

18+

Владимир
ХАРДИКОВ

ЛЕДОКОЛЫ,
СОБЫТИЯ, ЛЮДИ

Книга 7



Владимир Ильич Хардигов

Ледоколы, события, люди. Книга 7

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69845197
ISBN 9785006032491*

Аннотация

Настоящая книга – о российских ледоколах, начиная с первого в мире линейного ледокола «Ермак». В книге показаны некоторые непредвиденные, внезапно возникающие препятствия в повседневной деятельности ледоколов, и решения, принимаемые капитанами, порой совершенно неожиданные и, казалось бы, неоднозначные для посторонних. Также впервые во всей наготе, показана беспримерная экспедиция 1985 года ледокола «Владивосток» по спасению научно-исследовательского судна «Михаил Сомов».

Содержание

К читателю	6
Из воспоминаний капитана дальнего плавания, Героя Труда России Геннадия Антохина и почетного гидролога, полярника, работника морского флота, награжденного орденом «Знак Почета» СССР, Николая Бубнова	12
Ледоколы России и знакомство с их необычной работой	12
Из воспоминаний капитана дальнего плавания Героя Труда России Геннадия Антохина	117
Вступление в избранный круг	117
Однажды в Антарктике	156
Конец ознакомительного фрагмента.	157

Ледоколы, события, люди

Книга 7

Владимир Ильич Харди́ков

© Владимир Ильич Харди́ков, 2023

ISBN 978-5-0060-3249-1 (т. 7)

ISBN 978-5-4498-8644-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



Посвящаю моему внуку Илье

К читателю

#

Дорогие друзья!

Настоящая книга — о российских ледоколах, начиная с первого в мире линейного ледокола «Ермак», являющегося праотцом всех современных судов-ледобоев, и трудно поверить, что сегодняшние атомные гиганты и этот паровой, работающий на угле «малыш» имеют что-то общее. И хотя прошло немногим более сотни лет со времени появления на свет детища вице-адмирала Степана Осиповича Макарова, построенного на британских верфях, но разработка и проектирование нового типа судов, которым по плечу арктические льды, заслуга его и всей славной плеяды проектантов, среди которых наш великий химик и энциклопедист Дмитрий Иванович Менделеев.

Ледокольные потребности страны напрямую зависели от освоения северных, и в первую очередь арктических, районов, где осваивались многочисленные месторождения полезных ископаемых, для обеспечения жизнедеятельности которых необходимы миллионы тонн разнообразных грузов и тысячи работающих. А эти потребности в первую очередь зависели от освоения Северного морского пути и обеспечения кратковременной арктической навигации. Необходимо было расширить временные границы доступности северно-

го побережья субконтинента и исключить возможность блокирования прибрежных районов ледовыми полями в неблагоприятные годы, что предполагало катастрофические последствия для арктических предприятий и многочисленных поселков на трассе Северного морского пути. Количество полярных станций различного назначения постоянно увеличивалось и так же требовало ежегодного обеспечения всеми необходимыми материалами, которые можно доставить лишь в короткие сроки арктической навигации.

Единственный выход оставался в создании мощного ледокольного флота, способного обеспечить бесперебойную доставку грузов, а в перспективе – достичь круглогодичного плавания на всей трассе пути. Для обеспечения этой труднейшей задачи и началось строительство супермощных атомных ледоколов, первым из которых стал знаменитый атомоход «Ленин», построенный на отечественных верфях в 1959 году, казавшийся в то время чудом, возникшим из неизвестной доселе реальности. Современные атомоходы превосходят первенца по мощности более чем в два раза, а по своему оснащению и навигационным возможностям и вовсе многократно, несравнимо с прежними возможностями и технологиями, о которых тогда даже не подозревали. Мечта о круглогодичной навигации стала насущной реальностью, плавно перетекшей в обыденность, хотя природные катаклизмы не уменьшились и случаются годы, когда паковые полярные льды перекрывают своей многометровой

толщей традиционные маршруты движения караванов судов и даже самые современные атомоходы оказываются бес-
сильными, не в состоянии обеспечить собственное движение, не говоря о проводке судов.

Но ледоколы, как бы ни были всемогущи, без участия людей, управляющих ими, не более чем огромные бездушные нагромождения металла, созданного человеческим разумом, и самостоятельно решать задачи, на них возложенные, не могут. Наиболее полное использование всех возможностей современных ледоколов зависит от мастерства и умения экипажей, и в первую очередь их капитанов, отдающих своим судам душу и, по сути дела, превращающих их в живые существа, становящиеся родными и все понимающими, без которых одолевает скука даже в долгожданных отпусках. Как выразился однажды один известный ледовый капитан – Юлий Петрович Филичев: «Нас меньше, чем космонавтов!» А выдал он эту фразу не сегодня, когда космонавтов во много раз больше, а лет пятьдесят назад: их количество тогда никак не соизмерялось с сегодняшним и ни о каком количественном сравнении речь идти не может – все равно что сравнивать Одиссея с Полифемом или Давида с Голиафом. И это не простая бравада или хвастовство, это и в самом деле совершенно верно, даже если учесть, что в первую очередь он имел в виду не чисто количественные значения, а уникальность необычной профессии. Несмотря на разные характеры, физические данные, возраст и привычки, ледовых ка-

питанов объединяют целеустремленность, терпение, хладнокровие и стремление находить выход из любой, самой невероятной ситуации, среди непредсказуемого поведения бескрайних ледовых арктических полей. Не бывает одинаково похожих ледовых проводок караванов судов, каждая из них индивидуальна и неповторима, и подчас происходят самые непредвиденные случаи, которые требуют почти мгновенного разрешения, ибо на кону и сотни человеческих жизней, и разнообразные грузы многомиллионной стоимости, и сами пароходы.

В книге показаны лишь некоторые непредвиденные, внезапно возникающие препятствия в повседневной деятельности ледоколов, и решения, принимаемые капитанами, порой совершенно неожиданные и, казалось бы, неоднозначные для посторонних, но спустя совсем небольшое время их необходимость становится очевидной и единственно верной.

Показана роль гидролога в совсем недалеком прошлом, когда отсутствовало спутниковое гидрометеорологическое обеспечение с высокой точностью осуществления прогнозов, и даже уникальные случаи форсирования ледовых препятствий Охотского моря в зимний период без привлечения ледоколов даже маломощными транспортными судами с грузами для столицы колымского края Магадана.

Профессия гидролога так же редка, как и особенная специальность пилота винтокрылых стрекоз-разведчиков, настоящих виртуозов своего дела, способных подолгу нахо-

диться среди однообразных и скучных ледовых равнин, отыскивающих едва заметные ниточки разводий чистой воды и служащих, несмотря на свою хрупкость, в жестоких условиях Заполярья надежными проводниками ледоколов, поистине их поводьями, когда возникают, казалось бы, пиковые ситуации. Знаток ледовой структуры и ее сложного развития в процессе ледообразования и существования в зависимости от множества известных и неизвестных факторов, как и пилот вертолета, по сути дела, составляют одно целое и друг от друга неотделимы. От их взаимодействия в большей степени зависит точность анализа действующей и прогнозируемой ледовой обстановки.

Ну и конечно, современные дизель-электрические и атомные ледоколы с их поистине неограниченными возможностями, к тому же вооруженные регулярными прогнозами и аналитикой состояния ледовых полей на всем протяжении Северного морского пути, получаемыми со спутников в режиме онлайн, что значительно упрощает оптимальный выбор маршрута каравана проводимых судов. Если где-то ледоколы могут пройти без особого напряжения, это не значит, что грузовые суда последуют их примеру, из-за совершенно других возможностей главных двигателей и особенно корпусов, намного менее прочных, чем у ледовых бойцов. Если для коммерческих пароходов пребывание во льдах является периодическим испытанием на прочность, то для линейных ледоколов ледовая обстановка привычна и обыденна, в ней

они проводят большую часть своей жизни, и требования, предъявляемые к обеим категориям водоплавающих, совершенно различны. Потому и вынуждены ледобои находить пути, приемлемые для форсирования ледовых препятствий обычными коммерческими судами, оберегая их от возможных повреждений корпусов.

В книге, впервые во всей наготе, показана беспримерная экспедиция 1985 года ледокола «Владивосток» по спасению научно-исследовательского судна «Михаил Сомов», затертого во льдах Антарктики, как и гораздо менее известная операция января 2011 года по спасению рыбацких судов в Сахалинском заливе Охотского моря.

Особое место занимают записи главного механика ледокола «Адмирал Макаров» Михаила Филипповича Ляхоцкого, и они отданы на суд читателя, хотя велись втайне, наедине с самим собой, потому и откровенны.

Автор выражает искреннюю и глубокую благодарность гидрологу Николаю Петровичу Бубнову, капитану дальнего плавания, Герою Труда России Геннадию Ивановичу Антохину, главному механику Михаилу Филипповичу Ляхоцкому.

Читайте – и узнаете!

С наилучшими пожеланиями В. И. Хардигов

**Из воспоминаний капитана
дальнего плавания, Героя Труда
России Геннадия Антохина
и почетного гидролога,
полярника, работника морского
флота, награжденного
орденом «Знак Почета»
СССР, Николая Бубнова**

Ледоколы России и знакомство с их необычной работой

*«Я иду на ледоколе,
Ледокол идет по льду,
То, трудяга, поле колет,
То ледовую грядку.
То прокуренною глоткой
Крикнет, жалуясь в туман,
То зовет с метеосводкой*

Глава 1

Россия далеко не южная страна, и две трети ее громадной территории занимает вечная мерзлота, а многочисленные моря, фактически по всему периметру, замерзающие, за исключением Черного и Азовского, как и южной части Японского моря. Но даже в этих немногочисленных акваториях случаются зимы с ледообразованием до тридцати сантиметров, правда, постоянное движение в портах не дает образовавшемуся льду смерзаться в единое поле, и акватории проходимы для судов без ледового класса, самых разных размеров и наименований в течение всего года.

Существует любопытное высказывание, приписываемое российской императрице Екатерине Второй: «Хорошо, что наши северные границы омывает Ледовитый океан, а то бы у меня солдат не хватило для охраны границ...» В самом деле, огромное пространство, не сравнимое ни с какой другой страной, и рассудить правильность ее высказывания могло лишь время. Очевидно, огромные территории, приобретенные за сотни лет, еще не являются знаком всемогущества: ими необходимо распорядится должным образом, чтобы они не утонули на дно, словно привязанная к ногам гиря.

Аналогичные проблемы возникают с собственностью и большими активами: лишь те, кто не представляет, что это

такое и как с ним справляться, завидуют чужому богатству, а на самом деле, если оно заработано честно, своими руками с первого доллара, уже человек становится его заложником, дабы сохранить и увеличить, а не пустить коту под хвост, что часто бывает с нуворишами. В итоге получается: нет денег – плохо, а если их много, то еще тяжелее. Завистники предпочитают видеть лишь одну сторону медали, не задумываясь о реальности успешного предпринимательства, когда обладатель собственности становится рабом своего детища. Таковое далеко не каждому под силу – положить жизнь на бизнес, лишив себя многого, доступного для остальных, немногие согласятся, если узнают истинную цену, кажушегося богатства. Но это лишь общая модель, ничего подобного не имеющая с нашим повествованием.

Давняя мечта российских мореходов об освоении Северного морского пути и прохождении его в обоих направлениях в течение одной навигации долго оставалась лишь виртуальной реальностью, но попытки форсирования северной оконечности громадного субконтинента в восточном направлении продолжались. В конце шестнадцатого века состоялись три экспедиции голландского исследователя Виллема Баренца, именем которого было названо море бассейна Атлантического океана. В 1648 году казачий атаман Семен Дежнев в экспедиции датчанина на русской службе Витуса Беринга, заболевшего и умершего в тяжелейших условиях, открыл пролив, отделяющий Северную Америку от Евразии

и названный в честь погибшего руководителя экспедиции.

Камчатская экспедиция по воле первого российского императора Петра Первого, отправленная в конце его жизни, в 1729 году, подтвердила существование пролива, попутно раскрыв много других загадок мифического гиперборейского побережья, хотя миф до сих пор остается неразгаданным и Гиперборея является лишь символом большого Севера, в отличие от первого конкретного российского сибирского города Мангазея, основанного за полярным кругом в 1601 году.

В 1878—1879 годах экспедиция шведского геолога и исследователя Норденшельда на барке «Вега» впервые прошла всю трассу Северного морского пути, зазимовав у берегов Чукотки.

Первое сквозное плавание с зимовкой у полуострова Таймыр совершила экспедиция Бориса Вилькицкого, в честь которого назван пролив, отделяющий полуостров Таймыр от архипелага Северная Земля, на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» в 1914—1915 годах.

Впервые за одну навигацию северным путем прошла советская экспедиция под руководством известного полярника Отто Шмидта на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков» с капитаном Владимиром Ворониным в 1932 году.

Первое сквозное плавание в западном направлении из Владивостока за одну навигацию в 1934 году совершил ледорез «Федор Литке» под руководством капитана Н. Ни-

колаева.

Первая транспортная операция по доставке грузов на трассе Северного морского пути осуществилась во время сквозного плавания на лесовозах «Ванцетти» и «Искра» из Ленинграда во Владивосток с восьмого июля по девятое октября 1935 года. Годом ранее попытка пройти сквозным путем за одну навигацию с запада на восток на ледокольном пароходе «Челюскин» закончилась гибелью судна, раздавленного льдами в Чукотском море, когда оно почти дошло до Берингова пролива, но было унесено «ледовой рекой» обратно в Чукотское море. 104 человека, члены экипажа и пассажиры, были спасены, и первыми Героями Советского Союза стали семь полярных летчиков, вывозивших потерпевших крушение людей с дрейфующей льдины в условиях темноты начавшейся полярной ночи.

Заслуживают самого большого удивления и уважения героические деяния людей, идущих на смертельно опасный риск на небольших пароходах со слабыми главными двигателями и чисто мифическими ледовыми подкреплениями корпуса, лишенными средств ледовой разведки и обзора обстановки на всей трассе пути.

Северный морской путь собрал немало жертв, которые хотели заглянуть «за горизонт» и проложить дорогу до пролива Беринга через вечные паковые льды и совершенно неизвестные моря и проливы Ледовитого океана, с неизведанными глубинами, многочисленными мелями, с сидящими на них

бесчисленными стамухами, скрытыми наползающими туманами и снежными зарядами. Полное отсутствие какой-либо навигационной электроники – само значение этого слова было неизвестно в то время даже самым передовым навигаторам и мореходам – увеличивало риск во много раз, как и невозможность рассчитывать на чью-то помощь. Приходилось лишь уповать на собственную интуицию, удачу, отвагу и стремление идти до конца.

Экспедиция барона Толля на шхуне «Заря» бесследно исчезла на востоке в 1902 году, и лишь посланные на ее поиски спасатели под началом лейтенанта Александра Колчака, будущего адмирала, нашли в следующем году на острове Беннетта последнюю записку. Судьба экспедиции Русанова, направлявшейся на полуостров Таймыр, также остается неизвестной, и никто не знает, где покоятся кости всех двадцати отважных аскетов-отшельников, пожертвовавших своими жизнями во имя науки. Знаменитый летчик Сигизмунд Леваневский, один из славной семерки первых Героев Советского Союза, спасателей челюскинцев, вылетевший с подмосковного аэродрома, чтобы через Северный полюс приземлиться на Аляске, также бесследно исчез со всем своим экипажем из шести человек, и место их гибели неизвестно до сих пор. Георгий Седов, Никита Шалауров и множество других, безымянных, о которых не осталось даже воспоминаний. Имена лишь некоторых увековечены в названиях всегда покрытых снегами и льдами островов и выдаю-

щихся в море, мысов или бухт. На таких подвижниках и зиждется человеческая эволюция, благодаря их самопожертвованию человечество достигло сегодняшних вершин, в противном случае его непременно ждала бы тысячелетняя стагнация с последующей деградацией и вымиранием.

О том, какие мучения приходилось выносить не только исследователям, но и простым мореходам и охотникам за морским зверем, достигавшим древнего Груманта, нынешнего Шпицбергена, на своих деревянных кочах, главным двигателем которых являлся штопанный-перештопанный парус или, как его называли поморы, «ветрило». Сколько их осталось на дне северных морей, среди обломков, раздавленных безжалостными арктическими льдами, или на вечно заснеженных клочках земли тамошних мест, погибших от голода, холода и болезней, неизвестно никому, а имена давно скрылись в тумане безжалостного времени. Их деяния, по сути дела настоящие подвиги, остались в памяти потомков в преданиях благодаря таким свидетельствам, как книги капитана Константина Бадигина. «Безумству храбрых поем мы песню!»

Глава 2

Шло время, и люди, достигнув нового этапа в своем научно-техническом развитии, поняли, что без создания ледокольных судов, способных преодолеть многолетние льды

Ледовитого океана, мечтать о достижении Берингова пролива в течение одной навигации, следуя с запада на восток и обратно, попросту невозможно; не достигнув этого, нельзя говорить о каком-либо положительном экономическом эффекте.

В проектировании первого в мире ледокола арктического плавания под председательством вице-адмирала С. О. Макарова участвовали: знаменитый химик, автор собственной периодической таблицы элементов Дмитрий Менделеев, моряк, географ и историк адмирал Фердинанд Врангель и ряд известных инженеров кораблестроителей. Ледокол построили в Великобритании, и 19 февраля 1899 года на нем подняли коммерческий флаг России. Этот день навсегда вошел в историю ледоколов и стал общим днем рождения, от которого и исчисляется их родословная.

Первенец будущего арктического ледокольного флота оказался удачливым, прослужив верой и правдой целых шестьдесят четыре года – срок, схожий с продолжительностью человеческой жизни. За столь долгий срок непрерывной деятельности он успел сделать много нужного и необходимого, поучаствовать в двух войнах, провести сотни караванов судов сквозь нетронутые льды и освободить множество пароходов различного назначения из ледяных тисков, неоднократно возглавлял спасательные операции на море, доставлял персонал арктических станций на дрейфующие льды и снимал полярников оттуда, проводил по трассе

Северного морского пути крупные военные корабли, не гнушась никакой работы. В разные годы им командовали известные капитаны, такие как Павел Пономарев, будущий капитан атомного ледокола «Ленин», Владимир Воронин, Герман Драницын, Юрий Хлебников, именами которых названы современные ледоколы.

Славной судьбой и унижительным концом наградило провидение первый арктический ледокол, положивший начало ледокольному флоту. Несмотря на многочисленные просьбы морской общественности оставить для потомков ледокол «Ермак» как музей – символ человеческой мысли и предприимчивости в суровых арктических условиях, власть разделалась с ним, как с обычной мусорной баржей, пустив его на «гвозди», не обращая внимание на его социально-политическую значимость первооткрывателя ледовых трасс. Естественно, такое наплевательское отношение к историческим ценностям мирового значения вызвало непонимание во всем мире.

Вплоть до начала войны отечественный флот пополнялся разными судами и ледоколами, преимущественно приобретаемыми за рубежом, небольшой грузоподъемностью и мощностью не более двенадцати тысяч лошадиных сил. Но даже эти скромные ледобои, случалось, приковывали к себе внимание всего мира: например, спасение экспедиции итальянского исследователя, генерала Умберто Нобиле при крушении дирижабля «Италия», на котором экипаж намеревался

достичь Северного полюса, в мае 1928 года. Двадцать пятого мая, пролетев над полюсом, дирижабль потерпел катастрофу, и на льдину были выброшены девять человек во главе с Нобиле, без пищи и воды, с тяжелыми травмами и переломами, среди арктического холода, остальных унесли обломки дирижабля, влекомые ветром по льду. Озабочился весь мир, и на поиски экспедиции ряд стран отправили ледоколы, самолеты и все, что могло каким-то образом помочь. Эти дни в человеческой истории явились немногими, не оставившими никого безразличными и сплотившими бывших врагов и людей всех стран и народов хотя бы на короткое время.

Ледокол «Красин», преемник «Ермака», бывший «Святогор», шестого июня вышел на спасение и уже в районе Шпицбергена столкнулся с тяжелыми льдами, пробиваясь через которые сломал лопасть винта. Десятого июля экипаж самолета, доставленного ледоколом, нашел лагерь уцелевших после катастрофы дирижабля, а на следующий день обнаружил еще троих, ушедших пешком на юг за помощью, хотя им трудно было на что-то рассчитывать. Летчик Чухновский, налетев на торос, разбил машину, но успел сообщить на ледокол, что отказывается от спасения, пока не будут подняты на борт обнаруженные люди. Двенадцатого июля «Красин» поднял двух человек, ушедших на юг, третий погиб от истощения до прихода ледокола, и вечером того же дня судно пробилось к основному лагерю, где подняло на борт пятерых живых членов экипажа дирижабля. Раненого капи-

тана (генерала) Нобиле спас сумевший сесть на льдину пилот шведского самолета. На обратном пути ледокол вытащил из ледового плена немецкое пассажирское судно с полутора тысячами пассажиров на борту, которое получило пробоины, наскочив на льдину. Характерно, что «Красин» оказался единственным судном, пробившимся к лагерю потерпевших крушение. По этим событиям был снят художественный фильм «Красная палатка», имевший громадный успех во всем мире. Это время, пожалуй, являлось пиком, никогда более не повторявшимся, наибольшего торжества, уважения и популярности Советского Союза на всех континентах земного шара.

Капитаном ледокола был Карл Павлович Эгги, и непонятно, по какой причине его роль никак не обозначена и сведения о нем отсутствуют, ведь именно он в первую очередь, и никто другой, спас экспедицию Нобиле. Совершенно ясно даже малолетнему ребенку, что никакой ледокол самостоятельно не может спасти даже болтающийся рядом деревянный ящик из-под пива. А Эгги в самом деле был одним из опытнейших и грамотных судоводителей Балтики, и не даром именно его назначили капитаном на время спасения итальянской экспедиции. Слишком знакомый стиль советской системы – вычеркнуть из истории людей, сделавших так много для своей родины, и в первую очередь убрать память о них. Впрочем, причиной могла быть одна лишь его фамилия.

После своего незаурядного подвига капитан занимал незначительные должности, даже командовал рыболовной *ихуной* «Медуза» в порту Петропавловска- Камчатского. Умер в 1958 году в Ленинграде, прожив всего лишь шестьдесят два года. Так в неизвестности прошла жизнь настоящего героя, незаурядной личности, которая, наверное, уже никогда не будет оценена по достоинству. Хорошо, что не расстреляли за связь с итальянцами во время их спасения, тем более уже тогда во всей красе в Италии командовал основатель фашистского движения – дуче Бенито Муссолини. И на том спасибо великому вождю!

Ледокол «Красин», в оригинале «Святогор», построенный в Великобритании в 1916 году по улучшенному проекту своего предшественника «Ермака» и ставший вторым российским-советским арктическим ледоколом, ныне стоит на вечной стоянке у набережной Лейтенанта Шмидта в Петербурге, но все-таки он второй.

Шли годы, и по мере освоения необозримых просторов Заполярья на всем протяжении Северного морского пути росли поселки и возникали города, оседлое население которых в более позднее время превышало двадцать миллионов человек, и это без учета быстро растущих потребностей и спецконтингента ГУЛАГа, которые в тридцатые годы росли как грибы после дождя. Количество станций разного назначения, в просторечии «точек», и вовсе увеличивалось семимильными шагами. Их львиную долю составля-

ли военные широкого назначения, строились аэродромы, города с многочисленной инфраструктурой, то есть прежде всего возникала необходимость в поставках громадного количества массовых материалов: стройматериалов, топлива, продовольствия, запасных частей и много чего иного. Завезти же подобные объемы грузов на в большинстве своем необорудованный берег представляло собой почти неразрешимую задачу из-за коротких сроков навигации, отсутствия мощных ледоколов и судов, имеющих мало-мальские ледовые подкрепления. Драконовские действия властей, готовых по малейшему поводу оставить членов судовых экипажей в этих же местах дальнего базирования, лишив их всего, включая одежду, пищевой рацион, не говоря уже о специальности и даже собственного имени, также не придавали энтузиазма и уверенности в завтрашнем дне. Судовой люд изыскивал любую возможность, дабы избежать направления на суда северных направлений, но кадровики не больно церемонились, а все усиливающийся пресс закабаления и во все развязывал им руки.

