

БИБЛИОТЕЧКА

№ 1 (517)



КРАСНАЯ ЗВЕЗДА



Морские
ИСТОРИИ

МОРСКИЕ ИСТОРИИ

СО Д Е Р Ж А Н И Е

Г. КОСТЕВ. «Вы были обнаружены»	3
Док	6
М. СМЕРНОВ. В шторм на шлюпке	9
А. ЛЮБИЧЕВ. Воскресная тренировка	11
В. ВЕРБИЦКИЙ. Летающая тарелка	14
Агафон	17
С. ИЩЕНКО. В пургу	20
Визит продолжался	22
В. АШУРКОВ. Трое на мине	25
С. ТУРЧЕНКО. Флагшток	26
Крабы под «парусами»	28
Мурка	29
Черепahi-путешественницы	31
Пернатые лоцманы	32
А. СМЕТАНИН. После шторма	34
В. ТРОФИМОВ. Швартовы	37
О. АЮПОВ. Урок литературы	40
В. ЩУЧЕНКО. Неожиданный заход	43
Г. БОНДАРЬ. Семафор	46
А. КОСОВ. «Тельняшка»	49
А. ПИЛИПЧУК. Вдогонку за крейсером	54
В. ЧЕРКАСОВ. Соленый торт	58
С. БЫСТРОВ. Стакан чаю	62
Радуга	65
На бочке	68
Водолей	72
А. ЗЛЫДНЕВ. Акуля трость	77
Ю. САМСОНОВ. «Самовольщик»	79

Редактор В. КУЗАРЬ

Художник А. ВАСИЛЬЕВ

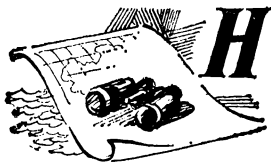
Художественный редактор Д. ГЕТМАНЕНКО

Технический редактор С. Трифонова

Сдано в набор 30.11.88 г. Подписано к печати 30.12.88 г. Г-22737
 Формат 84×108^{1/32}—4,2 усл. п. л. 4,5 учетно-изд. л. Высокая печать.
 Цена 10 коп. Зак. 2449

Ордена «Знак Почета» типография газеты «Красная звезда»
 Москва, Д-317, Хорошевское шоссе, 38.

«ВЫ БЫЛИ ОБНАРУЖЕНЫ»



АЧАЛЬНИК штаба флота — высокий, седой вице-адмирал внимательно выслушал доклад капитана 2 ранга Золотова о готовности подводной лодки к походу. Он задал несколько уточняющих вопросов, затем молча отдернул шторку, прикрывающую карту.

— Подойдите!

Золотов приблизился к карте. Его глазам предстала детальная обстановка учения, а через всю карту пролегал маршрут его подводной лодки.

— Вам доверяется очень ответственное задание, — продолжил разговор вице-адмирал. — Кроме вашего корабля такую же задачу командование флотом ставит еще одной атомной подводной лодке. Кто из вас обнаружит «противника» — зависит от целого ряда факторов, прежде всего от искусства командиров и мастерства экипажей. Сведения о «противнике», неотступно следуя за ним, необходимо давать по радио вот до этого рубежа. Своевременность и точность донесений во многом определит результат действий ударных сил флота.

Адмирал задернул шторку.

Капитан 2 ранга В. Золотов готов был ответить на любой вопрос адмирала. Участие атомных подводных лодок в крупных учениях только начиналось. Многое пока оставалось неизвестным. Были и технические трудности. Об этом намеревался доложить Золотов, но по словам адмирала понял, что тот имеет все это в виду.

На другой день был назначен выход. В штабе соединения командир получил конверт с надписью: «Вскрыть по сигналу «Печора». Он невольно подумал, что когда на лодку придет этот сигнал, то уточнять и задавать вопросы по содержанию конверта будет не у кого.

Так и случилось. Атомоход находился далеко в море, когда настал момент ознакомиться с содержанием пакета. Задача, ставившаяся перед экипажем, состояла из двух важнейших элементов: скрытно преодолеть противолодочный рубеж «противника» и тщательно обследовать большой район вероятного нахождения отряда кораблей «противника». По отдельности элементы выполнить несложно, но как их состыковать при жестком лимите времени, отводящегося на всю задачу? Для скрытного преодоления «заборов» противолодочных сил и

средств «противника» надо идти малым ходом, осторожно маневрировать, то есть потребуется много времени. Но тогда времени на поиск в районе почти не останется.

