на танкерах, а на рыболовных судах в Северной Атлантике. Что такое Северная Атлантика, я хорошо знал. Это всегда сильный ветер с ледяным дождём, шестиметровые волны, много селёдки и трески. Мишу всю жизнь съедала одна, но пламенная страсть – он с детства беззаветно любил рыбную ловлю.

Мы коротко обменялись впечатлениями от семейной жизни. У мужчин не принято об этом много говорить. Оба были разочарованы в институте семьи, особенно Миша, который только что развёлся и ещё не полностью оправился от контузии.

Обсудив всё это, мы пришли к выводу, что после всех приключений в Мировом Океане и неприятностей с бабами нам будет полезно немного расслабиться на какой-нибудь неширокой речке. И, кажется, Днестр подходил для этого идеально. Штормов там не бывает, уже началась весна, а впереди – целое лето. Про сухопутную страну Молдавию мы знали только то, что

там много молдаванок и виноградного вина. Но и эти скудные знания были почерпнуты нами из песен Софии Ротару.

Кроме наличия молдаванок, Мишу волновал ещё один важный вопрос: а есть ли рыба в Днестре? Я сказал, что узнаем это на месте. Судя по опыту, добавил я, если есть речка, то должна быть и рыба. Миша согласился и заметно успокоился.

На «Подводнике» в то время капитаном был Николай Филиппович Годонога. Ещё с нами на переход пошёл капитан-наставник Валентин Иванович Белокриницкий. На вторые сутки они предложили мне постоять ходовые вахты на «Подводнике» до прихода в Заток. Под предлогом, что капитан не взял с собой помощника в рейс и поэтому сильно устал. Но, как я потом понял, они решили посмотреть, что я за штурман такой.

Утром я перешел на «Подводник», поднялся на мостик принимать вахту. Годонога и Белокриницкий оба были здесь.

Я посмотрел на карту: курс проложен, но счисление не велось, обсерваций за последние сутки нет. Спрашиваю капитанов:

– А где наша точка?

Годонога рассеяно как-то отвечает:

– Да мы не определялись. Решили тебя подождать.

Я понял, в чём дело:

– Ладно, сейчас разберёмся.

Крымский берег, мне тогда ещё незнакомый, виднелся по правому борту. Включил лока-тор, посмотрел картинку, сравнил с очертанием берега на карте. Потом взял несколько расстояний до мысов по РЛС, по визуальному пеленгатору взял несколько пеленгов на горные вершины. Проложил всё это быстренько на карте – всё сошлось в одной точке. Сомнений нет, мы находимся здесь. Поставил у точки время, рассчитал скорость по пройденному фактически расстоянию и тоже записал около обсервованной точки. Скорректировал курс до следующего поворота и говорю:

– На руле! Держи столько-то градусов!

И капитану:

– Через 35 минут поворот.

Годонога и Белокриницкий внимательно смотрели на мои манипуляции. Потом мы немного поговорили на общие морские темы. Годонога сделал неожиданный вывод:

– А что, Николаич, не хотел бы ты у меня старпомом на «Подводнике» поработать? У меня через пару месяцев место освободится. Что тебе делать на водолазном катере?

Белокриницкий тоже одобрил эту идею.

Я очень надеялся, что после всех приключений последнего десятилетия мне наконец-то удастся отдохнуть душой на маленьком пароходике с голубой каёмочкой. Причём вблизи родных черноморских пляжей. А тут опять начинается! Ладно, думаю, это пока ещё только разговоры.

Отказываться в таких случаях нельзя:

– Да я не против. Но хотелось бы на водолазном катере немного поработать. Освоить, так сказать, специфику отряда и театра боевых действий.

Белокриницкий рассеял мои сомнения:

– Двух месяцев тебе вполне хватит, чтобы освоить!

Я тем временем попытался найти какую-нибудь информацию о Днестре и Днестровском лимане. «Подводник» был современным по тем временам буксиром, оборудованным и снабженным по всем требованиям. Но по лиману и реке я ничего не нашел. До порта Белгород-Днестровский была карта и описание в лоции, а дальше море заканчивалось и начинались так называемые ВВП (внутренние водные пути). А у речников свои навигационные пособия, которых на «Подводнике» не было.

Обратил на это внимание капитана-наставника Белокриницкого. Он посоветовал:

– Ты в Белгород-Днестровском зайдёшь на любой сейнер, попроси карту и сними копию. Моряки никогда не откажут.

На рейде Затоки (это 20 миль западнее Одессы) «Подводник» стал на якорь. Мы перекачали с него на «Дагомыс» дизельного топлива до полного бункера. Потом попрощались, и «Подводник» пошёл в Ялту.

А мы на «Дагомысе» приступили к автономному плаванию: карт и лоции нет, радиосвязи с отрядом нет, опыта работы на речках нет. Для начала пошли в Заток к причалу.

Заток – это очень интересное природное место. Направо и налево, насколько видно вдаль, тянутся широкие белые песчаные пляжи: направо до Одессы, налево до самой Румынии. В летнее время сюда приезжает отдыхать вся Украина и Молдавия.

Сама Заток – это несколько домишек и причал с автокраном на левом берегу устья Днестровского лимана. Лиман большой, 20 миль в длину и до 5 миль в ширину. А выход в море узкий, метров 200 шириной, и по нему вода с большой скоростью течёт из лимана в Чёрное море. Над этим узким выходом нависает огромный железнодорожный мост, который два раза в световой день поднимается на опорах на высоту 30 метров, чтобы пропустить суда типа «река-море» из Чёрного моря в порт Белгород-Днестровский и обратно.

Мы постояли у причала Затоки до подъёма моста и пошли под мостом в лиман. Встречное течение было такое сильное, что на полном ходу мы еле двигались вперёд: весной Днестр разливается, и при половодье вода не успевает сходить в море.

До Белгород-Днестровского порта дошли по каналу по буям без приключений, а дальше никаких навигационных знаков не было. В то время зимы были холоднее и лиман каждый год замерзал. На зиму все навигационные знаки (буи, вехи, бакены) снимались и выставлялись на места только после половодья. Сам лиман мелководный, и только на фарватере глубина около 3 метров.

Но для таких смелых моряков, как мы, всё это не имело значения. Нам нужно в Бендеры, и мы прорвёмся туда в любом случае.

В порту мы увидели рыболовецкий причал. Там стояло несколько обшарпанных рыболовецких сейнеров непонятной конструкции. Я решил, что проще всего поговорить с рыбаками об особенностях навигации на реке Днестр. Пришвартовались к этому причалу, и я пошёл на ближайший сейнер.

На сейнере в каюте меня приветливо встретили два пожилых моряка, капитан и трал-майстер, оба толстого хохляцкого вида и в замызганных водолазных свитерах.

Угостили меня чаем. После чего я начал дружественную профессиональную беседу как моряк с моряками:

– Ребята, мне бы взглянуть на карту лимана. Нам нужно зайти в устье Днестра и потом вверх по течению до Тирасполя и дальше до Бендер. А лоция у вас есть?

Мужики удивлённо переглянулись. Как будто я заговорил с ними на неизвестном им языке:

– Та какая лоция! У нас тут немає никаких лоций!

– А карта с глубинами есть?

– Та кака така карта! Мы тут без карты усё с детства знаем!

Это было неожиданно. Я своё детство провёл совершенно в других широтах, поэтому не обладал с младенчества знанием местных условий. А ходить по мелям вслепую – это опасно.

Невольно пришлось призадуматься. Отхлебнул чайку:

– Так... а как же мне в устье Днестра попасть? У вас тут лоцман в порту есть?

– Лоцман есть! Та тильки он от Затоки до Белгород-Днестровского знает. А дальше по лиману он ничего не знает.

– А что же мне делать?

– А шо? Дойдѣшь и без лощмана! Ты тильки ночью нэ ходы, а то заблудишься на мелях, и спасать тебя тут некому будет. А утречком выходи из порта и, как выйдешь, возьми у лево и так иди часа полтора.

– А каким курсом и с какой скоростью?

– Та какой там курс! Просто поверни у лево и иди. У право нэ ходы – там мелко! Берег низенький, лиман сейчас разлился, берегов плохо видно. А часа через полтора увидишь из воды вежа торчит, на ней веник из прутьев привязан. Это мы воткнули. От вежи возьми хорошенько у право. Хорошенько! И так иди пока не увидишь из воды торчат две большие ветлы. Большие такие ветлы, их не спутаешь. Подойди поближе и бери чуток правее.

– Да сколько градусов правее?

– Та какие там хладусы! Просто чуток правее возьми. Только не сильно, ни-ни! А то на мелях сядешь. И так с полчасика иди и смотри у лево. Как увидишь высокие камыши – вот это то! Тут река впадает. Поворачивай у лево и иди смело посередь самых высоких камышей! Тильки смело иди, а то течением снесёт! Как в камыши войдѣшь, так и реку увидишь. Это Днестр.

Я решил, что пора заканчивать этот задушевный, но бессмысленный разговор:

– Ладно, спасибо. Всё оказывается просто! А я то думал! Ну, всё ясно. Кстати, скажите, рыба в Днестре водится?

– Та этого добра там много! Кто умеет, конечно!

Я поблагодарил толстых хохлов и, обогащённый знаниями местный условий, пошёл на «Дагомыс» жаловаться на хохлов Мише Елизарову.

Миша поинтересовался:

– Ну что, раздобыл карту?

Я был ещё под впечатлением:

– Та яка там карта! Как увидим две ветлы, так бери чуток у право!

Миша сразу всё понял.

– Понятно... я вообще-то сам рыбак, но не настолько... ладно, прорвёмся!

– Но есть, Миша, и хорошая новость: рыбы в Днестре, особенно весной, видимо-невидимо.

Миша встрепенулся:

– Тогда точно прорвёмся! Без всякой карты. По нюху пойдём. Я рыбу носом чую!

Ночь простояли у причала и, как стало светло, вышли из порта, повернули «у лево» и пошли полным ходом в неизвестность.

Я на руле, Миша смотрит вокруг обстановку. Вода мутная, дна не видно. Берега залиты водой, никаких ориентиров не заметно. Справа вдали виден противоположный берег лимана, он повыше, на нём белеет одноэтажный городок.

– Смотри, Миша, – говорю я, – это Овидиополь! Говорят, здесь, ещё до нашей эры, жил в ссылке древнегреческий поэт и философ Овидий.

– А за что они его сюда?

– Никто точно не знает. Наверное, как обычно, критиковал в своих стихах Советскую власть.

Миша хмуро осматривал местность:

– Ну его-то понятно. А нас за что? – и вдруг воскликнул: – Вова, стоп! Мель справа!

Я поставил ручку телеграфа на «Стоп» и посмотрел вправо. По правому борту рядом с катером поднялась неестественной высоты крутая волна – верный признак, что рядом мель.

Отвернули «чуток» влево и опять дали ход. Через минуту такая же волна поднялась с левого борта. Взяли немного правее и пошли «посередь». Таким методом тыка нащупали фарватер. Пару раз всё-таки сели на мель, но слезли самостоятельно задним ходом.

Часа через два такого «плавания» случилось то, чего я меньше всего ожидал – мы увидели ту самую вежу, о которой мне говорили хохлы: длинный шест, торчащий из воды, на конце веник из прутьев, привязанный раструбом вверх. Надо же, не заблудились!

Обогнули вежу и повернули «хорошенько у право», чисто интуитивно. Опять сели на мель. Опять снялись задним ходом.

Через полчаса блужданий по мелям Миша говорит:

– А во-о-н какие-то два дерева торчат из воды! Может это те самые две вёты? Ты вообще ветлу от тополя можешь отличить?

– Я не ботаник, Миша. Я простой советский моряк. Но, поскольку других деревьев всё равно не видно, будем условно считать, что это те самые две вёты.

Подожли, как говорили рыбаки, «чуток поближе» и подвернули «чуток правее».

Удивительно, но инструкция рыбаков действовала безотказно – вскоре показались камыши. Пошли вдоль их кромки. Никаких признаков реки. Но вот в одном месте камыши стали очень высокими. Повернули влево и «смело пошли посередь камышей».

Хохлы не обманули: в камышах оказалась река. Поскольку других речек тут не должно быть, мы решили, что это Днестр.

По Днестру идти до Бендер километров триста, не меньше (переходим с морских миль на километры потому, что мы уже не в море, а на реке). Днестр неширокий, метров 100 или 150, берега невысокие, местами покрыты лесом. Там, где берега повыше и не заливают весной, притаились несколько молдавских деревенек. Река очень извилистая, петляет по равнине, сплошные повороты. Часто бывает так: идёшь по речке на восток, вдруг резкий поворот – и ты идёшь дальше по этой же речке уже на запад. А участок русла, по которому ты только что прошёл, виден сквозь деревья метрах в ста.

Короче, вошли мы в Днестр. Помянули добрым словом, со смехом, хохляцких рыбаков с ихними «чутком у лево», «от две ветлы бери у право» и «смело иди посередь камышей». Что ни говори, а их инструкция сработала! Наш матрос-моторист, армянин по имени Володя, только пожимал плечами и тряс головой: «Не понимаю, как вы смогли эту реку найти! Ничего же не видно!» Парень заметно проникся к нам уважением. Но самое главное ему ещё предстояло увидеть.

Идём по реке. Погода тихая, солнце весеннее, речка разлилась, берега под водой. Только по прибрежным кустам и деревьям можно догадываться, где русло реки. Мы с Мишей на верхнем мостике, я на руле, Михаил зорко высматривает обстановку.

Вдруг Миша замер в охотничьей стойке:

– О-па! Володя, смотри! – и показывает мне рукой куда-то в камыши. Смотрю: камыши как камыши, вроде ничего необычного...

– Володя, видишь, колышки небольшие из под воды торчат?

Я присмотрелся, даже бинокль взял: торчат из под воды какие-то палочки, я бы и внимания не обратил:

– Ну и что?

– Это же вентерь!

– Да ну!

– Давай так: ты делаешь циркуляцию и заходишь к вентерю против течения. Малым ходом держишь катер между палками и камышами. Мы с моряком бросаем шлюпку на воду и идём проверять улов. А ты прикрывай нас корпусом со стороны камышей.