Использовались все ледоколы, доставшиеся в наследство; самыми надежными и проходимыми являлись вышеописанные, как и пароходы, движение которых можно было определить за десятки миль от их местонахождения по черным облакам дыма, вырывающимся из труб после сгорания угля не самого лучшего качества. Тогда не очень-то разбирались в марках угля, рекомендованного изготовителями для

сжигания в топках котлов, и использовали то, что в данный момент оказывалось под руками. От неполного сгорания пароходы теряли мощность и скорость, котлы часто выходили из строя, да и дыма от неполного сгорания «черного золота» заметно прибавлялось, хотя в «преисподней» кочегары трудились в полную силу, поглощая за смену ведра пресной воды от постоянно мучившей жажды и непрерывно льющегося пота. Количество кочегаров на одном ледоколе доходило до восьмидесяти человек, почти целая рота, и перечить им среди команды никто ни смел. Попробуй только, и из своего начальства они уважали лишь старшего механика.

Грянула война, поставив крест на обновлении флота и строительстве современных ледоколов до ее окончания, хотя даже рассматривать будущее с точки зрения дальнейшей перспективы не представлялось возможным. Раны, причиненные фашистским нашествием, принесли неисчислимые бедствия всему народу, и особенно европейским регионам, на которых проживало более семидесяти миллионов населения страны и находилась большая часть промышленных и сельскохозяйственных предприятий, унеся почти тридцать миллионов самого трудоспособного населения. Досталось и морским портам, судам, заводам, в основном сосредоточенным в бассейнах Балтийского и Черного морей. Там тоже начинать пришлось заново. При таких немыслимых потерях на первое место выдвигались первостепенные задачи по восстановлению разоренных городов и деревень, чтобы дать из-

мученным людям надежду на дальнейшую жизнь. В период войны по ленд-лизу американцы передали три ледокола мощностью по тринадцать тысяч триста лошадиных сил, которые надежно послужили стране в самое трудное время, с 1944 года, к тому же они были первыми дизель-электрическими, с которыми нашим ледокольщикам не приходилось встречаться. Реверсирование с полного переднего хода на полный задний по этой причине исчислялось в секундах, намного быстрее, чем у паровиков. Вследствие специфики работы этот компонент был очень важным для ледоколов, ибо все они при прохождении серьезных препятствий работают в режиме наскоков, похожим «собачьим» стилем: вперед – назад, вперед – назад и так далее, – пока не пробьют тяжелую перемычку или не выйдут в более свободное ото льдов пространство. Все они были новостроями из серийной восьмерки. Советские названия: «Адмирал Макаров», «Северный ветер», получивший имя известного капитана Белоусова, Героя Советского Союза, после его безвременной смерти в сорока однолетнем возрасте, и «Северный полюс». Они были возвращены Соединенным Штатам в период с конца 1951 по 1955 год. До сих пор в полной мере неопределима их помощь в доставке ленд-лизовских грузов в северные порты, как и в Ленинград, запрессованный крепкими речными льдами с Невы и ее притоков. Да и в тяжелые зимы в Финском заливе лед достигал толщины более полу-метра, что было не под силу не только транспортным судам,

но и маломощным отечественным ледоколам.

Еще в довоенные годы в обстановке сильнейшей нехватки ледоколов в стране, на севере которой в лучшем случае девять месяцев зима, а остальное лето, хотя бывает и хуже, началась постройка четырех ледоколов типа «Иосиф Сталин»; остальные три также были названы в честь ближайших опричников вождя: «Вячеслав Молотов», «Лазарь Каганович» и «Анастас Микоян». Впоследствии три из них переименовали соответственно в «Сибирь», «Адмирал Макаров», «Адмирал Лазарев», и лишь самый хитрый из армян, Анастас Микоян, не подвергся унижительной процедуре. Подобные переименования ни о чем хорошем не говорили, всякий раз свидетельствуя об изменении истории на потребу дня, ее переписывании под нового лидера, чтобы не подвергаться очередному конфузу перед всем миром. Но время ничему не учит, и спустя три десятка лет переименовали знаменитый атомный ледокол «Арктика», первым в истории достигший географической Точки Северного полюса, в честь недавно усопшего генсека Брежнева. И лишь после «падежа» его последователей, «Арктике» вернули ее законное имя. Не лучше ли морским судам различного назначения вовсе не давать имена политических деятелей, знающих море лишь по картинам Айвазовского, а присваивать фамилии известных мореплавателей, как прошлых, так и недавних. Первые два судна строились на Балтийском судостроительном заводе, а третий и четвертый – в украинском Нико-

лаеве. Ледокол «Иосиф Сталин» стал первым линейным ледоколом в СССР. Все они были паровыми, и мощность явно слабовата для линейных, хотя изначально планировались дизель-электрическими, но спешное строительство военных кораблей изменило планы судостроительных заводов, приоритет в любом случае оставался за военными.

Первые линейные ледоколы были построены перед самой войной, в период с 1938 по 1941 год, и здорово пригодились, хотя им и досталось по первое число с самого начала их трудовой деятельности накануне войны. Всех собратьев пережила «Сибирь», списанная в 1973 году.

Имеющиеся ледоколы в балтийских и беломорских портах явно не справлялись с возросшим объемом грузов, нужно было срочно искать безотлагательный выход из создавшегося положения: строить ледоколы, способные поддерживать круглогодичное плавание судов даже в самые холодные зимы. Поскольку своего проекта не было, да и подходящие верфи заняты заказами на годы вперед, пришлось согласовывать проект и заказывать ледовых бойцов в соседней Финляндии, на известной и авторитетной верфи «Вяртсиля». Последующие размышления привели к печальным выводам: основные отечественные судостроительные заводы во многом были заняты строительством дорогостоящих ненужных кораблей, вместо того чтобы изготавливать гораздо менее трудоемкие и крайне нужные суда для народного хозяйства страны. Не что иное, как некомпетентное самоуправство вождя на-

родов, «крупного специалиста» по военно-морской стратегии. Одни лишь невиданные в мире линкоры, типа «Советский Союз», корабли вчерашнего дня, на которые ухлопали астрономические суммы, чего стоили, и слава богу, что ни один из трех не достроили до конца, наконец-то осознав, что бесполезная трата невероятных финансов в полуразрушенной стране с голодным населением, живущим в землянках, является разбазариванием последних ресурсов государства на заведомо не нужный проект вчерашнего дня. Первый из пяти не имеющих мировых аналогов линкоров был готов на 80 процентов, второй – на 50 и третий – на 20 процентов, после чего они были разобраны на стапелях. К счастью, не успели заложить четвертый и пятый, имена которым уже были даны. Хотя после окончания Второй мировой войны все военно-морские эксперты сошлись во мнении, что на смену самым большим артиллерийским кораблям должны прийти авианосцы, преимущество которых стало неоспоримым, великий вождь из-за ослиного упрямства, основанного на уверенности в своем мессианстве и непогрешимости, начисто забыв о провале 1941 года, снова уверовал в свое всезнание по всем вопросам, все же приказал строить самые большие в мире линкоры, выбросив на ветер громадные финансы, на которые можно было спасти миллионы гибнущих от голода, сограждан.

День 7 декабря 1941 года стал переломным моментом, означавшим конец гегемонии самых крупных артиллерий-

ских кораблей, уступивших лидирующие позиции авианосцам, после нападения нескольких сотен японских самолетов, вылетевших с восьми авианосцев, на американскую военно-морскую базу в Перл-Харборе, на острове Оаху Гавайского архипелага, в результате которого были уничтожены восемь линкоров, не считая более мелких кораблей, таких как крейсера, эсминцы, и нанеся громадный ущерб инфраструктуре военно-морской базы. После содеянного даже мало-мальски соображающим военно-морским экспертам стало ясно, по какому направлению пойдет дальнейшее развитие военно-морских флотов, но не вождю всех народов. Таким образом, он вбухал громадные средства в разоренной войной стране в мертво рожденное дитя. Но любил повторять фразу Эриха Марии Ремарка из романа «Черный обелиск», почему-то ему приписываемую: «Гибель одного человека – трагедия, а миллионов – ошибка». Остальные советские верфи, способные построить ледоколы, так же были заняты выполнением военных заказов.

Проект новых ледоколов являлся оригинальным, не встречавшимся доселе в водах России и СССР, но финны, применив неожиданные решения, убедили в их целесообразности. В 1954 году приняли первый ледокол с двумя винтами в корме и двумя в носовой части, мощностью 10 500 лошадиных сил – «Капитан Белоусов». В последующие два года вышли погодки: «Капитан Воронин» и «Капитан Мелехов». Наличие кормовых и носовых винтов обосновывалось спе-

циализацией с учетом состояния ледяного покрова и ограниченной акватории Финского залива, рек Нева и Северная Двина в Белом море, не требующих циркуляции судов (поворотов на 180 градусов в стесненных акваториях), и к тому же они могли двигаться в многометровой ледяной каше, не разворачиваясь на обратный курс, а сами поистине являлись настоящей палочкой-выручалочкой.

Явно недостаточная мощность первых линейных ледоколов вынуждала искать решение в строительстве новых, более мощных. Старые ледовые бойцы с паровой тягой на твердом топливе выполнили свою миссию и устарели не только физически, но и морально. Честь им и хвала, но они еще поработают несколько в ином качестве; очевидно, что гордое титулование «линейный ледокол» они утратили, все равно что заурядному капитан-лейтенанту именоваться адмиральским «ваше превосходительство», хотя он тянет всего лишь на «благородие».

Новые «линейшики» уже по сложившейся традиции построили в Финляндии, изрядно поднаторевшей в строительстве столь сложной техники, сочетающей новые, прорывные технологии и рождающей совершенно непохожие на предыдущие образцы человеческого ума и мастеровитости, да и платили за их изготовление совсем не мало. Первым оказался ледокол «Москва», принятый в 1960 году, годом позже – его близнец «Ленинград», в 1965 году – «Киев». В связи с тем что первые три прекрасно зарекомендовали себя

и не шли ни в какое сравнение с предшественниками, было принято решение заказать еще два, со всеми новшествами судостроения за прошедшее время, и в 1968 году появился еще один – «Мурманск», навороченный близнец, но лавры «последыша» достались завершающему славную пятерку ледоколу «Владивосток», принятому в 1969 году, впоследствии ставшему самым известным в мире из всей пятерки.

Новое поколение, являясь дизель-электрическим, имея двадцать две тысячи лошадей на трех гребных винтах, вертолетную площадку и соответствующую чину броню, обещало надолго закрепиться в лидирующем качестве, то есть, появившись на свет с «голубой» кровью, соперников не усматривало. Наличие собственного вертолета неимоверно расширяло возможности форсирования ледовых препятствий, позволяя при помощи геликоптера вести дальнюю гляциологическую разведку и находить уязвимые места в ледовых полях. Теперь всем стало ясно, что престол занят надолго.

Новые линейные ледоколы во многом разрядили обстановку на трассе Северного морского пути, расширив сроки навигации и ускорив движение караванов. Эффективность их работы несравнима с предшественниками типа «Капитан Белоусов», а эксплуатационные расходы лишь ненамного выше. Произошел качественный скачок фактически по всем основным параметрам, о которых совсем недавно бывалые ледоколышки мечтать не могли. Ко всему хорошему быстро привыкают, и спустя совсем недолгое время они так оказа-

лись к месту, будто других и вовсе не было.

Аппетит приходит во время еды, не прошло и десяти лет после приемки первого линейного «броненосца» из московской серии, как снова начал ощущаться недостаток линейного ледокольного флота, и несколько жестоких зим с северными ветрами, пригнавшими паковые поля к побережью, лишь добавили уверенности в необходимости постройки более мощных «броненосных» ледобоев. На этот раз решили заказать три мощных дизель-электрических ледокола в незабвенной Финляндии. В период с 1974 по 1976 год приняли все три ледокола, не имеющих мировых аналогов, которые и по сей день остаются непревзойденными: «Ермак», «Адмирал Макаров» и «Красин». Естественно, будучи более чем в полтора раза мощнее предыдущей серии, имея на гребных винтах 36 000 лошадиных сил, они являлись самыми настоящими молотобойцами, да и гораздо большая масса тоже служила дополнительным подкреплением в борьбе с паковыми льдами. Но по одному, очень важному параметру «Гулливеры» сильно уступали своим собратьям. Прибрежные воды Ледовитого океана мелководны, со многими мелями и стамухами, сидящими на дне, подводная часть которых может выступать на десятки метров, и осадка является немаловажным, а иногда и ключевым для форсирования ледовых нагромождений фактором. Из-за недооценки выступающих под водой в горизонтальном направлении препятствий, как части стамух, произошло немало аварий, когда клыки этих

«саблезубых тигров» вскрывали судовую бортовую обшивку будто консервным ножом, и считай повезло, если лишь в одном трюме. Осадка нового «Ермака» и его последователей составляет одиннадцать метров, а их предшественников — восемь с половиной, и разница в два с половиной метра на мелководье часто является решающей. Но, обладая «симбиозом» таких ледоколов при прохождении тяжелых льдов, всегда существует широкое поле для маневра, когда ведут караваны с народно-хозяйственными грузами.

Вслед за самыми мощными ледоколами возникла потребность в наличии меньших, но с более широким диапазоном возможностей во время обычной работы в Арктике и Антарктике в интервале температур до —50 градусов Цельсия, а также во внутренних замерзающих морях, включая обслуживание Норильского комбината на Енисее, как дополнительных к линейщикам в зимнее время при обеспечении вывоза цинково-никелевых руд, проводки судов в Охотском и Белом морях и Финском заливе.

И снова в Финляндии построили серию из четырех ледоколов, удовлетворяющих требованиям заказчика. Первые два, «Капитан Сорокин» и «Капитан Николаев», приняли в 1977 и 1978 годах соответственно. В отличие от своих последователей, «Капитана Драницына» и «Капитана Хлебникова», построенных в 1980 и 1981 годах, они были на двенадцать метров длиннее и имели главные двигатели меньшей мощности — 22 300 лошадиных сил, тогда как на «Хлеб-

никове» 24 600 лошадей. Осадка в 8,5 метра относил их к мелко сидящим ледоколам. Одобрительные и восторженные крики финнов на банкете по случаю передачи ледокола «Адмирал Макаров» заказчику, когда объявили о строительстве еще четырех ледоколов нового проекта, до сих пор памятни Геннадию Антохину. Финны с лихвой компенсировали свои издержки во время строительства самых мощных линейных дизель-электрических ледоколов за счет нового заказа, но это не более чем догадки, не подкрепленные фактами. Естественно, финны были довольны новыми заказами, обеспечившими работу верфи на несколько лет вперед, они позволяли заводу работать в полную силу, совершенствуя ледокольные суда, развивая и внедряя новые технологии, создавая заслуженный мировой авторитет.

Ледокольные возможности позволяли новичкам идти в полутораметровом льду со скоростью в один узел (около двух километров в час), а в режиме наскоков могли форсировать лед до трех метров толщиной. В 1990 году «Капитан Хлебников» был переделан под туристическое круизное пассажирское судно, имеющее пятьдесят одну каюту, от трехместных до люксовых, не уступающее по комфорту современным круизным лайнерам, но обладающее громадным преимуществом, с которым ни один из них не мог конкурировать, ибо его осадка и ледокольные качества позволяли заходить в ледовые «прерии», куда посторонним вход строго воспрещен, как и приближаться на минимальные рас-

стояния к многочисленным, кипящим жизнью арктическим и антарктическим островам. Количество пассажиров-экстремалов в мире быстро растет, так как у пресыщенных изысками цивилизации людей обычные мировые туристические редкости уже не вызывают никаких эмоций и не выплескивают адреналин. Подавай им, как наркоману со стажем, что-то новенькое, зажигающее кровь. Вот и притягивают их антарктические острова с колониями пингвинов, необычных морских обитателей и бесчисленными гнездовьями птиц; ну и конечно, особые эмоции вызывают ломающийся лед под форштевнем ледокола и летящие во все стороны мириады окрашенных всеми цветами радуги брызг, и стоят они как вкопанные, очарованные небывалым явлением, воочию наблюдаемым. Максимальная пассажировместимость – 112 мест с экипажем в 70 человек. На всех ледоколах последних серий четко прослеживалась тенденция к уменьшению численности экипажей, что объяснялось все прогрессирующей автоматизацией и внедрением новых технологий. Более подробно о туристических рейсах круизного ледокола можно прочесть в четвертой книге цикла «Район плавания от Арктики до Антарктики».

Корпуса портовых маломощных ледоколов, устаревших физически и морально, строились по проекту шведского пароходного ледокола «Эйсбар», названного «Ильей Муромцем» в момент его рождения и принадлежавшего России; но судьба играет не только человеком, но и его собствен-

ностью: гораздо позднее он был передан Германией Советскому Союзу в составе послевоенных репараций. Их строительством занималась Адмиралтейская верфь в Петербурге с 1960 по 1981 год. Количество построенных малых (портовых) ледоколов для различных ведомств включая морской флот, гидрографию, патрульные суда для пограничной охраны и даже один для военного ведомства, является рекордным во всем мире – 32 единицы. С 1960 по 1971 год строительство велось высокими темпами, достигая трех судов в год; они размножались словно кролики. С 1973-го по 1981-й построили еще восемь ледокольных пароходов в качестве патрульных и один исследовательский. (правда, неизвестно для каких исследований). Поначалу они строились для обслуживания портов с тяжелой ледовой обстановкой и показали себя прекрасно. Затем поле деятельности расширилось вплоть до Арктики, и, убедившись в их хороших качествах, другие ведомства стали также заказывать такие суда в завидных количествах, переходя на торгашеский язык – оптом. Они являлись дизель-электрическими, с главным двигателем мощностью на двух гребных винтах 5400 лошадей, чего вполне хватало для совсем не гигантских размеров шестидесяти семиметрового мини-ледокола. Но бег времени остановить нельзя, и по разным причинам, после более чем сорокалетней, а то и полувековой службы на различных постах в заинтересованных ведомствах, многие были списаны и утилизированы, превратившись в разные металлоизделия

министерства машиностроения, хотя некоторые из них продолжают бодрствовать до сих пор.

Потребовалась замена и для них — на новые, с гораздо большим спектром деятельности портовые ледоколы, хотя называть их на старый манер язык не поворачивается, ибо это лишь дань сошедшим со сцены трудьягам. Они вполне самостоятельны и не требуют такой уж тесной привязки к какому-либо порту, а круг их деятельности и радиус действий значительно расширились.

Как обычно, серия из трех судов была заказана в соседней Финляндии. Как все-таки хорошо, что она не вошла в состав свободных советских республик, сто десятидневная война 1939—1940 годов помешала, в противном случае где бы строили такие прекрасные ледоколы и суда арктического назначения, снявшие проблему зимней навигации в замерзающих портах Советского Союза. Первым оказался «Мудьюг», получивший свое имя от одного из беломорских островов, и два последующих ледокола, «Магадан» и «Диксон», в дальнейшем именовались мудьюжным типом. Общим недостатком для всей троицы стало наличие винтов регулируемого шага, когда гребной вал вращается не останавливаясь, при реверсе лишь изменяется положение лопастей винтов. Использование ВРШ на портовых ледоколах чревато многими осложнениями: при постоянных реверсах и работе во льду увеличивается вероятность повреждения гребных винтов, происходит быстрый износ, очень медленная остановка суд-

на и фактическое начало движения назад. Головному судну не повезло, хотя он стал после модернизации носовой части по немецкому проекту в 1987 — 1988 годах самым большим из тройки близнецов, увеличившись в длину до ста одиннадцати метров — на целых двадцать пять метров по сравнению со своими недомерками собратьями, у которых максимальная длина оставалась неизменной со дня рождения — 88,9 метра. Улучшилась и обитаемость, как в концертном зале, но на этом преимущества закончились и появились крупные недостатки: ухудшилась маневренность, а носовая часть, лишившись классического ледокольного штевня и превратившись в широкое корыто, начисто отбила охоту встречаться с серьезными льдами, несмотря на 10 000 лошадей в утробе ледокола. В дальнейшем он использовался для обеспечения и поддержания в чистоте фарватера в Невской губе из-за своей полной непригодности исполнять настоящую ледокольную работу по форсированию полей сплошного льда, хотя во время вновь обретенных обязанностей показал себя с лучшей стороны, будто бы для этой цели его и модернизировали. Лопатообразный штевень, хотя и не мог соперничать с обычным, «кавказским», но для устранения начинающегося формирования ледового смерзания был явной находкой. После его работы обычным ледоколам работы почти не оставалось. Таким образом, ошибка в перепроектировании оказалась настоящим подарком. Два первых ледобоя построили в 1982 году, а последний — в 1983-м, они могли двигать-

ся в сплошном 115-сантиметровым льду с экипажем всего в 30 человек и осадкой 6,5 метра.

«Диксон» занят проводкой судов по Белому морю в Архангельск, обеспечением работы буровых вышек и буксировкой объектов различного назначения, работы ему хватает. «Магадан» тоже не бездельничает: обеспечивает проводку пароходов в Охотском море к своему тезке, от которого и получил название, хорошо известное во всем мире, не какой-то там «Мудьюг».

В 1976 году в нашем основном ледокольном цехе построили еще три небольших портовых ледокола новой серии: «Капитан Измайлов», «Капитан Косолапов» и «Капитан А. Раджабов», который принадлежал Азербайджану и был списан в 1999 году, а новый, под таким же именем, построили в 2013 году там же, где и первый. Чисто портовые ледоколы с осадкой 4,2 метра, длиной 56 метров, но с разными силовыми установками: у «Измайлова» 3920 лошадиных сил, а у «Косолапова» – на две тысячи больше, посему к нему и доверие другое. Они и сейчас продолжают работать в питерском и архангельском портах соответственно. Новый «Раджабов» принадлежит Азербайджану и работает в структуре Бакинского морского порта, там тоже бывают морозные зимы.

Совсем недавно начали строить, уже на отечественных верфях, новые типы ледоколов с обширными возможностями и мощными силовыми установками, ориентированные

на обслуживание Северного морского пути, по которому планировали добиться круглогодичной навигации для следования судов с миллионами тонн грузов из как на дрожжах растущих «азиатских тигров» в страны Европы, получая немислимые прибыли. Основным условием для осуществления этой глобальной идеи и стало строительство очередной волны ледоколов нового поколения. Дана отмашка, и гораздо более современные по своим возможностям ледоколы, не считаясь с гигантскими затратами, посыпались как из рога изобилия.

Ледоколы типа «Москва» в количестве пяти единиц начиная с 2007 года начали строить на отечественных верфях. Первые два судна, ледоколы «Москва» и «Санкт-Петербург», построили на Балтийском заводе, а последующие, «Владивосток», «Мурманск», «Новороссийск», с 2015 года на Выборгском судостроительном заводе. В качестве движителей на них установлены по две поворотные винторулевые колонки мощностью 16 мегаватт (двадцать одна тысяча семьсот шестьдесят лошадиных сил), способные двигаться в сплоченном полутораметровом льду. Самым мощным среди всех дизель-электрических ледоколов нового образца в настоящее время является ледокол «Владивосток», на котором установлены две полноповоротные колонки общей мощностью 17,6 мегаватта, или 23 660 лошадиных сил. Размеры: длина – 114 метров, осадка 8,5 метра, экипаж – 26 человек. Назначение новых ледоколов намного шире,

чем предыдущего поколения: проводка крупнотоннажных танкеров шириной до 50 метров, буксировочные и аварийно-спасательные работы, перевозка грузов, борьба с разливами нефти и пожарами в открытом море, обслуживание нефтяных платформ. В летнее время они работают на трассе Северного морского пути, зимой осуществляют проводки крупнотоннажных судов в Балтийском море в сторону Финского залива.

Военно-морскому флоту передан многофункциональный ледокол «Илья Муромец», построенный в 2015 году на Адмиралтейской верфи в Петербурге, где строится однотипный второй – «Евпатий Коловрат», и хотя оба ледокола получили чисто мифические имена, но они самые настоящие и предназначены для ледокольного развертывания флота в ледовых условиях, самостоятельной проводки кораблей и судов, буксировок любых объектов по чистой воде и в ледовых условиях, перевозки грузов в рефконтейнерах на палубе и в трюме, борьбы с разливами нефти и пожарами в открытом море. Высокая маневренность обеспечивается двумя полноповоротными колонками и носовым подруливающим устройством. Длина – 85 метров, ледопроемность – 0,9 метра, экипаж – 32 человека, мощность – 10, 4 мегаватта, или 14 000 лошадей, осадка – 6,8 метра.

Ледокол «Поляр Певек» в 2006 году построен в Норвегии для проводки танкеров дедвейтом 100 000—150 000 тонн в заливе Де-Кастри Японского моря, способен следовать

двух узловой скоростью в 120-сантиметровом сплоченном льду.

