

АНДРЕЙ ПОТАПОВ

#путёвые_заметки

ИСТОРИЯ
ОДНОГО РЕЙСА

Андрей Потапов

#путёвые_заметки.
История одного рейса

«Автор»

2024

Потапов А.

#путёвые_заметки. История одного рейса / А. Потапов —
«Автор», 2024

Небольшой сборник о приключениях в море, основанный на моих постах в социальных сетях. Лёгкое чтение для тех, кто хочет узнать что-то новое и просто посмеяться от души. А может, целая профессиональная драма со взлётами и падениями? Решать вам, дорогие читатели.

© Потапов А., 2024

© Автор, 2024

Содержание

Вместо предисловия	5
Заметка первая. Трудности перелёта	6
Заметка вторая. Не грози, юнга, капитану, попивая сок у себя на судне	7
Заметка третья. Часть команды, часть корабля	8
Заметка четвёртая. Работникам никто не пишет	9
Заметка пятая. Хацю Кафку	10
Заметка шестая. Очень остро об "О"	11
Заметка седьмая. Суета вокруг радара	12
Экстренный выпуск без номера	13
Заметка восьмая. Как съехать с темы	14
Заметка девятая. Шпионский мост	15
Заметка десятая. Хливкие шорьки	16
Заметка одиннадцатая. Официальное опровержение	17
Заметка двенадцатая. Мы пришли сегодня в порт	18
Заметка без номера	21
Заметка тринадцатая. Драматическая	22
Заметка четырнадцатая	23
Заметка четырнадцатая (ревизия 2)	24
Заметка пятнадцатая. Мухожук	25
Заметка шестнадцатая. Районы-кварталы, жилые массивы. Я – мухожук, мухожук красивый	26
Конец ознакомительного фрагмента.	27

Андрей Потапов

#путёвые_заметки. История одного рейса

Вместо предисловия

Привет, я Андрей. И я моряк.

Звучит как будто я представляюсь в клубе анонимных алкоголиков. Но ничего, я сделаю вид, что это не так.

Повесть перед вами, дорогие читатели, буквально соткана из заметок, которые написаны прямо по горячим следам событий, которые мне довелось пережить. Тут вы встретите и забавные истории, и рассуждения о морской профессии, и большой сериал про нерадивого старшего помощника Слободана из Черногории.

Самое главное, что текст и фотографии – их автор, к слову, тоже я – остались почти в первозданном виде – который у них был на момент создания. Так что, это, пожалуй, самая аутентичная история из первых рук.

Располагайтесь поудобнее, это путешествие будет захватывающим.

Обещаю!

Заметка первая. Трудности перелёта

Часть первая. История одного рейса

27.01.2023

Ещё ни разу. Ни разу такого не было, чтобы дорога на судно обошлась без приключений. И сейчас тоже.

Как и всегда, мне прислали полётные детали с кодом рейса, временем вылета и прочими важными моментами. Прислали всякие документы по типу «OK to Board» и гарантийного письма. И везде вылет указан на 21:35.

Я, как человек организованный (местами), приехал в аэропорт за 2 часа до вылета, чтобы успеть пройти чек-ин. И тут на регистрационной стойке мне с прискорбием сообщают, что билет-то был на предыдущий рейс, который улетел аж в 15:20.

В темпе вальса листаю присланные документы. OK to board – вылет в 21:30, гарантийное письмо – вылет в 21:30, всякие Сингапурские формы – вылет, чёрт возьми, в 21:30. И тут смотрю в билеты, а там реально ДРУГОЙ рейс! Реально на 15:20!

И вот скажите на милость, кому после этого можно верить? Никогда ещё не перепроверял, чтобы данные в документах совпадали с билетами, но теперь, видимо, буду.

Звоню нашей филиппинской девушке, которая занимается сменами экипажа. А она заспанная – в Сингапуре ночь уже. Обрисовываю ситуацию, девушка прозревает, однако следом пишет в WhatsApp:

«Это же твои полётные?»

И присылает те самые детали, ориентируясь по которым, я и собирался улететь в 21:30.

«Да, – отвечаю. – Только билет на другой рейс».

«Хм, а что именно не так? Можешь прислать скриншот???»

Между вспышками нервного смеха отправляю ей снимок билета, специально обведя номер рейса. Тут до неё доходит, она заказывает новый билет, присылает мне его и говорит: «Перепроверь ещё раз, на всякий случай. Если что не так, звони. Вероятно, сообщение я не увижу, потому что уже опять сплю»,.

Собственно, я долетел и уже тоже собираюсь спать – а то предстоит очень ранний подъём. Но какой ценой? Ценой всего!

Вот и началась работа со стресса. Да уж, дела...

Заметка вторая. Не грози, юнга, капитану, попивая сок у себя на судне

29.01.2023

Наш экипаж расово инклюзивный. У нас есть белые, азиаты и даже один негр. Так что, судно может номинироваться на оскар за роль второго плана. Почему второго? Да потому что первый грузовой план всегда неправильный, и что-то начинает вырисовываться только после правок.

А если отбросить дурацкие шутки, то это своего рода возвращение домой. Я прожил на этом борту семь месяцев. Постоянно управлял швартовыми лебёдками, отдавал команды рулевому, прокладывал курсы. Да чего уж греха таить – брэнчал на гитаре, которую сейчас обнаружил в расстроенном виде, как будто она реально ждала меня.

Мы вышли в море и идём к Гонконгу. Меня не покидает чувство уюта; напротив – разгорается всё больше. Впереди всего лишь полгода – и целая жизнь.

Welcome on board (зачёркнуто) home...

Заметка третья. Часть команды, часть корабля

30.01.2023

Передача дел – один из важнейших ритуалов по приезду на судно. Уезжающий должен убедиться, что сменщик будет адекватно справляться с обязанностями, а сменщик, в свою очередь, должен очертить горизонт работ по устранению косяков предшественника. Этой схеме уже много веков – тот, кто списывается, обязательно себя хвалит, ну а новый человек обязательно ругает «папередника», даже если только в сердцах.