– Зачем прикрывать? – спрашиваю.

– Понимаешь, Володя, – отвечает Михаил, – рыбаки – народ простой. Если кто-то из них следит из камышей за своим вентером, то могут из «винтореза» пальнуть.

Мы четко произвели маневр. Через пару минут Миша и матрос на шлюпке подошли к колышкам. Миша, стоя на корме, ухватил один кол и выдернул его из грунта. Точно! Вместе с палкой из воды поднялся длинный круглый вентерь, полный крупной рыбы.

Миша с округлившимися от счастья глазами оглянулся на меня и начал быстро выбрасывать рыбу в шлюпку.

Потом шлюпку с рыбой мы приподняли до борта, и я снова дал ход. Не прошли и ста метров – снова колышки торчат из воды! Тот же манёвр захождения, опять куча рыбы.

Вскоре весь пароход был завален этой рыбой. Миша с матросом вошли в азарт, можно сказать ожесточились от вида крови, все в чешуе, со светящимися от охотничьего счастья глазами, гребли от одного вентеря к другому со страшной скоростью и собирали улов. Так мы продвигались вверх по течению.

К вечеру Миша, уже совершенно ошалевший от этой рыбалки, увидел впереди по курсу возле левого берега торчащие из воды два довольно толстых деревянных столба. Воспалённое воображение подсказало ему, что там особенно ценная добыча:

– Володя, смотри!

Я усомнился:

– Что-то не похоже на вентерь...

Миша напряженно смотрел на новую цель:

– Я догадываюсь что это! Это раколовка! У нас теперь и раки будут!

Они с матросом прыгнули в шлюпку и, изгибая вёсла, понеслись за раками. Миша с кормы попытался выдернуть бревно из грунта. Но даже его медвежьей силы на это не хватило, что окончательно его убедило, будто под водой молдаване спрятали что-то очень ценное. Он оглянулся на меня и призывно махнул рукой.

Объяснять мне ничего не требовалось. Я подошёл малым ходом против течения вплотную, быстро прыгнул с мостика. Побежал на бак и подал Мише капроновый швартовый конец – и обратно на мостик. Дал задний ход. Миша с матросом уже успели привязать конец к бревну и отойти в сторонку на шлюпке.

Конец натянулся, но бревно и не думало поддаваться. Тогда я сделал «Стоп», канат спружинил и провис. Я тут же дал «Полный назад». К моему удивлению, из-под воды всплыл небольшой, аккуратно покрашенный деревянный свайный причал с двумя спасательными кругами и красивой табличкой «Пристань №8».

Вот это был облом! Миша в шлюпке двумя руками схватился за свою кудрявую голову. Матрос ошалело смотрел на уплывающий по течению причал. Поймали раков!

Но, уже через мгновение ребята очнулись. В считанные секунды конец был отвязан от причала, шлюпка подлетела к катеру, я дал «Полный вперед». Мы помчались вверх по реке подальше от этого места, а красивый причальчик со всем оборудованием торжественно поплыл в сторону Чёрного моря.

Немного отдышавшись, мы решили, что на сегодня приключений достаточно. Я скомандовал как действовать дальше:

– Всё, ребята, хватит крови! На сегодня рыбы и раков достаточно. Давайте искать место для ночлега. Надо будет отметить это дело. Я отвечаю за водку, Володя за костёр, ты, Миша, за уху. Общее руководство беру на себя.

К заходу солнца мы подыскали кусочек незатопленного водой берега с красивой берёзовой рощицей. Матрос развёл костёр. Оказывается, берёза отлично горит и в сыром состоянии. Миша нашкерил рыбы, картошки начистил, и мы сели вокруг костра с бутылкой водки варить уху.

Выпили по сто грамм, посмотрели вокруг просветлённым взором: какая красота вокруг! Тёмно-синее прозрачное небо, закат сиреневый, берёзки белые вокруг, речка течёт неспешно... и тишина.

Всё это великолепие успокаивающе действовало на мишину израненную душу. Он взял стакан и говорит:

– Ребята, сегодня у меня был самый счастливый день в моей жизни! Это же отдых для души: два раза на мель садились и снялись сами, посреди моря вышли точно на поворотную ветку, две ветлы из воды возникли, как им положено, в камышах нашлась нужная нам река. А рыба!... Давайте за сегодняшний день выпьем! Не часто нам в жизни такие дни выпадают.

Я поддержал друга:

– Давайте! Это ещё только начало. А впереди много виноградного вина и молдаванок... только вот с причалом, Миша, как-то нехорошо получилось. Это ты зря. Явный перебор.

Миша крикнул:

– Да, ошибочка вышла. Я, в общем-то, не знаю, как раков ловят. На море их нет.

Наш матрос Володя поднял стакан и произнёс с волнением и с армянским акцентом:

– Николаич, я готов с вами до пенсии на этом катере работать! Не надо мне никакой подмены, хочу на катере на всё лето остаться. Я только сильно боялся, что мы на мель сядем и сняться не сможем. Но как вы через лиман прошли и точно попали в Днестр – этого я никак не могу понять!

Честно говоря, мы с Мишей и сами это не совсем понимали.

Долго мы сидели у костра, смотрели на закат, ели уху, смеялись, вспоминая злополучный причал, который так неудачно притаился под водой.

Хорошее было время...

Три дня мы шли вверх по реке. Я, в основном, весь день стоял на руле. Научился угадывать, где проходит «стрезень» реки, то есть глубокое место. На мель ни разу не сели. Миша с матросом целыми днями шкерили и солили рыбу (у нас было с собой полбочки соли – Миша, как природный рыбак, предусмотрел). Просоленную рыбу они гирляндами развешивали на леерах вдоль бортов, в машинном отделении, на верхнем мостике и вообще везде где только возможно. Весной воздух сухой, рыба быстро высыхала. Из-за этих гирлянд пароход стал похож на новогоднюю ёлку. Но я решил, что пару дней можно потерпеть, а перед Бендерами всё поснимаем и чешую смоем за борт.

Дошли до Бендер без особых приключений. Вечерами подходили к берегу, где поглубже, привязывали катер к первой берёзе и разводили костёр. Людей вообще никого не видели до Тирасполя.

Один раз только, на второй день, в одном месте река так разлилась, что не совсем понятно стало, в каком направлении идёт русло. И тут я увидел, что впереди из воды возвышается деревенский домик. Кругом вода и дом посередине. Домик на высоком фундаменте и, видимо, на пригорке. Когда подошли поближе, увидел, что на крыльце стоит девочка лет 11—12, в пальтишке и цветном платке. А кругом вода.

Самым малым ходом подошёл к крыльцу метров на десять:

– Девочка, здравствуй!

– Здравствуйте, дядя! – девочка радостно улыбнулась.

– А папа или мама есть дома?

– Не-а, они на работу в лодке уплыли.

– А чего ты стоишь на крыльце?

– Погулять вышла.

– Скажи, пожалуйста, – спросил я, – до Тирасполя далеко отсюда?

– По дороге 60 километров. А по реке не знаю.

– А река тут где проходит? Куда нам плыть?

– А вон туда, к тем деревьям, с той стороны от них река.

– Спасибо, девочка!

– Пожалуйста! – девчонка снова широко улыбнулась. Видимо, скучно ей было посреди воды одной. А тут такое чудо: дядя на пароходе прямо к крыльцу подъехал, да ещё поговорил с ней.

Чем дальше мы шли по течению, тем берега становились выше/ Река постепенно вошла в своё русло. Через три дня пришли мы в Бендеры – одноэтажный, в основном, городишко со старой турецкой крепостью на берегу Днестра.

Нашли причал нашего эпроновского подразделения. Выяснили у местного прораба, что работы для нас пока никакой нет. Можно несколько дней отдохнуть. По виду прораба и по его разговору не верилось, что работы когда-нибудь тут начнутся. Мы несколько удивились с Мишей: зачем нас сюда послали через всё море?

Потом, когда сам побыл здесь несколько месяцев, понял, что молдавский климат имеет одну особенность: когда человек попадает в Молдавию, у него через несколько дней сначала снижается, а потом и вовсе исчезает желание работать. Все только делают вид, что чем-то заняты или собираются начать какую-то работу. Я так думаю, это потому, что здесь слишком много виноградного вина и молдаванок.

Мне за последние дни уже порядочно надоела рыбная диета. Хотелось скушать что-нибудь без чешуи и хвоста. И не у костра. А поэтому мы с Елизаровым побрились, приоделись в морскую форму, надели фуражки и поближе к вечеру пошли осматривать местные достопримечательности на предмет наличия приличного ресторана. Матроса Володю послали купить мне билет на самолёт из Кишинёва в Сочи на завтра, потом оставили его сторожить пароход.

Совсем недалеко от берега, в нескольких кварталах, обнаружили одноэтажный ресторан под названием «Каса Маре». Это в переводе с молдавского означает «дом для гостей». Выглядел снаружи он ненамного аккуратней окружающих построек, но зато у широкой двери под вывеской стоял пожилой благообразный швейцар в мундире с золотыми пуговицами, с погонами, обшитыми золотым галуном, и в фуражке с золотым кантом.

Мы вежливо спросили его:

– А что, отец, в вашем заведении можно прилично покушать?

Дед удивлённо рассматривал нашу форму:

– А вы кто такие? Не из милиции ли случайно?

Миша обиделся и солидно объяснил:

– Нет, отец! Мы швейцары из соседнего ресторана!

Дед не поверил:

– А тут других ресторанов нет.

Я решил не волновать понапрасну деда:

– Да мы моряки! Пришли с Чёрного моря на пароходе сегодня. Будем у вас тут водолазными работами заниматься.

Дед облегчённо вздохнул:

– Ну, тогда заходите. Моряков у нас ещё никогда не было, – и открыл перед нами дверь.

Миша, проходя мимо швейцара, постучал пальцем по его погону и говорит:

– Отец, а у тебя нашивок на погонах больше, чем у меня!

– Ничего, сынок, послужишь с моё – и у тебя такие же погоны будут!

В ресторане нам понравилось. Народу немного, чистенько, официантки красивые, все в белых кружевах.

Я с облегчением увидел в меню свиную отбивную и, конечно, заказал это с жареной картошкой.

Миша, не глядя в меню, спросил официантку:

– А рыба у вас есть?

Я даже подпрыгнул на стуле:

– Миша, ты что! Опять рыбу?!

Миша несколько смущённо, с детской обидой в голосе возразил:

– А что такого? Мне рыбы захотелось.

Мне стало жалко Мишу.

– Ладно, – говорю официантке, – дайте ему рыбу! А вино какое у вас есть?

– Есть белое и красное.

– А как называется?

– Так и называется: белое и красное. Вам какого?

– Ну, давайте белого!

Девушка принесла нам стаканы и глиняный кувшин с вином, литра на три.

Попробовали вино – очень хорошее. Миша одобрительно осмотрел зал и говорит:

– Нормально тут. Вот только музыка не та. Слышишь, что они воют? «Вся жизнь впереди, надейся и жди!» Это что, про меня?

Музыка действительно не сочеталась с местным вином.

– Ничего, Миша, мы сейчас это исправим.

Подошёл я к музыкантам и спрашиваю:

– Ребята, это Молдавия?

Те кивнули.

– Значит, вы молдаване?

Ребята подтвердили и эту мою догадку.

– А вы молдавские и цыганские песни знаете?

– Ещё бы! Мы же молдаване!

– Тогда вот вам 5 рублей и мы с моим другом хотим до конца вечера слушать не советскую попсу, а ваши родные молдавские и цыганские песни. Язык значения не имеет.

Музыканты понимающе переглянулись и, действительно, завели такую цыганщину, что за самую душу взяло.

Миша поел рыбки, выпил несколько стаканов вина и загрустил под молдавские песни. В правом огромном кулаке он зажал стакан, левой рукой подпёр голову. Взгляд его замутился, на голубой глаз навернулась слеза. Видно, вспомнилась ему под молдавские трели вся его пока ещё не длинная, но тяжёлая жизнь и несчастная любовь с разводом в финале.

Посмотрел я на него и подумал: «Спёкса парень! Нет, в таком состоянии его одного здесь оставлять нельзя. Слишком сильная контузия. Налицо потеря ориентации в пространстве. Надо срочно применять терапевтическое лечение. А какое самое действенное лекарство против женской измены? В какой-то мере помогает работа в море на свежем воздухе и водка. Но это скорее поддерживающая терапия. А самое радикальное средство – это другая женщина!»

Я оставил Мишу в покое: пусть прослушает весь репертуар. А мне некогда, надо делом заняться. Я стал внимательно разглядывать посетителей женского пола и официанток.

И тут, как по команде, в проёме двери, ведущей из зала на кухню, возникло небесное создание лет двадцати пяти, вс` в белых рюшечках, с кружевным кокошником на черных волосах и с чёрными глазками. Девушка стояла как полубогиня и внимательно осматривала зал.

– Миша, я отойду ненадолго, – сказал я. Тот даже не отреагировал, сидел в анабиозе, смотрел куда-то внутрь себя и покачивал головой в такт музыке. Жалкое зрелище!

Я встал и подошёл к созданию с глазками:

– Здравствуйте! А вы тут работаете или просто для красоты стоите?

Она кивнула:

– Работаю.

– Скажите, а вам нравятся молодые малоположенные морские капитаны?

Девушка приветливо улыбнулась:

– Меня Надей зовут.

– А меня Володей. Но дело не во мне. Дело в том парне в кителе. Это Миша. Он капитан и уже две недели как холостой. Мы только что пересекли Черное море, прошли с риском для жизни 300 км по Днестру и пришвартовались рядом с вашим рестораном. Я завтра вылетаю в Сочи, а Миша с пароходом остаётся здесь. Но он в таком состоянии, что я его одного не могу здесь оставить. Может быть, вы можете?

– А что с ним?

– Да развёлся с женой две недели назад и никак не может прийти в себя.

– Вот глупенький! Другой бы радовался на его месте!