Ледоколы «Александр Санников» и «Андрей Вилькицкий» построены в 2018 году на Выборгском судостроительном заводе для сопровождения танкеров с Новопортовского нефтяного месторождения на Ямале. Длина – 122 метра, мощность – 22 мегаватта, или 30 тысяч лошадиных сил, три азимутальные, вращающиеся на 360 градусов установки.

Ледокол «Обь» построен на Выборгском судостроительном заводе в 2019 году. Ледопроездимость – 1,5 метра с двух узловой скоростью или четырех узловой в четырехметровом битом льду. Длина – 89 метров, по две винторулевые колонки в корме и носовой части, экипаж – 19 человек, мощность – 15 тысяч лошадей. Самый современный и мощный из портовых ледоколов, хотя по своим возможностям может выполнять многие функции, далекие от портовых обязанностей. Используется для обеспечения работы судов в Обской губе. Характерным для всех современных «броненосных» судов является малый по своей численности экипаж, такой же как на обычных транспортных пароходах. Научно-технический прогресс повлек за собой автоматизацию, программное обеспечение и управление многими ледокольными функциями без участия конкретных исполнителей, что сразу же сказалось на количестве мореходов в экипажах ледоколов.

В 2020 году был построен самый крупный из всех

когда-либо построенных дизель-электрических ледоколов, безусловно относящийся к линейным, – «Виктор Черномырдин». Судно заложили на Балтийском заводе в 2012 году и планировали сдать заказчику в 2015-м, ну а дальше пошло по самому Виктору Степановичу, который говаривал: «Хотели как лучше, а получилось как всегда». Разразился скандал с немецкой верфью Nordic Yards, осуществлявшей разработку проектной документации, из-за выявленных ошибок. Потом был суд, отказавший Балтийскому заводу в возвращении части выплаченного аванса в сумме 185 миллионов рублей из общей суммы 225 миллионов. В 2017 году передали дальнейшее строительство Адмиралтейским верфям, и для полной картины в 2018 году случился пожар. И лишь в 2020 году, спустя пять лет после намеченного срока, ледокол был передан заказчику. Таким тернистым путем пришлось добираться к звездам, или «как ни мучилась, а все же родила», то есть преодолев все колдобины и подводные камни, судно наконец-то построили и сдали в эксплуатацию. Правда, интересно, во что обошлись непланируемые убытки вкупе с пятилетней задержкой, но это совершенно другой вопрос, никакого отношения не имеющий к нашей теме. Главное, как говорил первый и последний президент Советского Союза Михаил Горбачев, «углубить и расширить».

Технические параметры новоявленного шедевра внушали уважение: длина – 142 метра, ледопроемимость – до трех метров, две поворачивающиеся на 360 градусов винтору-

левые колонки, мощность – 34 тысячи лошадиных сил, экипаж – 38 человек. Удивительно, но построенные почти на полвека ранее линейные ледоколы типа «Адмирал Макаров» обладали большей мощностью (на две тысячи лошадей). Они и сейчас не уступают своим, по сути дела, потомкам.

Такова эволюция крупнейшего в мире ледокольного флота Российской империи, Советского Союза и современной России, от паровых, работавших на угле, до современных дизель-электрических гигантов, насыщенных самыми передовыми технологиями, изобретениями и новшествами человеческого ума, сродни космическим.

Глава 3. Ледоколы с ядерными реакторами, или просто атомоходы

Из существующих в мире одиннадцати атомных ледоколов, один из которых является лихтеровозом «Севморпуть», все без исключения были спроектированы в Советском Союзе и России. В настоящее время в эксплуатации находятся шесть. Все они построены на Балтийском судостроительном заводе и Адмиралтейских верфях, исключая лихтеровоз, созданный на керченском судостроительном заводе «Залив», и двух мелкосидящих, «Таймыр» и «Вайгач», родом из финского Вяртсиля, но во всех случаях установка ядерных блоков проходила в Ленинграде.

Первый в мире ледокол с ядерной силовой установкой «Ленин» был построен Ленинградским адмиралтейским объединением в 1959 году и, проработав тридцать лет, был поставлен на вечную стоянку в Мурманске. Длина – 134 метра, осадка – 10,5 метра, два атомных реактора, четыре турбины, мощность – 44 тысячи лошадиных сил. Принимающим и первым капитаном был известный полярник П. А. Пономарев.

Ледокол «Арктика» построен в 1977 году с учетом недостатков, выявленных на его предшественнике, и со значительно улучшенными характеристиками. Длина – 148 метров, мощность – 75 тысяч лошадиных сил, экипаж – 130 человек, ледопроемимость – 2,2 метра, с тремя винтами. Ледокол получил всемирную известность, когда девятого августа 1977 года под командованием капитана Юрия Кучиева вышел из Мурманска и семнадцатого августа достиг географической точки Северного полюса. Характерно, что руководителем экспедиции являлся тогдашний министр морского флота СССР Тимофей Гуженко, окончивший эксплуатационный факультет для работников портов Одесского института инженеров морского флота и, конечно же, получивший Золотую звезду Героя Социалистического Труда. Что-то напоминающее сценку из серии мультфильмов о капитане Врунгеле: «Матрос Фукс, а вы разбираетесь в картах?» – «Да, тройка, валет, туз!!!» Так что не совсем ясно, в чем заключалось руководство экспедицией министром. Что-то подска-

зывает, это была лишь официальная причина для получения Золотой звезды Героя. Во время позднего Брежнева награждений было много, и негоже флотскому министру оставаться в стороне. Весь тогдашний «звездопад» здорово подорвал доверие к государственным наградам. Интересно, что спустя сорок три года вторая «Арктика» в ходе заводских испытаний также без проблем достигла Северного полюса, но на этот раз обошлось без наград. И это всего лишь в ходе заводских испытаний!

Первая «Арктика» после тридцати трех лет работы, в 2008 году была утилизирована, разобрана на «гвозди». Вся арктическая серия составила шесть единиц: «Сибирь» 1977 года, реакторы которой выгружены в феврале 2018 года, «Россия» 1985 года, находящаяся в отстое с 2013 года, «Советский Союз» 1989 года – в отстое с 2010 года, «Ямал» 1993 года, в эксплуатации, «50 лет Победы» 2007 года, в эксплуатации. Мелко сидящие ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» с осадкой 8,1 метра, построенные в Финляндии в 1989 и 1990 годах соответственно, со сто пятидесяти метровой длиной, двухметровой ледопроеходимостью, мощностью около пятидесяти тысяч лошадиных сил и экипажем в 89 человек, явились столь необходимыми по обслуживанию крупных танкеров и рудовозов в бассейнах Оби и Енисея. Вывоз руды Норильского промышленного района происходит в течение всего года, да и мелкосидящие ледобои – потенциальные проводники караванов в прибрежных аркти-

ческих районах по трассе Северного морского пути.

В 2020 году появилась новая «Арктика», совершенно иного проекта, с еще более убедительными характеристиками: длина – 172,7 метра, осадка – 10,5 метра, ледопроемкость – до трех метров и мощность – около восьмидесяти тысяч лошадиных сил. По плану текущего года в дополнение к первым двум должен появиться еще один ледокол этой серии – «Урал», запланированный на вторую половину года, но неизвестно, не повлияют ли текущие события, принятые санкции и возможные проблемы с финансированием на его передачу заказчику. Вся серия должна составить семь мощных ледоколов, из которых два сданы заказчику; вторым является «Сибирь», принятая в январе текущего года. Разрабатывается проект супермощного ледокола «Лидер» мощностью за 150 тысяч лошадей и ледопроемкостью более четырех метров.

Очевидно, что строительство ледокольных монстров было заточено под быстро увеличивающийся объем круглогодичных перевозок Северным морским путем. Но вопреки всем радужным надеждам, вероятнее всего, произойдет значительное уменьшение прохождения иностранных флагов по папанинскому детищу, и тогда возникнет много вопросов, отнюдь не в нашу пользу.

Громадьё планов никто не отрицает, но гигантские ресурсы, брошенные на строительство атомоходов невиданной мощности, как и дороговизна их обслуживания в све-

те создавшегося международного положения, могут полностью перевернуть ожидаемые планы. Предполагаемые доходы от прохождения судов под иностранными флагами Северным морским путем могут оказаться лишь приснившимися фантомами, и тогда придется сворачивать ледокольную программу, так как и существующие ледоколы придется ставить на отстой. «Цыплят по осени считают!» Дай бог, чтобы такого не произошло, но: «На Бога надейся, а сам не плошай». Политика никогда не будет превалировать над экономикой, иначе можно остаться с голым задом.

Глава 4

Происходящие сегодня события не идут ни в какое сравнение с имевшими место шестьдесят, а то и семьдесят лет назад, словно бездна времени пролегла между ними или же они происходили на разных планетах. Порой невозможно представить существование каких-либо аналогий или даже фактов, их объединяющих. К счастью, еще остались в живых некоторые свидетели и участники далеких даже не по времени, а по технической оснащенности и осведомленности событий, в корне отличных от современных, и не хотелось бы заниматься тавтологией, но все же невольно, как под действием мощного магнита, снова приходится повторяться, ибо существующий водораздел фантастически необычен и даже современным профессионалам, не говоря о дилетантах, нелегко в него поверить.

Одним из последних аксакалов, принимавших деятельное участие в перипетиях того времени, был гидролог Николай Петрович Бубнов, 1932 года рождения, окончивший Ленинградское высшее арктическое морское училище по специальности «океанография» в 1955 году и распределившийся в Дальневосточное морское пароходство, пребывавшее в те годы если не в зачаточном, то в очень близком к нему состоянии. Прошедшая война нанесла множественные трудно заживаемые раны, одних лишь судов дальнего плавания погибло двадцать пять единиц, в основном работавших на перевозках ленд-лизовских грузов из портов США на Приморье, от действий неизвестных пиратских подлодок и разбросанных по всему океану, словно клецки в супе, мин, во многих случаях с экипажами. Да и скудость послевоенных лет тоже не способствовала процветанию, действуя по принципу: «Не до жиру – быть бы живу». Ни о каких конвоях, как в северо-западном бассейне, и речи не было – где можно было набрать столько кораблей охраны? Основной тактикой доставки грузов являлись одиночные рейсы со строгим радиомолчанием в течение всего рейса, дабы не привлечь внимание японских подлодок, рыскающих по всему океану.

В те времена наличие гидролога на каждом ледоколе было обязательным, он существовал в штате судна, ибо ледовой разведки в современном понимании, с наличием палубных вертолетов на линейных ледоколах, не было, и именно на специалиста по льдам возлагалась самая ответственная за-

дача – определить проходимость ледовых полей по едва заметным признакам. Гидрология – наука, изучающая природные воды, их взаимодействие с атмосферой и литосферой, явления, протекающие в водах, включая испарение и замерзание. Гидролог – специалист по изучению водной поверхности земли и протекающих в ней процессов. Хотя, имея в виду его ориентированность на процессы ледообразования и их дальнейшего развития, ему бы лучше подошло определение «гляциолог», то есть специалист, занимающийся изучением всех видов льдов, снега и водоемов. Но так сложилось в процессе десятилетий. В истории много подобных казусов: всем известно, что Америку открыл великий генуэзец Христофор Колумб 12 октября 1492 года, а названа она в честь еще одного итальянца – флорентийца Америго Веспуччи, который побывал там гораздо позже, но, несмотря на очевидные факты, открытый материк получил его имя, и подобных случаев совсем не мало в истории географических открытий. А Колумбу пришлось довольствоваться государством Колумбия на северо-востоке Южной Америки, известным разве что картельными наркобаронами.

Дальняя ледовая разведка проводилась на самолетах поларной авиации, наиболее подходящих для длительных полетов с небольшой скоростью на низкой высоте. Более всего подходил для таких полетов Ил-14, который с дополнительным баком топлива мог находиться в воздухе до двенадцати часов без промежуточных посадок. С него-то гидро-

лог внимательнейшим образом осматривал бескрайние ледовые просторы с различными оттенками и степенью торошения льдов, выискивая одному ему понятные наметившиеся изменения в структуре льдов, дающие надежду на их проходимость для каравана судов во главе с паровым ледоколом, работающим на угле, с многочисленным отрядом кочегаров, готовых подбросить уголька во все его 9 — 10 всепожирающих топок. Однообразная ледяная пустыня с почти всегда проблемной видимостью из-за частых туманов и отсутствия солнечных лучей могла усыпить кого угодно, не говоря уже о притуплении бдительности. Самолет-разведчик летал галсами длиной в десятки, а иногда и сотни километров, расстояние между которыми диктовалось видимостью, и чем она была хуже, тем теснее галсы. Зачастую высота снижалась до двадцати-тридцати метров, с риском напороться на высокие торосы образовавшегося при сжатии льда.

Коренные обитатели ледяного безмолвия, увидев снижающийся самолет, разбегались во все стороны во все лопатки, особенно напуганные все усиливающимся ревом поршневых двигателей по мере снижения высоты полета до бреющего. Скольких из них с испугу хватил инфаркт — неизвестно, но наверняка таковые имели место. Белые медведи и песцы — основные обитатели тех мест, как и белые куропатки, у которых также не хватало терпения пережить налет, и, обезумевшие, они выскакивали с насиженных мест и короткими перелетами, похожими на прыжки, с часто машущими

крыльями втыкались в очередную снежную защиту. В случаях разрежения льдов хватало отдыхающих нерп, но те тоже, долго не раздумывая, ныряли в свои лунки. Под нарастающий шум двигателей можно угодить на обед белому медведю, и никакие запоздалые ухищрения не спасут от клыков самого хищного полярного зверя, разве что и он испугается все усиливающегося рокота.

Опытный гидролог не отрывал взора от однообразной для любого непосвященного серой картины, от которой тянуло непреодолимой скукой, и постоянно делал какие-то значки на своей навигационной и полетной карте, не забывая и о рядом находящемся блокноте. К завершению длительного полета схематичная ледовая карта была готова, и летчик на бреющем полете сбрасывал ее, поместив в закрытый красный цилиндр, на возглавляющий караван ледокол, тем самым указывая более слабые направления и участки для прохождения судов. Такие полеты осуществлялись ежедневно, ибо льды на месте не стоят, и их движение хоть и мало предсказуемо, как зависящее от многих факторов, но его все-таки может прогнозировать опытный гидролог, у которого, кроме опыта и знаний, вырабатывается определенное предчувствие – своего рода шестое чувство.

Самолеты-разведчики базировались на аэродромах Магадана, Певека, Тикси, и летчики всегда с благожелательностью относились к пассажирам-гидрологам, так как наличие на борту ледового специалиста гарантировало налет мно-

гих часов, а заработок пилотов напрямую зависел от времени, проведенного в воздухе, к тому же до бесплатного коммунизма оставалось еще невероятно далеко. Непременным препятствием для полетов являлась полярная погода, от которой в любую минуту можно ожидать непредсказуемых пакостей и злоключений: внезапно накрывшего густого тумана, который может держаться днями и неделями, скрывая возникающие подвижки ледовых полей, способные в течение нескольких часов полностью изменить обстановку, вчера еще ясную картину и маршрут движения каравана судов.

С появлением вертолетов на первых современных линейных ледоколах значительно расширилось их поле деятельности в поиске наиболее проходимых путей. Стало намного проще обзирать ледяные просторы на сотни километров вокруг, правда, оставалось одно большое «но». Частые туманы ставили большую преграду, ограничивая, а иногда и вовсе запрещая поднимать вертолеты, начисто лишая ледоколы зрения, в отсутствие которого они попадают в полную зависимость от капризов своевольной арктической погоды, оставляя лишь надежду на слепую удачу. Но избавиться от этой напасти невозможно, она и есть бесплатное приложение к арктическому климату, приходилось использовать любую появившуюся возможность в поредевшем тумане, чтобы обзреть окрестности. Усиление или изменение направления ветров также не сулит ничего хорошего на ледяной кухне, и чем они сильнее, тем больше ве-

роятность угодить в начавшееся сжатие ледового массива, способное раздавить корпус судна, как яичную скорлупу, и примеров тому предостаточно, или попасть в «ледовую реку», когда чувствуешь себя ничего не значащей букашкой, несмотря на тысячи лошадиных сил под палубой, и остается лишь разобщить рулевое устройство, чтобы перо руля болталось как будет угодно злему ледовому джину, пока тот вволю не наиграется. Суда мгновенно разбросанного каравана носит по совершенно непредсказуемой траектории, норovia стукнуть друг о друга, словно их стальные корпуса сделаны из папье-маше. Необузданная и непонятная сила пугает своей необъяснимой и непредсказуемой мощью, когда понимаешь, что широкие дискуссии ученых и пропагандистов о человеческом величии и победе над природой – всего лишь докучливые сказки, ничего общего не имеющие с действительностью. Когда же дьявольская бесовщина заканчивается и успеваешь перевести дух, то с изумлением замечаешь многометровые ледяные торосы, которых совсем недавно еще не было, и остается лишь предполагать, каким потусторонним силам при полной не сжимаемости льда такое деяние по плечу.

Глава 5

До появления в Дальневосточном бассейне первого современного линейного ледокола «Москва» в конце 1960 го-

да плавание в порт Магадан и бухту Нагаево осуществлялось лишь в летнее время, ибо существовавшими тогда переименованными линейщиками, за исключением прожившего без особых катаклизмов «Анастаса Микояна», от Ильича до Ильича без инфаркта и паралича, форсирование ледовых барьеров было не по зубам. Летом грузы для Колымы накапливались в магаданском порту, а с наступлением холодного времени по зимнику развозились по различным шахтам и рудникам. В зимнее время Охотское море было непроходимо даже для тех самых угольных ледоколов, не говоря уж о транспортных судах. Самое позднее, при мягких зимах, магаданская навигация заканчивалась не позже середины января. А затем наступал черед доставки завезенного по пунктам колымской трассы груза в кузовах грузовиков или в больших тракторных санях.

Издали машины походили на что-то звероподобное, с вьющимся дымком из выступающей над кабиной трубы. При ближайшем рассмотрении кабина представляла собой отдельный отсек, со всех сторон, кроме смотрового переднего стекла, обшитый оленьими шкурами, а внутри нее находился камелек, сложенный из кирпичей, обложенных глиной, постоянно подтапливаемый дровишками, дым от которых уходил через трубу, выведенную выше кабины, оттого машина напоминала «пепелац» из популярного фантастического фильма «Кин-дза-дза». Естественно, что говорить о каком-то стационарном отоплении кабины не прихо-

дилось, и каждый водитель ухитрялся придумать что-нибудь свое, оригинальное, и если сначала для отопления использовали бензин, то вскоре от него отказались по вполне понятной причине: это все-таки топливо, да и совсем не безопасное, с характерным запахом и большими пожарными рисками, а горящие щепки создают не только жар, но и иллюзию домашнего уюта с хвойным запахом. К тому же постоянный запах бензина вызывал наркотическое отравление, о котором тогда мало что знали, но на самочувствие он, без сомнения, влиял, снижая реакцию, чувство опасности и вызывая сонливость. Работающий двигатель никогда не выключали, ибо завести его при очень низкой температуре, а другой там не бывает, не удастся.

До 1957 года во Владивостоке сосуществовали два пароходства: Дальневосточное и Восточное Арктическое, принадлежащее восточному сектору Северного морского пути, в состав которого входили 4—5 ледоколов и несколько судов чисто арктического направления. Во время летней навигации собственных транспортных судов не хватало, и оно брало в аренду несколько паровых пароходов типа «Либерти» у своего соседа. В 1957 году, после упразднения администрации Северного морского пути, перестало существовать и Арктическое пароходство, а его флот передали в Дальневосточное пароходство. В полном составе перешла и служба ледокольного флота, образовав новое подразделение. Появлением в бассейне современного и невиданного ра-

нее по своим возможностям ледокола в корне изменило картину, и решили завозить на колымское направление, то есть в столицу всего края Магадан, в зимнее время, благо тот мог проводить караваны, придерживаясь западного побережья Камчатки. В летнее время ледоколы и транспортные суда задействовались на выполнении заданий арктического завоза, добираясь с помощью той же «Москвы» до Певека и Тикси, служивших базовыми пунктами для снабжения многочисленных шахт и рудников Колымского края. Все были довольны создавшимся положением и возможностью не прибегать к работе в постоянном авральном режиме. Но получилось как это часто бывает: «Гладко было на бумаге, да забыли про овраги, а по ним ходить».

Недолго покомандовал новым ледоколом известный поллярный капитан Михаил Владимирович Готский, умерший в 1962 году от сразившего инфаркта. В его честь был назван сухогруз из породы «броненосцев» с усиленным ледовым поясом «Капитан Готский». Дублером капитана являлся будущий известный ледокольник, капитан Леонид Федорович Ляшко, который так же был из славной плеяды капитанов ледокольного племени, оставивших о себе добрую, но противоречивую память. Не обойденный наградами главный гидролог пароходства Бубнов оценивает его слова грубоватой похвалы как самую большую награду.

Вторым помощником капитана на ледоколе был известный в будущем ледовый капитан Холоденко. Он, обращаясь

к капитану во время проходящего на ледоколе собрания, когда Николай Петрович только что появился в проеме входной двери после разведывательного полета, будучи еще в унтах и летной одежде, сказал: «Капитан, посмотрите, у вашего гидролога глаза от постоянного напряжения красные, как у кролика. Не пора ли штурманов приучать к ледовой разведке?» На что Ляшко в своей грубоватой манере в присутствии всех находящихся ответил: «А мне плевать, какие у него глаза, зато, когда он в воздухе, я за караван спокоен». Таков был Ляшко, скупой на похвалу, которую если и производил, что бывало чрезвычайно редко, то в своей особой манере, когда непосвященный не мог понять, комплимент ли это или выговор, и она дорогого стоила.

Первым рейсом нового ледокола стал зимний 1961 года, прошедший без всяких осложнений и подтвердивший возможность зимней навигации. В то время Магадан был не просто городом, а средоточием многих известных, образованных людей, оказавшихся там не по своей воле. Некоторые, отбарабанив присужденные им годы, оставались в нем как вольные, а другим было запрещено проживание в крупных городах европейской части страны. Среди таких был известный певец, композитор и поэт Вадим Алексеевич Козин. Будучи дважды осужденным, в 1944 и 1959 годах, всю оставшуюся жизнь он прожил в Магадане, где и умер, а прожил он немало – более девяноста лет. Магаданский сухой морозный климат словно засушил его, не дав развиться старческим бо-

лезням. Капитан Готский и гидролог Бубнов побывали у него в гостях. Певец очень тепло их встретил и даже исполнил несколько песен на гитаре.

В городе находился театр музыкальной комедии, на спектакли которого билеты достать было нелегко, в чем нет ничего удивительного: такой труппе могли позавидовать даже столичные театры.

Глава 6

В навигацию 1962 года в районе пролива Санникова содалась тяжелая ледовая обстановка. Закончилось короткое арктическое лето, и ситуация еще более ухудшилась. Ледокол «Адмирал Макаров», бывший «Вячеслав Молотов», все еще будучи паровым угольщиком, тащил на буксире старый пароход типа «Либерти» – «Сучан», у которого было серьезное повреждение винторулевой группы и двигаться самостоятельно он не мог, к тому же пароход имел полную загрузку тиксинским лесом.

На помощь из Певека пришел ледокол «Москва». Многократные попытки пробиться на восток не давали результата, несмотря на все усилия обоих ледоколов, и тогда вся троица, построившись в колонну, замыкающим в которой был все тот же обездвиженный «либертос» (так называли десяти тысячники -сухогрузы американской постройки типа «Либерти»), стала двигаться вперед, подталкивая друг друга в кор-

му, и если с ледоколами оказалось все в порядке, то пароход разворотил себе весь бак, постоянно тыкаясь в корму «Адмирала Макарова». В проливе в результате сильного сжатия выросли высоченные торосы, настоящие ледяные горы, и в ходе неравной борьбы ведущий ледокол потерял правый винт с концевым валом, сразу превратившись в «хромую утку».

Начальник штаба арктических операций восточного сектора Арктики Конев сбросил с самолета вымпел с письмом и картой ледовой обстановки на ледокол «Москва», о котором просил никого не информировать. С содержимым ознакомились капитан, старший помощник и гидролог. Вопрос ставился о высокой вероятности зимовки, и пока окончательно ничего не решено, не стоило поднимать панику среди экипажей, еще рано настраивать их на минорный лад.