Однако, бывают случаи столь занимательные, из-за чего вторые помощники, вместо того, чтобы идти после вахты спать, строчат об этом пост для соцсетей.

Если бы я был врачом и ставил диагноз предыдущему второму Жеке, то написал бы в его карте одно слово: «Зануда».

«А вот в этом файлике записаны лекарства, – говорит мне Жека. – Я тут всё обновил». Сам себя не похвалишь – никто не похвалит.

«Я в курсе, – отвечаю. – Я тут уже работал вторым и примерно помню, как что организовано»

«Да? – изумляется он. – Ладно. А вот на следующем листе список оборудования в госпитале. Я там тоже всё обновил».

«Угу», – тяну уныло.

«А вот на этом листе – все даты следующих инспекций, – продолжает второй. – Я тут всё обновил. Давай ещё сегодняшнюю только впишу».

«Ага», – зеваю я и чуть не проваливаюсь в сон. – «Говорю же, я работал с этими файлами уже».

«Правда? – изумляется Жека. – Ладно, пошли тогда в навигационную кладовку, я тебе покажу запасной магнетрон и магнитный компас».

Я, хоть и проработал в этой должности всего раз, как-никак могу отличить одного от другого. Магнетрон – шестигранный кусок металла, а на компасе стрелка.

«Давай не надо, – взмолился я. – Что я там не видел».

«Да? – изумляется второй. – Ну ладно. Давай тогда по палубе пройдемся».

«Ты что, издеваешься? – хотел я было спросить, но ограничился дежурным: – Я уже тут работал, помню что к чему».

И это крайне изумило Жеку.

Но доброте его не было предела, поэтому никуда мы не пошли.

В итоге, из многочасовой пересдачи дел полезного хватило бы примерно на полчаса, причём если растягивать слова как Дори, которая пытается говорить на китовьем. Когда Жека уехал, я выдохнул, ведь стало гораздо тише и спокойнее.

А потом началось: грузовая вахта, отшвартовка, заполнение отчётов, бумажная волокита. Я довольно легко со всем справился: сам нашёл рычаги лебёдок, сам распечатал нужные документы, сам настроил под себя радар.

Это, наверное, крайне бы изумило Жеку.

Заметка четвёртая. Работникам никто не пишет

03.02.2023

Некоторые психологи для личностного роста советуют выйти из зоны комфорта и перестать планировать наперёд. Получается, что мы, люди подневольные, достигли пределов сферического вакуума, упёршись лбами в небесную твердь от невыносимости своего огромного роста.

Как бы вам объяснить, в чём суть.

Наше судно ходит на линии с определённым расписанием портов. И вдруг, незадолго до моего приезда, фрахтователь решил эту линию сменить. Запланировали ещё два порта и перестой на якоре почти 1,5 месяца.

А потом передумали.

Недавно нам на ушко шепнули, что мы сделаем ещё круг на той же линии (а это 3 месяца где-то), но никто ничего не подтвердил официально. Возможно, опять передумали.

И вот, мы идём в последний известный порт, а потом – искать чёрную кошку в темноте.

Почему это бесит? Ну, во-первых, чтобы куда-то идти, нужно проложить курс. У меня уже был опыт сооружения маршрута за пару часов с нуля, просто потому что фрахтователям ударила моча в голову, и они внезапно решили погнать нас на Багамы. Правда, сказали нам об этом, когда мы уже пришли в Ньюарк, после которого и нужно было сделать этот крюк.

Экипажу стоит ознакомиться с местными требованиями и подготовить судно так, чтобы оно им соответствовало. Опять же, распланировать поставки топлива и провизии. Это целое дело!

Но нам ничего не говорят. А завтра уже пятница. Сухопутные крысы (зачеркнуто) Офисные сотрудники уйдут прохлаждаться на выходных. А в понедельник нам уже выходить... только вот куда???

Может быть, в порт. А может быть, на якорь, только где именно? А может быть, корова, трам-пам-пам-пам-пам...

В качестве медитации предлагаю посмотреть, как красиво пробиваются лучи солнца через тучи над Гонконгом. : 3

У меня всё. Пока что. Я потом ещё о многих раздражающих вещах буду говорить.

Заметка пятая. Хацю Кафку

03.02.2023

Обычно такие лирические отступления бывают в фантастике, чтобы сбить градус жести, пока главный герой захлёбывается в крови и наблюдает собственные кишки, размазанные по стенам.

У меня, слава Богу, таких тревожных симптомов нет, но интерлюдия всё равно нужна.

Представьте себе, что снимаете квартиру в доме, где все очень любят сказки. До шенячьего восторга. А у вас тяжёлая работа. Не на шахте, но всё равно выматывает. И вот, приходите вы вечером в свою съёмную квартиру, желая поскорее залипнуть в любимый сериал или просто уснуть. Но не тут-то было! В дверь звонит хозяйка жилплощади – богатая дама в годах, которая с барского плеча сама оплачивает вам паршивенький вайфай. Не дожидаясь справедливых возмущений, хозяйка садится к вам на колени и говорит: «Хочу сказку!» С таким ещё приторно-детским произношением, отчего слышится: «Хацю Кафку!»

Поскольку выбора у вас нет – иначе вас просто выселят – вы заводите старую шарманку про Красную Шапочку, которая несла бабушке пирожки. Но рассказываете не целиком, а только о том, что с ней произошло за сутки. Довольная хозяйка улыбается вам и уходит, предупредив, что вернётся завтра за продолжением.

Только вы набрали ванну и сварили чашечку кофе, как в дверь опять звонят. На этот раз управдом. С коротко стриженной бородкой, чем-то на нашего Буншу похож. Проходит внутрь, осматривается, делает сотни фотографий и с рассеянным взглядом просит сказку... про Красную Шапочку! Причём, ровно ту же часть, которую вы только что рассказали хозяйке. Что ж, делать нечего, приходится отложить отдых и затянуть историю по новой, только теперь с примесью киберпанка и боярь-анимэ.