– Надя, я вижу, вы хорошая девушка. С вами приятно говорить. Понимаете, он очень душевный, в этом его беда. А как он вам вообще?

– Красивый. Вы садитесь за столик. Я сейчас подойду. Только передник сниму.

Я вернулся к столу. Миша так и сидел в позе оцепенения. Толкнул его кулаком в плечо. Миша удивлённо посмотрел на меня.

– Михаил! Опомнись, мы в Молдавии! Очнись, наконец! Ни одна женщина не стоит того, чтобы моряк грустил о ней больше сорока восьми часов. Таких женщин просто не существует. Слушай! Сейчас подойдёт знаменитый молдавский врач. Специалист по нервным болезням. Будет тебя лечить от ностальгии.

– Какой ещё врач?!

– Да вот она, уже идёт!

Надя с улыбкой на лице подошла к нашему столу. Миша как воспитанный моряк встал, одёрнул мундир и коротким кивком поздоровался с ней: «Михаил!»

Девушка без особых церемоний села рядом с Мишей. Тут же два официанта принесли на подносах еду и кувшин вина. Я попытался заплатить за всё, но Надя сказала:

– Платить ничего не надо. Я здесь работаю за производством.

Но я не согласился:

– Нет. Мы так не можем. Мы же морские училища закончили, а не кулинарный техникум! Нас так не учили!

– Ну ладно. За вино можете заплатить. А остальное – угощаю.

Миша, по виду совершенно трезвый, мило беседовал с девушкой, много шутил. Потом мы проводили её домой. Это оказалось совсем рядом с нашим причалом. Миша ей сказал, что завтра вечером, после того, как проводит меня в аэропорт, обязательно придёт в «Каса Маре».

На следующее утро на пароходе я стал собираться в дорогу. Билет лежал у меня в кармане, осталось только собрать чемодан.

Закрываю крышку чемодана и говорю Мише:

– Через полтора месяца я приеду, сменю тебя. Думаю, что ты теперь без меня тут не пропадёшь. По крайней мере, регулярное питание и хорошее отношение местного населения я тебе обеспечил. Улетаю с чистой совестью.

Миша немного помолчал и спрашивает:

– Ты это о чём?

– Ну как это о чём? О Наде, конечно!

– Какая Надя?

– Ну Надя! Из ресторана. Её Надей зовут.

– Ты о чём? Какая Надя?

Оказалось, что Миша ничего не помнит из вчерашнего вечера! Да, тяжёлый случай. Контузия головы с частичной потерей памяти! Что делать? Бросать раненного товарища на поле боя? А у меня самолёт из Кишинёва через три часа.

После недолгого размышления я бросил чемодан на койку и позвал матроса. Дал ему мой паспорт и билет, велел бежать в авиакасса менять билет на завтрашний рейс. Володя спросил:

– А что случилось?

– Да мы решили с Михаилом ещё раз в этот ресторан сходить. Понравилось.

Володя уже заметно привык к нам и поэтому ничему не удивлялся. Молча взял билет и пошёл менять.

Я посадил Мишу на стул и говорю:

– Так, Миша, слушай и запоминай! Я тебе подробно расскажу, что было вчера вечером.

И рассказал, с момента включения молдавских песен до адреса этой девушки. Подробно описал ему внешний вид Нади, на что Миша удивлённо заметил: «Не может быть! У меня точно что-то с головой!»

Короче, вечером в ресторане всё повторилось сначала. Но теперь Миша маневрировал вокруг девушки на полных ходах, как кот вокруг банки со сметаной. Они быстро стали большими друзьями.

На следующий день я улетел в Сочи с чувством исполненного долга и вернулся в Бендеры только через полтора месяца.

Миша к тому времени совершенно оправился от контузии. Это был первый моряк, которого я спас от верной гибели.

Глава 2. Севастополь – неприступная крепость

Всего только полгода я проработал себе в радость на водолазном катере «Дагомыс». Молдавия благотворно подействовала на мой молодой, неокрепший, но уже издёрганный дальними плаваниями организм. Все эти приключения последних десяти лет – подводные лодки, бесконечные казармы, сверхдальние рейсы, Африка и американские крейсера – отодвинулись в туманное прошлое. Маленький собственный пароходик, молдавское вино и природа с тихой речкой Днестр помогли восстановить утраченный было оптимизм. Возникло ощущение, что жить можно.

Но, как всегда бывает в жизни, счастье длилось недолго.

В конце лета того же 1976 года я, сменившись с вахты, приехал в Сочи. Зашёл в отряд, в Отдел Флота, доложить о проделанной в Молдавии работе.

Начальник флота Николаев и капитан-наставник Белокриницкий как будто ждали меня. Николаев сообщил мне новость:

– У нас тут некоторые перестановки: капитана Годоногу снимаем с «Подводника» и посылаем принимать спасательное судно «Черноморец». Будем с него осуществлять глубоководные водолазные работы в Ялте. Там глубины будут чуть ли не 100 метров. А на этом судне есть водолазный колокол.

– Очень хорошо! Я рад за Николая Филипповича.

– Мы тоже. Но речь не об этом. Мы хотели перевести тебя старшим помощником на «Подводник». Хватит тебе отдыхать в Молдавии. Ты же грамотный штурман. И Годонога тебя рекомендовал.

Этого я как раз и опасался. Не дадут мне спокойно поплавать на маленьком пароходике с голубой каёмкой. Ну, думаю, началось... А вслух сказал:

– Куда Родина пошлёт, там и буду работать. А кто капитаном на «Подводнике» будет?

– Звенигородский Пётр Фадеевич. Из рыбаков с Дальнего Востока. Толком его не знаем, он только что в отряд пришёл. Но, вроде, нормальный человек, к тому же из рыбаков. Капитан дальнего плавания. Должен с буксиром справиться. Надо завтра тебе ехать в Туапсе заканчивать ремонт.

Так я очутился на морском буксире «Подводник».



Морской буксир «Подводник» и малый буксирный катер («бычок»)

Приехал в Туапсе на судоремонтный завод. Буксир стоит у причала, капитана нет. В машинном отделении мотористы что-то делают по ремонту во главе со старшим механиком Ломакиным. А матросы из палубной команды шлеляются без дела, как беспризорники.

Я потихоньку стал приводить матросов с боцманом в чувство. С помощью старшего механика составил список работ, которые необходимо сделать своими силами до выхода из ремонта.

Матросы с боцманом очень удивились, увидев этот список. Одного матроса, наиболее удивлённого, пришлось сразу отправить на берег в отдел кадров с просьбой больше на пароходе не появляться. Через несколько дней и боцман отправился добровольно вслед за ним. Остальные призадумались и вроде начали понимать, что даже на море деньги платят за работу.

А тут и капитан Звенигородский подъехал из Сочи. С удивлением обнаружил, что у него появился старпом. Познакомились. Мне он, в общем-то, понравился. Добродушный человек, общительный и явно порядочный. Было ему тогда 42 года, и он был уже несколько утомлён морской жизнью.

Пару дней капитан с недоумением наблюдал, как новый боцман с матросами исправно под моим присмотром ведут палубные работы. А когда он увидел составленный мной план работ до конца ремонта, то сразу сказал:

– Вот что, Николаевич. Я вижу, ты тут и без меня хорошо справляешься. Чего нам тут сидеть вдвоём на пароходе? Поеду-ка я домой, отдохну! – и уехал.

В первое же воскресенье, когда завод не работал, мои матросы с утра начали обдумывать, как им повеселиться. Но я им сообщил неожиданную новость: никаких пьянок не будет. Приводим себя в порядок, бреемся и идём под моим руководством культурно отдыхать в местный Парк Отдыха. Взял из судовой кассы немного денег на аттракционы. Моряки уныло побрели за мной кататься на качелях.

Покачались, поели мороженого. И тут моряки с непонятным энтузиазмом говорят мне:

– А вон там хороший аттракцион – самолёт мёртвые петли крутит! Пошли? Только ты, Николаич, первый...

Весь процесс вращения по мёртвой петле длился 2 минуты и стоил 60 копеек. После чего служители парка отстёгивали пилота от сиденья, снимали его на землю и пытались поставить на ноги. Со стороны это было смешно.

Я купил себе билетик, влез в самолёт. Девушка пристегнула меня ремнями. Взревел пропеллер, и я начал отрабатывать в воздухе петлю Нестерова.

Краем глаза увидел, что наш молодой повар Игорь Платонов зачем-то подошёл к кассе, потом к девушке, которая обслуживала самолёт, и что-то стал ей объяснять.

Две минуты прошли, но самолёт продолжал однообразно совершать ту же фигуру высшего пилотажа. Смутные сомнения возникли у меня в душе. Похоже, что ребята так, по-дружески, решили отблагодарить меня за организацию культурного досуга.

Но не на того они нарвались!

Через 6 минут самолёт пошёл на посадку и остановился. Мне понадобилось несколько лишних секунд, чтобы изображение окружающего мира перестало вращаться у меня в голове. Для этого я специально сделал вид, что помогаю девушке отстёгивать меня, а на самом деле мешал ей и так выиграл необходимые пять секунд. Для моего тренированного в море вестибулярного аппарата этого было достаточно. А ребята даже не заметили этой пятисекундной заминки.

Земля перестала качаться перед глазами. Я бодро вылез из кабины, прошел по крылу несколько шагов и гимнастически спрыгнул на травку.

Моряки стояли строем шеренги и напряжённо следили за мной, ожидая результата полёта.

Но я чётко приземлился на землю и как ни в чём не бывало спросил:

– Ну что, пошли? Что тут ещё интересного есть?

Моряки переглянулись и молча, с унылым видом поплелись за мной. Больше всего их, конечно, поразило, что ни слова не сказал об их коварстве. Как будто и не заметил ничего.

Ребята понуро шли за мной по парку, а я про себя от души смеялся над ними. Вид у них был как у побитых. В конце концов я не выдержал и рассмеялся:

– Ну ладно! По бутылке пива можно выпить!

Больше они со мной не пытались шутить.

Примерно через месяц ремонт подходил к концу. Вскоре должны были состояться ходовые испытания. Я позвонил в Сочи капитану:

– Пётр Фадеевич, ремонт практически завершён, послезавтра ходовые испытания. Приезжайте.

– Как? Уже? Я думал ещё с месяц простоим в заводе. А ты сам не можешь открутить ходовые? А то тут у меня дела в Сочи...

Это было уже слишком даже для меня:

– Пётр Фадеевич, я, конечно, открутить ходовые смогу. Но дело в том, что нужно будет подписывать приёмочный акт и исполнительные ремонтные ведомости. Доверенности у меня на это нет. Потребуется ваша подпись. Так что приезжайте.

Через день на буксир с утра пришел ведущий прораб Жуков и несколько мастеров, каждый по своему заведованию. Пришлось ещё немного подождать капитана, пока он подтянется с утренней электрички.

Ходовые испытания прошли успешно, документы были подписаны. Пётр Фадеевич по рации победно отрапортовал начальнику отряда о выполнении ответственного задания по скорейшему завершению ремонта парохода, за что получил устную благодарность и заодно первое производственное задание: немедленно забункероваться в Туапсе дизтопливом и следовать без промедления в Севастополь, чтобы забрать с Севморзавода построенную для 8-го отряда технологическую плавучую площадку.

Пока ждали своей очереди и брали топливо с бункеровщика, Пётр Фадеевич о чём-то напряжённо думал и вздыхал. Через несколько часов я взял судовые документы и собрался идти за отходом к пограничникам, затем в портнадзор. В этот момент Пётр Фадеевич не выдержал и спросил:

– Владимир Николаевич, а ты в Севастополе когда-нибудь бывал? Как на военно-морскую базу заходить знаешь?

– Да, бывал. Приходилось много раз заходить, когда на нашей средиземноморской эскадре служил.

Пётр Фадеевич облегчённо вздохнул:

– Ну, тогда, если не возражаешь, первый рейс – твой! А через месяц я тебя где-нибудь сменю. Не возражаешь?

Это было неожиданно смело. Ремонт я практически самостоятельно со старшим механиком провёл, это ладно. Но посылать молодого помощника одного в Севастополь... Тем более, до этого я на буксирах вообще не работал. Мягко говоря, смелое решение капитана. Старший механик Ломакин, который присутствовал при этом разговоре, приподнял удивлённо брови и с интересом посмотрел на Петра Фадеевича.

Я с минуту подумал над этим удивительным предложением. Но военно-морское воспитание пересилило, и я уверенно ответил, что выполню и это поручение капитана с присущей мне энергией. Пётр Фадеевич тут же собрал портфель и сошёл на берег.

А старший механик Михаил Александрович Ломакин, опытный моряк возрастом за пятьдесят, прошедший войну, сказал мне так:

– Володя, я лучше с тобой пойду в море, чем с таким капитаном. Ничего, мы справимся.

Я оформил портовые формальности, и мы вышли из Туапсе на Севастополь. Погода была тихая, солнечная. Я решил, пока есть возможность, потренироваться управлять буксиром. Изучить, так сказать, маневренные элементы судна.

Сделал я это просто: велел морякам сбросить за борт пустую металлическую бочку из-под моторного масла и стал маневрировать вокруг неё. Описывал вокруг бочки циркуляции на разных углах поворота руля, подходил к ней, как к причалу, то одним, то другим бортом, разворачивался вплотную к бочке и старался коснуться её кормой.

Минут через 30—40 я уже чувствовал этот пароход. К слову, довольно неуклюжий буксир этот «Подводник». Тяжёлый и глубоко сидящий пароход. Немцы построили его для линейных морских буксировок. Один винт регулируемого шага, без поворотной насадки. Рулевая колонка не со штурвалом, а кнопочная – оригинальное изобретение «гениальных» немецких инженеров-судостроителей. Я с этими кнопками ещё матросом в 68-м году на учебном судне «Зенит» намучился. Но, в общем, мне стало понятно, как им управлять.

Через сутки подошли к Севастополю. И вот я снова вижу родной порт: ворота между Северным и Южным молом, знакомый дежурный тральщик, стоящий на якоре напротив Константиновского равелина.