Чем больше думал командир, тем настойчивее напрашивалась мысль: уйти от традиционных методов. Ведь у него атомная подводная лодка. По доброй морской традиции командир корабля собрал в кают-компании совет офицеров для окончательной выработки решения. Капитан 2 ранга кратко изложил обстановку и предложил желающим высказать свое мнение. Необычность ситуации, в какой оказался корабль, вызвала паузу. Воцарилась полная тишина. Офицеры смотрели на своего командира, переглядывались, но не решались заговорить.

В конце концов первым решился инженер-механик. Невысокий, крепкого телосложения капитан 3 ранга, всегда молчаливый, неторопливый, по возрасту он был самым старшим на подводной лодке. Не раз ему доводилось ходить в океан на различных кораблях. Там всякое бывало, и механик не однажды выручал свой экипаж. Но вот так, чтобы командир корабля предложил ему высказать мнение о тактическом плане решения задачи, было впервые. И он сказал о том, в чем был искренне убежден: надо использовать главное преимущество атомной подводной лодки — ее огромные энергетические возможности.

— Я так понимаю, — тут же вскочил несколько экспансивный штурман, — что механик предлагает идти большой скоростью. Но это же нарушит скрытность — святую святых подводной лодки. В реальном бою это огромный риск.

Наступила пауза. Командир был рад такому повороту разговора. Именно эти доводы и сомнения мучили его. Да, это риск, но кто из советских подводников не рисковал в военное время. И там это оправдывалось победами. А как оценить, оправдать необходимость риска в мирное время? Хотя ясно: тот, кто не умеет рисковать сегодня, вряд ли решится на риск в боевой обстановке.

Мысли командира прервал старший помощник.

— Товарищ командир, нас могут обнаружить, если нарушим скрытность. Но ведь скрытность — это не самоцель. Если она — эта скрытность, не помогает решить поставленную задачу, то она не такой уж и союзник нам. В нашем положении, пренебрегая в определенной мере скрытностью, мы можем выиграть время для поиска «противника», то есть для главного. Значит, надо рисковать, надо идти самым полным ходом. И пусть обнаруживший нас «противник» попробует уследить за нами, а тем паче догнать...

Кают-компания загудела. Все осмелели, энергично доказывая: большая скорость это тоже оружие атомохода.

Командир встал и лаконично заключил:

— Пойдем самым полным ходом! Считаю, это обеспечит внезапность, а наша способность идти на больших глубинах с высокой скоростью не позволит «противнику» не то что помешать нам, но и своевременно принять решение.

Да, он десятки раз подсчитывал, что при прорыве полным ходом времени у «противника» на классификацию контакта с целью почти не будет. А ведь еще потребуется время на вызов ударных сил... Одним словом, «противник» сможет лишь установить факт прохода подводной лодки, но не больше.

Все расчеты и замысел командира полностью оправдались. Имея достаточно времени на поиск, подводная лодка обнаружила отряд кораблей «противника» и несколько суток следовала за ним, сообщая данные в штаб.

Закончилось учение. Возвращавшиеся корабли встречали с оркестром, торжественно поздравляли экипажи. Только капитана 2 ранга В. Золотова встретили на берегу холодно и даже с упреками. Один из посредников, сразу же прибывший на борт ошвартовавшейся подводной лодки, заявил:

— Мне было поручено «вести» во время учения ваш корабль. Не излагая подробностей, скажу, о чем уже доложил командованию: действия ваши безграмотные, вы были обнаружены.

— Зато задача выполнена, — спокойно возразил Золотов.

— Надо выполнять действующие документы, — поучающе отрезал посредник и ушел.

Вскоре командира вызвали в штаб флота для доклада о маневрировании. Долго он думал, что доложить, как обосновать свои действия. Ведь маневрирование, по сути дела, и не было. Лодка, как стрела, «прошла» противолодочный рубеж на глубинах, где не могло быть мин, — вот и все. Решил начать доклад с выражения своей уверенности, что новизна в действиях, тактическая внезапность должны вести к успеху.

Но докладывать не пришлось. Начальник штаба флота поздравил капитана 2 ранга Золотова с возвращением и... вручил ценный подарок с дарственной надписью от командующего флотом.