Поняв бесполезность прилагаемых усилий, прекратили штурм ледовых крепостей, и суда тут же отнесло друг от друга. На «Адмирале Макарове» от постоянных толчков не способного затормозить либертоса образовалась дыра в румпельное отделение, которую срочно заделывали собственными силами и подручными средствами.

Необходимо было ознакомить с полученным от Конева письмом и капитана второго ледокола. Гонцом решили послать самого молодого и здорового. Нетрудно догадаться, что выбор пал на тридцатилетнего гидролога. Передавать содержание по радиотелефону было нельзя, ибо о предпола-

емой зимовке сразу же узнают все экипажи и эмоционального взрыва не избежать. Оба ледокола включили прожекторы по встречному направлению, дабы облегчить гонцу путь и держать в поле зрения в условиях ограниченной видимости среди нагромождения торосов, не уступающих по неприступности линии Мажино. Разнокалиберные торосы, в беспорядке разбросанные между судами в свете прожекторов, и вовсе казались картиной из потустороннего мира, чем-то похожей на мертвый лунный пейзаж, усугубленный таким же неестественным светом.

Сойдя на лед, гидролог сразу же приступил к восхождению, и вскоре казавшееся совсем небольшим расстояние между двумя ледоколами превратилось в настоящую полосу препятствий, которую в самом деле приходилось штурмовать. Усталость в немалой степени накатывала не от недостатка физических сил, а от нервного напряжения, охватившего все его существо. По спине побежали струйки пота, а руки начали предательски подрагивать; приходилось становиться на четвереньки, а иногда и ползти – скользкий лед не давался и сбрасывал назад, силы убывали с каждой минутой, но полученное поручение продолжало гнать вперед на одних волевых качествах.

Примерно после половины пройденной дистанции раздался едва уловимый гул, показавшийся Николаю шумом в ушах от усталости, охватившей все тело. Но гул постепенно нарастал и вскоре превратился в грохот, сродни горному об-

валу. Ледяные горы пришли в движение, напоминая картину апокалипсиса, создалось ощущение появившейся громадной воронки, поглощающей все вокруг, напоминающей черную дыру в стадии активной деятельности, в то время еще не ведомой даже продвинутым астрономам и астрофизикам. Оцепеневший гидролог лишился чувства времени и неизвестно как долго пребывал в таком состоянии, но вскоре все закончилось, и снова воцарилась тишина с другим, более ровным рельефом. Успев отдохнуть и несколько успокоиться, он забыл об усталости и продолжил путь уже в адекватном состоянии. Прибыв на судно, передал конверт капитану, и обратный путь уже не вызвал трудностей.

Утром ледяные поля стали более разреженными, и ледокол обрел движение, не будучи скован ледовыми объятиями. Ночной апокалипсис был всего лишь обычной разрядкой ледовых полей после сильного сжатия, почему и исчезли многие торосы и ропаки, превратив ледовые горы в равнину. Подошел ледокол «Сибирь», отправленный штабом арктических операций на выручку изнемогающей троице, здорово подкрепивший упавший боевой дух экипажей, и вопрос о зимовке, к счастью не доведенный до команд всех судов, уже не поднимался. Да и не нужно будет засыпать палубу угольным шлаком для утепления во время зимовки, как рекомендовал штаб арктических операций. Ледокол, уже переделанный на жидкое топливо, лишился всех своих топков и восьмидесяти кочегаров, уполовинивших экипаж. За бор-

том стоял октябрь, что по арктическим меркам является самой настоящей зимой.

После долгих совещаний в Певеке о возможной зимовке «либертоса» пришли к выводу подлатать его, насколько это возможно, и отправить в сопровождении ледокола по назначению. На этот раз сильно повезло, и переход хромого парохода прошел почти по чистой воде вплоть до Берингова пролива, что само по себе выглядит исключительным случаем для начала октября, когда устойчивые северные ветры блокируют прибрежное плавание, наглухо закрывая на всем тысячемильном переходе все лазейки по направлению к спасительному проливу. Но на этот раз ветры запоздали, и «Сучан» вместе со всеми своими недугами успел вскочить в последний вагон уходящего поезда, не без помощи бородатого вице-адмирала, погибшего со всем своим штабом во время взрыва на флагманском броненосце «Петропавловск» 31 марта 1904 года и лишившего страну даже шанса победить в той русско-японской войне. Но имя его осталось увековеченным в названии ледокола, как прародителя первого «Ермака».

Вскоре выяснилось, что утерятный винт и конечный вал ледокола «Москва» необходимо заказывать на верфи Вяртсиля в Финляндии, и пока проходила вся бюрократическая рутина согласования, а затем отправка необходимого движителя, установка его в доке, где тоже нужно было дожидаться своей очереди, время шло, и к началу осени стало ясно, что

ледокол просто не успевает подготовиться к зимней магаданской навигации. Как бы ни было страшно, но руководство пароходства проинформировало магаданский обком партии о срыве зимней навигации в столицу Колымского края, что, по сути, означало едва ли не катастрофу, в результате которой придется закрывать многие прииски и шахты, остающиеся без необходимого оборудования, запасных частей, строительных материалов и топлива, а людей эвакуировать. Разразился небывалый скандал, докатившийся до Центрального комитета партии, и оттуда вскоре пришло грозное постановление, приказывающее пароходству любыми средствами осуществить зимнюю навигацию.

В руководстве компании воцарилось уныние, едва ли не паника; времена были тяжелые, и все помнили совсем недавние расправы с виновниками даже по мелочным делам, а тут срыв целой навигации тянул как минимум на высшую меру для многих причастных и не причастных к делу о «саботаже» или намеренном срыве государственных планов. «Был бы человек, а дело всегда найдется!» – любимое изречение прокуроров того времени, возвращенных Андреем Януарьевичем Вышинским. Все были в растерянности и даже не помышляли о каких-то действиях, ибо даже старые ледоколы не могли обеспечить зимнюю доставку грузов магаданского направления. Смирненно ждали своей участи, словно барашки перед забоем, груженные пароходы. Но совершенно неожиданно нашлась палочка-выручалочка, во всемогу-

щество которой сначала никто не верил, встречая в штыки, ничего взамен не предлагая. Самый известный, безболезненный и безопасный вид критики: с одной стороны, понятно, что вроде бы человек радуется за общее дело, а со второй – всегда сохраняет за собой пути отхода, ибо при любом раскладе виновным не окажется. Иного ждать не приходилось, ибо стандартная реакция человека на очевидное непонятное и невероятное, находящееся у всех на виду, но неожиданно предложенное другим решение, – это бурное отторжение, к которому примешивается чувство зависти: «Почему он, а не я?»

Гидролог Николай Бубнов пришел на прием к секретарю магаданского обкома партии Афанасьеву с предложением попробовать проводить груженные суда и вовсе без ледакольной проводки, но нужен самолет-разведчик в его полное распоряжение, и вкратце объяснил свои намерения. Секретарю обкома ничего другого не оставалось, как согласиться, ибо других вариантов не было. Он посоветовал оформить официальное предложение в обком партии от службы ледакольных операций пароходства. Когда Бубнов выступил в службе со своим предложением среди всех умудренных ледакольщиков, то вначале получил общую обструкцию, и более всех протестовал капитан ледакола «Адмирал Макаров» Абоносимов, будущий Герой Социалистического Труда. В итоге начальник «холодной» службы Лютиков прекратил прения и спросил о конкретных предложениях, но все промолчали.

Тогда он резюмировал: «Человек пришел нам помочь, а мы устраиваем ему головомойку за одно лишь его желание. Будем пробовать», — тем самым поставил точку над разошедшимся словоблудием. После этого состоялся отдельный разговор с Лютиковым, и гидролог объяснил, что для осуществления плана, кроме письма в обком, нужны еще и полномочия, ибо ни один капитан судна или ледокола не будет его слушать, сочтя за банального самозванца. Лютиков подумал и согласился, но когда Бубнов попросил полномочия начальника службы ледокольных операций, то возразил: а не велика ли окажется «шапка Мономаха», ведь начальником является он сам? В итоге сошлись на заместителе, и хотя Николай внешне вел себя уверенно, твердо веря в успех казавшегося безнадежным предприятия, но на душе скребли кошки и мучило позднее раскаяние в той авантюре, в которую он ввязался.

Делать было нечего, «назвался груздем — полезай в кузов». В Магадане гидролог поселился в гостинице, и в его распоряжение выделили машину, доставляющую в аэропорт, где уже ожидал самолет ледовой разведки, на котором ежедневно по многу часов он барражировал над Охотским морем, тщательно изучая лед и его структуру и движение, особенно вдоль западного побережья Камчатки и по маршруту дальнейшего следования в направлении южной оконечности острова Завьялова перед самым Магаданом, где традиционно, на основании предыдущих наблюдений ледокольщиков, лед

находится в более проходимом состоянии, обращая особое внимание на его вынос из Пенжинской губы залива Шелихова. Приливы в губе достигают десяти метров, и лед не удерживается, а выносится в центральную часть моря при преобладающих северо-восточных ветрах. Ледообразование и все сопутствующие аспекты появления льдов наносились на карты и в записные книжки с фиксированием конкретной силы ветра, температуры, сжатия и разрежения, включая едва различимые разломы, похожие на марсианские каналы.

Настало время подхода груженных судов, и, внутренне холодея, Николай сбросил первый выпел с рекомендованным путем форсирования ледовых полей вплоть до Магадана. Как ни странно, но первый пароход прошел, самостоятельно следуя ежедневно сбрасываемым выпелам. Иногда гидролог находил несоответствие в рекомендациях лоции: неоднократно облетая пролив между островом Завьялова и мысами Таран и Алевина обнаружил интенсивное торошение льда в прибрежной зоне, хотя лоция рекомендовала следовать именно таким путем. Выяснил столь очевидное противоречие из-за возникновения местной «боры», когда охлажденный воздух скатывается с гористой местности и, встречаясь с преобладающими северными ветрами, прижимает лед к берегу, вызывая сжатие и торошение, тем самым тот становится непроходимым, и гораздо предпочтительнее следовать посередине пролива, где такое явление не возникает. Это открытие во многом помогло груженным пароходам дей-

ти до Магадана.

Возникали и малые проблемы, которые приходилось решать по ходу их возникновения. Проживание в местной гостинице было ограничено одним месяцем, после чего следовало выселение или двойная оплата. Пришлось позвонить Лютикову и объяснить, что командировочных хватает лишь на половину ежедневной гостиничной платы. Вскоре ему позвонил секретарь обкома, уведомив, чтобы не беспокоился – его больше никто не тронет, пусть живет сколько хочет. Мелочь, а приятно, когда о тебе заботятся большие люди.

Однажды произошла пауза в прибытии судов, и, словно желая испробовать метод Бубнова в его жестком варианте, наступило маловетрие с усилившимися морозами. Николай ежедневно с тревогой наблюдал за медленно, но неумолимо смерзающимися полями льда, приобретающими более светлый оттенок, говорящий об увеличении толщины. Облетая совсем недавно проходимый участок Охотоморья накануне подхода небольшого каравана из трех судов, искал хотя бы мельчайший ручеек или черточку, через которую можно проникнуть, но бесполезно: однообразная ледяная пустыня напоминала антарктический купол, лед успел смерзнуться, не оставив никаких надежд на самостоятельное форсирование. Николай в отчаянии подумал: «Конец моей авантюре. Какой только бес попутал меня?» Но заднего хода, как у самолета, не было, «назвался груздем – полезай в кузов», да и времени совсем не оставалось, на подходе три парохода,

и запоздалые раскаяния и сожаления лишь отвлекают от настоящего дела, оставляя гидролога наедине со своими совсем не радужными мыслями. « Глаза глядят, а руки делают!»

Сбросил первый вымпел на палубу подошедшего судна с рекомендацией всем пароходам следовать прижимаясь к западному берегу Камчатки, а при возникновении трудностей держаться строя уступа, или, как говорят военморы, строя пеленга: при остановке лидирующего за ним параллельно следует второй, пробиваясь дальше и освобождая первый, затем в дело вступает третий и так далее, словно большая бурильная машина при прокладке тоннелей. Тактика казалась верной, и вся троица прошла самую опасную ледовую преграду. Далее последовали держась не менее чем в пяти милях от мысов Алевина и Таран, обращая внимание на крупные торосы, выносимые из залива Шелихова. Как это ни странно, но пароходы прошли – как будто гора с плеч свалилась.

Если везет, то везет во всем: в бухте Нагаево северо-восточный ветер вынес весь лед, и швартоваться можно было в свое удовольствие, не тыкаясь часами между льдин в стремлении подойти к причалу. Кстати, в каменном мешке бухты ледообразование и нарастание льда при очень низких температурах происходит быстро, и единственно верное решение проблемы нашли опытным путем: при значительном усилении северо-восточного ветра ледокол сразу же прини-

мался за окалывание льда по всему периметру, а крепкий ветер тут же выносил лед в море, очищая портовую акваторию. Налицо использование местных погодных факторов в своих корыстных целях.

Случались и неожиданные эскапады с приятными оценками: капитан Веронд, следуя рекомендациям гидролога, без проблем прошел до Магадана зимним «санным» путем и утром, встретив Николая, от всей души поблагодарил его, а позже дал радиogramму в адрес министра морского флота, от которого гидролог получил персональную благодарность.

На подходе к острову Завьялова в конце зимы образовывалась ледяная каша, иногда достигающая нескольких метров толщины, и груженные пароходы втыкались в нее, словно в вату, теряя передний ход, и никакая сила не могла сдвинуть с места. Но и здесь нашелся выход: суда, с трудом выбравшись из этой засасывающей трясины и разворачиваясь, начинали двигаться задним ходом, используя винт в качестве метлы, отбрасывающей в сторону ледяную кашу, медленно, но верно продвигаясь вперед, используя центробежную силу движителя. Преодолев неожиданное препятствие, снова разворачивались и ложились на курс, продолжая начертанное движение. Известно немало случаев, когда даже линейные ледоколы застревали в этом многометровом месиве и в дальнейшем пробивались вперед лишь на заднем ходу.

Чего стоила только работа двух самых мощных ледоколов, «Адмирал Макаров» и «Красин», в Сахалинском зали-

ве по высвобождению застрявших рыбаков. В конце декабря 2010 года в ледовом плену оказались плавбаза «Содружество», транспортный рефрижератор «Берег Надежды», научно-исследовательское судно «Профессор Кизеветтер» и траулер «Мыс Елизаветы». Причина банальна, и иначе чем головотяпством назвать ее трудно. Подошедший к плавбазе траулер с уловом из-за штормовых условий не смог пришвартоваться для сдачи рыбы, и тогда решили забраться в лед для уменьшения качки и заливаемости забортной водой, чтобы совершить перегрузку на базу. Работал северный, северо-восточный ветер, быстро забивая небольшие ледовые поля и наслаивая их друг на друга, создавая многослойную ледовую подушку из ледяной каши, растущую вглубь. Перегрузчик и плавбаза, наблюдая за льдом, по их мнению не представляющим опасности, продолжали заниматься своим делом с чисто рыбацким подходом – прежде всего рыба, как те самолеты, ну а девушки потом. В том-то и дело, что потом было уже поздно, и попали они как кур в ошип вместе с примкнувшим к ним научником, который действовал так же, но надеялся на большие суда: под их прикрытием он не пропадет и всегда успеет выйти, держась в кильватерной струе. В итоге двум мощным линейным ледоколам потребовался целый месяц, чтобы вытащить всю теплую компанию из ледовых объятий. К тому же им помогал ледокол «Магадан». По оценке Дальневосточного пароходства, спасательная операция обошлась в пять миллионов долларов.

Неизвестно, как долго продолжалась судебная тяжба и какова была действительная сумма компенсации от рыбацких судовладельцев и их коллег, владельцев научника, который хотя и действовал хитро, но в итоге перехитрил самого себя.

Глава 7

Ледокол «Москва» в свои юные годы часто оказывался в западном секторе Северного морского пути, случалось ли это по воле рока или заурядного случая, но к этому экипаж привык и ничему не удивлялся, хотя вполне возможно, что смена привычной обстановки восточного сектора на западный привлекала многих, особенно тех, у кого родственники проживали в европейской части страны, а таких было немало.

В летнюю навигацию 1964 года ледокол проводил караван, состоящий из трех судов, в порты восточного сектора, начиная с Хатанги, хотя назвать эти несколько домиков селением, да еще портом, можно лишь с громадной натяжкой, равносильно воробья спутать с соловьем. Несколько небольших домиков с метеостанцией – вот вся Хатанга, нанесенная даже на карты самого малого масштаба. Нежданный -негаданный случай произошел на подходе к проливу Вилькицкого, разделяющему полуостров Таймыр с архипелагом Северная Земля и соединяющему Карское море с морем Лаптевых. Вертолет часто взлетал на разведку, выискивая наи-

более безопасные пути следования среди ледовых полей, подолгу зависая над подозрительными разломами и торосющимися льдами. На борту постоянно находился гидролог Николай Бубнов.

В один из таких полетов услышали тихий, едва различимый голос, вызывающий крылатую машину. Ответили на вызов, и оказалось, что вызывает полярная станция с острова Гейберга с просьбой забрать больную. Ледокол разрешил полет на остров, и когда вертолет приблизился к району вызывающей станции, обнаружили кучу камней, на самом большом из которых и находилась станция, какое-то подобие гнездовья альбатросов. Сесть на этот самый камень оказалось едва возможным, и лишь спрыгнувший Николай указывал летчику точное место посадки, чтобы не ошибиться даже на считанные сантиметры.

Оказалось, на станции пять человек, в числе которых одна женщина — жена начальника, и она была на сносях и вот-вот должна родить. Ближайший пароход ожидался через месяц, и времени для раздумий не оставалось, да и «подождать» она не могла. Решили везти ее на мыс Челюскин, где по всем раскладам находились большой аэродром и медицинский пункт. Собираясь, роженица набрала с собой множество вещей, и в вертолет они не входили, как ни пытались втиснуть, ибо кабина Ми-1 далека от салона пассажирского лайнера. Пришлось, на смех птицам, привязывать ее имущество к колесам и шасси. На лету геликоптер представлял то

еще чучело с развевающимися предметами женского гардероба. Завидев небывалое чудище, чайки издалека сворачивали в сторону, удаляясь на безопасную дистанцию и выражая негодование громкими криками.

На подлете к Челюскину запросили посадку и объяснили причину, диспетчер подтвердил, но тут же добавил, что медпункт закрыт, а врачей уже давно нет. Оставалось возвращаться на ледокол, где хоть и был врач, но не акушер, и к тому же он наотрез оказался переквалифицироваться хотя бы всего лишь на один раз. Едва успели повернуть, как раздался тот же тихий голос диспетчера: «А она транспортабельна? На старте пассажирский рейсовый самолет на Москву, который можем задержать. Сколько вам осталось долететь?» Отделались десятью минутами, хотя оставалось лететь все двадцать. Приземлились почти у трапа самолета, заполненного пассажирами, которые уже махали руками через иллюминаторы. Выскочившие пилоты помогли женщине влезть в самолет, отправив туда же и барахло. «А билет?» – спросила она. «Без него полетишь!» – ответил кто-то из экипажа. Полетели назад и сообщили на станцию о передаче больной на самолет, приблизившись к ней, но не рискуя больше садиться на единственный камень. Считая свою задачу выполненной, возвращались к своему подвижному дому с чистыми сердцами и чувством выполненного долга.

Пришли в восточный сектор Северного морского пути, ибо там хватало работы и самые болевые точки по обеспе-

чению проводки арктических конвоев находились именно здесь, по пути освободившись от судов каравана, направившихся в порты своего назначения: Хатангу и Тикси. Ледокол занимался разрушением отколовшихся припайных полей в районе мыса Ванкарем, где непреодолимым препятствием для караванов обоих направлений являлась образовавшаяся тяжелая перемычка из припайного льда.

Вскоре снова пришлось действовать в режиме скорой помощи: в эфире прозвучала просьба о помощи с малого портового ледокола «Ерофей Хабаров»: «У женщины кровотечение, нужна срочная медицинская помощь». Вот уж поистине женский полярный день устроили. После подтверждения ледокола полетели искать его малый аналог. Обнаружив того в туманной мгле, выяснили, что сесть на него практически невозможно, учитывая незначительные размеры, и единственным, но очень рискованным местом для посадки оставалась кормовая палуба с кнехтами, утками и прочими мешающими приземлению устройствами. Но делать нечего, нужно спасать еще одну душу, может быть, жертвуя своими. Попросили завалить кормовой флагшток с флагом и убрать с палубы выскочивших зевак. Пришлось вновь спрыгивать с подвисшего вертолета и жестами указывать точное место пилоту-миллиметровщику. Сразу же запихнули кровоточащую бабу внутрь кабины и начали взлетать, но тут еще обнаружили вышедший из меридиана гирокомпас, а без него как без глаз, даже верное направление в тумане определить

невозможно.

Оказывается, беда приходит не только вдвоем, но и втроем, а дальше как Бог пошлет. Куда лететь, в какую сторону – неизвестно. Висящий туман не добавлял бодрости ни на йоту. Пришлось выбрать единственное решение: лететь на низкой высоте, не теряя из виду береговую черту, иногда снижаясь до десятка метров, когда природный поводырь почти терялся из виду из-за густеющего тумана. Но на этот раз судьба уберегла, и смогли почти вслепую добраться до мыса Шмидта. У диспетчерской службы аэропорта неожиданный прилет неизвестного вертолета вызвал явно не дружелюбную реакцию, но в итоге все разъяснилось и тетку сдали.

На выходе из здания столкнулись с летчиками, принявшими роженицу. Те обрадовались и спросили ее фамилию и имя, но вертолетчики, недоуменно переглянувшись, в унисон ответили: «Не знаем!» – что вызвало общий задорный смех, будто избавились от непосильной ноши. Все поняли, что они люди и совершили благородный поступок не из какой-то собственной выгоды, а лишь по человеческому участию, невзирая на грозившие им опасности, произошло сближение родственных душ.

Оказывается, женщина родила мальчика на Диксоне, а на обратном пути из Москвы привезли ей в подарок корзинку клубники на рейсовом самолете.

Глава 8

Геннадий Иванович Антохин родился в 1949 году в городе Красноярске, на одной из величайших рек мира – Енисее-батюшке, в семье железнодорожников. И даже более чем в семье: весь их род каким-то образом походил на династию, подобно московским наследственным кланам определенных профессий, так прекрасно описанных Владимиром Гиляровским. С тех пор у него осталось какое-то подспудное влечение к паровозам и их более поздним последователям. Бывая в Санкт-Петербурге, Геннадий непременно посещает музей железнодорожного транспорта и, смотря на паровозы, замершие на вечной стоянке, вспоминает давно ушедшее детство. Кстати, кроме близких членов семьи, к клану железнодорожников принадлежали даже родственники, проживающие в Кемеровской области.

Гена с детства пристрастился к книжкам, открывающим дверь в другой, большой мир: мореплавателей и пиратов, охотников и золотоискателей, индейцев и ковбоев, скачущих на необъезженных мустангах. Но у него и в мыслях не было ничего, что могло бы связать его с дальними плаваниями, и даже могучий Енисей не привлекал внимания и не входил в планы, связанные с выбором будущей профессии. В Красноярске и без того хватало институтов, более приземленных. Политехнический для него являлся самым надежным прибежищем, если придется отступить. Занимаясь в секции бокса при институте и заняв второе место в крае среди юниоров,

он был бы завидным студентом, только пожелай. Спортсмены высокого уровня являлись визитной карточкой вузов, и за такими абитуриентами шла самая настоящая охота.

Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, привлекающий профессиональной приемлемостью, находился всего лишь в двенадцати часах езды поездом. Мысли школьного выпускника раздваивались между двумя институтами, и он никак не мог выбрать свою будущую альма-матер. Но жизнь гораздо сложнее кажущейся простоты и тем интересна и непредсказуема. В 1965 году прибыл на побывку вроде бы родственник, хотя и десятая вода на киселе – Валерий, внук бабушки Агафьи, у которой отец и мама жили на квартире, пока не построили свой дом, и за годы стали самыми настоящими родственниками, ибо не так уж и редко бывает, что кровные родственники становятся едва ли не врагами и даже не здороваются друг с другом. Вот и понимай родственные узы как хочешь, и, скорее всего, они зависят от духовной близости и стремления делать хорошее, ибо давно известно, что человек дающий получает большее удовлетворение, чем берущий (конечно, и здесь возможны варианты).