Минный тральщик

С тральщика и с поста СНИС, повыше равелина, приветливо замигали прожекторами бдительные военные моряки: кто идёт, куда, зачем? До слёз знакомая картина. Служба на флоте, как и год назад, когда я работал в нашей Средиземноморской эскадре, поставлена на должную высоту. Образцовая военно-морская база!

Тут уместен будет небольшой экскурс в историю кораблекрушений.

За 24 года до этого, в 1952 году, в Севастополе всё было точно так же: бдительные посты СНИС, дежурный тральщик на входе, который пристально следит за входящими и выходящими судами, прослушивает гидроакустикой шумы под водой и закрывает на тёмное время суток вход в порт стальной противолодочной сетью.

А в Севастопольской бухте тогда стоял весь наш доблестный Черноморский флот: крейсера, эсминцы, подводные лодки, минные тральщики и бесчисленные вспомогательные суда. Большинство из них были реквизированы после Великой Отечественной Войны у Германии и Италии в качестве трофеев. В том числе и гордость итальянского военно-морского флота – новейший быстроходный линкор «Джулио Цезаре» («Юлий Цезарь»), который в советском варианте назывался линкор «Новороссийск».

И вот как-то летней лунной ночью линкор «Новороссийск», стоя на швартовых бочках, взорвался, перевернулся и затонул. Погибла чуть ли не тысяча моряков. О причине взрыва много спорили и спорят до сих пор. Но два факта говорят о многом. Первый факт: взрыв произошёл не внутри корабля, а снаружи. Второй факт: в эту лунную ночь офицеры дежурного минного тральщика устроили пьянку и забыли запереть вход в гавань стальной сетью.

Всех офицеров тральщика быстренько расстреляли, доведя этим число погибших военноморских до круглой цифры в тысячу человек. Сейчас об этом нигде не пишут, но я плывал с моряками, которые служили в то время в Черноморском Флоте, и знаю это точно.

А через несколько месяцев группа итальянских офицеров, подводных диверсантов, по непонятной причине была награждена высшими правительственными орденами Италии.

(Это третий факт.) Интересно, что в этой группе во время войны служил знаменитый изобретатель акваланга Жак Ив Кусто.

Ну, это так, к слову. А сейчас, в 1976 году, служба на военно- морской базе Севастополя неслась исправно, мышь не проскочит, всё под контролем.

На подходе через радиста дал радиограммой запрос оперативному дежурному военно- морской базы и получил разрешение на заход. Портнадзору сообщил, что необходимо забрать построенную на Севморзаводе технологическую плавплощадку. Мне дали «добро» подойти к причалу завода.

Дело было в светлое время суток, поэтому стальная подводная сеть, перегораживающая вход в Севастополь, должна была быть оттянута в сторонку дежурным тральщиком. Так оно и оказалось. Как всегда при заходе в Севастополь, с поста СНИС и с дежурного тральщика замигали прожекторами – запрос, кто заходит, откуда и зачем. Я стоял на руле, а радист так же, светом, просигналил ответ.

Я примерно знал, где этот Севморзавод находится, но в Севастополе столько разных причалов, что с непривычки можно заблудиться. Мы шли вдоль берега по бухте, и я высматривал, где бы поудобнее пришвартоваться. А в то время, ввиду секретности, на навигационных картах и планах морских портов не все объекты были изображены достоверно. Особенно это касалось Севастополя.

Наконец я с облегчением вздохнул: с левого борта открылась удобная, прямоугольной формы, гавань с широким входом и совершенно свободными причалами. На причале при входе стояла какая-то стеклянная будка – видимо, диспетчера завода. Я с удовольствием на малом ходу завернул в этот уютный угол. Прошел подальше от входа в конец этой гавани и пришвартовался к стенке.

Вышел на причал. Мимо проходил военный моряк. Я его спросил, где тут находится диспетчер. Он удивлённо посмотрел на меня и махнул рукой в сторону стеклянной будки. Я пошёл по причалу. Вокруг почему-то сустились сплошь военные моряки, ни одного штатского.

Захожу в будку диспетчера. Там сидит пожилой мужчина опять-таки в военной форме и говорит по телефону. Я вежливо здороваюсь. Тот вешает трубку и молча смотрит на меня, как будто увидел что-то неожиданное. Потом встаёт и вежливым голосом говорит:

– Здравствуйте. Вы кто?

Пришлось объяснить, что я капитан буксира, пришёл забирать новую плавплощадку.

– Капитан какого буксира?

– Буксира «Подводник», из Сочи.

– А где он?

– Да вон он, я там пришвартовался.

Офицер выглянул в окошко. Увидел мой пароход и побледнел.

– Та-а-к... Я вас прошу: идите на свой буксир и без промедления выходите из дока...

– Из какого дока?

– Это не причалы. Это сухой док. Мы только что подготовили его к приёму крейсера. Через полчаса сюда зайдёт крейсер для докового ремонта! Как вы сюда зашли? Мне только что доложили, что док проверен на наличие взрывных устройств и диверсантов. Крейсер уже буксируют сюда. Сколько вам надо времени, чтобы выйти?

Я понял, что дело серьёзное. Так всю военно-морскую базу можно на уши поставить:

– Через пять минут нас здесь не будет.

Офицер говорил вежливо, тихим голосом, но видно было, что это ему даётся с трудом:

– Пожалуйста, поторопитесь. Я вас прошу...

По причалу до парохода идти было метров двести. Я шёл очень быстро, но в середине пути этот офицер догнал меня и опять стал торопить. На ходу я свистнул в два пальца. Вахтенный матрос на буксире поднял руку – мол, слышу. Я сделал в воздухе правой рукой круговое

движение, что означало «срочно запускать двигатель», и почти бегом пошёл на судно. Офицер остановился и напряжённо смотрел на наш буксир, пока мы в срочном порядке отшвартовывались и выходили из дока. Надо отдать должное его выдержке: сам на грани трибунала, но даже голос не повысил при разговоре.

Оказывается, это была не тихая уютная гавань, а огромный военный сухой док, построенный ещё при царе. Ворота дока были открыты, док был заполнен водой для приёма крейсера. Я чуть было не сорвал им серьёзную операцию. Но военморы сами виноваты – прохлопали, как я заходил в док. Такое у них регулярно случается.

В конце концов я нашёл правильный причал и диспетчера судостроительного завода. Мне объяснили, где надо забрать плавплощадку.

Тут опять начались странности: снимать её с берега мне придётся самому. То есть стаскивать буксирным тросом по пологому берегу в воду своим пароходом. Не совсем обычная операция. Причём сделать это надо после 22.00, то есть в тёмное время суток.

В ожидании вечера я поехал в город, на Графской пристани в портнадзоре оформил отход, из портнадзора связался с оперативным дежурным по военно-морской базе и согласовал с ним выход. Потом поехал на погранзаставу и оформил там отход.

Не буду подробно описывать уникальную операцию в темноте по съёмке плавплощадки с берега. Такая специфика интересна, в основном, специалистам. Скажу только, что зрелище было настолько ужасное, что на двух стоящих рядом в заводе крейсерах, между которыми мне пришлось маневрировать с площадкой, сыграли боевую тревогу. Военные моряки в панике метались вдоль борта. Боялись, что мы это площадкой пробьём им броневой пояс. Но всё обошлось. Крейсера не пострадали.

Я вытащил площадку на чистую воду, взял на короткий буксир, и мы пошли малым ходом по Севастопольской бухте на выход из порта.

Доложил по УКВ в портнадзор, получил «добро» на выход. Минут через 30 прошли между стоящими на швартовых бочках кораблями эскадры и около полуночи были уже на выходе из порта.

Я как порядочный моряк, знающий военную службу, решил первым вызвать светом дежурный тральщик и доложить о своих действиях.

Помигал прожектором тральщику, вызывая его на связь. Тральщик стоит с потушенными огнями и молчит. По плавучим бочкам вижу, что противолодочная сеть оттянута в сторону и выход из гавани открыт. Я иду малым ходом мимо тральщика на выход из порта. И тут мне замигал прожектор с поста Снис, который выше Константиновского равелина. Ну слава Богу! Хоть кто-то из военных бодрствует в эту лунную ночь! Есть люди, которые охраняют сон Черноморского Флота!

Сбавил ход до самого малого, вышел на правое крыло мостика к сигнальному прожектору и отсемафорил светом: «Буксир „Подводник“, на буксире плавплощадка ПП-818, следую Сочи, отход опер деж имеем». Дело привычное. Через минуту с поста Снис: «Добро. Следуйте».

Ну вот! Служба идёт по Уставу. Это тебе не 52-й год. Родина может спать спокойно. Добавил ход до полного, прошёл между ограждающими молами и лёг курсом прямо на Сочи.

Вздыхнул с облегчением: вырвались из военно-морской базы на оперативный простор, можно немного расслабиться. Через 30—40 минут огни Севастополя стали скрываться за высоким крымским берегом Херсонеса.

Стоя у штурманского стола, я считал по карте, когда предположительно придём в Сочи. Получалось, что таким ходом нам идти больше суток. Спать мне опять не придётся. Ничего, это тоже дело привычное. Главное, погода тихая, море гладкое, луна светит и тишина. Матрос на руле, Игорь Платонов, не выдержал окружающего природного великолепия и тихо запел: «Ах зачем эта ночь так была хороша... Не болела бы грудь, не страдала б душа...» Приятно

было после суматохи на военно-морской базе снова почувствовать себя дома, в море. И вздохнуть, так сказать, полной грудью.

И тут матрос с руля говорит мне:

– Николаич, там какой-то фейерверк у нас по корме. Как будто Новый Год кто-то празднует.

До Нового Года ещё было далеко, поэтому я заинтересовался, кто это там чудит на виду у всего Черноморского Флота. Вышел с биноклем на крыло мостика. Дело было ночью, но при луне видно, что какой-то военный корабль, вздымая буруны, несётся с противоестественной скоростью прямо в нашу сторону. При этом, не жалея боеприпасов, стреляет красными ракетами в воздух и беспорядочно мигает нам прожектором.

Я включил сигнальный прожектор и вызвал его на связь. С корабля просигналили: «Остановитесь». Корабль продолжал нестись к нам на самом полном, но пулять красные ракеты они перестали. А красная ракета, между прочим, означает «Обнаружил случай нарушения государственной границы».

Пришлось притормозить: «Самый малый». Через несколько минут к нам подсакивает тот самый дежурный тральщик, который в сонном забытье стоял на воротах порта и не ответил на наш запрос. Сбавил ход до самого малого, подошёл метров на 15 к нашему борту. На мостике стоит бравый морской офицер примерно моих лет и жёстким голосом командует мне:

– Застопорьте ход! Вы без разрешения вышли из базы! Будем досматривать судно!

Я ему в ответ:

– Понял. Полностью ход сбросить не могу: буксирный трос может пойти под корму, тогда намотаем на винт. Швартуйтесь на ходу, иду самым малым.

К моему удивлению, командир тральщика понял и не стал спорить. Тихонько переложил руль вправо, и пароходы мягко сошлись бортами. Матросы с тральщика мгновенно завели носовой и кормовой швартовые. А через фальшборт уже прыгала группа захвата – человек десять моряков с автоматами. Быстро и чётко. Всё как на настоящей войне.

Но тут на пути abordажной команды возникло неожиданное препятствие, которое они, видимо, не отрабатывали на учениях: у нас на пароходе был судовой пёс по кличке Шарик. Среднего размера чёрная дворняга. Он был беззаветно предан морской службе и не терпел, когда посторонние приходили на судно. Особенно если они были в форме, громко говорили и перепрыгивали через фальшборт.

Шарик бесстрашно бросился на численно превосходящего противника и со страшным рычанием загнал всю abordажную команду вместе с их автоматами в самый конец парохода на бак за брашпиль.

Офицер на тральщике немного растерялся и уже нормальным человеческим голосом попросил меня:

– Вы можете собачку убрать? А то моряки боятся...

Я крикнул своим матросам на палубу:

– А ну уберите Шарика на хрен! Ещё покусает ребят! Они же на службе!

Минный тральщик по размерам примерно такой же, как мой буксир. Когда мы стояли на мостике, нас с офицером разделяло всего несколько метров. Он подошёл к леерам мостика с правого борта, приложил руку к фуражке и представился:

– Командир корабля, капитан-лейтенант такой-то.

Я тоже приложил руку к фуражке:

– Капитан буксира «Подводник», старший лейтенант запаса Егоров.

После этого разговор пошёл на почти дружеских тонах:

– Вы без разрешения вышли из военно-морской базы. Я должен вас вернуть для выяснения обстоятельств.

– Отход был оформлен по всем правилам. На выходе я получил «добро» через пост СнИС. Давайте запросим оперативного дежурного. Вы по своему каналу, а я через своего радиста.

Мой радист тут же написал на бланке радиогаммы запрос оперативному дежурному по базе: «Буксир „Подводник“. Имею отход портнадзора, пограничный и штаба с ПП-818 на буксире до Сочи. Прошу разрешения следовать. КМ Егоров (это значит – капитан Егоров)». Радист пошёл в радиорубку и отстучал радиогамму в севастопольский центр радиосвязи.

Не прошло и нескольких минут, как на мостик тральщика бегом поднялся матрос, видимо, радист, и протянул капитан-лейтенанту бумажку. Тот взглянул на неё и говорит мне:

– Всё нормально. Вам разрешено следовать по назначению!

Военморы бодро попрыгали с буксира обратно на тральщик. Капитан-лейтенант походил по мостику, покрутил головой, не мог, видимо, понять, как на ходу безопасно отойти от нас:

– Слушай, старший лейтенант, а как отойти, чтоб без повреждений?

Я начал было ему объяснять, но он прервал меня:

– Может ты сам покомандуешь? Эй, на палубе! Слушать команды капитана буксира!

Пришлось мне немного покомандовать тральщиком. Чего только в жизни на море не бывает!

– На тральщике! Руль десять градусов влево! Отдать носовой!

Тральщик начал медленно уклоняться влево на кормовом конце. Когда он уклонился от нашего борта градусов на 15, скомандовал:

– Отдать кормовой! Самый малый вперёд!