— Держите, командир! — протянул улыбавшийся вице-адмирал морской бинокль в кожаном чехле. — Это за умение далеко смотреть.

Уже потом в соединении делался подробный анализ учения. При этом подчеркнули, что атомная подводная лодка на-

рушила скрытность. Но тщательно проведенные расчеты свидетельствуют: в реальном бою «противник» не смог бы ее уничтожить и помешать, таким образом, выполнению общей задачи. Действия командира признавались не только правильными, а ставились в пример как смелые, по-настоящему творческие, без чего не бывает в море настоящих побед.

Д О К



ТРАНСПОРТНЫЙ док медленно заполнялся водой. Операция вывода из дока подводной лодки приближалась к завершению. Буксиру, находящемуся рядом, предстояла вроде бы несложная, но ответственная операция: подать стальной трос на корму подвод-

ной лодки и вывести ее из дока на чистую воду.

Волны уже омывали корпус подводной лодки у самой ватерлинии. И вдруг док своей кормовой частью стал быстро погружаться. Поторопился малоопытный докмейстер — и для всех случившееся оказалось полной неожиданностью. Работавшие матросы побежали по наклонившейся палубе бортовых надстроек к носу лодки. Один из них прыгнул на крутой борт подводной лодки. За ним последовали остальные. Вода же быстро приближалась к входному люку машинного отделения дока. Еще секунда, другая — и она хлынет туда. Один из доковых матросов, только что перебравшийся на борт подводной лодки, внезапно прыгнул обратно. Это был Иван Иванович, как уважительно все доковые и лодочные матросы называли Иванова, моториста машинного отделения дока. Он поскользнулся, но быстро вскочил и по воде, уже закрывшей доковую палубу, помчался к люку машинного отделения. Он буквально на мгновение опередил преследовавший его поток воды и спрыгнул вниз, успев захлопнуть за собой тяжелую горизонтальную дверь. Тотчас волны накрыли квадрат двери.

Док ушел под воду более чем на полметра сверх допустимой осадки. Но вот он сел днищем на грунт. Подводная лодка же, отделившись от кильблоков, плавно покачивалась на поверхности. Кроме нее, над водой возвышался небольшой носовой мостик затонувшего дока, на котором в одиночестве остался докмейстер лейтенант О. Беляков.

На верхней палубе подводной лодки, казалось, все онеме-

ли. Наступила тишина, которую, впрочем, тут же прервал командир подводной лодки капитан 3 ранга В. Осинцев.

— Старпом! Носовой и кормовой швартовным командам удерживать подводную лодку от навала на борта дока!

Затем он громко крикнул докмейстеру:

— Командуйте буксиру выводить лодку из дока!

— Понял! — Беляков вышел из замешательства. Но тут же крикнул в мегафон: — А как же док?

Однако и он понимал, что главное сейчас — вывести подводную лодку. Ветер начинал крепчать. Промедление грозило и доку, и кораблю. Буксир тут же подскочил к корме лодки. Через несколько минут она стояла рядом на якоре.

Для лейтенанта Белякова это было второе самостоятельное плавание в должности докмейстера транспортного дока. А ситуация, в которую он попал, оказалась исключительной. Он видел, как матрос Иванов успел спрыгнуть в машинное отделение, задрав люк. Это может спасти док. Но что там с матросом?

— Товарищ командир! — к капитану 3 ранга В. Осинцеву обращался боцман.

— Слушаю вас, боцман.

— Товарищ командир, — взволнованно продолжил главный старшина Н. Юрасов, — Иванов не зря прыгнул обратно на док. Это один из самых толковых матросов. Смекалист и расчетлив. А машинное отделение — его заведение...

Тут на мостик лодки поднялся один из доковых матросов.

— Товарищ капитан 3 ранга, разрешите обратиться? — матрос виновато смотрел на командира подводной лодки.

— Все мы растерялись...

— Нашли время оправдываться, — остановил матроса офицер.

Но тот продолжал:

— Если машинное отделение не затоплено, то можно запустить насосы на откачку воды, и док всплывет.

— Вот видите, товарищ командир, — подхватил Юрасов. — Иван Иванович на это и рассчитывал.

— Но в машинное отделение надо дать команду на пуск насосов и очередность осушения цистерн дока, — матрос опустил глаза. — Как это сделать, я не знаю.