Вслед за управдомом на пороге появляется представитель коммунальных служб, которого тоже интересуют приключения Красной Шапочки, но больше с позиции их влияния на окружающую среду, в частности – на популяцию волков в ближайшем лесу. И вы, со вздохом отметив, что вода уже остыла, садитесь рассказывать историю заново.

В течение вечера через вас проходит около пятнадцати человек, времени не то что на отдых – на сон уже почти не осталось! Вы критически осматриваете мешки под глазами, надеваете наконец пижаму, отгибаете одеяло, чтобы лечь, и тут вам на телефон приходит сообщение от управдома, что в сказку закралась небольшая ошибка, ведь Красная Шапочка прошла не десять километров по лесу, а на целых двести метров больше! И теперь от вас требуется записать голосовое сообщение с той же самой историей, только назвать правильную дистанцию.

Вот так мы и живём. Миллион репортов в кучу инстанций: фрахтователю, менеджеру, судовладельцу, ещё всяким милым людям. А сегодня мы внезапно получили пять сообщений от поляка из офиса, который попросил исправить ошибки в отчётах за июнь прошлого года и переслать их заново.

Но есть в этом и хорошая писательская мораль!

Важнее самих приключений только умение правильно о них рассказать. Фабула – ничто, если написано вкусно!

Заметка шестая. Очень остро об "О"

04.02.2023

Представьте, каково стоять за штурвалом такой огромной машины! Это вам не рассекать в легковушке по городу, шарахаясь от криворуких водятлов. И даже не рулить Белазом, когда шарахаются уже от вас.

Раздумывая над тем, как интереснее рассказать о деле рулевого, я осознал главный принцип построения морской лексики: если у термина нет сухопутного аналога, смело добавляйте к слову приставку «о». Наверное, так исторически сложилось, потому что любой моряк затягивает свою историю именно с протяжного «о». И мой дедушка тоже так делал. И я подхватил это. И миллионы других граждан в ракушках.

Итак, чтобы правильно рулить судном, нужно уметь его одерживать. Да, не Удерживать, а именно Одерживать. Помним о правиле!

Одерживать – значит гасить инерцию поворота. Корпус же всё-таки не на колёсах и совсем иначе себя ведёт. Ложась на новый курс, требуется по мере приближения к нему повернуть штурвал в обратную сторону, чтобы ненароком не проскочить. Для этого даже существует отдельный индикатор, где стрелка показывает, сколько градусов в минуту наворачивает судно и в какую, собственно, сторону.

Ещё не менее важный параметр на то же лексическое правило: остойчивость. Да-да, не Устойчивость, а Остойчивость. Или, выражаясь понятным языком, коэффициент неваляшки. То есть, способность судна возвращаться к положению равновесия после воздействия внешних сил. Если неправильно её рассчитать, то в какой-то момент пароход может просто лечь на борт, потому что кренящий момент перебьёт восстанавливающий.

Ну и третья морская величина на «о» – осадка. Думаю, тут ничего не надо разжевывать, и так всё ясно. Просто хотел подкрепить свою лингвистическую теорию ещё одним примером. :)

Заметка седьмая. Суета вокруг радара

04.02.2023

Пялюсь я сейчас в экран радара, и что-то захотелось про него рассказать, перемежая полезную информацию с шутками-прибаутками. Как обычно, в общем.

В жизни радары выглядят несколько иначе, чем в голливудских боевиках. Заморские киноделы приучили зрителя, что цели там красиво отрисованы, и можно хоть в морской бой сыграть. Но это лишь для картилки.

На самом деле, перед нами всегда набор точек разной толщины и какие-то подозрительные треугольники. Точки – это буквально отображение эхолокации, как у летучих мышей, на которой и построен принцип радаров. Чем точка жирнее, тем цель больше. Чем она дальше, тем и цель дальше. Всё просто. А вот треугольнички – это уже сигнал от АИС – автоматической идентификационной системы, которая передаёт основные сведения о судне по радиоволнам.

В древности судоводители пользовались маневренным планшетом, чтобы понять, как увернуться от столкновения. Для этого нужно было уметь вычислять кратчайшее расстояние, на котором вы окажетесь в будущем при текущих вводных. Технологии со временем подарили нам САРП – систему автоматической радиолокационной прокладки, которая всё вычисляет сама. Среди прочих её достоинств – возможность строить вектора скорости. Они бывают истинные и относительные. Так вот, я слышал про одного капитана, который настаивал, что использовать надо только истинные. «Написано же – true. Значит, они правильные». Хотя по его логике относительные должны называться «false», но они, гады, почему-то зовутся «relative».

Помимо векторов есть ещё следы – так называемый отпечаток пройденного целью пути. И как ни странно, они тоже бывают истинные и относительные.

Нехитрые расчёты подсказывают, что нам доступны 4 комбинации настроек векторов и следов. И это, я вам скажу, яблоко раздора среди штурманов. Некоторые капитаны как ситхи – всё возводят в абсолют. И посему считают свою настройку радара единственно правильной.

Был у меня кэп, который всегда настойчиво указывал: «Следи за относительными следами и докладывай обо всех, которые идут в нашу сторону». А вот другой кэп напротив – считал, что такая настройка захламляет экран, и лучше держать вектора относительными, а вот следы истинными. Ещё один кэп уверял, что ему удобно всё выставить на true, потому что он профи и привык строить относительное движение в голове.

Я вам сейчас открою страшную тайну, которая этим капитанам неведома: нет правильной или неправильной настройки. Каждому удобно по-своему. И безопаснее всего, когда командир не лезет со своим уставом в чужой монастырь, давая возможность штурману рулить с комфортом.