Капитан-лейтенант приложил руку к фуражке:

– Спасибо! Счастливого плавания!

Я ответил:

– Счастливой службы! – и мы расстались друзьями. Подозреваю, что этому капитан-лейтенанту здорово влетело за то, что он проспал нас на выходе из порта.

Тральщик в лунном сиянии вспенил воды Чёрного моря и пошёл в родную гавань продолжать бдительную сторожевую службу. Красиво так, похоже на ненаписанную картину Айвазовского «Лунная ночь на севастопольском рейде».

А мне неожиданно вспомнилось: кроме потопления линкора «Новороссийск» в 1952 году, был ещё один похожий случай в Севастополе. В 1916 году, ещё во время Первой Мировой войны, при царе Николае Втором Кровавом, в Севастопольской бухте на том же самом месте взорвался и затонул броненосец «Императрица Мария». И вот сегодня... Сегодня, к счастью, обошлось без жертв. Но всё-таки как-то странно. Прослеживается определённая закономерность...

Утром во время завтрака я велел дать Шарику двойную порцию. За боевые заслуги.

Глава 3. Зимний рейс в Азовское море

На «Подводнике» с капитаном Звенигородским я проработал с полгода. В основном работали в Крыму, Феодосии, Симеизе, пару раз ходили с караваном в Азовское море. Пётр Фадеевич считал, что мне полезно подольше оставаться на вахте одному, чтобы быстрее освоить специфику работы на буксирах. Но иногда он тоже отрывался от родного дома и подменял меня на одну-две недели.

Перед самым Новым 1977 годом, а точнее 30 декабря, меня вызывают в отряд. Там начальник флота Николай Георгиевич Николаев доверительно сообщает мне две новости.

Первая: наш капитан-наставник Валентин Иванович Белокриницкий в очередной раз поссорился с начальником отряда, хлопнул дверью его кабинета и уволился.

Вторая новость: руководство отряда решило на должность капитана-наставника назначить меня. Начальник отряда Хисамутдинов немного заупрямился, мол, молодой слишком, 28 лет. Но главный инженер и начальник флота объяснили ему, что это скоро пройдёт. К тому же, высшее морское образование и 10 лет на море в разных должностях – это что-нибудь да значит. В общем, «если ты согласен, день тебе на пересдачу дел, и с 1 января приступай к работе». Я без лишних слов сказал, что согласен. Николаев с довольным видом кивнул головой: «Молодец. Правильно. У тебя получится. Я в тебе не сомневаюсь».

Теперь, по условиям работы на этой должности, я круглые сутки должен был быть в курсе событий всего нашего технического флота на всех объектах Черного и Азовского моря. Следить за всеми буксировочными операциями. Самому руководить в особо ответственных и сложных случаях. Работать с кадрами плавсостава, учить вновь поступивших. А самое главное – самому учиться всему, что я ещё не знал об этой непростой работе. И притом быстро. В составе флота отряда тогда было около пятидесяти единиц плавучей техники. Половина из них самоходные: буксиры, водолазные суда, катера. Остальные несамоходные – плавкраны, земснаряды, технологические плавплощадки. Плавсостав – 370 человек и ещё 80 водолазов. Объекты подводно-технических работ разбросаны по всему Чёрному и Азовскому морям.

31 декабря передал мне Валентин Иванович дела, поздравил с Новым Годом, пожелал удачи на новой должности и, вполголоса бормоча глупые проклятья в адрес начальника отряда и главного инженера, навсегда покинул отряд. А жаль. Хороший был моряк и порядочный человек.

Встретили Новый Год. Днём 1 января, как положено, позвонил диспетчеру отряда узнать обстановку и прогноз. И узнаю новость: в метеорайонах №555 и 444 (Новороссийск, Керченский пролив и Азовское море) сильнейший ветер от норд-оста (северо-восток) и отрицательная температура. Ожидается быстрое льдообразование на Азовском море. Оно мелкое, везде глубина 8—10 метров, остывает быстро.

Приказ начальника отряда: мне срочно выходить на «Подводнике» (единственный наш буксир с ледовым классом) из порта Сочи на Азовское море и забирать из Бердянска водолазное судно ВМ-73 и земснаряд. Если не успеем забрать, то эти две единицы будут там зимовать во льду до весны. В те года зимы были суровые.

Через час я уже был в сочинском порту. Иду быстрым шагом по третьему причалу на «Подводник». Вдруг вижу такую жуткую картину: в ворота порта заходит пассажирский теплоход «Латвия». Но в таком виде, что смотреть на него страшно: весь левый борт судна, от верхнего мостика до ватерлинии, представляет из себя сплошную ледяную гору. Вроде айсберга. Ни иллюминаторов, ни трапов, ни спасательных плотов не видно, сплошной лёд. «Латвия» шла из Новороссийска, левым бортом к ветру и волне, и обледенела так, что чуть не перевернулась. С креном на левый борт еле-еле зашла в порт к причалу и двое суток потом оттаивала. Зрелище было устрашающее.

Я зашёл на «Подводник» в каюту к капитану Звенигородскому, у которого ещё два дня назад был старпомом, и говорю:

– Пётр Фадеевич, с Новым Годом! Я к вам в новом качестве прибыл!

– С Новым Годом, Николаевич! Я уже знаю, ты теперь капитан- наставник. Поздравляю! Что, уже с проверкой прибыл? Праздник всё-таки! – Пётр Фадеевич радостно улыбался.

– Нет, не с проверкой. Это потом. Праздник отменяется. А сейчас берите быстренько отход в портнадзоре и идём самым полным в Бердянск забирать оттуда на буксире ВМ-73 и земснаряд, пока они там не вмёрзли в лёд.

Улыбку с его лица как будто стёрли мокрой тряпкой. Пётр Фадеевич посмотрел на меня округлившимися глазами:

– Ты чё, Николаич!? Ты видел, «Латвия» в каком виде пришла? Это же обледенение верное! Не-е-е, я не пойду...

– Надо идти и как можно быстрее. Такой у нас с вами приказ. А то если ВМ-73 сам попытается прорваться к Керченскому проливу и вмёрзнет с земснарядом в лёд, то им всю зиму до весны придётся на берег ездить на собачьих упряжках.

– Нет, я не пойду.

Я понял, что Петру Фадеевичу глубоко наплевать, ни в какое замерзающее Азовское море он пароход не поведёт. Наш старший механик Ломакин стоял в дверях каюты в ожидании приказаний и с интересом наблюдал за нашим диспутом.

Я взял со стола портфель с судовыми документами и впервые воспользовался своими правами капитана-наставника:

– Если так, то я сам пойду на спасение. А вы можете остаться на берегу.

И старшему механику:

– Михаил Александрович, готовьте машину, через 15 минут отходим.

Ломакин молча кивнул и пошёл в машинное отделение. Этот человек был не из пугливых.

Через четверть часа я поднялся на мостик «Подводника», и мы вышли из порта. Звенигородский не решился сойти с парохода на берег. Он просто в своей каюте лёг на койку и накрылся одеялом.

До Туапсе мы дошли без особых приключений. На этом участке на берегу Кавказские горы высокие, и ветер при норд-осте не бывает сильным. Но чем ближе к Новороссийску, тем становилось страшнее. Ветер с морозом, порывы до 50 метров в секунду. Это ураган. Пароход от сильного ветра ёрзал на курсе как на льду. На мостике даже говорить трудно, рёв ветра заглушал все звуки. Над поверхностью воды несётся сплошная пелена из водяных брызг и пены. Мороз – минус восемь. И полная темнота.

Чтобы избежать обледенения и сильной качки, я применил хоть и рискованный, но единственно верный метод: проложил курс судна вплотную к берегу, по глубинам 6—7 метров (это при осадке «Подводника» 3,6 метра). Здесь при норд-осте, то есть при ветре с берега, волна ещё не успевает вырасти и поэтому не заливают пароход. Соответственно и обледенения корпуса и надстроек нет. А чуть дальше в море, в нескольких кабельтовых от берега, волна уже была до пяти метров.

Дело было уже в тёмное время суток. Я включил радиолокатор, выставил на экране дальномер на полтора кабельтова (примерно 250 метров) и шёл на этом расстоянии от берега, повторяя изгибы береговой черты, всю ночь, до самой Анапы. Я тогда уже хорошо знал побережье и был почти уверен, что никаких подводных препятствий при таком курсе мы не встретим. Хотя, конечно, стопроцентной уверенности не было. Всё-таки это был риск.

Старший механик, ввиду возможного обледенения корпуса, подготовил шланги и соединил их к паровой системе отопления. Но они даже не понадобились.

К утру мы подошли к Анапе, и тут радист сообщил, что из отряда пришла команда встать где-нибудь на якорь и ожидать дальнейших указаний. Я встал на якорь на рейде Анапы поближе

к берегу. Тут, в Анапе, также ревел норд-ост. Зашёл в радиорубку, чтобы самому поговорить с диспетчером.

Через какое-то время из отряда сообщили мне, что за ночь Азовское море замёрзло и толщина льда уже достигла сорока сантиметров. А наш буксир был рассчитан только для льда не толще 20 сантиметров. Мы опоздали. Капитан ВМ-73 Евгений Анохин вовремя сообразил и с земснарядом вернулся в порт Бердянск, где они и вмёрзли благополучно в лёд у причала. Мне через неделю пришлось туда съездить и проконтролировать, как они там зимуют.

Надо было возвращаться в Сочи. Снялись с якоря и пошли таким же манером, вплотную к берегу, в обратную сторону.

Пётр Фадеевич, наконец, покинул родную каюту, поднялся на мостик. Когда он понял, что мы возвращаемся в благодатные субтропики, то заметно взбодрился и охотно предложил заменить меня на ходовой вахте, так как, по его мнению, я устал, и мне следовало немного отдохнуть.

Пётр Фадеевич был хорошим человеком, добродушным и порядочным. Но, как мне кажется, на море он попал случайно. Этот вид спорта был не для него. Через несколько месяцев он уволился, как он сказал, «из сумасшедшего отряда» и пошёл работать капитаном сейнера в рыбколхоз. К сожалению, в 45 лет он умер от инфаркта прямо на судне. Все знавшие его моряки очень жалели об этом.

В каком-то плане Пётр Фадеевич был прав, что не хотел идти в такой норд-ост в Азовское море. Это природное явление очень опасно для моряков и является причиной многих трагических случаев.

Маленький пример.

Примерно в том же году при норд-осте зимой один из наших буксиров шёл с земснарядом из Сочи в Анапу. И решил из-за сильнейшего ветра отстояться под высоким берегом около Дообского маяка. Это на подходе к Цемесской бухте. Высокий берег – хоть какая-то защита от ветра. И волны при норд-осте у берега нет. Поставил земснаряд на якорь чуть ли не на самый пляж. А утром обнаружили, что пропал механик земснаряда Коля Ковалёв (по прозвищу Маргарин). Ночью он вышел по нужде на палубу и его просто сдуло с обледенелой палубы ветром. Тело выбросило на берег под Анапой через пару недель. Такие случаи бывали.

Глава 4. Мыс Меганом

Работая в 8-м отряде капитаном-наставником, практически все свое время я проводил в командировках на разных судах отряда, руководил сложными буксировками, изучал обстановку на новых объектах подводных работ.

В марте 1977 года большая группа наших отрядовских судов технического флота работала в Ялте на строительстве глубоководного выпуска. Предстояло уложить по дну трубопровод длиной 6,5 км с глубиной моря на конце 140 м. Техники сюда нагнали много, в том числе буксир «Сабир» и стотонный плавкран ПК-801.

На «Сабире» сменным капитаном был мой друг Миша Елизаров. А меня как капитана-наставника послали командовать всей этой эскадрой и вообще присматривать за личным составом, чтобы моряки и водолазы занимались делом, а не гуляли с барышнями по ялтинской набережной.

Как-то один день выдался с сильным туманом. Работы в море на объекте невозможно было вести. Мы зашли в порт Ялта. «Сабир» и ПК-801 мы пришвартовали к буне напротив центральной набережной. Моряки и водолазы пошли расслабляться на берег, осваивать Ялту.

Мы с Мишей Елизаровым на «Сабире» тоже приводили себя в порядок и собирались, по примеру А. П. Чехова, прогуляться по знаменитой набережной. У нас на эпроновском жаргоне это называлось «водить Мурку», то есть валять дурака. (Каждый моряк знает, что самая глупая и бесполезная трата времени – это когда дамочки выгуливают своих кошечек или собачек на поводке.)

Миша Елизаров уже совсем было изготавился к штурму города: причесал свои золотистые кудри, застегнул мундир на все пуговицы, пошарил по карманам в поисках денег. Посчитал свои ресурсы и со вздохом заметил, что «не густо». Вдруг обнаружил в кармане дополнительный большой металлический рубль с профилем Ленина. Посмотрел задумчиво на дорогой образ вождя, подкинул рубль на широкой ладони и пробормотал удовлетворённо: «Тут тебе не мавзолей, не залежишься!» Это, видимо, было сказано к тому, что бутылка пива в то время стоила 22 копейки.

Но все эти наши юношеские мечты были прерваны появлением радиста: по радиии сообщили из диспетчерской отряда, чтобы Егоров срочно позвонил по телефону в Сочи начальнику отряда Хисамутдинову.

Миша сразу стал серьёзным:

– Не дадут нам с тобой Ялту освоить! Что-то случилось, если по радиии нельзя сказать. Похоже, увольнение на берег отменяется.

Я сошёл на причал. На набережной народ безмятежно гуляет, девушки порхают, рестораны работают. Неподдалёку нашел будку с междугородним телефоном. Не ожидая ничего хорошего, набрал номер приёмной отряда. Трубку подняла секретарша Валентина Александровна:

– Ой, Владимир Николаевич! Хорошо, что вы так быстро позвонили! Николай Валеевич очень ждёт. Соединяю.

Послышался напряженный голос начальника отряда:

– Здравствуй! Что там у вас делается? Почему в порту стоите?