Валера прибыл из города Сучан (нынешний Партизанск) Приморского края, и хотя там моря нет, но выглядел он под стать умудренному морскому волку, да и служил стрелком-радистом на бомбардировщике морской авиации, но это не играло никакой роли – морская форма компенсирова-

ла все. Молодой, красивый – молодость всегда красива, – с двумя лычками старшины второй статьи, а скорее всего, младшего сержанта, ибо военно-морские звания лишь у корабельного состава военно-морского флота, с расстегнутой верхней пуговицей бушлата, откуда выглядывала полосатая тельняшка, он будто приворожил Геннадия, и тот следовал за ним повсюду, замечая, как девки зыркали, а некоторые откровенно пялились на Валеру, гордясь своим вновь обретенным другом и чувствуя свою причастность к морю. От него-то и узнал Гена о Владивостоке и пароходах, которые тот видел только сверху, пролетая над ними в своем бронеколпаке стрелка-радиста.

Произошло мгновенное перерождение, напоминающее обычный силлогизм, когда из двух суждений рождается третье. Закончив школу, выпускник с новеньким аттестатом зрелости отправил документы в Дальневосточное высшее инженерное морское училище имени самого известного исследователя приморских территорий от Посъета до Охотска – адмирала, а тогда еще капитана первого ранга Геннадия Невельского, к тому же полного тезки, что, в свою очередь, на чисто интуитивном уровне подтверждало правильность сделанного выбора, то есть произошла та самая закономерная случайность, смысл которой может не пониматься вовсе или же его осознание приходит гораздо позже.

Время учебы пролетело незаметно, хотя иногда казалось, что оно остановилось, особенно долгими зимними ветрены-

ми ночами, чем славен полуостров Эгершельд, где находились корпуса училища. В особо ветреные дни не каждому курсанту младших курсов, еще не вышедшему из мальчишеского возраста и не набравшему соответствующего веса, удавалось открыть входную дверь под напором морозного ветра с Амурского залива. Но были бы кости, а мясо нарастет, и масса прибавится. Уже после окончания учебы и работы на судах пароходства, обладая определенным опытом и пониманием происходящего, считая себя настоящим мореходом, в апреле 1975 года, в конце второго заслуженного профессионального отпуска после работы вторым помощником капитана на теплоходе «Камчатка» из серии немецких «Повенцов», финансовые проблемы начали поджимать. Обычное состояние среди молодых семей морского базирования: уходя в продолжительный отпуск и получив приличную сумму, которую нужно распределить на месяцы, ощущали себя едва ли не Крезами, расходуя деньги налево и направо, но вскоре они заканчивались, и приходилось последние месяцы экономить и отказывать себе во многом, что вызывало частые размолвки в семьях, нередко заканчивающиеся разводами.

И вдруг вызов в отдел кадров: инспектор Геннадий Орлов предлагает поехать в Финляндию на приемку нового судна. Неожиданное предложение прозвучало как гром среди ясного неба. «На приемку в Финляндию? Что может быть лучше? Конечно, если это не шутка». Орлов, по своей привычке ис-

подлюбья поглядывая, заполняет какие-то бумаги и добавляет: «Какие шутки? Одно название чего стоит: «Адмирал Макаров». Да, не какой-нибудь тисенок «Глухов». – «А какого типа?» Пауза и короткий, как выстрел, ответ: «Ледокол».

Снова пауза, на этот раз немая и еще более продолжительная, и взрыв чувств человека, не ожидавшего ничего подобного после столь привлекательного предложения – кадровики умели работать. «Какой, на фиг, ледокол? Не собираюсь всю жизнь среди моржей и белых медведей провести!!!» – «Никто тебя силой держать не будет. Не понравится – уйдешь, не ты первый, не ты последний, – резюмировал инспектор. – Капитан Абоносимов просит направить нормального и сообразительного второго помощника». – «Это я нормальный и сообразительный?» – «Вроде бы да», – помолчав, заметил инспектор. У молчаливого и немногословного Орлова такие слова, редко слетающие с его языка, означали признание и похвалу. Геннадий хорошо знал это, и что-то заставило его снизить тон и призадуматься. Что именно, он и сейчас не знает, а тогда и вовсе. В результате весь его пыл быстро утих, и несколько оправдывающимся голосом он сказал, что посоветуется с женой. «Иди, советуйся», – добавил вслед инспектор.

Жена также отреагировала неодобрительно, вспомнив знакомых, работающих на заграничных пароходах, с оттенком спрятанной в глубине души зависти, но бурной сцены не устроила – и на том спасибо. Выслушав мнение супруги,

Гена все сделал наоборот – направился к Орлову: «Выписывай направление!» – тем самым поставив точку в своей судьбе, определив ее будущее направление на многие годы. Выбор сделан, и «снявши голову, по волосам не плачут». Кто бы мог знать в те далекие годы, что повернется так, как произошло в жизни. При том что хватало дней, недель и месяцев, когда хотелось забыть все и вернуть назад, словно в кошмарном сне. Но именно в этом и закаляется настоящий характер и преданность однажды сделанному выбору. А настоящую, непредвзятую оценку, как итог жизненного пути, каждый проводит сам.

Никогда в жизни Геннадий не пожалел о том выборе, сделанном чисто интуитивно, без долгих раздумий, оценивающих копания и сравнений, все-таки не на базаре. Влюбился в Арктику, льды, ледоколы – даже жена ревновала. По мере приобретения опыта и накопления знаний росло моральное удовлетворение и мастерство, а за ними подтягивалось и материальное благополучие.

В 1984 году у Геннадия Антохина в Красноярске умер отец. Глубокая горечь заполнила сердце сына, пронеслись быстрые и далекие годы, проведенные вместе, и нелегкая участь, выпавшая на его долю. Возникло чувство глубокой вины перед отцом, давшим ему жизнь, что так мало уделял ему внимания, никогда не задумываясь о бренности жизни и внутренне взирая на жизнь родителей как на бессмертие: пока есть мы, будут и они. Но рано или поздно усвоенные

с детства непререкаемые убеждения рассеиваются, и каждый человек сталкивается с горькой правдой жизни.

Его ледокол находился на дежурстве у мыса Шмидта, и подвернулся ледовый капитан, который смог подменить Геннадия, спешащего на отцовские похороны. Оказавшись в поселке уже к вечеру, отправился в кассу за билетом, но время было не рабочее, дверь в помещение была закрыта на ключ, а касса, как позже выяснилось, еще и опломбирована. Казалось, на этом все, но добрые люди нашли и привезли кассиршу без ключа, который она то ли потеряла, то ли где-то забыла, и пришлось взламывать дверь, а затем пограничное начальство прислало бойца, штыком вскрывшего замок кассы, и в итоге Геннадию все же удалось взять билет до Норильска на какой-то военно-транспортный самолет, куда гражданским путь закрыт. Но отзывчивость к чужой беде объединяет людей и позволяет нарушать законы и инструкции, попросту не обращая на них внимания. Давно замечено самобытное чувство, объединяющее людей, обитающих в Заполярье, особенно если кто-то попадает в беду. И эта душевная добродетель наиболее характерно проявляется в суровых арктических условиях; жестокие условия жизни, климатическая обстановка, будто специально созданная для моржей и белых медведей, и безлюдье способствуют объединению людей, чутких, страдающих и отзывчивых к чужому горю.

Из Норильска в Красноярск улететь было проще, и он

успел!

Глава 9

Занимательные случаи происходили и на бытовом уровне в столице приснопамятного края. В Магадане, как и во всех областных и краевых городах, выходила местная центральная газета «Магаданская правда». Тогда в каждом областном или краевом центре была своя «правда». Для работы в ней прибыл из Москвы молодой лощеный журналист Юрий Тепляков, окончивший факультет журналистики столичного университета, одновременно являясь нештатным корреспондентом второй по значимости газеты Советского Союза (естественно, после «Правды») – «Известия». Полагая, что он осчастливил своим появлением самое захолустное захолустье, вел себя соответственно, и московский гонор так и чувствовался во всех его движениях. Но он глубоко ошибался относительно Магадана, не срачивая историю и действительность. В редакции работали многие известные в свое время журналисты, бывшие гулаговские заключенные, оставшиеся по тем или иным причинам в Магадане и остро владеющие пером, которым лучше на зуб не попадаться и готовые в любой момент опустить появившегося гордеца на грешную землю, особенно когда тот, сам того не ведая, словно кролик перед удавом, направляется к ним в пасть. Вот тут-то они и позабавились, превратив жизнь

пришельца в сущий ад. Как тот ни пытался, наконец-то осознав, к каким волчищам попал, вырваться из круга, со всех сторон обнесенного красными флажками, но ничего не получалось, и Юрий все чаще подумывал о бегстве в златоглавую. Его сдерживало лишь, как посмотрит на него газетное начальство: вполне возможно, поставит крест на его несбывшихся мечтах о дальнейшей карьере, для которой магаданское захолустье лишь ступенька к успеху.

Николай Бубнов, будучи в курсе злоключений Юрия, обратился к тому с предложением взять его с собой на ледовую разведку. Сначала журналист принял это предложение за очередную каверзу или развод, но, когда гидролог объяснил свое намерение, с радостью согласился. На следующее утро они были на аэродроме, вскоре взлетели над застывшим морем, направляясь навстречу теплоходу «Бережиналес» под командованием капитана Н. С. Белошапкина, идущего из Японии с оборудованием на Колыму. Журналист прилип к иллюминатору, не в силах оторваться от впервые увиденного неповторимого сурового пейзажа. Когда же Николай предложил ему поговорить с капитаном судна, то и вовсе обомлел, лишь спросил: «А можно?» Сколько неподдельной радости прозвучало в его коротком вопросе, полностью исчезла уже приевшаяся нотка снобизма, лицо стало совсем ребячьим.

Полет продлился около десяти часов, временами приходилось снижаться едва ли не до самых торосов, выступа-

ющих, как древние стражи на порубежных заставах и засечных полосах, предохраняющих от набегов кочевников со стороны Дикого поля. Николай предложил отправить написанную статью в «Известия», которую газета и опубликовала как эксклюзивный, совершенно необычный материал. Через пару дней кто-то из знакомых спросил гидролога, видел ли он последний номер «Магаданской правды» со статьей Теплякова «10 часов на бреющем полете»? Тогда и прекратилась травля журналиста, а с Николаем они стали закадычными друзьями. С коллективом газеты также установились нормальные рабочие отношения, и Юрий уже не помышлял о бегстве.

Гораздо позже журналист все-таки добрался и до Арктики, соблазненный рассказами своего друга, на ледоколе «Ленинград» под командованием капитана В. И. Абоносимова. В вышедшем сборнике стихов он посвятил своему другу самые теплые и благодарные слова.

Глава 10

Линейный ледокол «Москва» под командованием капитана Л. Ф. Ляшко, пройдя Берингов пролив, следовал в Певек. На всей трассе, вплоть до порта назначения, наблюдалась чистая вода. Видимость так же благоприятствовала плаванию, и проплывающий с левого борта северный берег Чукотки хорошо просматривался. На всем его протяжении от-

существовал даже припайный лед, лишь в районе мыса Биллингс на расстоянии нескольких миль удерживалась полоса пакового припая, готовая в любой момент оторваться от береговой линии и пуститься в океанское плавание по воле ветра и волн.

Гидролог Бубнов обратил внимание капитана на возможное быстрое изменение ситуации, если оторвется какая-то оконечность припая и перегородит трассу, что чрезвычайно опасно в условиях пониженной видимости даже для ледокола. Ляшко согласился с оценкой, но засомневался в таком уж идеальном развитии ситуации, будто специально подготовленной для повреждения проходящих судов, равносильно внезапно появившейся балке поперек шоссе на пути мчащегося автомобиля.

Спустя несколько дней, закончив свои дела в Певеке, по указанию штаба арктических операций снялись в обратном направлении, в порт Провидения. Ситуация на трассе не изменилась, и отсутствие льда по-прежнему радовало глаз, разве что видимость несколько ухудшилась. За ними в нескольких десятках миль в том же направлении следовал ледокол-близнец «Ленинград», которым командовал капитан В. И. Абоносимов после утилизации его прежнего угольно-парового «Адмирала Макарова».

В российском флоте существовала преемственность названий кораблей и судов, отличившихся во время своей деятельности, корни которой уходят в начало девятнадцато-

го века, к первому крейсеру «Память Азова», названному в честь линейного корабля «Азов», героя Наваринского сражения 1826 года. С тех пор возникшая традиция неуклонно соблюдалась, а количество преемников лишь прибавлялось. Так продолжалось до революции 1917 года, но потом новая власть все перечеркнула и переименовала многие оставшиеся корабли на свой лад. Балтийский линкор-дредноут «Гангут» получил имя «Октябрьская революция», его близнец линкор «Петропавловск» стал «Маратом». Казалось бы, ничего предосудительного в их названиях не было, но «жирاف большой – ему видней». Уже позднее, в советское время, вспомнили о прежней традиции, и она в какой-то мере возродилась, но названия кораблей были уже другими, наступил иной отсчет времени. Однако имя адмирала Макарова, первого изобретателя чистого ледокола, не заменишь каким-то революционным матросом Пупкиным, и ничего не оставалось, как на время забыть о нем. Кто знает, не подняли бы те же матросы его на штыки, если бы адмирал не погиб в водах Желтого моря при взрыве флагманского броненосца «Петропавловск» на связке японских мин? Неграмотной, полупьяной и озверевшей массе было глубоко наплевать на заслуги перед Отечеством и миром, лишь одно слово «адмирал» вызывало у них зубовой скрежет. Что-то подобное имело место во времена Великой французской революции 1789 года. Разгоряченная толпа пришла за знаменитым химиком мирового значения Лавуазье, чтобы отправить

его на гильотину. Ученый всего лишь попросил немного отсрочить казнь, ибо он находится на пороге великого открытия. Но революционеры ответили, что революции не нужна химия, и уже вскоре одна из умнейших голов человечества катилась по деревянному настилу места казни, будучи отсечена от туловища новым изобретением революции.

Спустя несколько часов получили вымпел с самой последней картой ледовой обстановки, которая подтверждала полное отсутствие льда вплоть до Берингова пролива. Перед подходом к мысу Биллингс Николай все же озаботился состоянием и нахождением оставшегося участка припайного льда, но капитан, сославшись на принятую карту, ничего плохого не обещающую, постарался успокоить его. Гидролог, проверив расстояние между галсами самолета ледовой разведки, предположил, что при таких галсах оторвавшегося припая могли и не заметить, не успокоился и настоял на подъеме вертолета, чтобы проверить ситуацию с припайным льдом на пути следования ледокола.

Прошло совсем немного времени, и с вертолета по радиотелефону раздался тревожный голос Николая, предупреждающий о развернутой полосе пака на пути ледокола. Последовало безотлагательное изменение курса, и успели проскочить в небольшой разрыв среди сплоченного льда; скорее всего, недавно оторвавшийся припай еще не успел рассеяться на более мелкие куски и представлял серьезную опасность для судов всех типов. Вертолет приземлился на свою штат-

ную площадку, и только после этого капитан и гидролог перевели дух, но оставшуюся за кормой опасность не упоминали, хотя вскоре вспомнили о идущем за ними «Ленинграде». Николай предложил предупредить Абоносимова, но Ляшко снова успокоил его тем, что на борту находится опытный гидролог, который не подставит ледокол. Создавалось впечатление, что капитан намеренно подсовывает свинью идущему за ними ледоколу, а вернее, его капитану.

Спустя непродолжительное время в эфире послышалась ругань мастера следовавшего за ними «Ленинграда», укоровшего собственного опытного гидролога, а тот оправдывался отсутствием какого-либо льда на сброшенной совсем недавно ледовой карте. Затем Абоносимов раздраженно спросил у Ляшко, почему тот не предупредил о развернувшемся припае, на что тот со скрытым сарказмом добавил что-то оправдательное. На этом их диалог закончился. «Втюрился», – резюмировал Ляшко. Между ними существовало и явно прослеживалось соперничество, хотя ничего необычного в этом нет: оба командовали новыми линейными ледоколами, и каждый хотел быть первым, а посему такие «мелкие шалости» чем-то особенным не считались.

Собственные палубные вертолеты являлись незаменимыми помощниками, позволяющими не рассчитывать на самолеты разведки и самостоятельно находить слабые места во льдах, изменения в структуре которых могут произойти в течение нескольких часов, а дожидаясь очередного вым-

пела, высока вероятность пропустить недолгое разрежение в вечно дрейфующих паковых полях. В настоящее время вертолеты остались лишь на атомоходах, с дизель-электрических ледоколов их убрали после аварии геликоптера при взлете с ледокола «Ермак» в 1996 году, унесшей жизни двух человек. По всей вероятности, это был всего лишь повод, подобная авария могла произойти и на любом атомоходе. Скорее всего, все упиралось в деньги, ибо арендная плата за летающих винтокрылых разведчиков являлась непомерным бременем для судовладельцев.

Глава 11

Ледокол «Владивосток» во время очередной арктической навигации, пользуясь отсутствием льдов на трассе Северного морского пути, отстаивался в порту Провидения, привалившись кормой к свободному причалу, а его оба якоря недовольно смотрели в стороны, словно после ничейной стычки, не желая общаться друг с другом. Капитан ледокола Геннадий Антохин по своей многолетней привычке любил бывать в книжных магазинах местных поселков, где можно иногда отыскать что-нибудь интересное, недоступное на материковых развалах.

И в этот раз он не изменил своей привычке, ставшей своего рода ритуалом, внимательно рассматривая содержимое книжных полок, тем более что торопиться было неку-

да. В разделе «Детская литература» его чисто интуитивно привлекли детские книги с картинками, которые он частенько покупал для домашнего младшего поколения. В руки попала небольшая книжица со стихами детской поэтессы Агнии Барто. Присмотревшись, капитан увидел, что стихи на чукотском языке, отчего интерес только увеличился. Не зная почему, купил несколько книжечек на столь необычном языке в переводе Антонины Комытваль – интересно, как стихи будут звучать на чукотском языке, такого слыхивать не приходилось.

За время пребывания в Providения, без посещения которого не проходила ни одна навигация, Геннадий сдружился с Витей Зеленским, ведущим на чукотском радио. При первой возможности он показал стихи Барто своему визави и попросил прочесть, чтобы услышать тон и необычность звучания. Виталий долго рассматривал книжку, с удивлением перелистывая страницы, было заметно, что он держит ее в руках первый раз. Поинтересовавшись, где капитан ее взял, он начал читать. Произношение неизвестных слов на чукотском языке, хорошо известных на русском, вызвало какое-то особое чувство: хотя рифмы вроде бы и соблюдались, но постоянное сочетание согласных чем-то напоминало незлобное рычание. После чтения он попытался объяснить, что для чукотского языка латиница подходит гораздо лучше кириллицы, но об этом лучше не говорить вслух – обвинят в ущемлении народов Севера и, не дай бог, в великодержавном шо-

винизме. Тем не менее Геннадий забрал с собой несколько купленных книжек, чем вызвал явное удивление продавщицы: видимо, он был первым покупателем виршей Агнии Барто, которая сильно бы удивилась, узнай об их чукотском переводе. Впрочем, история с ними имела интересные продолжения.

В Провидения состоялся какой-то национальный фестиваль, на который собрались представители из разных районов автономного округа. Но случилась заминка с возвращением некоторых групп в родные селения по причине аварии вертолета в столичном анадырском аэропорту, и его надолго закрыли, разбираясь с аварийным происшествием. А поскольку огромная территория Чукотки, в полтора раза превышающая площадь самой большой европейской страны – Франции, не изрезана путями сообщений, подобно французской, то и внутреннее сообщение осуществляется вертолетами, да и то лишь от случая к случаю. Вот и осталась группа самодеятельных артистов из районного села Лаврентия куковать в ожидании винтокрылой стрекозы или еще какой-нибудь случайной оказии.

Прошел уже месяц постоянного сидения (своего рода стояние на Угре) в ожидании транспортного чуда, но просвета в ближайшее время не предвиделось. Особенно горевал самый возрастной чукотский дедушка, чем-то напоминающий Хо Ши Мина в его последние годы – скорее всего, такой же скудной бороденкой из нескольких волосков, да и морщин

у него было побольше. Ну и конечно, обветренная, задубленная суровыми чукотскими ветрами темно-коричневая кожа сразу выдавала в нем отнюдь не государственного деятеля. Больше всего его огорчало собственное отсутствие во время начавшегося сезона боя моржей – как там охотники справятся без него? Но, учитывая сильно усохшие габариты, с трудом верилось в его возможности во время охоты на могучих животных, скорее всего, он выступал там в роли советника, возможно, лишь осложняющего действия бригады зверобоев. Чукчи по своему образу жизни, местам обитания и роду занятий делятся на прибрежных, промысляющих рыбной ловлей и охотой на морских зверей, и тундровых, разводящих северных оленей, стада которых достигают нескольких тысяч голов.

Поскольку ледокол должен сниматься через несколько дней в южном направлении, Витя Зеленский предложил подбросить изнывающих от безделья активистов до их родного поселка Лаврентия. Геннадий сразу же согласился – не велика ноша для линейного ледокола. Страждущим выделили несколько кают, и, похоже, они были очень довольны внезапной оказией, да еще таким комфортом, как и самой возможностью пройтись на ледоколе – будет о чем рассказать односельчанам, видевшим его лишь издали. По радостным восклицаниям новоявленных пассажиров можно было предположить, что они готовы были бы ждать еще месяц, чтобы прокатиться на ледоколе.

Вечером накануне отхода Зеленский зашел к капитану и передал приглашение детей природы отметить вместе с ними избавление от надоевшего невольного места заключения. Геннадий, захватив бутылку коньяку и книжку с детскими стихами, спустился к ним в каюту, где на столе ожидали блюдо с нарезанной олениной и большая миска с дымящимся варевом, покрытым толстым слоем оленьего жира. Вступая в разговор, он сказал, что недавно был в гостях и там тоже присутствовала оленья шурпа, но с гораздо меньшим слоем плавающего на поверхности жира. Аксакал тут же на полном серьезе резюмировал: «Однако, совсем худой олень попался». Ясно, что каждый говорил и думал совершенно о разных вещах, хотя общались на одном языке. Менталитет был далек от взаимопонимания. Объяснять разницу – все равно что глухому рассказывать сказку о рыбаке и рыбке, себе дороже обойдется.

Но самое интересное было припасено напоследок, после чего не осталось ни тени сомнения в их артистических способностях. Зеленский, взяв книгу начал читать стихи, и тут же воцарилась тишина – очевидно, что в своей жизни чукчи ничего подобного не слышали и словно оцепенели, но вскоре на их лицах начали появляться улыбки, спрятавшие и без того почти невидимые щелочки глаз. А когда Витя начал читать знаменитый детский стишок: «Идет бычок, качается, вздыхает на ходу: ой, доска кончается, сейчас я упаду», – произошло что-то невероятное: совершенно неожи-

данно старые и малые начали смеяться непрерывающимся гомерическим хохотом, и более того, состояние подобно-го пред катарсиса только нарастало. Не имея возможности остановиться, дети природы падали на койки и палубу, продолжая ржать до колик в животе, разбрасывая в разные стороны ноги и руки. Геннадий и Зеленский вначале не на шутку испугались: не произошло ли коллективное помешательство и что делать дальше? Но вскоре прозрели, вспомнив, что сходят с ума лишь поодиночке, а вот подхватить инфекцию можно и всем коллективом.

Каким образом можно прекратить добровольное самоистязание? Естественно, Виталий перестал читать, и чукотские пассажиры начали понемногу успокаиваться, все еще икая и подергиваясь от пережитого. Молчание явно шло им на пользу и приводило в чувство. Позднее Зеленский повторил эксперимент, но эффект остался прежним, и далее он уже не пробовал из опасения привести народ в неадекватное состояние, выходить из которого придется при помощи медицины. Очевидно, столько радости в их жизни не приходилось испытывать даже под действием «огненной воды». Вероятно, прочитанные стихи принимаются не образно, а в самом прямом смысле, где слушатели выступают в роли стороны причастной, видя себя непосредственными участниками самого действия немудреного стишка.

При расставании дети природы всячески выражали свою благодарность и признательность капитану, одарив его ори-

гинальными подарками, которые иначе как предметами искусства назвать нельзя: различные цветные рисунки, вырезанные искусными камнерезами на моржовой кости, а их умудренный аксакал достал из своих закромов рукавицы из выделанной оленьей кожи, отороченные цветными национальными орнаментами, которым место в каком-либо этнографическом музее.