На этом я заканчиваю этот просветительский пост, но впереди их ещё до едрени-фени. :)

Экстренный выпуск без номера

06.02.2023

Пришёл сегодня старший механик на мостик. Капитан его и спрашивает:

– Что сегодня на обед было? А то я пока не ходил.

– Мидии и креветки, – отвечает дед и обречённо вздыхает: – Если честно, от них уже тошнит.

Как по мне, это высшая форма плотского счастья – если тебя тошнит от КРЕВЕТОК. Радовался бы, э!

Заметка восьмая. Как съехать с темы

07.02.2023

Шли мы сегодня в сторону Кореи. Гордо так, уверенно. Скорость рассчитана, обороты движка стоят как надо, сверкает глазами вперёдсмотрящий, вахтенный помощник вахтит (привет, это я!), и капитан разгребаёт накопившиеся документы. В общем, рабочая идиллия.

Как и положено, я вызываю портовый контроль по укв за 3 часа до прихода на лоцманскую станцию. А мне девушка приятным голосом сообщает: «Насколько мне известно, вам время перенесли с 18 на 21, уточните у лоцманов».

Я смотрю квадратными глазами на капитана. Капитан смотрит квадратными глазами на меня.

«Но лоцмана не отвечают, – говорю в трубку. – Я уже их и так звал, и сяк».

«Ну тогда звоните агенту», – любезно предложила девушка и закончила на этом милую светскую беседу.

«Я бы сначала позвонил лоцманам, – говорит капитан. – Найди их номер».

Выписываю на бумажку корейский телефон, мастер берёт спутниковую трубку и звонит:

«Здравствуйте! Судно такое-то, подскажите наше время прибытия... позывной? Виктор, семь, гольф, оскар, шесть... нет! Виктор, семь, гольф, оскар, шесть... да нет же, пять символов! Виктор, семь, ГОЛЬФ, ОСКАР, шесть... НЕТ!»

Мы переглядываемся с матросом и стармехом, который очень вовремя пришёл на мостик, и хихикаем уже.

«Так, ещё раз, – взмолился капитан. – Наш позывной: ВИКТОР... СЕМЬ... ГОЛЬФ! ОСКАР! ШЕСТЬ... ЧТО?! ДО СВИДАНИЯ!»

И, разозлившись вконец, кинул трубку.

«Что случилось?», – с участием спрашивает стармех.

«Да глухая там сидит, – жалуется мастер. – Говорю ей позывной, а она повторяет: „Виктор, семь... шесть“, и хоть ты тресни! Ну я попробовал другой раз, третий, и в итоге она говорит: „Ай донт спик инглиш!“ Понабирают, блин, по объявлению!»

Как водится, весь мостик лежал. :)

Заметка девятая. Шпионский мост

13.02.2023

Есть места совсем обыкновенные, о которых и сказать-то нечего. Грязные улицы, заметённые пылью двory, совершенно плоские со всех сторон поля, лишённые плодородной земли. Но есть и места, которые буквально аккумулируют вокруг себя энергию. Первое, что приходит на ум, – сцена. Говорят, она лечит, и даже старый хромым артист, едва ступив туда, становится бодрым юнцом в самом расцвете сил.

Таким местом можно назвать и навигационный мостик. Это не просто ходовая рубка, в которой опытные штурманы несут вахту. Это целый организм, живущий своей жизнью и горячо приветствующий своих собственных артистов визжанием очередной сирены: то ли штормовое предупреждение, то ли просто пора давить на кнопку, заверив тем самым оборудование, что никто не спит.

Здесь навигаторы проводят треть своей морской жизни – целых 8 часов в сутки, если не больше.

Когда-то давно, ещё при парусном флоте, вообще не было отдельного крытого помещения для вахты. Штурман гордо стоял перед штурвалом в любую погоду. Но со временем пароходы становились всё больше, а обзора – всё меньше, и тут резко стало необходимым вознести вахту повыше, чтобы видеть происходящее как можно лучше. Первые мостики представляли собой возвышающиеся над палубой малюсенькие каюты с минимальными средствами связи, куда иногда можно было зайти. Но управлять парходом и нести вахту всё равно приходилось снаружи. Чуть позже, когда конструкторы понабрались ума и затрещин, мостик уже принял свою современную форму.

В этом прекрасном месте мы не только крутим штурвал и рисуем карты. Мы постоянно бдим – вдруг нас кто-нибудь вызовет по радиосвязи. Мы следим за прогнозами погоды. Мы, в конце концов, занимаемся бумажной работой, которой здесь выше крыши, уж поверьте.

Как и у настоящих артистов, у нас есть своя публика. Чаще всего это рыбаки в азиатских водах. Вряд ли вы увидите большее напряжение на лицах зрителей во время какой-нибудь трагедии Шекспира, чем у узкоглазых рыбаков, которые молятся своим узкоглазым богам, чтобы парход прошёл мимо и не покромсал ни улов, ни их самих. Особо нервные и прокачанные при малейших сомнениях тычут лазером прямо в глаз, как бы сигнализируя: «Свалил отсюда на хрен!» Но и у нас есть на них своя управа – мы тоже можем посветить в них лазером. Или так погудеть, что за нами останется шлейф сплошных Бетховенов.

Но мы добрые, мы просто безропотно объезжаем глупышей и возвращаемся на курс.

А что мостик творит с людьми! Старый усталый капитан во время напряжённой навигации становится настоящим морским волком, реагируя на опасности и просчитывая манёвры в секунды. Некоторые делают это с достоинством и молча, а некоторые горазд потрепаться так, что у всех ближайших организмов с ушами эти самые уши и вянут. Знал я одного мастера, который любил поведать лоцманам профессиональную тайну: оказывается, для успешного манёвра скорость поворота должна быть в два раза меньше самого поворота в градусах. На него смотрели вежливо, но как на идиота, а потом в лифте жаловались мне, что он болтун.