Я начал было докладывать, что туман, видимости нет и всё такое... Но Николай Валеевич, не дослушав, прервал меня:

– Ладно, не в этом дело! Тут такая сложилась обстановка, что 801-й плавкран срочно, не позднее, чем послезавтра, должен быть в Сочи.

– Николай Валеевич, нас так просто портнадзор не выпустит. Буксировка в открытом море разрешена только без людей на борту. Потребуется конвертовка крана, освидетельствование Регистром...

– Это меня не касается! Как хочешь, так и уходи из Ялты! Чтобы послезавтра кран был в Сочи! Ты понял? Топлива хватит?

Хисамутдинов терпеть не мог, когда ему возражали, быстро приходил в ярость. Мгновенно вскипала татарская кровь. Спорить было бесполезно. Это всё равно, что плевать против ветра. Единственно, что я мог сделать – это сказать: «Я всё понял! Топлива хватит» – и повесить трубку.

Стал прикидывать в уме, как украсть из Ялты свой собственный плавкран без отхода у пограничников, без разрешения портнадзора и дойти до Сочи. Это, конечно, грубейшее нарушение всех законов Кодекса торгового мореплавания. Мне это может обойтись лишением капитанского диплома. Но в советское время ради выполнения производственного плана часто приходилось на море рисковать не только дипломом, но и своей жизнью. А что ещё хуже – жизнями своих подчинённых. Так мы строили социализм.

Итак, что мы имеем? Густой туман, полный штиль, объект подводных работ в двух милях от берега, портнадзор, пограничники, прогноз на завтра с сильным ветром от запада и запас времени двое суток. Если умело всё это расставить в определённом порядке, то может получиться.

В голове, словно в компьютере, все эти данные были обработаны в разных вариантах и получилось изящное флотское решение.

Зашёл на «Сабир», сообщил Елизарову, что увольнение на берег откладывается до Сочи. Он не удивился. Я послал человека собрать на берегу рассеявшихся моряков. А сам с судовыми документами пошёл в контору капитана порта дурачить инспектора портнадзора.

В портнадзоре с расстроенным видом заявил, что нашему начальству уже, кажется, немогуту, что мы почти сутки стоим в бездействии у причала, в то время как вся страна напрягается, выполняя государственные планы. А самое плохое, что ваши ялтинские городские власти тревожатся. Вот, якобы, прямо сегодня из Ялтинского горкома партии позвонили нам в Сочи руководству отряда и настоятельно попросили продолжить работы на объекте. Туман? Да что им туман! Откуда им знать в партийных кабинетах, есть туман на море или нет! В общем, я обязан попросить у вас отход. И дальше с надеждой в голосе: «Но если вы не дадите отход по причине тумана, я вас пойму. Мы тогда и у причала с удовольствием постоим».

Против аргумента с горкомом партии инспектор устоять не смог. Не сумел он выдержать такого груза ответственности. Я представил ситуацию так, будто портовые и городские власти чуть ли не насильно выталкивают нас в такую погоду из порта на объект. Отход был получен без дальнейшего сопротивления.

Пограничников я просто известил по телефону, что мы возвращаемся из порта на объект работ. У нас было разрешение погранзаставы на месяц работать вдоль южного берега Крыма.

Вышел из здания морвокзала и пошёл не спеша, с чувством выполненного долга, по набережной в сторону наших пришвартованных пароходов. Теперь оставалось только собрать по берегу моряков – и можно уходить.

Уже на подходе к «Сабиру» заметил, что немного впереди меня по набережной в толпе гуляющих идут прогулочным шагом с дамами под ручку двое наших «стариков»: старший механик с «Сабира» Вилен Григорьевич Орлов и капитан плавкрана Геннадий Сергеевич Шеламов. Обоим за 50 лет, старые моряки. Они не привыкли терять на берегу время даром. Уже успели познакомиться с двумя симпатичными нестарыми дамами и начали культурно проводить время в их обществе.

В это время на верхнем мостике «Сабира» появился бдительный капитан Миша Елизаров. Он уже издалека заметил своим зорким глазом старых моряков, гуляющих парами по набе-

режной. Те, конечно, тоже увидели Мишу, и тут между ними состоялся интересный разговор на морском языке глухонемых.

Миша с мостика буксира, повернув руку ладонью вверх, помахал ей перед собой, что означало: «Ну что?» Потом опустил руку и сделал такое движение, как будто водит перед собой собачку на поводке («Мурку водите?»).

Вилен Орлов тут же ответил издали морским семафором: отрицательно покачал рукой перед своим лицом («Нет, совсем не то!»), затем немного нагнулся и изобразил двумя руками, будто он качает насосом колесо, и тут же пальцами правой руки схватил в горсть собственный нос («Сливу качаем!» – то есть размеренно напиваемся). Миша с «Сабира», в свою очередь, просемафорил команду: показал руками крест, потом правой рукой жест как будто заводит рукояткой автомашину и взмах в сторону моря («Кончайте это! Надо запускать двигатели и срочно выходить из порта!»).

Ни одного слова не было сказано, но разговор получился очень содержательный.

Кстати, насчёт «сливы». Тут надо сделать небольшое лирическое отступление для тех, кому интересны нюансы морского разговорного языка.

История появления этого популярного среди черноморских моряков выражения довольно старая и странная.

В далёком 1967 году мы с моим другом Олегом Кореньковым (впоследствии капитаном 2 ранга), оба тогда курсанты 2-го курса Высшего инженерно-морского училища имени адмирала Макарова, собрались в увольнение в город. На построении перед увольнением наш командир роты капитан-лейтенант Константинов (впоследствии также капитан 2 ранга) грозил нам металлическим голосом всяческими карами в случае употребления в городе спиртных напитков:

– Вчера вечером, прогуливаясь по Невскому проспекту, я встретил курсанта Антипова! Он шёл в расстёгнутом бушлате, без головного убора и без признаков интеллекта на лице!

Затем капитан-лейтенант заключил свой инструктаж замечательной универсальной фразой:

– Я понимаю, море есть море, а жизнь есть жизнь! Все мы с вами мужчины, и ничто мужское не чуждо нам. Но запомните, товарищи курсанты: водка и женщины ещё ни одного моряка до добра не доводили!

Только теперь, через пятьдесят лет, я в полной мере понимаю, как он был прав!

Мы с Олегом в несколько угнетённом состоянии вышли из училища, сели на троллейбус в сторону Невского (дело было на Васильевском острове) и как-то, не сговариваясь, решили, что после всех этих нелепых угроз командира роты нам необходимо что-нибудь выпить.

Вышли в начале Невского проспекта, зашли в первый попавшийся бар, кажется, в доме номер 3 на правой стороне проспекта.

В кармане бушлата у меня лежали 15 полновесных советских рублей. Приличная сумма по тем временам. Это мой папа прислал мне ежемесячное отеческое пособие в качестве поощрения за хорошую учёбу.

В баре мы, не раздеваясь, залезли на табуретки перед стойкой и попросили девушку-барменшу налить нам чего-нибудь вкусенького от ностальгии. Она сказала, что у них как раз есть фирменный коньячно-шампанский коктейль. Смешала и налила нам в стаканы красивой жидкости и, между прочим, вынула из консервной банки и бросила нам в стаканы по одной синей сливе.

Коктейль нам понравился. Особенно слива – ну, по 19 лет пацанам! Стало немного легче. В ушах перестал звучать металлический голос капитан-лейтенанта. Олег, ни с того ни с сего, посмотрел на барменшу просветлённым взглядом и сказал:

– А вот наш командир утверждает, что курсантам пить вредно! Это как?

Девушка одобительно оглядела нас и мягко возразила:

– Вы же не водку в подворотне пьёте. От нашего коктейля моряку вреда не будет! Ещё по одному?

Олег молча кивнул. А я спонтанно добавил:

– С двойной сливой!

После коктейля мы погуляли по Невскому, сели в троллейбус и поехали на Васильевский остров в своё училище.

Смеркалось. Олег некоторое время разглядывал своё отражение в оконном стекле троллейбуса и вдруг сказал:

– Смотри, у меня нос посинел!

Я его успокоил:

– Так это от сливы!

Хотя нос у него на холоде и без сливы всегда становился красно-синим.

На следующий день мы с Олегом поделились, в качестве обмена опытом, с курсантами нашей роты открытием о воздействии синей сливы на нос моряка. Курсантам это понравилось, и через некоторое время весь личный состав училища вместо вульгарного и надоевшего уже всем выражения «пить водку» стал употреблять изящный морской термин «лить сливу».

Так рождался своеобразный, не всем сухопутным понятный курсантский жаргон. Вместе с выпускниками ЛВИМУ многие крылатые курсантские выражения разлетались по разным флотам и побережьям Советского Союза. В том числе и на Чёрное море. В портовых городах Кавказского побережья теперь никто не удивится, услышав эти слова: «Пойдём сливу лить!» А вряд ли кто сейчас знает, что родилось это выражение не под солнцем Кавказа, где эта слива растёт пучками, а в холодном зимнем Ленинграде более полувека тому назад. И эта первая слива была вообще из консервной банки.

Однако вернёмся на набережную в Ялту.

Отшвартовались мы на «Сабیره» от набережной, Миша Елизаров сам встал на руль и очень чётко подошёл кормой к плавкрану для подачи буксира.

Я стоял рядом с ним на мостике «Сабира» и просто любовался, как Миша маневрирует. Для меня такая чёткая работа капитана – это просто эстетическое зрелище, как для простого сухопутного, к примеру, балет «Лебединое озеро» или «Девятый вал» (не к ночи будь сказано!) Айвазовского.

Позднее, работая на разных буксирах капитаном и начальником флота, мне приходилось стажировать, то есть обучать управлению буксиром, многих вновь принятых в отряд судоводителей. И скажу из своего опыта, что из десяти судоводителей в среднем только один, в лучшем случае два, оказывались пригодными к этой работе.

Это очень сложная морская работа. Совсем не то, что работать на сухогрузе или танкере. Это совсем другое. Это больше похоже на большой и опасный спорт. Здесь очень важны природные качества человека и его воспитание с детства: умение держать себя в руках в любых ситуациях, даже в опасности. Важен природный глазомер и физическая выносливость, потому что управлять буксиром приходится при любой погоде и часто в состоянии крайней усталости. Важно уметь подавлять в себе чувство страха, не поддаваться панике, даже на грани катастрофы, и четко заставить себя сделать то, что единственно верно в данной ситуации. От этого умения иногда зависит жизнь других людей. При этом о личной опасности даже думать не смей.

Могу назвать только трёх человек, обученных мною, которые соответствуют всем этим параметрам и которые стали настоящими капитанами-буксировщиками: Андрей Круглов, Василий Пишоха и Олег Юльевич Троицкий. Последний и сейчас работает в Сочи на спасательном судне МЧС «Замараев».

Итак, вывели мы кран на коротком буксире за ялтинский портовый мол, и берег сразу исчез в тумане. Для порядка мы пошли сначала в район производства работ, покрутились там

с полчаса, чтобы портнадзор успокоился, затем повернули вдоль берега в сторону Кавказа, вытравили буксирный трос на всю длину и пошли полным ходом.

«Сабир» был очень хорошим морским буксиром, большим и мощным. Но в то же время имел один небольшой недостаток: построен он был на Каспии в 1948 году, и по этой причине из всех навигационных приборов на судне имелся только магнитный компас. Ни эхолота для измерения глубины, ни радиопеленгатора, ни радиолокатора. И вот в таком первобытном виде судно выпускали в море. Сейчас это кажется невероятным, но тогда это было возможно. Наша страна в те годы ещё не подписала многочисленные международные конвенции по регулированию морской деятельности.

Но было у «Сабира» и одно преимущество: очень прочный клёпанный корпус из толстой стали. Это вскоре нам пригодилось.

Итак, идём мы полным ходом вслепую в густом тумане вдоль южного берега Крыма. Идём по счислению: рисуем курс на карте и отсчитываем пройденное расстояние по условной скорости и судовым часам. Для большей безопасности я приказал рулевому держать по компасу на 6 градусов правее. Подальше от берега. Хотя на море полный штиль и никакого дрейфа ожидать вроде бы не приходится.

Через несколько часов мы с Мишей посоветовались и взяли ещё на 6 градусов правее. Так, на всякий случай: видимость – ноль, туман как молоко, а мы идём полным ходом. На душе, конечно, кошки скребут.

Начало темнеть. На мостик из машинного отделения поднялся старший механик Вилен Орлов. Вышел на правое крыло мостика, посмотрел вокруг: туман такой, что кормы собственного парохода не видать! Перешёл на левое крыло – та же картина.

Покосился Вилен Григорьевич на нас с Мишей и тихонько, как бы про себя, замурлыкал старинную песню из кинофильма «Семеро смелых»: «Молоды-ы-е капитаны поведут-у-т наш караван...» Потом посмотрел на нас добрым отеческим взглядом и говорит:

– В такой туман вам, пацанам, надо на берегу с девушками шампанское пить... Вам, что, приключений в жизни мало было? Куда идём? Не видно же ни хрена!

Я ему в ответ:

– Шеф велел послезавтра быть в Сочи. А то уволит меня. Ты хочешь другого капитана-наставника?

– Нет, не хочу. Меня и этот устраивает, – и пошёл по своим механическим делам вниз по трапу, напевая задумчиво о тех же молодых капитанах.

Миша Елизаров мрачно усмехнулся:

– Это чего он не к добру распелся? Не верит, что ли, в наши навигаторские способности? Надо же – молодые капитаны!

Я постарался Мишу успокоить:

– Не обращай внимания. У них, механиков, у всех что-то с головой. Это, наверное, от вибрации.

Мне было тогда 28 лет, а Мише на год меньше.

Так мы шли в полной темноте и в тумане. Черная вода шелестела вдоль бортов, двигатели глухо постукивали под нами, буксирный трос, равномерно, без рывков натянутый с усилием 18 тонн, терялся сразу за кормой в белой мгле. Плавкрана видно не было, но я знал, что там в рубке сидит вахтенный матрос около включённой УКВ- радиостанции. Берег должен быть слева в нескольких милях.