История с детскими стихами на чукотском языке на этом не закончилась, а имела продолжение во время празднования дня рождения Татьяны, жены Геннадия. Он в тайне от жены уговорил своих детей и внуков преподнести оригинальный подарок маме и в кульминационный момент они вышли вперед и начали вдвоем в унисон декламировать стих: «Наша Таня громко плачет, уронила в речку мячик...» – на чукотском языке, чем едва не повторили картину всеобщего ржания на ледоколе после такой же декламации.

Глава 12

К сожалению, хватало и аварийных случаев, хотя в жестоких арктических условиях, казалось бы, наоборот, нужно стараться исключать непозволительную небрежность и халатность, дабы избежать условий, приводящих к трагическим событиям. Но это лишь прописные истины и скучные параграфы многочисленных инструкций, обложивших

человека со всех сторон. А он же остается самым собой, со всеми слабостями и недостатками, тем более что монотонная жизнь с исполнением ставших привычными обязанностей и вовсе приводит к индифферентному состоянию и безразличию, притупляя даже врожденное чувство опасности. Немало таких случаев произошло с палубными вертолетами ледовой разведки, в Арктике их хрупкие конструкции выглядят особенно уязвимыми на фоне жестоких северных условий.

На ледоколе «Москва» опытный пилот вертолета, с которым Бубнов налетал не одну тысячу километров, ушел в отпуск, а на его место прислали молодого, попивающего летуна не с самыми лучшими рекомендациями, которого и вовсе не хотели брать на ледоколы, где требуются особые качества в управлении винтокрылой машиной, но «на безрыбье и рак рыба». Из-за отсутствия других кандидатур пришлось довольствоваться тем, кого дают. Он вроде бы прижился, проработав некоторое время без серьезных нареканий, и с ним смирились.

Как-то в очередной раз потребовалось проверить окрестные льды, и начали готовить вертолет к вылету. Работал свежий ветер, и вышедший гидролог поинтересовался, почему не развернули машину против ветра, как это прописано в инструкции. «Ничего, полетим», – последовал ответ, означавший замаскированное: «Не суйся в не свое дело». Начали раскрутку винта, и при порыве ветра лопасть зацепила киле-

вую балку, но никто этого не заметил, и стрекозу, не успевшую как следует взлететь, начало крутить вокруг собственной оси. Спустя несколько минут машина рухнула на лед. В кабине находилось три человека: пилот, гидролог и корреспондент газеты «Советская Россия». К несчастью, на судне в это время «развелось» несколько корреспондентов центральных газет, и между ними шло негласное соревнование, кто полетит первым. Вот и «повезло» «российскому» журналисту. Надо полагать, что после увиденного своими глазами они больше не будут сражаться между собой за единственное место в вертолете, наоборот, как истинные джентльмены, постараются пропустить вперед более авторитетных братьев по перу.

Николая, сидевшего сразу же за спиной пилота, при ударе о лед выбросило из кресла, и, запущенный словно камень из пращи, он выбил головой дверь, затем его несколько раз перевернуло в воздухе и бросило на лед. Все проходило как в замедленном кино, мозг едва успевал фиксировать события: не ощущая ни боли, ни эмоций, ударился о лед и потерял сознание. Как долго находился в бессознательном состоянии, не помнит, но исходя из последовавших событий – совсем недолго. Очнувшись, почувствовал солоноватый привкус на губах и сбегающую по лицу кровь из разбитой головы, но боли не было. Оглянувшись, увидел разбитый вертолет и почувствовал резкий запах бензина, вылившегося из разбитого бака. Встал на ноги, хотя в глазах ряби-

ло и конечности не держали, увидел лежащих под обломками пилота и корреспондента с разбитыми лицами, залитыми кровью, на которых живого места не было. Двигатель еще работал, и, понимая, что вот-вот может загореться бензин, на чистом автоматизме Николай оттащил пилота и корреспондента на безопасное расстояние от разлившегося топлива. Пришедший в себя корреспондент произнес: «Коля, очки», — хотя ничего не видел из-за залившей лицо крови. Наконец остановился двигатель — и стало тихо, до звона в ушах. На этом сознание снова покинуло его, и проснулся он лишь на следующий день в амбулатории ледокола. Когда же оказался на настоящей больничной койке, то выявились множественные повреждения, включая сотрясение и отек мозга, разрушение межпозвоночного диска, повлекшее за собой сдавливание всего нервного ствола позвоночника, и ряд других, не столь серьезных травм.

Рассказывать о многомесячных мучениях Николая Петровича не стоит, но все-таки он, благодаря несокрушимой воле, терпению и настойчивости, победил, насколько возможно в его ситуации, когда он мог если не умереть, то превратиться в немогущего инвалида. Но как бы то ни было, а уже в 1969 году Николай Петрович работал в Магадане заместителем начальника управления ледовых операций. Последствия приземления головой о лед сказываются и сейчас, но полярник продолжает жить, и память его тоже не подводит.

Глава 13

В марте 1987 года ледокол «Владивосток», обеспечивающий зимнюю навигацию в Охотском море, под командованием капитана Геннадия Антохина, с караваном из двух судов после полудня вышел из Магадана на южную ледовую кромку. Вертолет на борту отсутствовал по уважительной причине: улетел в аэропорт «Сокол» встречать прибывающее начальство в лице заместителя командира эскадрильи, прибывающего для очередной проверки летно-технического персонала. В конце дня на подходе к мысу Таран винтокрылая машина приземлилась на своем штатном месте с вертолетным начальством на борту. После полуночи караван подошел к ледовой бровке, и суда, проинструктированные ледоколом, были отпущены в свободное плавание.

Утром капитан выдал задание пилоту Виктору Влескову готовить вертолет к ледовой разведке с гидрологом Игорем Ванюшкиным. Завертелась давно налаженная кухня, доведенная до автоматизма. Погода благоприятствовала: над всем Охотоморьем безоблачное небо, как над той Испанией, и не видно ни одного циклона, что бывает не часто. Поднявшийся на мостик пилот, получив полетное задание, вернулся к машине. Вскоре послышался знакомый звук запускаемых двигателей и монотонной работы прогреваемых турбин. Капитан задержался на мостике, отправив по какой-то

надобности третьего помощника, и мерил палубу крупными шагами от одного борта до другого. И вдруг, словно сирена в преддверии воздушного налета, раздалось дикое завывание турбин вертолета, способное разбудить египетских, давно почивших в бозе фараонов. Кормовой мостик затруднял обзор вертолетной площадки, сколько ни вытягивай шею, а прибежавший вахтенный матрос с выпученными глазами, не в силах произнести ни слова, лишь махал руками, словно отбиваясь от докучливой мухи.

Геннадий, не теряя ни секунды и еще ничего не ведая о произошедшем, объявил общесудовую тревогу и вслед за ней пожарную, прекрасно понимая, что такое вертолет с полными баками легковоспламеняющегося топлива. Рев турбин прекратился так же внезапно, как и начался, но в установившейся тишине с левого борта громко прозвучал удар чего-то тяжелого о лед, оказавшегося хвостом вертолета, хотя винтокрылая машина совсем не ящерица, отбрасывающая хвост при неизбежной опасности, рефлекторно понимая, что лучше расстаться с хвостом, чем с жизнью.

На мостик ворвался замкомэска и в запальчивости, не выбирая слов, понес всякую ересь, обвиняя ледокол во всех смертных грехах, включая свалившуюся с небес зыбь, при том что судно почти полсуток двигалось во льду, и появление невесть откуда взявшегося неучтенного ветра. Видимо, охваченный эмоциями, он пытался сходу отвести от себя вину и, не совладав с нервами, не понимал, что своим экстрава-

гантным поведением лишь доказывает обратное. К тому же обнажает внутреннюю сущность своей натуры, о чем наверняка скоро пожалеет, придя в себя после охватившей истерики. «Знает кошка чье мясо съела!»

Ларчик же открывался просто: вертолет вначале перевернулся без воздействия каких-то потусторонних сил, ударив вращающимися несущими лопастями по дверям ангара на уровне человеческой груди и оставив глубокие вмятины – хорошо, что поблизости не оказалось людей, – затем еще дважды перевернулся, а хвост, ударившись о край вертолетной площадки, переломился и упал за борт. К счастью, разлитое по палубе топливо не воспламенилось, что грозило гибелью обоим пилотам, да и отработанное правило не показываться на палубе в районе вертолетной площадки при взлете и посадке геликоптера также сыграло неоценимую роль. Истинная роль дисциплины и проявляется в таких критических эпизодах. Гидролог Игорь Маркелович Ванюшкин сообщил капитану очень интересные факты: замкомэску не понравились вчерашние действия пилота при заходе на посадку. Ванюшкин, получив задание на разведку, вышел на вертолетную площадку и, увидев, что его привычное место занято прилетевшим авиационным начальством, остался на месте в ожидании окончания оживленного разговора между обоими пилотами. Авиатехник Витя Галкин, дождавшись команды, отдал вертолетные крепления, двигатели продолжали прогреваться, но новый командир не спешил освободить

кресло гидролога, и Ванюшкин, подсознанием почувствовав какую-то непонятную угрозу, зашел в ангар, продолжая наблюдать за разворачивающимися событиями через полуоткрытую дверь. Витя Галкин находился между вертолетом и ангаром, а гидролог, подчиняясь тревожному чувству, втащил его к себе, и, прикрыв дверь, они уже вдвоем наблюдали за дальнейшим. Апогеем неосознанного предчувствия явился момент, когда пилот, изогнувшись, привстал и, попытавшись перебраться в задний салон, случайно задел рукоятку автомата перекося лопасти, отчего вращающийся винт перекосялся, создав кренящий момент, ставший роковым для вертолета, ибо швартовы были отданы. Машина продолжала крениться, и лопасти начали молотить по палубе и двери ангара. Уже на палубе изувеченный вертолет с заглухшими двигателями перестал агонизировать. На удивление, из искореженной кабины выбрались невредимые незадачливые пилоты; вот и на их счету появился разбитый вертолет, как у каждого хирурга есть свое маленькое кладбище, но хирурги не погибают вместе с невезучими пациентами, а у вертолетчиков совсем наоборот, и редко когда они остаются в живых при гибели своего ненадежного друга.

А дел-то было всего на грош: оба пилота хотели просто поменяться местами и, вместо того чтобы обоим выйти и, поменявшись очередностью, снова занять кресло противоположного борта, предприняли чисто мальчишеский маневр, в результате которого все и произошло. В 1996 году

на ледоколе «Ермак» почти в такой же ситуации погиб пилот Толопченко. Потерявший сознание от удара и сидевший в пассажирском кресле хозяйственный помощник Еремченков закрыл выход пилоту. Естественно, инициатива исходила от начальника, от его неумного желания показать своему подчиненному свое летное превосходство, вместо того чтобы свято соблюдать инструкцию, расписывавшую все действия до мелочей в их последовательности. Исходя из произошедшего, напрашивались очевидные выводы, что замкомэска явно находился не на своем месте, ему и кресло рядового пилота нельзя было доверять, ибо человеческая суть даже при самой тщательной маскировке обнажается в критические моменты принятия решений. В итоге Ванюшкин, будучи очевидцем, написал подробную объяснительную записку, а капитан спрятал ее в сейф до лучших времен, и она впоследствии очень пригодилась. Копии были отправлены в ледовую службу и службу безопасности мореплавания.

Для расследования летного происшествия, а вернее, катастрофы вертолета на ровном месте прибыли командир вертолетного отряда «Владавиа» Владимир Сайбель и зам начальника управления гражданской авиации на Дальнем Востоке Андрей Козлов. По прошествии полутора суток к капитану пришел авиатехник Витя Галкин с необычной просьбой: попросил немного спирта. Геннадий от удивления едва речи не лишился: «У тебя же у самого спирта больше, чем у меня!» – «Так расследуют же!» На этом краткий диалог

прекратился, все сразу прояснилось, и капитан удовлетворил аргументированную просьбу. Очевидно расследование без принятия очередной порции допинга никак не продвигалось.

После окончания расследования капитан по русскому обычаю гостеприимства накрыл солидный стол, хотя, по большому счету, итоги расследования его не интересовали, объяснительная, все объясняющая записка, лежала в сейфе, как мина замедленного действия, и при попытке свалить часть вины на него могла наделать много шороху, тогда пришлось бы привлекать и более высокое начальство. По всей видимости, расследователи это хорошо понимали и постарались спустить дело на тормозах.

За столом среди всего прочего коснулись квалификации командиров воздушных судов. Козлов отметил, что он так же летающий зам начальника управления, пояснив, что все летающие замы по внутренним правилам компании обязаны иметь допуски к полетам. Каждый командир большого воздушного судна в дополнение к аттестационным документам и допуску к управлению большим самолетом должен иметь таковой и к малышам типа Як-40, Ан-2, добавив, что у него допуск на Ту-154 и Як -40. Геннадий поинтересовался, не распространяется ли это правило на вертолеты. Козлов посмотрел на него с нескрываемой иронией и произнес: «Знаете, Геннадий Иванович, я до сих пор не могу понять почему эта херня летает!»

Вспоминается популярный анекдот тех лет. Ледовый разведчик попадает в зону обледенения, и командир приказывает бортмеханику включить систему антиобледенения, но в ответ молчание. Командир более жестко повторяет, так как вибрация усиливается, и уже почти в панике кричит: «Сейчас упадем!» А в ответ: «А если не упадем, что пить будем?»

Таким образом, главную объединяющую роль у авиаторов того времени играл спирт в любом его виде и изготовлении, поистине универсальная отмычка ко всему, а не только для использования в качестве антиобледенителя.

Глава 14

На семидесятые годы пришелся апогей северного завоза в невиданных ранее объемах грузов. Караваны судов, следующие по восточному сектору трассы и опекаемые тремя линейными ледоколами, достигали полутора десятков судов, а ледовая разведка проводилась непрерывно: взлетал один вертолет и, израсходовав горючее, через три с небольшим часа садился на свой ледокол, а вслед за ним в воздух поднимался вертолет с другого ледокола, затем с третьего, а потом все повторялось. Получалось, что одна из «стрекоз» постоянно висела в воздухе, отслеживая малейшие изменения в поведении льдов, ветра и тумана.

Это было время наибольшего количества полярных стан-

ций, или «точек», как их называли на обыденном языке, в основном занимавшихся проблемами военно-морского ведомства, очень популярными поисками слоя «скачка» в глубинах полярных морей, столь важного для подводных лодок. Это граница двух водных сред с разной плотностью воды, под которой лодки чувствуют себя неуязвимыми для гидролокаторов и сонаров любой мощности, ибо слой «скачка» не пропускает или искажает акустические лучи, направляя их вверх, то есть, по сути дела, отражая. Толщина его может разниться от нескольких до десятков метров, и основным его критерием является изменение температуры. Там же могут появляться сверхпроводимые каналы связи. В этом контексте можно рассматривать выдвинутое известным географом, доктором географических наук Валерием Николаевичем Купецким предположение о нахождении по линии разлома литосферы каналов, свободных ото льдов, недалеко от полюса. Косвенным подтверждением этому является трехкратная попытка двух молодых французов преодолеть расстояние от мыса Барроу на Аляске через Северный полюс до Гренландии на легком алюминиевом катамаране, хотя неизвестно, удалась ли им третья попытка, на которую они рассчитывали. Несмотря на хроническое невезение, в результате которого их спас ледокол «Адмирал Макаров», подняв на борт и катамаран, они с завидной настойчивостью продолжают поиски свободной ото льдов зоны.

Существующее мнение о пользе небольших доз алко-

ля в бесконечных и холодных колымских просторах глубоко ошибочно, исключая случаи его применения для растирания обмороженных частей тела. При употреблении спиртосодержащих напитков происходит расширение сосудов и выключается естественная защита организма от холода, создавая иллюзию тепла, что и является причиной ежегодной гибели людей в Арктике. Единственным согревающим средством для миллионов сидельцев ГУЛАГа являлся чифирь – напиток, заваренный на большом количестве чая. Метод, проверенный на практике миллионами заключенных сталинских лагерей. Впрочем, водители грузовиков на Колымской трассе также предпочитали пользоваться этим способом, хотя под сиденьем у каждого находился запас в несколько литров спиртосодержащего напитка.

Особенно часто случаи замерзания людей имели место во время самовывозок на необорудованный берег в пунктах арктического побережья или южной Чукотки. С наступлением непогоды или когда ветром нагоняло лед, стоящее на рейде судно снималось с якоря и уходило штормовать мористее в ожидании улучшения погодных условий, а оставшаяся без работы на берегу бригада, заскучав, начинала исследовать окрестности. Когда кого-то заставляло внезапное изменение погоды с пургой, что для Чукотки обычное явление, то, найдя какое-либо укрытие, люди, начиная зябнуть, принимали по чуть-чуть «для сугреву» и засыпали, чтобы никогда не проснуться, – действия, характерные для нович-

ков, ибо аборигенам хорошо известны последствия необдуманных поступков.

Оригинальный метод используется при выгрузке грузов самого разнообразного назначения в заливе Шелихова, где приливы достигают десяти метров, песчаный отлогий берег напоминает роскошный пляж, совсем невидимый при наступлении полной воды и медленно обнажающийся при отливе, оставляющем на песке мелкую живность, не успевшую уйти вместе с водой. Пляж хорош, не хуже бразильской Копакабаны, и если бы не температура воды, не превышающая десяти градусов в самый жаркий сезон, то цены бы ему не было. Местные жители Северо-Эвенска не остаются внакладе, собирая в живом виде морепродукты, которые уж точно первой свежести, в отличие от часто встречающейся в магазинах «второй свежести», не существующей в природе даже по определению, исключая чукотскую «копальку», но у нас все бывает, и зачастую такое положение вещей никого не удивляет. Классический метод выгрузки не менялся десятилетиями: пароход становился на якорь в безопасной близости от берега, и к нему подавались баржи и плашкоуты, на которые производилась выгрузка грузовыми средствами судна. Затем груженое плавсредство буксировали до примитивного причала для выгрузки, и обряд повторялся сначала. Все было бы хорошо, если бы не так долго. Для ускорения процесса предложили метод, значительно расширяющий временные сезонные пределы и сокращающий вре-

мя. В полную воду ледокол пробивал крепкий припайный лед, держащийся вне зависимости от приливо-отливных явлений, образуя карман, в который заходил груженный пароход, и при отливе тот оставался в подвешенном состоянии в объятиях несжимаемого льда полутораметровой толщины. К пароходу по припаю подавали грузовики, на которые и выгружали привезенные грузы. С окончанием выгрузки судно на несколько метров всплывало, поднимаясь из ледовых объятий, которые становились не такими уж крепкими, и с наступлением прилива выходило из насиженного места. Следует заметить, что, несмотря на постоянный вынос льда из залива вследствие высоченных приливов, припая это не касалось и он мог оставаться в течение всего года, крепко держась за береговую кромку, и к тому же он был многослойным, достигая нескольких метров толщины.

Существовало немало примеров, когда груженое судно по высокому приливу медленно, словно крадучись, пробиралось в ближайшую к поселку бухточку и без промедления начинало выгрузку на плавучие средства получателя, а с наступлением отлива оказывалось на мели, но по мере убывания грузов медленно всплывало, в конце концов оказывалось на плаву и спокойно уходило продолжать рейс. Но это было возможно лишь при твердой уверенности в отсутствии каких-либо твердых образований на ложе, будь это отдельные камни или же останки когда-то затонувших предметов. Подобные методы нигде не прописаны и не рекомендуются,

то есть заведомо наказуемы, но что делать, когда все другие подступы заблокированы ледовыми полями? Не ждать же следующего лета, и к тому же если все пройдет гладко, то в верхних инстанциях никто внимания не обратит, включая транспортную прокуратуру, стоящую на страже исполнения законов. У нас любят говорить о двойных стандартах в отношении одного и того же факта, уже в самом начале, априори обличая как что-то незаконное, не выгодное, но, по сути дела, в свете своих интересов. Ну а такие случаи как можно квалифицировать? Приходится копаться в старых источниках: а не заходил ли кто-нибудь на своем маленьком пароходике лет 30—50 назад? И если таковое обнаруживается, то будто бы получил небесное знамение в свое оправдание, несмотря на то что мирской суд такие неодушевленные «отговорки» в учет не принимал, считая их смехотворными и не относящимися к делу.

А вообще-то на Севере дальнем встречается многое, совершенно отличное от принятых правил и традиций, выполнение которых попросту невозможно обычными методами, и зачастую приходится нарушать все предписанные высокими кабинетами постулаты, заведомо зная, что идешь на сознательное нарушение действующих инструкций, и если, не дай бог, произойдет несчастный случай, то они послужат отягощающим фактором при рассмотрении дела в самом «гуманном» советском суде, и примеров тому предостаточно. Если бы капитан ничего не нарушил, то результат был бы

намного хуже и с большими потерями, но это уже вторично и никого не интересует, ибо всегда можно найти пункт инструкции, в нарушении которого он повинен, а возможности с частицей «бы» судом не рассматриваются. «Ты виноват уж тем, что хочется мне кушать!» – так резюмировал Иван Андреевич Крылов в одной из своих басен двести лет тому назад. Удивительно, но за восемь прошедших поколений мало что изменилось в сознании людей. И сколько еще понадобится, едва ли знает сам Всевышний, но то, что не одно столетие, – это факт непреложный и не вызывающий сомнений, если таковое и вовсе произойдет.

Арктика является отдельной планетой, со своими законами, обычаями и климатической составляющей, во многом отличными от материковых, что, конечно же, должно учитываться при работе в ней, ибо опасностей предостаточно и необходимо знать, какими способами и методами можно уменьшить их действие. Для этой особой планеты и правила должны быть особые, ибо не дело штатным экипажам судов заниматься грузовыми работами. На столь явное нарушение почему-то никто не обращает внимание, Фемида сбросила повязку с глаз. Опыт же дело наживное, и возникающая, казалось бы, на ровном месте проблема могла бы быть давным-давно разрешена, если бы кадровые службы направляли не новичков, а людей опытных, уже познавших ее крутой нрав. Добавляя лишь нескольких новичков – как подмастерьев для обучения и получения опыта. Но у нас так не быва-

ет, кого успел инспектор схватить в тот момент, тот и пойдёт,
а его прошлое – дело десятое.

Апрель 2022



Из воспоминаний капитана дальнего плавания Героя Труда России Геннадия Антохина

Вступление в избранный круг

*«По полям многолетнего льда,
Где рассветы туманные мгlistы,
На буксирах ведем мы суда,
Словно в связке в горах альпинисты».*
Александр Городницкий

Настоящий очерк является прямым продолжением предыдущего повествования о ледоколах, их капитанах и становлении будущих преемников, выбравших столь нелегкую профессию.

Глава 1

Совсем недавно бывший второй помощник капитана теплохода «Камчатка» из немецкой серии судов типа «Пове-нец», Геннадий Антохин, одним махом изменил свою дальнейшую судьбу, подтвердив согласие пойти на приемку нового ледокола «Адмирал Макаров», самого мощного ди-

зель-электрического из всех бывших и ныне существующих во всем мире, наравне с недавно принятым первенцем – «Ермаком», в финскую столицу Хельсинки, бывший российский Гельсингфорс. Впоследствии он и сам не мог объяснить мотивы столь неожиданного решения, в корне перевернувшего его судьбу, в которой еще несколько дней тому назад не было никаких неожиданностей. Последующие ссылки на какое-то высшее озарение вряд ли справедливы, появившись позднее, они всего лишь создавали какую-то базу для оправдания принятого решения. Вероятнее всего, тяга к ледоколам возникла именно во время плавания той же «Камчатки» по трассе СМП под проводкой ледокола, без особого напряжения форсировавшего метровые льды, которые для транспортных судов являлись непреодолимым барьером. «Ермак» являлся головным ледоколом в новой серии из трех судов. Будучи головным, он унаследовал у своего древнего прародителя не только название, но и недоступные другим собратьям возможности – естественно, на современном уровне.