Перефразируя всё того же Шекспира, я бы сказал, что вся жизнь – навигация, а люди в ней – те самые узкоглазые рыбаки, которые не понимают, что происходит и только молятся, чтобы их не раздавили.

Тьфу, не получилось возвышенной концовки. Ну и ладно.

Заметка десятая. Хливкие шорьки

16.02.2023

Хочу поговорить с вами как писатель с читателями (и писателями тоже, конечно! Но сейчас вы читаете, а значит, тоже читатели)

Уже давно меня преследует идея описать один языковой феномен в море – англо-русский профессиональный суржик.

О нет-нет, это не набор примитивных заимствований вроде «мерчендайзнра» или «кейса, который импрувит экспириенс, что аж о май гад». Тут всё гораздо глубже. Мы имеем дело с помесью сантехнически-автомобильного каркаса русской речи и наслоения на него нетривиальной английской лексики, одобренной шаблонным акцентом из голливудских фильмов 90-х.

Зайду издалека. Когда-то в моём детстве папа приносил интересный журнал «Компьютерра». Не такой крутой как «Игромир», конечно, но и там было, что почитать. В особенности, последние страницы, на которых редакция стабильно из выпуска в выпуск ныла на тему того, что их роскошное название, отсылающее к слову «терра» – «земля» и сразу же к терабайту как удивительной на то время мере объёма информации, произносили: «компьютерá». Больше всего мне понравилось сравнение, что так обычно говорят сантехники, у которых в обиходе простонародная форма множественного числа на -а вместо -ы. Сплошные кабели и драйвера вместо красивых слов «кабели» и «драйверы».

Так вот, сразу приведу мой любимый пример. На любом судне есть стальные тросы, которые временами надо смазывать. По-английски сие деяние звучит как «to grease the wires» – «ту гриз зе вайрз». Но пытливый русский ум не так-то прост. Хоть английская терминология и въелась в подсознание, хочется чего-то близкого и родного. Поэтому вместо «смазать тросы» у нас выдают страшное: «прогризить вайера».

Вот! Видите? Не вайеры, а вайерá, чтоб их!

И такого у нас, на самом деле, пруд пруди. Потому что экипажи смешанные, основное общение происходит на английском, и, дабы не искать русские аналоги, мы изгаляемся над речью всеми доступными способами.

Вот например, угадайте, что значит «дерастить комингсы». И нет, это не ругательство! Сбить ржавчину с комингсов (а вот это, как ни странно, русское слово, хоть и иностранного происхождения ##)

Ещё часто можно услышать фразу: «приаттачь фотки». А всё потому что перед глазами чаще мелькает английское слово «attach», а не «прикрепить».

«Следи за антихилингом», «спустись в карго холд», «скажи, чтоб мурингмэны переложили шпринг на следующий боллард», «сколько шеклов у энкор-чейн?»...

Интересно, как бы этот язык назвать?

Заметка одиннадцатая. Официальное опровержение

21.02.2023

Каюсь, друзья, каюсь. Вроде бы опытный моряк, а очевидных вещей не знаю...

Я-то думал, что, если судно выходит за пределы радиуса якорной стоянки, надо бить аларм!

Мы вышли из Гонконга и снова кинули якорь неподалёку. До следующего порта ехать часа два, но по расписанию он только завтра днём. Надо где-то пока постоять. Лечь в дрейф совесть не позволяет, ибо мы почти порожняком, и будет сильно качать, особенно при нынешнем ветре и волнении. Поэтому мы опять залипли на якоре.

На дневной вахте я откровенно ёрзал, наблюдая, как мы очень медленно, но уверенно, тащим якорь, смещаясь мелкими рывками назад. Два часа я терпел, а потом, когда нас хорошо качнуло, и нарисованный корпус судна опасно приблизился к границе круга, я всё-таки позвонил капитану.

Пришёл, значит, капитан на мост и говорит: «Ты что, не знаешь разницу, когда судно нормально стоит, а когда реально тащит якорь? Это ж должна быть постоянная скорость хотя бы узел не менее пяти минут подряд!»

Закончив отповедь словами вроде: «Вот убьют, тогда звоните», капитан ушел отсыпаться дальше.

Сейчас я принял ночную вахту. Мы проехали ещё дальше, ветер и волны всё такие же сильные.

Что мне сказал третий: звонить капитану, когда мы окажемся в полумиле от подводного кабеля у нас по корме (сиреневые линии на фото); не писать в журнал силу ветра больше 5 по Бофорту (хотя у нас 6-7), потому что мы тогда – **ВНИМАНИЕ** – официально не имеем права стоять на якоре.

Не всё я ещё знаю о море. Каюсь!

Заметка двенадцатая. Мы пришли сегодня в порт

23.02.2023

Порты – это такая мерзкая штука, где много работы и почти нет сна (из современного толкового словаря морских терминов, несуществ. изд.)

Раньше ведь как оно было – утомлённые подвигами моряки после сильнейших штормов, после накачивания мышц об тросы и паруса, после самозабвенных попок в свободное время на борту, после солевых ванн для кожи причаливали к долгожданной земле, и тут начиналась нега. Тюки с яствами и заморскими товарами разносили грузчики, а матросов и даже офицеров отпускали на берег. Стоянка могла длиться от нескольких дней до нескольких месяцев, и обеспеченные мужчины получали от жизни всё что можно: ужин в дорогом ресторане, путешествия по неизведанным краям, а некоторые даже триппер (хотя большинство предпочитало об этом молчать). Поговаривали, что любого моряка обязательно ждёт девушка. Причём, в каждом порту, и возможно, даже не по одной.

Но былое величие профессии смыло волной времени, и теперь нам остались едва различимые следы на песке.

Итак, худший вариант портовой стоянки для экипажа контейнеровоза в ролях.

Действие первое. Где-то в море. Агент, Капитан, Дед, Офицеры

АГЕНТ: Помните, вам надо было причалить завтра днём?

КАПИТАН: Да.