Я решил, что Миша может спокойно поспать в своей каюте: «Миша, иди-ка ты поспи до утра. Двоим нам тут делать нечего. Всё равно ничего не видно. В 6 часов сменишь меня».

Миша с чистой совестью пошёл спать. Для моряка что главное? Регулярное питание и полноценный отдых!

В 3 часа ночи я убавил ход до среднего. Боялся встречных судов, по счислению мы уже вышли в район интенсивного движения.

Так мирно мы шли всю ночь. Туман не рассеивался. Моряки, за исключением вахтенных, сладко спали по каютам.

Но пробуждение у них получилось ужасное: в 4 часа утра «Сабир» вдруг стал подпрыгивать, как телега на булыжной мостовой. Из под воды несколько секунд раздавался приглушенный водой грохот, нос парохода немного задрался вверх, и мы встали. Я схватил трубку УКВ-рации и прокричал два раза: «На „Резвом“! Быстро отдавайте якорь, мы на камнях!»

С плавкрана ничего не ответили, но через несколько секунд я услышал из тумана звук вытравливаемой якорь-цепи, по звуку определил, что вытравили около двух смычек (50 метров) и застопорили цепь. Слава Богу! Хоть плавкран задержался и не налетел на камни.

Дальше на судне началась настоящая паника, какой я никогда до этого не видел. Моряки выскакивали полуодетые на палубу и ничего не могли спросонок понять: кругом тьма и непролицаемый туман, пароход стоит задрав нос, двигатели гудят от напряжения, а хода нет. Матросы хаотично бегали по пароходу. Это было будто ночью в курятник залезла лиса. Паника в самом худшем её варианте.

Я поставил машинным телеграфом обе машины на «Стоп» и спустился на палубу с мостика, чтобы прекратить это безобразие. Стал хватать пробежавших моряков за одежду и пытался им что-то скомандовать. Но меня как будто не только не слышали, но и не видели. Моряки с перекошенными лицами смотрели сквозь меня, вырывались и бегали бессистемно по палубе.

В проходе между надстройкой и фальшбортом навстречу мне выбежал боцман Витя Кузнецов с бешеным лицом. Я схватил его за плечи и хотел что-то сказать, но Витя с побелевшими от страха глазами оттолкнул меня и попытался пробежать мимо. Тут, не знаю почему, чисто самопроизвольно, я ударил его кулаком в лицо. У Вити подкосились ноги, он опрокинулся на спину, сделал кувырок назад и вскочил на ноги напротив меня. Удивлённо, но уже ясным взглядом посмотрел на меня и спрашивает:

– А! Николаич, это ты? А что случилось?

Моряки, увидев этот нокдаун, как по команде замерли в нелепых позах, потом переглянулись и уже спокойным шагом, с трезвыми лицами, подошли к нам с боцманом. Паника в одну секунду прекратилась.

Из надстройки в одной ночной рубашке, со спасательным жилетом в руке, высунулась повариха Тоня. Я ей говорю строго:

– Тоня, вскипяти чай покрепче. И всем по паре бутербродов. Чтобы через десять минут всё было готово!

– А мы что, завтракать будем?!

– Будем! И завтракать будем, и обедать будем! Иди, быстро!

Как ни странно, но этот аргумент подействовал на моряков лучше любого окрика. Психологически это понятно: если через 10 минут будем пить чай с бутербродами, значит всё не так плохо!

Я не стал извиняться перед боцманом за этот удар, не до того было:

– Боцман! Шлюпку на воду, бери с собой одного матроса и футшток. Промерьте глубины вдоль бортов. Мотористам быстро пробежаться по всем отсекам, посмотреть на предмет пробоин и водотечности. Через 5 минут доложить. И оденьтесь все по-человечески! Простудитесь все на фиг!

Ребята, как мне показалось, с облегчением вздохнули и разбежались заниматься делами.

Подошли Миша Елизаров и стармех Орлов. Эти без паники, одеты по сезону, но с бледными лицами. Орлов спокойно меня спрашивает:

– Ну что, Володя? Приехали?

Но я ему возразил:

– Это ещё посмотрим! У нас в носовых цистернах сколько пресной воды?

– Тонн 80 есть.

– Готовься по команде откатывать всё за борт! А ты, Миша, походи на мостик и попробуй понять, где мы находимся.

Миша со сна допустил некоторую суетливость:

– Володя! Давай вызовем спасателей из Феодосии! Там есть подразделение.

А вот это меня как раз и не устраивало!

– Миша, в тюрьму мы всегда сесть успеем! Вообще по радиации ни звука! Сперва в обстановке разберёмся!

Мотористы доложили, что водотечности нет. Значит без пробоин. Это – гора с плеч!

Боцман через 10 минут доложил, что под кормой 8 метров (значит винты целы!), на миделе (посреди длины судна) 4 метра, на носу под форштевнем вообще глубины нет.

Миша на мостике включил прожектор и сначала посветил в воду рядом с бортом. Вода была прозрачная. Под нами плоская скала. Практически огромная плита, которая с уклоном уходила от берега под воду. Мы на неё и вылезли носом, как на пологую горку.

Миша повернул прожектор вперёд: что-то непонятное, серое впереди метрах в двадцати. Какая-то стена. Миша посветил вверх, и мы все ахнули! Мать честная! Прямо перед нами – вертикальный обрыв! Скала высотой 100 метров!

Елизаров крикнул мне сверху:

– Володя! Я знаю, где мы! Это мыс Меганом!

А мы должны были пройти мористее мыса на 6 миль.

Теперь всё встало на свои места, уже можно было что-то решать. Собрались на мостике: Елизаров, стармех Орлов, боцман и я. Попили чайку, посоветовались, что делать. Мише я сразу сказал, чтобы о спасателях забыл:

– В тюрьме мне будет скучно. Даже если нас с тобой в одну камеру посадят.

Спросил Орлова:

– Вилен, сколько времени надо, чтобы откатать всю воду из носовой цистерны?

– Часа полтора.

– Это долго. Нам надо сняться до рассвета. Пока пограничники не увидели. Ещё с полчаса покачаем. А пока плавкран подготовим, чтобы он нас подёргал со скалы.

План у меня в голове сложился такой.

Мы откачиваем 80 тонн пресной воды из носовой цистерны. Тем самым уменьшается давление корпуса на скалу и, соответственно, сила трения. Чтобы сойти со скалы, нужен рывок – это золотое правило для любого капитана Эпрона.

Затем плавкран вытравливает якорь-цепь и одновременно выбирает стальной буксирный трос до 40—50 метров.

Далее убираем капроновую вставку-пружину и оставляем только стальной буксирный трос – это обеспечит жесткий рывок.

После этого плавкран запускает свои маломощные двигатели и немного двигается к нам. Когда трос провиснет в воду, плавкран даёт задний ход и немного разгоняется от нас. Трос натягивается, и получается жёсткий рывок в сторону глубокой воды. Если учесть, что масса плавкрана около 1500 тонн, то рывок получится очень сильным. Но буксирный трос больше 90 тонн нагрузки не выдержит. Поэтому нужно точно, на глаз, рассчитать инерцию плавкрана, а то ещё и буксир порвём. Тогда вообще хана.

И одновременно с этим полным ходом сами работаем машинами назад.

По УКВ поговорил с капитаном плавкрана Геннадием Сергеевичем Шеламовым. Поняли друг друга быстро. Он был моряк старый, долго объяснять не пришлось. Разговаривали мы

на 8-м канале УКВ. Этим каналом, кроме ЭПРОНа, редко кто пользовался, поэтому я не опасался, что кто-то услышит подробности нашей секретной операции.

На все переговоры и подготовку ушло около часа. Сделали всё как наметили.

Дали машинами «Полный назад». Плавкран двинулся на якорь-цепи на несколько метров в нашу сторону, потом дал «Полный назад». Буксирный трос медленно натянулся, вышел из воды – рывок! Мы, стоя на мостике, почувствовали, что палуба под нами сдвинулась на несколько сантиметров. Матросы на палубе закричали: «Идёт!»

После третьего рывка пароход сошёл со скалы. Я остановил машины, и плавкран, выбирая якорь-цепь, задним ходом вытащил нас подальше в море. При этом мы светили прожектором по воде вокруг себя: в прозрачной воде по обеим сторонам хорошо были видны под водой острые скалы. Как мы прошли между ними и выскочили на плоскую плиту – один Бог знает! Некоторым везёт с рождения...

Подальше от берега мы развернулись, дали ход вперёд, вытравили буксирный трос до 200 метров. Я решил, что с таким мощным навигационным оборудованием (один только магнитный компас, как во времена Колумба) не стоит больше заниматься прибрежным плаванием в тумане, и мы легли курсом прямо на Сочи.

Вообще-то с этим самопрокидывающимся плавкраном нам разрешалось ходить только в прибрежной полосе. Но я решил плюнуть на все условности. Всё равно уже были нарушены все законы мореплавания. К тому же любой настоящий моряк знает, что в открытом море всегда безопаснее, чем у берега.

Через час рассвело. Прогноз о сильном западном ветре не оправдался. Пограничники нас не вызывали, просто «прохлопали» нас. Так мы и шли в тумане до самого Сочи. Идти там по прямой 220 миль, это 36 часов нашим ходом.

В открытом море мы чувствовали себя спокойно, хотя, конечно, идти двое суток в тумане – удовольствие для моряка ниже среднего. Торчим на мостике, слушаем УКВ на 16-м канале – может, кто-то вызовет из встречных судов, если заметит нас по радиолокатору. Поминутно выходишь на крыло мостика и тоже слушаешь – не слышно ли туманных гудков. В общем, двое суток на нервах. А хуже всего стало, когда по счислению уже стали подходить к кавказскому берегу, а туман всё такой же.

Курс был проложен нами до рейда Кудепсты. По расчётному времени, в 11 утра мы должны были подойти к берегу. Но где ты, родной берег? Видимость не больше 100 метров.

Сбавили ход сначала до среднего, но кошки на душе всё равно скребут. Шестое чувство подсказывает, что берег вот-вот выпрыгнет на нас из тумана.

Миша Елизаров, грамотный моряк, предложил:

– Володя, давай мы для безопасности возьмем кран под борт и так потихоньку пойдём в берег.

Отдали буксир, выбрали его, пришвартовались правым бортом к плавкрану, дали «Малый вперёд», легли на курс 45 градусов, перпендикулярно береговой черте, и напряжённо ждём, когда появится берег Кудепсты. Шли так, в тумане, черепашим ходом, с полчаса и вот, наконец, перед нами из тумана показались очертания, но вовсе не берега, как мы ожидали. Высоко в небе, выше тумана, проявился смутный силуэт высотного здания. Это был пансионат Курортного городка в Адлере.

Я тут же сделал правую машину «Стоп», а левую «Средний назад». Плавкран по инерции ещё шел вперёд, и мы вместе с ним крутанулись почти на месте и тут же отдали якорь. И очень вовремя – до волнолома на Адлерском пляже оставалось меньше ста метров.

Ура, мы дома! Пересекли Черное море и ошиблись местом всего на пару миль.

На следующее утро за завтраком, стоя на якорю уже на рейде Кудепсты, обсуждали с моряками нашу посадку на мысе Меганом и переход до Сочи.

Я решил, что надо всё-таки извиниться перед боцманом за тот удар кулаком во время паники:

– Витя, ты уж извини меня, что пришлось тебя ударить. Надо было как-то вывести вас всех из панического состояния. А то вы все прыгали по пароходу, как сумасшедшие кролики.

Витя сначала недоуменно посмотрел на меня, мол, о чём это ты? Потом задумчиво потрогал свою нижнюю челюсть и говорит:

– Так вот в чём дело! А я-то думаю, что за фигня, жевать трудно, челюсть болит... Знаешь, Николаич, извиняться не надо. Я всё равно ничего не помню.

Короче, можно было и не извиняться. А ребята, видимо, постеснялись боцману об этом случае напоминать.

Миша Елизаров в свою очередь пожаловался:

– Я теперь после такого пробуждения заснуть уже двое суток не могу. Только начинаю засыпать – меня как будто током бьёт! Кажется, что опять на камни наехали. Скоро от бессонницы нервным стану.

Я посоветовал ему в шутку:

– Возьми отгулы, попринимай Мацесту. Десять целебных ванн сделают из тебя снова здорового моряка. У нас вот на паруснике «Сириус» старпом был, Иван Иванович. Так тот вообще в штормовую погоду валерьянку пил!

Миша не унимался:

– Ну, до этого, я надеюсь, не дойдёт. Тебе хорошо шутить, ты в это время не спал, ты на мостике стоял. А у меня, если хочешь знать, от испуга даже волосы выпадать стали, – Миша для наглядности подёргал себя за золотые кудри и показал всем несколько выданных волосянок.

Стармех Вилен Орлов компетентно возразил Мише:

– Это не от испуга! От испуга волосы не выпадают!

– А от чего же тогда?

– Это от глупости. Умные волосы покидают дурную голову. Говорил же я вам: сидите на берегу, пейте шампанское с девочками. А вы: в море хотим, в море хотим! И нам с Гешей Шеламовым не дали культурно отдохнуть. Одним словом, молодые капитаны поведут наш караван! А теперь ты будешь нервным и лысым.

Миша отклонил эти обвинения:

– Ладно, ещё посмотрим, кто раньше облысеет! А, кстати, чем там эта песня заканчивается про молодых капитанов? Небось, наградили их?

– Держи карман шире! Так и заканчивается, что за все их подвиги Родина их послала. Так и поётся в песне: «Штурмовать далёко море посылает их страна...»

Это было похоже на правду.

В тот же день меня вызвал в контору в Кудепсту начальник флота Николаев. Это был очень порядочный моряк и вкрадчивый кадровик. Я честно рассказал ему во всех подробностях, как выполнял приказ по перегону плавкрана. Не утаил и посадку на скалы. Николаев расстроился:

– Володя, я понимаю, что мы фактически тебя подставили. Это ещё счастье, что тебе удалось сняться со скалы без повреждений и своими силами. Ты скажи, в судовой журнал ты всё это записал?