Сказав «А», нужно говорить и «Б». Геннадий прекрасно понимал, что заднего хода у него нет, и хотя чувство нового и неизвестного не покидало его и интуиция подтверждала правильность сделанного выбора, но в глубине души возникали сомнения: «Правильно ли я сделал? Смогу ли? Не стану ли посмешищем в глазах опытных ледоколыщиков, не имея никакой практики в работе на совершенно незнакомой категории судов, к тому же на самом мощном ее пред-

ставителе, с таким капитаном?» Абоносимов, будущий Герой Социалистического Труда, уже тогда был хорошо известен, а о его крутом характере ходили легенды. Опыт ледового плавания по Северному морскому пути на «Камчатке» хотя и давал общее представление о плавании во льдах, но его и близко нельзя сопоставить с грядущими заботами, как сравнивать крыловских басенных слона и москву. И чем меньше времени оставалось до отъезда, тем чаще возникало неведомое ранее чувство, хотя оно является совершенно естественным для здравомыслящего человека. Но что бы ни утверждала теория и как бы ни доказывала оправданность сделанного шага, она остается лишь общим мерилom, а практика, заточенная под конкретного человека, – совершенно иное. Природа не удосужилась придумать секретную кнопку в человеческом организме, способную отключать нежелательные эмоции, как у неодушевленных, бесстрастных машин и механизмов, созданных тем же человеком, способных при перегреве останавливаться. Наверное, в этом и заключается ее мудрость – в желании оградить разумных существ от деградации и вымирания, ибо жизнь превратится в монотонное существование, лишённое бурь и страстей, если при малейшей опасности уходить в иллюзорное восприятие вследствие отключения эмоциональных составляющих. Они-то и являются основными двигателями научно-технического прогресса, как и дальнейшей эволюции разумных существ, занимая самую нужную ступень в регулировании

жизненных процессов, как и в стремлении к будущим достижениям, не удовлетворяясь сегодняшним днем.

Наступил день X, и вторая группа принимающих новый ледокол членов экипажа вылетела в Москву, а затем через тогдашний Ленинград в соседний Хельсинки, бывшую российскую военно-морскую базу Гельсингфорс. Приемка судов за границей, да еще в капиталистических странах, дело поистине государственное, и наверняка, чтобы отправить туда нужных специалистов, каждого рассматривали едва ли не под микроскопом. Направление на суда, тем более такие сложные и ранее неизвестные, с большими экипажами, осуществлялось в несколько этапов: в первую группу входили старшие командиры во главе с капитаном (за исключением старшего помощника, который традиционно возглавлял вторую группу, потому что в его заведывании не было сложных механизмов, электрического оборудования машинного отделения), представитель компании, в основном из технического управления, ну и, конечно же, приставленный к ним замаскированный под «стаю воробьев» поверенный или сотрудник конторы, как же без него: а вдруг пустятся во все тяжкие или, хуже того, разбегутся в разные стороны – доверяй, но проверяй. Вот он, обычно кося под своего парня, присматривал за ними, словно насадка за цыплятами, да и кто знает, что он напишет о каждом в своем отчете, как бы ни старался показать панибратски открытую душу.

Наличие в первой группе соглядатая с гораздо более ши-

рокими полномочиями начисто лишало первого помощника капитана возможности оказаться в одной из первых групп и переносило его в самую последнюю, с оставшейся частью матросов и обслуживающим персоналом. Иногда и вовсе он должен был впервые ступить на борт судна уже в советском порту, куда пароход направляли после приемки у завода-строителя для бункеровки, пополнения снабжения и приема оставшейся части экипажа. Что он при этом испытывал, неизвестно, но ничего хорошего – это точно, хотя ради интереса и понимания действительного отношения к участи представителя партии, как они любили себя величать, было бы совсем неплохо знать, не скрываются ли корыстные частно собственнические интересы партийного радетеля. Да и как-то неудобно было ощущать себя, будучи в столь высоком ранге, никому не нужным, что очень сильно ущемляло его авторитет, не считая материальную составляющую.

Поэтапное направление экипажа было логичным и вполне оправданным: зачем направлять за два-три месяца до приемки большинство команды, если им там делать совершенно нечего, разве что ознакомиться со шваброй, оборудованием камбуза и якорными клюзами? Более того, они будут только создавать ненужные помехи, изнывая от безделья, да и финансовая сторона тоже играла немаловажную роль. Командировочные в валюте – это совсем не ничтожные подфлажные и превосходят их во много раз, невзирая на табель о рангах: они одинаковы для всех, ибо желудку глубоко плевать,

капитан ты или уборщица.

Конец весны даже в северной Финляндии немногим отличается от среднерусского, когда изумрудная листва притягательна и своей свежестью напоминает о недавнем рождении и радостях жизни в преддверии наступающего лета. Клен, дуб и благоухающая липа ничем не отличаются от российских, и, заблудившись среди многочисленных лиственных лесов, невозможно определить, где находишься: то ли это Ленинградская область, то ли капиталистическая Финляндия, – деревьям человеческие разборки по боку, и национальностей у них не существует. В пятимиллионной Суоми основная часть населения проживает в южных районах, в отличие от малонаселенной полярной Лапландии, родине Деда Мороза (или Санта-Клауса для остального мира), где карельские аборигены пасут стада северных оленей, подобно нашим материковым чукчам, эвенкам, юкагирам и ненцам.

Страна долгое время находилась в составе Швеции, а затем в результате наполеоновских войн перешла к России, сохранив свою аутентичность и автономию, даже собственный парламент. Хотя формально она и являлась королевством, но до введения президентского правления ею управляли регенты. Регентство было отменено вслед за обретением независимости в конце 1917 года совершенно мирным путем, по инициативе самого короля, добровольно отказавшегося от своего монаршего титула. Хороший пример для подражания, жаль, что последователей у него раз-два и обчелся.

Географическое положение между двумя великими державами, Германией и Советским Союзом, дорого обошлось финнам: сталинский СССР «пообкусывал» немало ее территорий, и даже мирный договор 1948 года стал результатом значительных уступок Суоми, в противном случае она была бы просто поглощена своим восточным соседом и стала бы еще одной республикой в составе СССР. А где бы мы самые современные ледоколы и транспортные суда ледового плавания, начиненные самой современной электроникой, строили?

Впрочем, одними лишь «броненосными» судами дело не кончается, многому у них можно поучиться: в промышленности много новых инновационных отраслей, не ограниченных, как в прежние времена, одной лишь деревопереработкой. Прошло чуть более четверти века, и полуразрушенная страна превратилась в процветающее государство, год от года повышающее благосостояние граждан и развивающее сложнейшие отрасли экономики – одни лишь суперсовременные ледоколы чего стоят. Прежние «убогие чухонцы» превратились в самодостаточных, с глубоким чувством собственного достоинства и гордостью за свою родину людей, настоящих, а не «квасных» патриотов, ибо родина отвечала им заботой, постоянным повышением уровня жизни и социальных благ.

На верфи уже находились капитан В. И. Абоносимов, главный механик М. Ф. Ляхоцкий и старший электромеха-

ник Василий Грабовый, проживающие в отдельном коттедже поблизости от верфи Вяртсиля. Остальные приемщики и примкнувшие к ним лица – в небольшой уютной гостинице Layonrot без привычного надзора и опеки (что касалось всех членов экипажа), осуществить которые было практически невозможно, разве что приставить к каждому финского полицейского, но вряд ли свободолюбивые «чухонцы» на это согласятся. Как уже упоминалось, помполит отсутствовал, а куратор с «конфетной фабрики» действовал иными способами, ибо ему позволялось то, что при одном лишь упоминании у любого «комиссара» по спине пробежит холодок и вспотеют ладони. Поэтому вместе с прибывшей молодежью он ходил в ресторан Espila смотреть стриптиз – куда денешься, ведь запретный плод сладок.

Управление конторы по Приморскому краю находилось по соседству с конфетной фабрикой, и проходящих мимо прохожих накрывал ванильный аромат конфетных сладостей и составляющих пряностей, откуда и прилипло к соответствующим сотрудникам довольно беззлобное прозвище, которое в городе все знали. Из остальных развлечений можно отметить посещение танцевального зала с предварительным приемом ста граммов привезенного с собою «допинга», ибо цены на него в Суоми безбожные, хотя вкус божественный. Недаром такими популярными были у финнов поезда и автобусы, словно в насмешку именуемые «поездами здоровья», хотя, по сути дела, нездоровья: после накачивания дешевым

российским алкоголем говорить о здоровье язык не поворачивается. В ночь на субботу, после окончания рабочего дня, группы финнов выезжали на выходные в Ленинград, чтобы набраться до поросячьего визга, и многих из них в невменяемом состоянии, обездвиженных и ничего впоследствии не помнящих, забрасывали в автобусы, словно бесчувственные чурбаны, после дешевых советских напитков. Даже малопьющие редко могли устоять против такой соблазнительной выпивки, недаром же ныне покойный великолепный актер Анатолий Папанов в известной кинокомедии произнес: «На шару пьют даже язвенники и трезвенники».

Все действие сильно напоминало такие же популярные поезда здоровья на зимние выходные из Владивостока в Посет, когда обширная бухта Новгородская еще не была отравлена клинкером и углем. Косяки крупной корюшки, зубатки позволяли самому неискушенному рыбаку добывать по несколько сот завидных экземпляров, а у настоящих рыбаков счет шел на тысячи. Существовал немалый отряд искушенных, которые заблаговременно группировались по четверкам согласно местам в одном купе, сбрасывались на ящик водки и, скрываясь от собственных жен и домочадцев, бражничали целых двое суток, даже не разматывая удочки. Покупали корюшку у самозанятых рыболовов, благо тогда она стоила в разы дешевле, и возвращались домой, попахивая застарелым перегаром и объясняя его появление традиционным: «За удачную рыбалку сам бог велел».

Для Геннадия, воочию наблюдавшего такие процессы в цивилизованной Суоми, они стали откровением. До этого ему приходилось сталкиваться с такой категорией граждан, подрабатывая в котельной жилого дома для поддержания семейного бюджета во Владивостоке в курсантские годы. Учебе это не мешало, поскольку курсанты исполняли роль «паханов», а вкалывали от души местные бомжи, так как от этого зависело их зимнее выживание – провести ночь в теплом помещении котельной. Помнится, что среди них находился участник Великой Отечественной войны, капитан, Герой Советского Союза.

После приемки «Адмирала Макарова» и последовавшего гарантийного ремонта в шведском Гетеборге и в Хельсинки Антохин пришел к выводу, что в Суоми проблема питания стоит гораздо более серьезно, чем в своей стране. Пьют все, что горит, даже на самом высоком уровне социальной и производственной сфер: на Вяртсиля во время ремонта генералитетом верфи были выпиты 300 (триста) литров спирта «Прима». Трудно поверить, но это неопровержимый факт, хотя была разработана и действовала антиалкогольная программа со столь знакомым нам стилем; жаль, что они не знали о социалистическом соревновании, но «обещать – не значит жениться».

На всю жизнь запомнился случай, который пришлось лицезреть вместе с женой. В июле 1973 года, получив свой первый профсоюзный отпуск, Геннадий вместе с супругой по-

гостил у родителей в Красноярске, а затем отправился в путешествие через всю страну до Ленинграда в купе железнодорожного вагона. Никаких мыслей о Финляндии и в помине не было, да и кто мог знать, что вскоре с ней придется так близко познакомиться. Приехали на Московский вокзал, рядом с которым находилась гостиница «Октябрьская», решив попробовать снять номер, если повезет – с гостиницами тогда едва ли не такая же проблема была, как и съездить за границу, впрочем, как и со всеми остальными услугами по устройству быта. Но «мечты, мечты, где ваша сладость»? Все оказалось гораздо прозаичней, и по уже знакомой традиции через швейцара – не за спасибо, конечно – сняли комнату в жилом фонде. Через пару дней снова оказались по какой-то надобности возле той же гостиницы около пятнадцати часов. Невольно пришлось наблюдать следующую картину: на площади стояли два автобуса шведской фирмы «Вольво», в салонах которых был слышен громкий гвалт и выяснение отношений. Перед одним из них метался, словно ужаленный, гид и страшно матерился – далеко не всякий боцман так сможет. Увидев заинтересовавшуюся парочку, извинился перед женой Геннадия и как ни в чем не бывало продолжал: «У, эти долбанные чухонцы! Опаздываем на погранпереход в Выборге, а одного чухонца до сих пор нет, попробуй добейся от этих невменяемых, где его искать». Спустя некоторое время появился пропавший, держа в каждой руке по полной авоське водки, в сумме не менее ящика. По-

дошел к двери, и сразу же из обоих автобусов донеслись дикие одобрительные вопли. Он встал на подножку, занес ногу на вторую ступеньку, и тут его потащило назад. Он начал падать навзничь, земля ведь крутится, но мгновенно с насиженных мест вскочили двое и, к изумлению Геннадия с супругой, не замечая своего уставшего товарища, перехватили обе авоськи с водкой – и снова в автобус, не обращая внимания на грохнувшегося затылком об асфальт соотечественника. Необычайно странно, что никто не вышел помочь ему, и, немного полежав и поняв, что помощи от соотечественников не дождется, тот сам залез в автобус под одобрительные крики хорошо подданных сидящих коллег.

«Запретный плод сладок». Давно известно: чем ожесточеннее борьба с алкоголем, включая «сухой закон» и установление заоблачных цен, тем сильнее противодействие, выражающееся в скачке самогонварения, активизации бутлегеров и контрабанды, увеличении в разы случаев отравления различными спиртосодержащими суррогатами. История помнит много примеров подобной борьбы, включая СССР и США, да и Финляндия не осталась в стороне, что и подтверждается резко усилившимся пьянством, особенно на дармовщинку. Стоит отметить, что некоторые люди или целые кланы нажили на этой стезе громадные состояния: пример быстрого обогащения семейства Кеннеди является наиболее характерным, хотя и исключительным по своему исполнению. Дед бывшего президента Джона Кеннеди, одно-

го из самых ярких в истории страны, будучи послом Соединенных Штатов в Великобритании в период Первой мировой войны, зная о готовившемся введении «сухого закона» в 1920 году, заблаговременно закупил несколько пароходов шотландского виски по оптовым ценам, ну а с дальнейшим все ясно.

Тем не менее финны при всем пристрастии к спиртному имеют один из самых высоких показателей производительности труда в мире, каковой нам и не снился, не забывая развивать лидирующие отрасли, ранее и вовсе не существовавшие: «Пьян, да умен – два угодья в нем», – гласит народная пословица, хотя и не столь однозначная.

Некоторые члены экипажа, не довольствовавшись привычной суею, в отсутствие наставника морали и целомудрия вступали в более тесные связи с местным населением, привлекая противоположную половину своим новым финским костюмом, словно селezni среди серых уток, а финский костюм, который был в Союзе неосуществимой мечтой, в Суоми тоже немаловажная деталь верхней одежды.

Вновь прибывшие, пообвыкнув в незнакомых условиях и посоветовавшись с уже пожившими, вскоре наладили свой быт, тем более что оборудование номеров коттеджа отвечало самым придирчивым требованиям: собственная кухня с газовой плитой и набором столовой посуды, как и наличествующий туалет с непременно ванной комнатой, – что еще нужно неизбалованному отечественным сервисом человеку.

О перебоях с продуктами, ставших неотделимой частью советской жизни, в стране лесов и озер, как пелось в популярной тогда песне «Карелия», и слыхом не слыхали. В магазинах было столько еды, что, немного перефразируя Виктора Шкловского, «съесть было нельзя». Ее обилие и отсутствие очередей просто поражали, многое из предлагаемой снеди и вовсе было неизвестно нашим потребителям, так как в наших продовольственных магазинах напрочь отсутствовал подобный ассортимент, и тем более было неизвестно, с чем его едят. В СССР уже не осталось людей, помнящих дореволюционное изобилие магазинов, и спросить у кого-нибудь из своих было уже поздно – цепочка времени оборвалась. Разве что прочесть в сочинениях Гиляровского, особенно «Москва и москвичи». К хорошему привыкают быстро, и вскоре уже никто ничему не удивлялся: запросы сразу же увеличились в соответствии с возможностями, а командировочные выплаты с лихвой их компенсировали.

Мореходы постарше старались экономить и в первую очередь озаботились покупками по заказам жен, да и сами не прочь приобрести какой-либо лакомый дефицит, который дома днем с огнем не сыщешь. Приноровились готовить еду в своих номерах, покупая свежие продукты на рынке, где они были существенно дешевле, а свежесть лишь усиливала аппетит. Рано утром, идя за только что выловленной рыбой на Старый рынок в районе южной набережной, поблизости от Никольского собора и памятника Александру Вто-

рому, через сквер, где все дышит воспоминаниями об ушедшей Российской империи в одних названиях, которые никому не вздумалось переименовать или тем более сломать, Геннадий невольно будил спящих на газетах бомжей, сверху так же прикрывшихся печатными ежедневными изданиями. Бывших людей без особого места жительства, выбравших добровольно такой стиль жизни, никто не сгонял с насиженных мест и не тащил в ближайшую каталажку, если они не нарушали общественный порядок. Теплая летняя погода среди цветущей флоры сквера располагала к расслаблению, и бомжи чувствовали себя вполне комфортно, протягивая руки, как нищие на церковной паперти, но при этом не пытались даже вставать: «Uksi marka», – просили подать финскую марку для поправки здоровья, в общем, вели себя как непуганые коты на помойке. Хотя в нашем понимании помоек в Финляндии не существует, а в борьбе за экологию страна впереди планеты всей, и правильно делает – заботится о будущих поколениях, чтобы росли сильными и здоровыми, не обреченными на вымирание, ибо все канцерогены постепенно накапливаются и передаются в увеличивающихся масштабах на геном уровне, вследствие чего национальная идентичность деградирует и растворяется среди других, более сильных.

Глава 2

Но пора было и честь знать — заканчивать с вольным и беззаботным образом жизни в сытой Суоми, иначе от благоприобретенной привычки трудно будет избавиться на родине, не избалованной столь щедрым выбором, да и взаправдашнее лето наступило, время сенокоса для настоящего ледокола на трассе Северного морского пути.

12 июня 1975 года в 14:20 по местному времени, в ходе первой настоящей вахты, выпавшей на долю Геннадия, на новом ледоколе подняли Государственный флаг СССР, что и положило конец привычной вольнице, тем более явился помполит во главе разношерстных остатков экипажа. А вместе с ним появился журнал учета увольняемых с обязательным инструктажем, росписями и непременно «тройками». Пришлось возвращаться на реальную землю, отчего добавилась серая тоска при одном воспоминании о комсомольских и партийных собраниях, социалистическом соревновании, ежемесячном подведении итогов и, конечно, бесконечном изучении правил поведения советского моряка за границей. Все давно забытое возвращалось на круги своя. Все бы ничего, будь хоть какой-нибудь толк в этих сборищах, на самом деле являющихся чисто протокольными мероприятиями.

Вечером прошел обязательный банкет по случаю вступления «Адмирала Макарова» в должность, с тостами, речами и традиционными напутствиями и пожеланиями. Приняли минимальное количество «дорогого» буржуйского топли-

ва, пресной воды и экологически чистых финских продуктов, достаточных до Ленинграда, который находился, как говорили несколько сотен лет тому назад, на расстоянии полета стрелы. Хотя город и являлся окном в Европу со времен Петра Великого, но сравнение с тихим и уютным Хельсинки было явно не в пользу нашего мегаполиса. Наверное, правильно поступали советские вожди, законопатив все забугорные окна, чтобы соблазна не было. За три дня стоянки в городе многое успели сделать, и прежде всего забункеровались «дешевым» топливом и пресной водой до проходной на Кронштадтском фарватере осадки и снялись на полярный Мурманск, бывший Романов-на-Мурмане.

Прошу прощения у читателя за использование слова «дешевое» топливо в кавычках. Оно лишь напоминает небольшое расследование из цикла «Район плавания от Арктики до Антарктики», доказывающее, что «дешевого» топлива не существует и это всего лишь досужая выдумка властей.

Интересная драма разыгралась в начале Великой Отечественной войны между двумя крупными флотоводцами – командующим Северным флотом вице-адмиралом Арсением Головкин и начальником Севморпути, дважды Героем Советского Союза, будущим контр-адмиралом Иваном Папаниным – по поводу направления арктических конвоев с военными грузами, которые являлись вопросом жизни и смерти для отступающей Красной армии. Головкин предлагал направить грузопоток на незамерзающий Мурманск, а Папанин,

увешанный наградами, как новогодняя елка игрушками, будучи любимцем вождя, настаивал на Архангельске, мотивируя свое решение гораздо более близким к фронту расстоянием, что значительно ускорит доставку крайне необходимых вооружений и амуниции к линии фронта. Воевать-то приходилось с подвоза, ибо значительная часть отечественной техники была уничтожена противником в первые дни войны. Вождь всех народов принял сторону гораздо более именитого и знаменитого полярника, но с началом зимы, к тому же необычайно холодной, Архангельск, что называется, встал из-за непреодолимой ледовой обстановки, а маломощные ледоколы не смогли справиться с небывалым ледоставом. Пришлось срочно менять направление конвоев на Мурманск, оставив Архангельску незамерзающие летние месяцы. После этого Сталин изрядно охладел к своему полярному любимцу. К слову сказать, Северный флот находился еще в зачаточном состоянии, и если с подводными лодками было более-менее в порядке, то самыми крупными надводными кораблями являлись всего-навсего четыре эскадренных миноносца.

О буднях Северного флота во время войны и проводке северных конвоев, со многими трагическими, но, к сожалению, действительными потерями, впервые поведал Валентин Пикуль в своих романах «Океанский патруль» и «Реквием каравану PQ-17», и желающие могут их прочесть. Конечно, какого-либо сравнения с германскими или тем более англий-

скими линкорами и крейсерами, не говоря о стаях эсминцев, быть не может – слишком разные категории.

Обогнув всю Скандинавию с запада и оставив за кормой Балтийское, Северное и Баренцево моря, прибыли в самый большой в мире заполярный город, под четыре сотни тысяч населения, и хотя в разгаре был июнь и теплый Гольфстрим омывает Мурман, что и делает порт не замерзающим, в чем его главное достоинство, но пришлось доставать куртки. Заполярье давало о себе знать, и при десятиградусной температуре не очень-то разгуляешься налегке.

В Ленинграде какими-то неведомыми способами завпроду и старпому удалось раздобыть на складах «Торгмортранса» 3500 бутылок пастеризованного пива долгого хранения «Московское», и второй помощник, воспользовавшись неслыханной удачей, забил столь желанными бутылками все под кроватное пространство. Во Владивостоке того времени пиво являлось одной из болевых точек: в продаже бутылочное и вовсе не водилось, а единственный так называемый пивбар на остановке «Постышева», как и качество того псевдопива, лучше не вспоминать. Но если уж пошла масть, то играй до конца, и случайно оказавшийся за кормой ледокола у мурманского причала сейнерок с нежнейшей копченой малосольной скумбрией оказался как нельзя кстати. Что называется, нашелся по запаху.

Стоянка в городе растянулась на целых две недели в ожидании готовности только что построенного атомного ледоко-

ла «Арктика», второго атомохода в мире, которому в недалеком будущем было уготовано переименование в честь недавно усопшего генсека Брежнева, что продлилось совсем недолго, и вскоре ему вернули полученное при рождении имя, сделав соответствующую мину при плохой игре, будто переименования и не было. Тогда еще никто не знал, что именно «Арктике» уготовано быть первой из надводных судов, побывавших в географической точке Северного полюса.

Сам Мурманск на судовой люд особого внимания не произвел: город рыбаков и начальный пункт Северного морского пути, что подчеркивало недавно созданное Арктическое морское пароходство с относительно небольшим количеством судов, в основном небольшого тоннажа, ориентированных на восточное побережье субконтинента и многочисленные острова, где снабженческих точек было как муравьев в муравейнике.

Вокруг столь привычные сопки, на которых и раскинулся город. Несмотря на начало июля, далеко не все деревья полностью обзавелись листвой, зеленый их убор лишь частично напоминал о наступившем лете, да и свежий ветер с просторов Баренцева моря тоже не давал застояться, что и не мудрено, ибо даже на макушке лета температура морской воды держится в районе +10 градусов, и никакой Гольфстрим тут не поможет, а пляжный сезон отпускники предпочитают проводить на берегах Черного моря, хотя родное Баренцево под боком. Рабочий, рыбацкий и мастеровой город изна-

чально построен для этих целей, и рассчитывать на какие-то изыски с вычурными дворцами и галереями не приходилось, тем более что и основан всего лишь в 1916 году, а о последующих годах читатель все знает.