— Товарищ командир, — боцман аж улыбался, — Иванов знает переговорную таблицу подводников. Меня просил потренировать. Все расстраивается, что в подводники не попал. Разрешите ему отстучать?

— Погодите, боцман, — чувствовалось, что командиру все

эти доклады понравились. — У нас есть докмейстер, и без него начинать работы нельзя.

Как раз в это время лейтенант Беляков выбирался из шлюпки на борт лодки. Смущаясь, он по приглашению командира поднялся на мостик.

И вот старпом, докмейстер и легководолаз отправились на тузике к доку. Остановили шлюпку над дверью люка в машинное отделение. Легковолаз длинным металлическим прутком начал стучать, вызывая на связь матроса Иванова.

Только на третий вызов отчетливо прозвучал стук снизу. Обрадованно передали сигнал пустить насосы на откачку воды. Шлюпка отошла в сторону, началось всплытие дока. Когда дверь машинного отделения показалась из воды, лейтенант Беляков открыл ее. Сверху он увидел Ивана Ивановича, который как ни в чем не бывало хлопотал у насосов, следя за их исправной работой от аккумуляторов, стоящих здесь же, в машинном отделении. Моряк поднял голову, улыбнулся и, получив указание от лейтенанта, перешел в кормовую часть машинного отделения. Пустил дизель, переключил насосы на питание от дизель-генератора. Вскоре док всплыл в нормальное положение.

...Матроса Иванова и докмейстера лейтенанта Белякова капитан 3 ранга Осинцев пригласил на чай. Попав в необычную обстановку, матрос несколько смущался.

— Так значит, — обратился к нему командир подводной лодки, — Иван Ивановичем вас моряки величают?

— Так точно, матрос Иванов! — ответил тот.

— Что же вы напугали нас всех? А вдруг машинное отделение негерметично? Погибли бы.

— Этого не могло быть! — вежливо, но уверенно возразил матрос. — Это мое заведование. Вот то, что чуть его не бросил, — виноват.

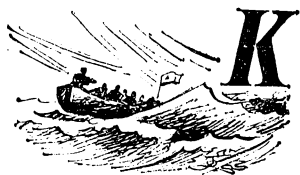
— Ну что ж, — развел руками командир, — ни прибавить, ни убавить. Все правильно рассудил матрос, все правильно сделал. Такие мне очень в экипаже нужны. Хотите к нам на лодку?

Матрос глянул на лейтенанта Белякова, потом на командира лодки.

— Спасибо, товарищ капитан 3 ранга, — он запнулся, но твердо закончил, — нам док надо в порядок приводить. Как же без меня.

Контр-адмирал Г. КОСТЕВ

В ШТОРМ НА ШЛЮПКЕ



КАПРИЗНОЕ бывает лето на Камчатке. Северный ветер вдруг нагонит темные тучи, из которых сыплет то дождем, то мокрым снегом. Такая погода выдалась и в день, когда командир тральщика старший лейтенант И. Дойчев получил радиogramму: «Срочно

подойти к побережью в квадрате... и взять на борт тяжелобольного».

Обстановка требовала от командира принятия быстрого решения. И это в сложном для мореплавания районе океана, в штормовую погоду со снежными зарядами. Значит, надо рассчитывать на минимальную видимость при сильном ветре.

— Штурман, наше место и расстояние до точки? — запросил командир.

Штурман лейтенант С. Соловьев, широко расставив ноги, упершись коленями в стол, вел прокладку на карте. На ней океан всегда тих, даже когда за бортом ревет необузданная стихия.

— Товарищ командир, мы сможем подойти к этому посту не ближе, чем на пять-шесть кабельтовых. Дальше мель, камни...

— Всего ничего останется, а как до них добраться? — не разгибаясь, добавил Соловьев.

— Больше, как шлюпкой — нечем, — решил командир корабля.

Что значит в штормовую погоду довериться шлюпке — представить нетрудно. Да и спустить ее на воду — целая проблема. Тральщик — не крейсер. При сильном волнении он в постоянном и малопредсказуемом движении. При такой болтанке разбить ял о борт корабля ничего не стоит. А потом, если все обойдется благополучно, шлюпку придется поднимать, причем с тяжелобольным.