– Нет, я только черновой журнал вёл. Чистовой не писал, решил с вами сначала посоветоваться.

Николаев кивнул:

– Правильно сделал. Пока не пиши. Тебя вызывает к себе капитан Сочинского порта. Там ему из службы безопасности мореплавания Министерства пришла телеграмма с приказом разобраться со случаем похищения плавкрана без оформления отхода из Ялты и пока-

рать виновных. Поезжай сегодня же. Подумай, как можно оправдаться и остаться с дипломом. Только про мыс Меганом ничего капитану порта не говори! Этого он не выдержит. А как себя моряки вели в том случае?

– Все, кроме Орлова и Елизарова, в панике вышли из меридиана. Но я их быстро успокоил.

– Интересно как?

– Ну... в общем... пообещал им горячий завтрак с бутербродами, если будут себя хорошо вести.

Вышел я из отряда, сел в Кудепсте на автобус №4 и поехал в Сочинский порт. По дороге стал думать, как мне объясняться с капитаном порта. Иван Сергеевич Кюрегян хорошо ко мне относился. Сам он был настоящим моряком, не из «комнатных капитанов». В молодости сам совершал сложные морские буксировки. Да и человек порядочный, с хорошим морским воспитанием. Поэтому, подумав, я решил не мудрствуя лукаво просто рассказать ему, как было дело.

Контора капитана порта и портнадзор находились на втором этаже старого морвокзала. Дубовые двери, огромные залы, мозаика по стенам, фонтанчик, на нём скульптура голого мальчика с кудрями как у Миши Елизарова и тоже с кефалью в руке – всё в сталинском стиле и поражает свои великолепием. Сталин, кстати, побывал в 1952 году, незадолго до своей смерти, в этом морвокзале, который тогда достраивался и готовился к открытию, и ему понравилось.

Капитан порта встретил меня в своём кабинете почти приветливо:

– А, Егоров! Ну, заходи. Расскажи мне про ваши пиратские действия в Ялте. А где Елизаров? Он же капитаном сейчас на «Сабире»?

– Здравствуйте, Иван Сергеевич. А Елизаров тут ни при чём. Я этой экспедицией руководил, есть приказ начальника отряда. Вся ответственность на мне.

Иван Сергеевич слегка приподнял брови, но ничего не сказал. По его лицу было видно, что ему это понравилось. Он не любил, когда моряки виляли хвостиком и перекладывали свою вину на других.

– Ладно, садись и рассказывай. Чаю хочешь?

Я рассказал откровенно, как всё было, начиная с телефонного звонка Хисамутдинову с набережной в Ялте и до отдачи якоря на рейде Кудепсты. Про посадку на мысе Меганом скромно умолчал. Да и сидели мы там меньше двух часов – это не считается!

Иван Сергеевич всё выслушал и говорит:

– Я, Володя, конечно, понимаю, что Хисамутдинов вас, моряков, всё время подставляет. Твой предшественник Белокрыницкий не зря уволился. Но что я могу сделать? Из Министерства пришла телеграмма. Требуют твоей крови. Не могу же я им ответить, что ты хороший парень и поэтому тебе на море всё можно! А как тогда быть с безопасностью мореплавания? Я же капитан порта или кто?

Я кивал головой, мол, согласен:

– Иван Сергеевич, я рапорт вам напишу подробный, там всё ясно будет.

– Ну пиши! Только сейчас, вот тут, в кабинете. Потому что из Москвы казни твоей требуют немедленно. А я пока на обед пойду. Секретарша тебе чай сделает, – Иван Сергеевич сердито надел фуражку и ушёл.

Взял я с его стола авторучку, несколько листов бумаги и написал на его имя рапорт. Дословно помню только начало:

«Относительно перехода морского буксира „Сабир“ с плавкраном „ПК-801“ по маршруту Ялта – Сочи, должен сообщить следующее...»

И дальше изложил изысканным морским языком своё видение этой проблемы. Красочно описал наши героические действия по борьбе с коварной черноморской стихией: самоотверженный выход в туман из Ялты с целью выполнения государственного плана, получение шторм-

мового прогноза, маневрирование безопасными курсами относительно ветра и волны для обеспечения минимального риска для плавкрана. Не пожалел одной лишней страницы для краткого описания порядка прохождения циклона над Чёрным морем. Прогнозы погоды по районам за те дни я помнил наизусть, поэтому по моим воспоминаниям получалось, что мы вовсе даже и не собирались уходить в Сочи. Просто, уклоняясь от встречной волны, выбирали безопасное направление движения и, как бы следуя малым ходом по ветру и волне, постепенно отклоняясь вместе с ветром в сторону Кавказского побережья, неожиданно пришли на рейд Кудепсты.

Здесь шторм внезапно стих, туман рассеялся, и нам ничего другого не оставалось, как отдать якорь. Можно было, конечно, вернуться в Ялту и сделать как положено отход в порт-надзоре и у пограничников, но топлива на этот переход уже не было. Да и смысл?

Закончил писать рапорт, перечитал – ну до чего красиво! Даже самому понравилось. Особенно то место, где разъяснялись особенности развития циклона в Северном полушарии.

Попил с секретаршей чайку. Тут и Иван Сергеевич вернулся с обеда. Взял мой рапорт, начал внимательно читать, изредка покачивая головой.

Дочитал до конца, посмотрел на меня внимательно и говорит:

– Вот это да! Да тебе ещё медаль надо дать за спасение утопающих! И, главное, всё правильно! И каков слог!

Меня больше интересовала собственная судьба:

– Иван Сергеевич, что будет дальше?

– Ты вот что, Егоров. Диплом пока что оставь у себя. Я твой рапорт, слово в слово, отправлю по телетайпу в Министерство в Службу безопасности мореплавания. Они это должны прочесть! И своё резюме добавлю, что ты действовал правильно. А оригинал рапорта оставлю у себя, для образца. Дам почитать кой-кому из наших сочинских капитанов. Пусть поучатся. А то они, в основном, дальше адлерского причала не ходили. Маршируют по порту в кителях с золотыми погонами, а моря боятся и грамотный рапорт написать не умеют. У меня тут в сейфе хороший коньяк есть, давай по рюмке выпьем, я тебе кое-что расскажу...

Выпили по рюмке, потом ещё по одной, и Иван Сергеевич рассказал, как он в молодости работал капитаном на морском буксире, и как ему однажды досталось буксировать новый плавучий док из Канады через Атлантику на Чёрное море. Как во время шторма в Северной Атлантике, на 12-метровой волне, лопнул стальной буксирный трос, и он неделю гонялся за этим доком по штормовому морю, чтобы не потерять его из виду. И только через 7 дней, когда погода утихла, смог подойти к доку, завести на него буксир и продолжить буксировку.

Ивану Сергеевичу приятно было поделиться некоторыми подробностями этого драматического морского приключения со знающим человеком.

Расстались мы в самых лучших отношениях. На прощанье Кюрегян мне сказал: «Честно говоря, Егоров, когда вы с Елизаровым стоите на буксирах в нашем порту, мне на душе спокойнее. Я знаю, что если в море что-то случится, можно вас послать на выручку, вы всё сделаете. А на наших портовых комнатных капитанов я не надеюсь». Через пару лет его слова подтвердились. Но об этом потом.

Иван Сергеевич был настоящим капитаном порта, который любил и понимал моряков и всей душой ненавидел бюрократическую сторону своей работы.

Дальше всё произошло так, как предсказал Иван Сергеевич. Мой рапорт с его сопроводительной был отправлен в Министерство в Службу Безопасности Мореплавания, и там этим объяснением вполне удовлетворились. Медаль мне, правда, так и не дали. Ну и слава Богу! Не хватало мне только до конца жизни ходить с медалью на груди!

Меня после этой истории не переставал мучить вопрос: почему всё-таки мы оказались на мысе Меганом? Была же штилевая погода, и я целых 12 градусов взял правее на дрейф!

Поговорил об этом с начальником флота Николаевым. Он усомнился в нашем магнитном компасе: «А вы девиацию на „Сабире“ давно делали? Может компас врёт?» – «Компас не врёт.

Я крутился в Ялте на створах, проверял. Таблица девиации соответствует. И потом здесь в Сочи тоже проверял – без изменений».

Так и оставалось это для меня загадкой, пока, немного погодя, я не поговорил в Крыму с местными моряками. Они мне рассказали, что ничего удивительного в этом случае нет. На Южном берегу Крыма бывает такое явление, и именно в штилевую погоду, когда образуется сильное течение, перпендикулярное береговой линии. Иногда в сторону берега, иногда от берега в море. Причина этому точно неизвестна, но, видимо, этому способствуют большие глубины у самого берега. В лоции Чёрного моря об этом ничего нет. Из-за этих течений иногда в разгар лета вода на пляжах с 25-ти градусов очень быстро падает до 6-ти. Курортники сильно обижаются.

Глава 5. Десант в Новороссийск. Воспоминания военного моряка

В 70-80-х годах в Эпроне ещё работали несколько моряков с военным прошлым, воевавших на Черном море во время Великой Отечественной войны. Одним из них был Иван Григорьевич Седенков. Добродушный, с морским юмором, всегда весёлый, пожилой (как мне тогда казалось) мужчина с располагающей внешностью. Он, как и я, одно время работал капитаном на водолазном катере типа РВК. Назывался его катер «Зюйд». Я ещё не был с ним лично знаком, но заметил, что моряки и даже водолазы в разговоре упоминали его имя с большим уважением.

Познакомился я с ним в 1976 году, когда мы работали в Гагре на строительстве подводного трубопровода для каких-то очистных сооружений.

Рабочий момент на объекте работ: идеальная штилевая погода, две технологические плавплощадки выставлены на якорях по трассе, тут же 100-тонный плавкран, буксир и два водолазных катера – мой «Дагомыс» и «Зюйд» Седенкова. Водолазы с моего катера под водой, труба ещё на плаву, выставлена между плавплощадками и потихоньку заполняется водой для затопления. Куча народа на объекте, в том числе главный инженер и прораб. Ответственный момент! Все в напряжении. Тут главное действовать слажено, иначе можно трубу поломать, а она больших денег стоит.

Труба уже почти скрылась под водой и вот-вот будет тонуть в нужном месте.

И тут я с мостика своего «Дагомыса» вижу, что РВК «Зюйд» на хорошем ходу идёт прямо на эту трубу. При этом капитан Седенков безмятежно с сигаретой в зубах стоит на мостике у руля и смотрит куда-то за корму, а трубы не видит.

«Зюйд» проходил где-то метрах в 30 от меня. Я закричал:

– На «Зюйде»! Полный назад! Труба впереди!

Иван Григорьевич сделал телеграфом «Стоп», повернулся ко мне и спокойно спрашивает:

– Чего ты там кричишь?

В этот момент его катер по инерции наехал до середины корпуса на трубу. Стальная труба полутораметрового диаметра прогнулась на метр, все-таки вес катера больше сорока тонн, но не сломалась. Водолазы, прорабы, главный и прочие инженеры завопили от ужаса на весь Гагринский рейд. Чайки в панике взлетели с воды и помчались в открытое море. Слышно было, наверное, даже в Сухуми.

Иван Григорьевич, наконец, понял свою ошибку, но отреагировал совсем не так, как я ожидал: положил левую руку на голову и по-бабьи запричитал пронзительным голосом: «Ой-ё-ёй! Горе-то какое-е-е! Что же теперь буде-е-ет!» А правой рукой в то же время переключил машинный телеграф на «Полный назад», и катер задним ходом благополучно съехал с трубы и как ни в чём не бывало отошёл в сторонку.

Панические вопли прорабов постепенно смолкли, чайки успокоились и опять сели на воду.

Мне понравилось, как в этой ситуации вёл себя «старик». Сразу видно, что человек не из трусливых и панике не подвержен.

Трубу благополучно затопили.

В тот же день, вечером, я встретился с Иваном Григорьевичем в Гагре на берегу. Подошёл к нему, представился, как положено, познакомились. Немного посмеялись над этим случаем с трубой. Я предложил посидеть в кафе, Иван Григорьевич с удовольствием согласился.

Зашли в кафе, сняли плащи, сели за столик. Под плащом у него оказался старый военноморской китель без погон, а на груди орден Боевого Красного Знамени. Я, естественно, поинтересовался:

– Ого! Иван Григорьевич, воевали?

– Пришлось немного.

– Вина сухого выпьем?

– Да ну его! Возьми бутылку водки, нам и хватит.

Я заказал водку и что-то закусить.

– Иван Григорьевич, вы должны мне рассказать про войну, что помните.

– Эх, Володя... Я бы и рад про это забыть, но не получается. Тридцать лет прошло, а как будто вчера оттуда вышел. Я вообще-то молодым никогда об этом не рассказываю. А старикам не интересно, они сами хлебнули. Но сегодня тебе под водку расскажу. Ты, видать, моряк и человек военный, ты поймёшь.

И рассказал мне Иван Григорьевич, не торопясь, удивительную историю о том, как он «немного повоевал».

В 1943 году был он, оказывается, молодым капитан-лейтенантом и командовал здесь, на Чёрном море, сторожевым катером, так называемым «морским охотником».



Морской охотник. Воздушная тревога

Это быстроходный такой, большой катер, вооружённый глубинными бомбами, двумя 45-мм пушками и двумя же крупнокалиберными зенитными пулеметами. Предназначены эти катера для борьбы с подводными лодками противника, разведки, высадки десанта на захваченное врагом побережье и любых других добрых дел по приказу командования. Базировались они в порту Туапсе. Линия фронта проходила тогда по восточной окраине Новороссийска. И сейчас там, около Судоремонтного завода, стоит как памятник простреленный вагон.

Немцы прочно окопались в этом городе. Выбить их оттуда со стороны суши оказалось очень трудно. И командование Северо-Кавказского фронта почему-то решило, что морякам со стороны моря это сделать гораздо проще. Командовал фронтом генерал Петров, который

до этого, в 1942 году, бросил на произвол судьбы тысячи матросов и солдат в осаждённом Севастополе, а сам со своим штабом бежал из осаждённого города на подводной лодке.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

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