Наконец-то «Арктика» явилась во всем великолепии, закончив неотложные дела, хотя полностью с ними справиться вряд ли у кого получится, их, согласно одному из перлов Жванецкого, как и «ремонт, можно только прекратить». Сразу же взяв лидерство, новенький атомоход под командованием Юрия Сергеевича Кучиева и следующий за ним «Адмирал Макаров», два самых мощных в своих нишах ледокола, последовали на трассу Северного морского пути вплоть до мыса Шелагский, бывший Святой Нос, получивший свое первое название из уст его перво открывателя Семена Дежнева в 1648 году и охраняющий вход в Чаунскую губу, где находится Певек – центр восточного сектора Арктики в Восточно-Сибирском море. Невозможно представить, каким образом первые землепроходцы на своих утлых деревянных кочах забирались в столь далекие, ненаселенные и неведомые пространства, не ведая, кто из них вернется обратно; наверное, для этого нужно родиться без страха и упрека, словно иллюзорным инопланетянином, придуманным фантастами. Представить кажущиеся фантазмагорическими картины их подвигов невозможно; хотя и существуют книги и кинофильмы, но все они в большей степени рисуют скорее картину, придуманную их далекими потомками, не имеющую

ничего общего с действительным положением дел, все-таки они в первую очередь были людьми, со всеми присущими им недостатками и глубокой религиозностью. Вероятно, именно она и служила им путеводной звездой, защищая их разум, и в самых тяжелых случаях они полагались на одну лишь веру, которая являлась основным мотивом в осуществлении почти нереальных задач, стоящих на пути к свершениям, иначе невозможно даже предположить, что ими двигало в экстремальных ситуациях. Они не могли не знать, что большая часть отряда не вернется домой, а может быть, и все, и это в самом деле происходило со многими экспедициями в полунощные моря. Небольшие деревянные кочи, оснащенные парусом и несколькими парами весел – вот и все более чем скудное оснащение экспедиций в неизведанные ледовые дали. Безжалостное время съело подавляющее количество немногочисленных документов, свидетельствовавших о реальных страданиях и мучениях первопроходцев, и даже имена большинства землепроходцев исчезли в глубинах бесконечного пространства-времени.

Как уже отмечалось выше, Геннадий, отработав два полных рейса от пунктов северной Чукотки до поселка Черский на второй (после Волги) по популярности российской реке – Колыме на теплоходе «Камчатка» при плавании во льдах, включая следование в составе каравана судов за ледоколом, особых затруднений и впечатлений не испытал. В целом обстановка на трассе в тот год была благоприятной, и в воз-

возможностях лидирующих ледоколов не было случая удостовериться, не гнаться же за настоящими паковыми льдами до Северного полюса.

Караван в основном следовал по чистой воде, возглавляемый одним из уже хорошо нам знакомых линейных ледоколов – «Ленинград» или «Москва», и вахтенный второй помощник с хроническим недосыпанием от постоянного бдения над многочисленными коммерческими отчетами, в которых немудрено запутаться даже дошлему товароведу (потому и называют вторых помощников «ревизорами»), неоднократно путал время суток, что не удивительно и для не обремененного обязанностями четвертого помощника из-за полярного дня, когда солнце, совершая круговые путешествия по небесной сфере, и не думает касаться горизонта, лишь обозначив некоторое снижение, словно Икар на огненной колеснице. Приходилось постоянно опаздывать или вообще не приходить на обед из-за вахты, начинавшейся ровно в полдень, хотя стол для вахтенных был накрыт за полчаса до нее; хорошо, что буфетчица взяла шефство над молодым красивым ревизором и не забывала подкармливать, заблаговременно напоминая об обеде. Как тут не вспомнить слова Владимира Высоцкого, столь популярного тогда: «Хорошо, что вдова все смогла пережить, пожалела меня и взяла к себе жить».

Свободного времени катастрофически не хватало, и, вглядываясь с крыльев ходового мостика в корму впереди

идущего ледокола, Геннадий с оттенком зависти наблюдал за бегающими по вертолетной площадке людьми и даже собаками, мечтая о чем-то подобном, не задумываясь о материализации тайных мыслей. Но как бы то ни было, а произошло то, что и должно произойти, то есть в тот момент судьба обозначила будущее, заглянув ненамного вперед, а там уже твое дело – принимать ли это как предзнаменование грядущих дней или же не обращать внимания, считая их появление не более чем сиюминутным желанием от увиденного воочию. Тогда и произошел перелом в сознании, обозначивший его дальнейшую судьбу, хотя ничего подобного в голову не приходило.

На новом ледоколе шла интенсивная учеба по изучению всего сложного хозяйства судна экипажем ледобоя, составлялись необходимые, обязательные, согласно нормативным требованиям, инструкции и таблицы, как и многое другое, без чего судно обойтись не может, по мнению многочисленных проверяющих, представляющих собой непоколебимый, быстро растущий бюрократический столп, словно пещерный сталагмит.

Проскочив почти свободное ото льда Карское море до архипелага Северная Земля, атомоход зашел в пролив Шокальского между островами Октябрьской Революции и Большевик (у нас даже не известные никому острова привязаны к революции), где еще держался трехметровый припай, и трое суток штурмовал казавшиеся непреодолимыми ров-

ные ледовые поля, так что осколки льда летели во все стороны, вспыхивая на солнце алмазными россыпями. Вдоволь натешившись и познав свои ледобойные возможности, «Арктика» последовала дальше, а за ней, как привязанный, «Адмирал Макаров». Лед на подходе к проливу Вилькицкого, соединяющего Карское и море Лаптевых, между полуостровом Таймыр и архипелагом Северная Земля, как и в самом проливе, которым впервые прошел знаменитый шведский полярник Адольф Эрик Норденшельд в 1878 году, был проходим для атомохода с его семидесяти пяти тысяче сильным ядерным двигателем, исключая некоторые многометровые барьеры, когда нужно было бить несколькими попеременными ударами. Для «Макарова» самостоятельное форсирование пролива, вероятно, возможно было бы лишь с переменными ударами на всем его сто тридцатикилометровом протяжении, все-таки тридцать шесть тысяч лошадей уступают семидесяти пяти. В ледовом канале, оставляемом атомоходом, его дизель-электрическому собрату приходилось использовать полную мощность, дабы не отстать.

Назвать это лишь движением за ним, как за лидером — значит ничего не сказать: из-под корпуса атомохода выворачивались самые настоящие громадные глыбы хорошо отфрезерованного синеватого льда, свидетельствовавшие о его бронебойной прочности, и даже самых продвинутых атеистов при взгляде на беснующуюся стихию, вызванную мощью «Арктики» и ее винтов, так и подмывало произнести

молитву с обязательными словами: «Господи, спаси и сохрани!» Экипаж напоминал кающихся на Храмовой горе грешников, чувство общей опасности, хотя она являлась всего лишь кажущейся, сблизило всех, но легче от этого не становилось. Быстрая езда на грузовике по ухабистой проселочной дороге и близко не сравнима с невероятными по силе нерегулярными ударами и толчками, от которых валяло с ног, за что бы ты ни держался, отрывало стационарные стулья и кресла вместе с креплениями. О том, что творилось в каютах, рассказать невозможно, разве что представить картину после бомбежки бомбами большой мощности. Остается лишь удивляться, как судовым кокам удавалось приготовить пищу, которую невозможно было есть, не рискуя остаться без зубов или с откушенным языком. Больше всего доставалось вахтенным помощникам, обязанным заполнять судовой журнал сразу же после вахты: их каракули вряд ли расшифровали бы сионские мудрецы, даже шумерская клинопись, не говоря о китайской грамоте, казалась не такой уж неразрешимой загадкой.

Некоторую передышку получили с выходом в море Лаптевых, но она продолжалась недолго, и с выходом в Восточно-Сибирское море, в Айонском ледовом массиве, вновь началось повторение пройденного с еще более тяжелыми полями многолетнего льда, когда даже атомоходу дальнейшее продвижение давалось с трудом, он стал чаще застревать, а затем сдавал назад и снова бросался вперед, как трениро-

ванный охотничий пес на дикого кабана, с еще большей яростью. Эти минуты являлись самыми желанными для «Адмирала», внезапно прекращалось землетрясение, и наступала тишина, от которой звенело в ушах – скорее всего, барабанные перепонки продолжали вибрировать по инерции еще какое-то время. Геннадий до сих пор сожалеет, что тогда не додумался умыкнуть один из судовых журналов того времени в качестве незабываемого экспоната и попытаться прочесть свои собственные каракули, временами смахивающие на узелковую письменность древних инков в южно американских Андах.

На подходе к конечному пункту назначения, мысу Шелагский, ледокол «Ленинград» с капитаном Холоденко, бывшим когда-то у капитана Л. Ф. Ляшко вторым помощником на «Москве», безуспешно ковырялся в тяжелом льду с каким-то «грузовиком». «Вадим, – обратился к Абоносимову Кучиев, – я помогу ему», – после чего крутанулся вокруг «Ленинграда» и встал, будто размышляя и храня молчание. Минут через десять последовало: «Вадим, где в Певеке безопасно можно стать на якорь?» – «Лопасть, что ли, сломал?» – догадался Абоносимов. К сожалению, это был всего лишь первый случай, вскоре ставшей большой проблемой для атомоходов на долгое время, пока кто-то головастый не додумался изменить конструкцию лопастей.

Первая встреча и лицезрение возможностей ледокола сделали свое дело и произвели неизгладимое впечатление

на Геннадия, глубоко врезавшись в память на всю оставшуюся жизнь; недаром бытует мнение, что первоначальное восприятие есть самое верное, мозг оценивает новое, доселе неизвестное по каким-то неведомым нам критериям и сразу же предлагает подсказку, не успев перебрать все «за» и «против», которые смахивают на торг на арабском базаре. Выбор сделан!

Глава 3

Минуло четыре года, и вчерашний ледакольный новичок превратился в опытного ледового старшего помощника на систер-шипе «Адмирала Макарова», его старшем брате – ледаколе «Ермак».

Арктическая навигация 1979 года выдалась нелегкой, и особенно тяжелой оказалась ее завершающая часть: северные ветры начали работать гораздо раньше обычного среднегодового срока, и многолетние паковые льды, гонимые ими, наглухо заплombировали арктическое побережье Евразии, не оставив грузовым судам выхода из природной ловушки. Во второй половине августа в море Лаптевых от пролива Вилькицкого оба самых мощных в мире дизель-электрических ледакола-близнеца взяли под проводку на восток два судна, и караван во главе с атомоходом «Сибирь» из арктической серии направился в Певек. В море Лаптевых пришлось уходить намного севернее и следовать по чистой воде Вели-

кой Сибирской полыньи, происхождение которой до конца так и не выяснено, несмотря на многие исследования – слишком много неизвестных факторов, образующих таковой природный нонсенс, или казус, – оставив Новосибирские острова к югу, вместо традиционного прибрежного плавания, в этот раз заблокированного многолетними льдами. Все-таки наиболее вероятным представляется происхождение прогалины между границей припайных льдов вокруг многочисленных островов и паковых тяжелых, находящихся в свободном плавании, не ограниченном какими-либо островными образованиями, служащими основой для формирования припайных льдов. Там уже не существует каких-либо якорей, сдерживающих движение льдов, а течения, возникающие в разных слоях толщи воды, могут быть переменными, соответствующими каким-либо периодам и условиям, известным им одним. Это-то и являлось причиной создания многих полярных дрейфующих станций, но, вероятнее всего, их данные о развитии и направлении течений остаются засекреченными и по сей день, доступными разве что для подводных лодок. Пройдя Новосибирские острова, повернули на юг, в направлении мыса Большой Баранов, находящегося чуть восточнее устья реки Колымы, между островами Котельным и Малым Ляховским, соединяющими Чукотское и Восточно-Сибирское моря. При входе в царство Айонского ледового массива на траверзе пролива Санникова ледовая обстановка и вовсе стала труднопроходимой.

При упоминании фамилии якутского купца и полярного исследователя Якова Санникова сразу вспоминается романтико-фантастический фильм «Земля Санникова» (снятый по одноименному роману академика В. А. Обручева, знаменитого ученого-палеонтолога и геолога, увидевшему свет в 1926 году), прекрасно сделанный, с невероятной музыкой, или, как сейчас принято говорить, саундтреком, и с не менее популярными актерами. Слова Георгия Вицина в роли приказчика купца: «А птицы куда летят?» – служат главным доказательством существования неведомой земли-призрака, а птицы, полярные гуси, и в самом деле летели на северо-восток, но всего лишь на острова Де-Лонга. Многочисленные экспедиции и попытки найти землю-призрак не увенчались успехом, хотя, вполне возможно, она и существовала в виде высоких нагромождений льда, присыпанного многолетними отложениями пыли и птичьего «гуано», тем более впервые в 1810 году ее обнаружил тот самый Яков Санников. Может быть, в результате потепления льды растаяли и на их месте ничего не осталось, а верхние темные отложения канули в глубины океана.

Ничего другого не оставалось, как обоим линейщикам взять подопечные суда на «усы», так как канал быстро затягивался льдом и они не могли следовать самостоятельно, и караван продолжил движение на юго-восток с лидирующей «Сибирью». Но и такое продвижение продолжалось недолго: ледовая обстановка продолжала ухудшаться, и нагроможде-

ния ропаков от недавнего сжатия становились все выше. Наконец в условиях сильного сжатия оба линейщика со своими большими рюкзаками за кормой встали намертво – ни сюда, ни туда, словно внезапно парализованные. Капитан «Сибири» Улитин, увидев остановившийся караван, бодро произнес: «Ничего, ребята, сейчас вас околю». Атомоход тут же сделал дугу через правый борт и, зайдя с кормы, начал околку. Геннадий, находившийся на правом крыле ходового мостика «Ермака», стал невольным свидетелем надолго запомнившегося действия, наблюдая через большие окна-иллюминаторы рулевой рубки за действиями атомного монстра, который шел вдоль каравана на расстоянии двух кабельтовых.

Дизель-электрические ледоколы, следующие с полной нагрузкой на всех девяти дизелях, издают гул, не уступающий по децибелам паровозному гудку, и тем необычнее и контрастнее выглядел ледокол, бесшумно, словно демон, во всей невероятной мощи испарывающий и подминающий трехметровый лед, слышался лишь тихий шелест вентиляторов и едва уловимый свист турбин, будто у вылетевшего из сказки змея Горыныча. Но то было не исчадием преисподней, а всего лишь серийным атомоходом, и его «полет», другими словами сказать трудно, в облаке искрящейся ледяной пыли и крупных обломков отполированного до блеска льда, вылетающих из-под корпуса, производил какое-то завораживающее действие, а поравнявшись с «Ермаком», вовсе вызвал дрожь по всему телу и бегающие по спине мураш-

ки, словно тебя вжимает в палубу непреодолимая, неизвестная сила, от одного лишь действия которой на почти полукilометровом расстоянии выпрыгивающие огромные глыбы вот-вот проткнут надводный борт собственного ледокола. Охватывало состояние полной беспомощности и ничтожности на фоне неумолимого действия непреодолимой силы, которое в жизни доводится испытать не каждому. А ощущение незабываемой реальности останется на всю жизнь.

Глава 4

Третье, навсегда запомнившееся впечатление о работе серийных атомоходов у Антохина осталось после рассказов капитанов Петра Геннадьевича Голикова и Виктора Васильевича Васильева, который в том случае был капитаном на ледоколе «Капитан Хлебников», а Голиков являлся представителем компании Quark Expedition, у которой ледокол находился в тайм-чартере с поочередными туристическими рейсами в Арктику и Антарктику, в зависимости от времени года. Об этом случае Геннадий рассказал даже президенту при вручении Золотой Звезды в 2021 году в Кремле.

В августе 1993 года пассажирский ледокол «Капитан Хлебников», переоборудованный под полярные круизы, с арктическими туристами на борту, закончив работу в канадской Арктике, планировал выйти в море Баффина и через пролив Дейвиса направиться на север Гренландии, на-

мереваясь пройти море Линкольна и, обогнув самый большой в мире остров, выйти в арктический бассейн. Тщательный анализ возможной ледовой обстановки по всему маршруту предполагал тяжелые условия, близкие к экстремальным, выполнение планов круизным ледоколом могло оказаться под большим вопросом, и не исключено, что сам ледобой окажется заблокированным и не сможет выбраться без посторонней помощи, которую смогут оказать лишь атомоходы. Посему при подготовке к этому арктическому рейсу на худший случай заручились поддержкой «Атомфлота», обеспечивающего атомного монстра «Советский Союз».

Кстати, для пущей важности или интригующей загадочности, столь популярной и привлекательной для пассажиров, прельстившихся экстремальными, неизвестными приключениями, организаторы называли полярные круизы экспедициями. Тем самым пассажиры каким-то образом прикасались к экспедициям далекого прошлого, ведомым великими мореплавателями-первооткрывателями эпохи великих географических открытий. Само слово «экспедиция» завораживало и предполагало много нового и интересного, позволяло участникам круиза приобщиться к эпохе великих географических открытий, опустившись на несколько веков назад в прошлое. По большей части, никто из них не думал о возможных опасностях, воспринимая экспедицию как большую игру, нисколько не касающуюся их личной безопасности. Они не заикливались на том, что льды самые на-

стоящие, как и регулярные сжатия и «отдачи». Все-таки было интересно, как пассажиры поведут себя, напрямую столкнувшись с паковыми полями тяжелого льда, когда даже мощный ледокол оказывается беспомощным.

Как показали дальнейшие события, подстраховка явилась оправданной и необходимой. Начало не предвещало особых осложнений, и пассажиры наслаждались полярной экзотикой, не выпуская из рук фото- и кинокамеры. В море Баффи на ледовая обстановка была вполне проходимой, и, форсировав пролив Дейвиса, вышли в море Линкольна. Достигнув назначенной точки randеву с атомоходом «Советский Союз», прекратили движение и легли в дрейф в ожидании окончательного решения о привлечении атомного ледокола для обеспечения дальнейшего продвижения круизного «Хлебникова».

Попытки пробиться дальше по планируемому маршруту вскоре оказались тщетными. Ледовая ситуация продолжала ухудшаться, и наступил рубеж, который стал водоразделом и действительной чертой, поставившей крест на дальнейших устремлениях круизного лайнера. При всем старании он смог лишь на два корпуса вклиниться в поле пакового льда толщиной три-четыре метра и, прекратив бесполезную борьбу со сложившимися обстоятельствами, встал в ожидании помощи от своего ядерного собрата.

Зато для экстремальных туристов наступило время сменить обстановку, они с удовольствием выходили на лед, иг-

рали в футбол и едва ли не бегали наперегонки, рассматривая вынужденную остановку не как настораживающее препятствие, которое может вызвать серьезные осложнения, а всего лишь как забавное приключение. В разговорах между собой за бокалом вина они обсуждали участие в уникальном плавании, рассматривая дальнейшую ледовую непроходимость в качестве бонусного подарка в настоящем рейсе, не предусмотренного условиями их контракта и к тому же бесплатного, и чувствовали себя первооткрывателями, ибо ни одно судно по такому маршруту до них не проходило.

Несмотря на предварительную договоренность, пришло сильно беспокоившее известие о том, что атомохода не будет, и ни слова о застрявшем где-то «Советском Союзе». Скорее всего, атомоход оказался крайне необходим в каком-то ином деле, не терпящем отлагательств. Вот тебе и приплыли, предыдущие ожидания оказались блефом – и что делать в создавшейся ситуации? Не возвращаться же назад, по сути дела сорвав условия круиза, что вызовет большой скандал и возможное прекращение долгосрочного контракта с фрахтователями и создаст для ледокольного круизера антирекламу.

Лед – вещество живое, постоянно находящееся в движении, во многом с неизвестными для нас причинами, и вскоре ночью началось сильное сжатие, а ледокол получил семиградусный крен на правый борт. Гребные винты оказались заблокированными, и повернуть их не было никакой воз-

возможности – вот тогда и приходит полное понимание преимуществ специального корпуса судна. Вопрос с атомоходом продолжал находиться в подвешенном состоянии и решался в высоких кабинетах, а время шло – истекали вторые сутки нахождения в неподвижном состоянии.

Пассажиры, почувствовав неладное, стали роптать, забыв о своей предыдущей роли первооткрывателей. Куда только подевались их вчерашние горделивые улыбки, будто они сами на древних драккарах или кочах в качестве бесстрашных исследователей забрались в неизведанные полярные закоулки. Впрочем, находились и такие, которые радовались незапланированному приключению. Пришлось успокаивать разношерстный народ тем, что ледокол не может быть раздавлен ввиду своего специального, оригинального корпуса и российский атомный ледокол «Ямал» уже спешит на помощь.

На следующий день произошла перегруппировка льда, пошла его «отдача», и «Капитан Хлебников» выпрямился, выскочил кормой из пакового поля и замер в проходимом льду, ожидая подхода «Ямала». Атомоходу понадобилось более недели, чтобы достичь своего обездвиженного собрата.

Непосредственно перед подходом объявили о его появлении через два часа, и весь пассажирский народ высыпал на палубы и мостики ледокола, включая рулевую рубку, в которую туристов набилось как сельдей в бочку, и вахтенному помощнику трудно было протолкнуться к радиолокатору

в необычайной суете. На обычных пароходах вход на ходовой мостик посторонним запрещен, но у пассажирских судов другая стезя, и для привлечения непуганых «животных» им разрешается многое, почти все, тем более на застрявшем во льду круизере, когда на многие сотни миль, за исключением приближающегося «Ямала», нет ни одного судна.

Настоящая картина всеобщего столпотворения хорошо знакома Геннадию, однажды ходившему дублером капитана Петра Голикова. Неимоверный гвалт любителей экстрима напоминал пингвиньи разборки во время оборудования гнезд для высиживания единственного яйца на антарктических островах. Наконец самый глазастый замечает на горизонте едва различимую точку, и долго не умолкающий взрыв восторга прокатывается над ледоколом, заставляя непуганых нерп прервать свое полусонное безделье и, испуганно повертев блестящими на солнце головами, нырнуть в океанскую глубину. А еле видимая вначале точка, приближаясь, начинает обретать знакомые очертания. Непрекращающиеся щелчки затворов самых навороченных фотоаппаратов звучат как выстрелы, и даже все усиливающиеся возгласы не могут их заглушить. И вот «Ямал», бесшумно, словно охотящаяся рысь, приближается к корме «Хлебникова»: оранжевая, далеко видимая и различимая во льдах надстройка, черный корпус, а на носу открытая пасть дракона с метровыми зубами, от созерцания которых становится не по себе, так сильно мифическое чудовище напоминает настоящее живое – ка-

жется, вот-вот из пасти выбросится все пожирающее пламя.

Появление дракона сильно напоминает носовую часть драккаров хозяйничавших в европейских странах в начале Средневековья викингов, изображения которых они наносили для устрашения врагов, чтобы нагнать на тех побольше страха, который почти парализует человека, уменьшает его способность к сопротивлению. Так что и в те ветхо заветные времена психологический фактор играл не последнюю роль. В нашем случае устрашающая картина дракона, вероятно, выполняет несколько иную функцию: показывает беспредельные возможности и силу ледокола, которые и олицетворял дракон во многих легендах и мифах древности.

И вот рубки обоих ледоколов поравнялись – на мостике тишина гробовая, наверняка слышен был бы даже комариный писк, если бы комары обитали среди бесконечных ледяных полей Приполярья. Дословно приводим фразу Петра Голикова: «Гена, меня даже слеза прошибла. У-у-у, падлы капиталистические, смотрите на мощь российскую». С мостика атомохода прозвучало: «Что вы здесь стоите?» – «Да так, отдыхаем», – ответил круизный лайнер.

Затем атомоход, будто средневековый рыцарь с секирой, вломился в ледовое поле, в котором застрял «Хлебников», и три часа разворачивался на обратный курс.

Не прошло и часа, как «Ямал» разломал казавшийся непроходимым трех метровый лед, и «Капитан Хлебников» вновь обрел ожидаемую свободу. Радости туристов не бы-

ло конца, такого чуда не могло быть оговорено ни в одном контракте, им необычайно повезло, и, вне всякого сомнения, любители острых ощущений будут рассказывать об этом удивительном случае до конца своих дней. Хотя трудно сказать, многие ли поверят в сказочно-невероятные события давно прошедших лет, тем более что с каждым разом рассказы будут обрастать новыми не существующими подробностями, в которые вскоре поверит и сам рассказчик. Такова уж традиция интересных повествований, за которыми всегда тянется длинный хвост надуманных деталей и обстоятельств.

Три описанных выше случая навсегда остались в памяти Геннадия Антохина как безусловное подтверждение правильности выбранной много лет тому назад уникальной профессии капитана ледокола, которой можно гордиться, переключаясь со словами великого поэта Иосифа Бродского, лауреата Нобелевской премии по литературе:

«И вечный бой,
Покой нам только снится.
И пусть ничто
Не потревожит сны!»

Апрель 2022

Однажды в Антарктике

*«Что день грядущий мне готовит?
Его мой взор напрасно ловит:
В глубокой мгле таится он!
Нет нужды; прав судьбы закон!»*

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.