АГЕНТ: Так вот, забудьте. Волосы назад – и чтобы уже к 5 утра подобрали лоцмана!

КАПИТАН: Что?

ДЕД: Что?

ОФИЦЕРЫ: Ну ёперный театр!

Действие второе. На подходах к порту. Те же и Лоцман.

ЛОЦМАН: Наш вам с кисточкой по радиосвязи!

КАПИТАН: Чего ему надобно?

ВТОРОЙ ПОМОЩНИК: Чего тебе надобно?

ЛОЦМАН: Я тут пораньше освободился. Может, подъедете за 20 минут до назначенного времени?

КАПИТАН: Говори «да».

ВТОРОЙ ПОМОЩНИК: Да, конечно.

ЛОЦМАН: Вот и славно. Буду ждать. Чмоки!

КАПИТАН: Мы его, конечно, обманули, только неча такой бред предлагать!

Действие третье. Лоцманская станция. Те же и Матрос.

КАПИТАН: Пф, мы пришли к назначенному времени, а его до сих пор нет. К чему это всё было?

МАТРОС: *усердно рулит*

ВТОРОЙ ПОМОЩНИК: Вижу лоцманскую лодку.

КАПИТАН: Ну иди, встречай.

ЛОЦМАН (взойдя на мостик): Полный вперёд!

КАПИТАН: Есть полный вперёд!

ЛОЦМАН: Да не полный вперёд, а курс ноль восемь ноль!

КАПИТАН, ВТОРОЙ ПОМОЩНИК И МАТРОС (хором): Понятненько...

ЛОЦМАН: Через 20 минут подойдут буксиры.

КАПИТАН: Буди всех.

Действие четвёртое. Швартовые станции, носовая и кормовая. Те же и Буксиры.

ТРЕТИЙ ПОМОЩНИК (заспанно): Экипаж носовой швартовой станции готов!

ВТОРОЙ ПОМОЩНИК (чуть менее, но тоже заспанно): Экипаж кормовой швартовой станции готов!

КАПИТАН: Берите буксиры.

БУКСИРЫ: *тупят и не подходят*

ВТОРОЙ И ТРЕТИЙ ПОМОЩНИКИ (одновременно): *подзывают буксиры жестами, сперва приличными*

НОСОВОЙ БУКСИР: *очухивается и подходит вплотную*

КОРМОВОЙ БУКСИР: *продолжает тупить вдалеке*

ТРЕТИЙ ПОМОЩНИК: Носовой буксир закреплён!

КАПИТАН: Отлично! Что там на корме?

КОРМОВОЙ БУКСИР: *нехотя подходит ближе, но всё равно на отдалении*

ВТОРОЙ ПОМОЩНИК: Пока никак.

КАПИТАН: Ну так позови его!

ВТОРОЙ ПОМОЩНИК: Уже звал, ни в какую.

КАПИТАН: Сейчас скажу лоцману.

ЛОЦМАН: *повелевает в рацию на местном наречии*

КОРМОВОЙ БУКСИР: *наконец перестаёт тупить*

ВТОРОЙ ПОМОЩНИК: Кормовой буксир закреплён!

Действие пятое. У причала. Те же и Швартовщики

КАПИТАН: Первым подаём шпринг!

НОСОВЫЕ ШВАРТОВЩИКИ: *отсутствуют*

ВТОРОЙ ПОМОЩНИК: Кормовой шпринг на пушке!

КАПИТАН: Отлично! Нос, что у вас?

ТРЕТИЙ ПОМОЩНИК: Никого нет.

КАПИТАН: Как никого? А ты везде посмотрел?

НОСОВЫЕ ШВАРТОВЩИКИ: *появляются*

ТРЕТИЙ ПОМОЩНИК: А вот, вижу!

КАПИТАН: Так и знал!

НОСОВОЙ ШПРИНГ: *производит звук выстрела дробовиком*

ТРЕТИЙ ПОМОЩНИК: Мы сильно стравили конец, и его, похоже, перерубило подру-
лём.

КАПИТАН: Ну, вытаскивайте его, вяжите петлю и подавайте ещё раз.

ВТОРОЙ И ТРЕТИЙ ПОМОЩНИКИ (спустя время): Все концы закреплены!

КАПИТАН: Отдать буксиры!

КОРМОВОЙ БУКСИР: *держит трос под натяжением, при этом упорно сигнализируя,
чтобы его отдали*

ЭКИПАЖ КОРМОВОЙ ШВАРТОВОЙ СТАНЦИИ: *крутит пальцами у виска и подзы-
вает буксир жестами, уже не очень приличными*

ЛОЦМАН: *ранее сошёл по трапу, не дожидаясь окончания швартовки, так что в сцене не участвует*

КОРМОВОЙ БУКСИР: *совершает гениальный манёвр, чуть не разорвав трос, но подходит ближе*

МАТРОСЫ: *отдают буксирный конец и шумно выдыхают*

Заметка без номера

26.02.2023

Нам дали замечательную линию через Тихий океан: немного Азии, Мексика, Панама, Перу, Чили, даже Новая Зеландия! Все уже подготовились. Я проложил курсы и посчитал дистанции, дед посмотрел на дистанции и посчитал топливо, повар посмотрел на нас, пожал плечами и пошёл готовить для ударников морского труда. Мы даже примерно понимали, когда и откуда мы поедем домой (в моём случае, в будущее «домой», но это нюансы).

Мы успели пройти два порта, взяли ящики в том числе уже и на Мексику, как вдруг вчера неожиданно-негаданно пришло письмо: «Уважаемые, в Шанхае у вас будет полная выгрузка, а потом вы просто пойдёте на якорь. Судно уходит с линии».

Как сказал капитан: «Я сначала подумал, что спросонья не догоняю, а потом вчитался – и действительно!»

Больше всего мне жаль двух вещей: проделанной большой работы (теперь этими курсами разве что подтереться) и, блин, уверенности, что я спишусь в Гонконге 17 июля.