Рискованное решение старшего лейтенанта И. Дойчева строилось на уверенности в подчиненных. На тральщике традиционно много и серьезно занимаются шлюпочным делом. Моряки отлично ходят под парусом и на веслах. К этому элементу морской выучки командир побуждал личный состав относиться со всей ответственностью. Для малого корабля, нередко выполняющего весьма необычные задачи, умелое использование шлюпки многое значит.

...В заданную точку пришли в срок. Старший шлюпки мичман Ю. Комиков со старшинами 2-й статьи С. Коломойцем, И. Ткаченко, старшими матросами А. Дудушкиным, С. Гамазиным произвели все подготовительные работы. Сплоченная команда сумела быстро и четко отойти от корабля. Этому способствовал и сильный ветер, гнавший волны в сторону берега. Шлюпка ходко устремилась к намеченной цели.

На берегу решили организовать встречные действия. Снарядили моторную лодку. Командира тральщика такая инициатива встревожила. С штормовым океаном шутки плохи. Легкая дюралевая лодка — не для таких волн. Вот они раз, другой накрыли подвесной мотор, и он заглох. Потеряв ход, лодка задрейфовала в сторону от берега и от шлюпки.

Задача сразу осложнилась. Теперь гребцам предстояло догонять лодку, брать ее на буксир, вести к берегу.

Мичман Комиков сидел на руле и хладнокровно подавал команды. Главное теперь — успеть все сделать до темноты. Моряки налегли на весла. Брызги волн обдавали гребцов, но они не чувствовали холода, стремясь быстрее настичь лодку. Командир за всем этим наблюдал с волнением и тревогой. Он перевел дух, когда лодка оказалась взятой на буксир. Шлюпка развернулась и пошла к берегу, то поднимаясь на гребнях, то пропадая в распадке волн.

На берегу больного быстро перегрузили. Не теряя ни секунды, шлюпка направилась к кораблю. Теперь ветер и волны оказывали сильное сопротивление гребцам. Сумерки начали сгущаться. А с корабля казалось, что шлюпка стоит на месте. Тральщик начал периодически подавать звуковые и световые сигналы.

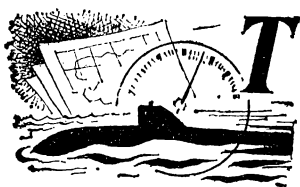
Больной с трудом переносил сильную качку, судорожно ухватившись за борт шлюпки. А гребцы все прибавляли и прибавляли, будто эта штормовая гонка только началась...

Мичман Комиков, улучив момент, ловко подвел шлюпку к борту корабля. Еще несколько напряженных минут — и все облегченно вздохнули: шлюпка была на борту, больной — на палубе.

Корабль взял курс в гавань. По радио передавали: в Москве температура воздуха плюс 20 градусов. А здесь видимость упала до нуля: шел густой мокрый снег.

Капитан 3 ранга И. СМЕРНОВ

ВОСКРЕСНАЯ ТРЕНИРОВКА



АК СЛУЧИЛОСЬ, что рулевые, мои подчиненные, не выполнили норматив при переходе на ручное управление вертикальным рулем. Командир подводной лодки приказал мне, штурману, отработать этот элемент в оставшийся свободным до выхода в море воскресный день.

Подав команду и пустив секундомер, слежу за тем, как рулевые снимают со стопора и отваливают тяжелую штангу со штурвалом. Вот дважды срывается рука моряка, пытавшегося одним движением вытащить палец стопора. Осматриваем этот узел: так и есть — часть рабочей поверхности пальца покрашена краской. Рулевые зачищают металл, накладывают смазку — в результате выигрыш в две драгоценные секунды. Решаю впредь всю материальную часть проверять лично.

Как будто все делается правильно, но нет у моряков подъема, должного напряжения сил. Продолжать тренировку в том же духе — значит бесцельно губить отведенное время. На мой вопрос — что с настроением, боцман чистосердечно отвечает, что с момента постройки подводной лодки дистанционный гидропривод руля ни разу не выходил из строя.

Теперь пассивность моряков ясна: отсутствует связь тренировки с реальной жизнью. Не верят они, что отрабатываемые навыки им пригодятся.