Теперь у нас опять полная неизвестность. Запасаемся провизией и будем торчать на приколе, пока не придумают, куда нас послать.

Заметка тринадцатая. Драматическая

03.03.2023

По совету одного хорошего друга, писателя и сценариста Олега Бондарева, я взялся за чтение книги Александра Митты о драматургии. Один из основных принципов оной – эмоциональные качели от счастья к несчастью и наоборот. Проще говоря, драматические перипетии. Особенно хорошо ими владел Шекспир. Вот Ромео из интереса посещает бал врагов – семейства Капулетти. Напряжение растёт. Вот он увидел Джульетту и тут же влюбился. Резкий переход к счастью. И тут же он узнаёт, что им не быть вместе, потому что она тоже Капулетти. Стремительное падение к несчастью. И так далее, и тому подобное.

Драма всегда оперирует крайностями, выдёргивая людей из привычного мира, чтобы раскрыть их как можно полнее.

Как ни странно, морская профессия делает ровно то же самое, доводя людей эмоционального склада (вроде меня) до катарсиса чередой перипетий.

Посудите сами, драмы у нас разворачиваются не хуже Шекспировских!

– У вас новая линия! – сообщили почтовые человечки в компьютере. – Да ещё какая: вы очень быстро уйдёте из надоевшей Азии, чтобы совершить турне по Мексике, Панаме, Чили и Перу. А ещё забежите в Новую Зеландию. И все поедут домой ровно когда хотят.

На судне чуть ли не праздник, все счастливы, обнимают друг друга и смотрят в будущее с надеждой.

– Но вам бы судно привести в порядок, пока оно пустое! – пищат вдогонку почтовые человечки с индусским акцентом. – Значит так, все рядовые работают с 6 до 18 каждый день, а офицеры инспектируют корпус.

И якорная стоянка уже испорчена, ощущение радости засосало водоворотом событий.

– Зато нам оплатят сверхурочные! – в один голос обнадёжили себя филиппинцы и в сущности были правы. Надбавка к зарплате очень стимулирует.

– Кхе-кхе, – робко вмешиваются почтовые человечки. – Мы тут посчитали, что имел место дикий перерасход денежных средств, поэтому сверхурочные надо урезать вдвое. Да, уже после того, как их отработали.

Опять жёсткая перипетия, ведущая к отчаянию.

– Внутренний аудит переносится на неопределённый срок! – вещают почтовые человечки с досадой в голосе. Им только дай повод засунуть свой нос поглубже куда не надо.

Офицеры громко выдыхают, рядовые улыбаются во все тридцать два – потому что вокруг ходят не буки надутые, а нормальные человеки.

– Новая линия отменяется, бросайте якорь на неопределённый срок! – тут же добавляет фрахтователь. – С заменами пока тоже швах, само собой.

Мир вокруг сереет, солнце прячется за тучи, жизнь – боль. Понурые моряки вопрошают небеса, сколько ещё несчастий выпадет на их голову.

Единственное отличие от настоящей драмы в том, что катарсис (читайте: очищение через страдание) наступает не у зрителей.

А у судна, правильно!

Экипаж, страдая, приводит его в порядок, откланивается и уезжает по домам, чтобы следующая труппа продолжала развлекать стального гиганта.

Ну и, как написано выше, ещё катарсис наступает для людей эмоционального склада. Такова уж наша натура. Остальные же простожимают плечами и расходятся по рабочим местам.

А нам с этим жить.

Заметка четырнадцатая

"Бюрократия разрастается, чтобы удовлетворять нужды разрастающейся бюрократии" (с) Айзек Азимов

07.03.2023

В работе второго помощника основное – это, конечно, навигация. Карты, вахты, корректура и прочее сопряжённое. Однако, стоит чётко разделять два понятия: маршруты (или как мы их ласково зовём – дороги) и планы переходов. Если первое – это непосредственная прокладка, то второе – бумажные пляски вокруг неё. В нашем мире мало просто начитать лоций и Адмиралтейского свода радиосигналов (особенно в том – коммуникация с береговыми службами и линия доклада на подходе или выходе из порта), а потом нарисовать красивый безопасный курс, чтобы ни в берег не вдолбаться, ни потопить буи. Надо ещё заполнить здоровенную форму, на что подчас уходят катастрофические объёмы времени.

Во-первых, для каждого плеча нужно вручную на карте отыскать минимальную глубину. В зависимости от протяжённости перехода и детализации карты, это может длиться часами. И всё равно в итоге окажется, что где-то да накололся, потому что в глазах начинает рябить.

Во-вторых, нужно на каждом плече снять наименьшую точность данных карты. Вбить осадки, планируемую скорость, среднюю высоту прилива, расписать, какие публикации нужно использовать, – и на выходе получить расчёты, которые сводятся к простому GO и NO GO – то есть, можно ли при таких вводных пройти безопасно от точки до точки, или нет.

Согласитесь, звучит колоссально. Так было когда-то давно. Со временем форму для плана перехода начали перегружать слабо относящимися к навигации данными, как, например, уровнем охраны для каждого плеча. Не сильно вдаваясь в подробности – это после 11 сентября 2001 года США решили, что парходам и портам нужны антитеррористические меры и здорово усложнили морякам жизнь.

Совсем недавно в план добавили ещё страничку, в которой нужно делать почасовые расчёты глубины под килём для стоянки в порту. Ума не приложу, к чему это: судно изначально не могут послать в порт, где нет оборудованного под его габариты причала.

Но вчера я открыл для себя венец наглости. 1 марта вышла 28(!) ревизия формы, в которой появилась огромная портянка для заполнения данных касательно порта назначения. Скажите на милость, как название агентирующей конторы позволит безопасно преодолеть тысячи морских миль? Или указание типов швартовых концов на борту. Или любая другая совершенно случайная информация, которую с нас нынче требуют.

Самое смешное, что прошлую ревизию ввели не так давно, и я думал, какое-то время поживём спокойно.

А теперь представьте: у вас на линии 10-20 переходов, и каждый нужно перебить в свежую версию формы, а потом появляется ещё новее и ещё лучше! И так по кругу. И легче они не становятся, только больше и больше нагромождения никому не нужной информации.

Недавно даже лоцман устал от нашей бюрократии. Я ему всё подсовываю и подсовываю бумажки на подпись, и он уже вопрошает: «Сколько можно?»

Самый цимес в том, что в других конторах план перехода занимает 2 странички. У нас в среднем – 15. И лоцманская карта обычно всего лишь на одном листике. У нас же – один только лоцман должен подписать 3 разных документа. И мы подписываем в довесок ещё 3, на одном из которых приходится зарисовывать манёвр, с помощью которого судно причаливает или наоборот – отходит. А главное, это нереально повышает бдительность на мостике. Ведь старпом занят художествами, вместо реальной помощи капитану!

В общем, выговорился. Вышло слегка занудно, ну да и так тому и быть.

Заметка четырнадцатая (ревизия 2)

09.03.2023

Я вам вчера немного рассказал о нашей бюрократии, а сегодня случился просто анекдот!

В преддверии замечательного внутреннего аудита мы как ошпаренные носимся и проверяем... нет, не корпус. Нет, не компас. Нет, не комингс. Нет, не ко..., а всё, морские слова на ко- закончились! (если нет, коллеги, молю, не бейте!)

Проверяем документы, конечно же!

Сердце моё вчера было беспокойно, и я решил сверить ревизию перечня бумажных публикаций. Онлайн-система документооборота, как обычно, лежала (а что ей, стоять?) и была недоступна.

Гусары, молчать!

Поэтому я посмотрел в свежескачанные старпомом архивы. И конечно – вместо моей занюханной 13-й версии в ходу была уже целая 18-я! Это вам не Apple, тут всё гораздо круче.

Я всё перепроверил, перенёс данные и распечатал свежие бумаженции, поместив их затем в правильную папку.

Сейчас обнаружил, что онлайн-система с документами уже не лежит и доступна.

Гусары, я сказал, молчать!

Шутки ради посмотрел ревизию перечня публикаций – а там уже целая 20-я! Как у Пушкина: «Не по дням, а по часам»!

Открыл, начал переносить данные.

Знаете, что изменилось с 18 версии?

Перечень расставили по алфавиту.

Заметка пятнадцатая. Мухожук

10.03.2023

Когда капитан уже пересиживает на борту месяц, но при этом впереди ещё месяц, а то и два сверху (ну так вышло), происходит вот что.

Я: Нам бы вытащить из сейфа просроченные лекарства.

КЭП: Завтра, ок?

Завтра

КЭП: ...

Я: *занят работой*

Послезавтра

Я: Нам бы вытащить из сейфа просроченные лекарства.

КЭП: Ок

Далее весь день

КЭП: ...

Другая история

Я: Нам бы заказать публикации, которые у нас должны быть по всем требованиям.

КЭП: Ок

Через пару дней:

Я: Нам бы заказать публикации, которые у нас должны быть по всем требованиям.

КЭП: Ну что ты напоминаешь, я всё помню.

Все эти дни и далее

КЭП: ...

Ещё история

Я: Нам бы сдать просроченные лекарства в каком-то из ближайших портов.

КЭП: А что, у тебя их уже так много? Не потерпит?

Я: Ну не так, чтобы много.

КЭП: Вот и славно.

После десяти и более напоминаний подписать план перехода

КЭП: Не клади мне никогда на стол бумаги на подпись. Я помню, что план надо подписать.

Ещё пара следующих дней

КЭП: ...

P. S. Обычно я привык, что с работой тормозят меня. Я, бывает, долго раскоचेгариваюсь и просто не спешу делать всё и сразу. Но сейчас происходит совершенно обратная история, и мне это не нравится. Это как посмотреться в зеркало после бессонной ночи, полной выпивки и жалости к себе, а потом долго удивляться, что там делал какой-то кривой мужик. Жду, когда капитан провернёт фокус Ельцина.

Заметка шестнадцатая. Районы-кварталы, жилые массивы. Я – мухожук, мухожук красивый

21.03.2023

В продолжение прошлой темы.

Капитан у нас шо-то явно устал и перегрелся.

Вчера на дневной вахте он уже подумал, что я ку-ку как навигатор! Суть в чём: есть такая штука – AIS, автоматическая идентификационная система. С любого объекта она передаёт его данные типа названия, позиции, курса, скорости. На радаре эти цели отрисовываются треугольничками, почти как в фильмах показывают, но не так прикольно.

И вот, AIS есть не только у пароходов или лодочек, но и, например, у рыбацких меток, которыми они утыкивают сети. Днём можно ориентироваться по мелким буйкам визуально, а когда ночь или туман – радар в помощь. Ну и выглядят лодки и метки на радаре почти одинаково, только, пожалуй, от лодок эхо-сигнал мощнее, само собой. А так – треугольнички да точки где-то рядом с ними. Первое – AIS, второе- то, что ловит антенна радара.

Значится, шли мы в кромешном тумане, только по радару и смотришь, кого объезжать. Я уже полчаса бегал между экранами (у нас 2 радара с разной длиной волны, так удобно заодно перепроверять, где помеха, а где нет) и объезжал всякие лодки да сети. Кэп подошёл к правому радару, а там мелко-мелко эхо-сигналом бьётся метка (я знал об этом и спокойненько шёл себе вперёд).

А он как начал: «Ты чего прямо едешь? Ты что, слепой? Уже в полумиле впереди». Я спокойно говорю: «Я знаю», а он ставит матроса на штурвал и командует резко отвернуть. В общем, героически спасает нас от фантома. Я уже понял, что он принял эхо от сети за лодку, но решил не спорить и не мешать ему убедиться, как он неправ.

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.