Объявил перерыв, так как и сам оказался в тупике: не знаю, как вдохновить людей. Зашел в штурманскую рубку. Взгляд пробегает по штурманским таблицам и задерживается на схеме выхода из базы. Вот за боновым ограждением крутой поворот на новый курс. Мелькнула мысль — а если руль заклинит на этом повороте, и циркуляция продолжится за линию рекомендованного курса? Мысленно продолжаю дугу циркуляции дальше, и холодок западает в грудь: она упирается в острые прибрежные скалы. Электромоторы для отработки заднего хода тотчас не пустишь — линия вала на этом участке плавания занята дизелем. Спасение в одном — в кратчайшем переходе на ручное управление рулем. И здесь выполнение жесткого норматива имеет решающее значение.

На обратной стороне навигационной карты изображаю крупномасштабную схему выхода. Разбиваю дугу циркуляции на пятиметровые отрезки. Вводную о переходе на ручное уп-

равление надо давать с расчетом, чтобы уложившийся в норматив рулевой успевал бы вывести лодку на чистую воду.

Рулевые встречают схему с настороженностью: мол, что штурман там придумал. Наконец узнают: да это же схема выхода из гавани. Положение меняется буквально на глазах. Всем нравится работать не во имя временного норматива, а за безопасность корабля. Непрерывный показ движения лодки к берегу, пока рулевой переключает управление рулем, в корне меняет характер тренировки. Теперь за результатом работы товарища моряки следят не по безликим секундам, а по сокращению расстояния до грозных скал. При приближении к ним напряженность в группе нарастает, а последние десятки метров все считают хором: «сорок, тридцать, двадцать...»

— Товарищ лейтенант, разрешите спасательные жилеты надеть — сейчас Дзюба будет рулить, — шутят рулевые.

Смотрю, и душа радуется — вот это настроение. А главное — и самому стало интересно.

Подвожу первые итоги. Результат тренировки получается неплохой.

С мостика подводной лодки смотрим, как от крепнущего мороза начинает интенсивно парить вода в гавани. Тут раздается звонок телефона на причале. Все поворачивают головы и слушают доклад верхнего вахтенного:

— Из команды передали — через полчаса в кубрике начнут «крутить» новый кинофильм.

Все шесть голов, как по команде, поворачиваются ко мне. По радостно-возбужденным лицам вижу, что мои рулевые мысленно уже на всех парах «рулят» в кино.

«Товарищ лейтенант, что тут думать, — читаю их мысли, — командуйте построение на причале для перехода на базу».

Мое желание не расходится с общим настроением — надо посмотреть новый фильм. Но я думаю, что будет завтра. А завтра командир на разборе при всех поднимет меня и прямо скажет: «Штурман, вы несерьезный и неисполнительный офицер. Вам русским языком было сказано — отработать переход на ручное управление рулем. А вы пошли на поводу у подчиненных...»

Моряки внимательно наблюдают за мной, прекрасно понимая, какая нелегкая борьба идет в моей душе, и пытаются оказать тонкий нажим. Старший матрос Курников ссутулил могучие плечи — вот, мол, как я устал на тренировке. Матрос Дзюба, приложив руку к поцарапанному уху, начинает покачиваться из стороны в сторону, успокаивая «боль». Тут не выдерживает боцман:

— Товарищ лейтенант, поработали мы хорошо, все устали, да и кино нелишне посмотреть. Может, закончим на этом тренировку? А завтра не подведем, норматив выполним на отлично.

Все согласно кивают головами.

«Нет, дорогие товарищи, — думаю я, — завтра никакое старание и желание не заменят вам выучку».

Узнаю у вахтенного, что за фильм, и сообщаю, что уже его видел. Интересный, с острым сюжетом. Начинаю рассказывать. Моряки слушают с удовольствием. В острый драматический момент кто-то не выдерживает:

— Эх, мне бы туда!

— Да ты здесь лучше себя покажи, — отзывается боцман. — Все мы хороши на чужом месте, а на своем что-то нам мешает.

Разговор обостряется, переносясь с мысленного киноэкрана в рамки реального прочного корпуса нашего корабля.

— Ну ладно, — останавливаю я горячую дискуссию, — пошли в кино.

Моряки удивленно смотрят на меня. Переглядываются. Матрос Дзюба качает головой.

— Нет, товарищ лейтенант, вы нас еще плохо знаете. Включайте секундомер.

Тренировка идет еще интереснее, яростнее, злее.

Утром командир учиняет проверку. Смотрит на секундомер. Не верит. Засекает время еще раз. Улыбки у рулевых до ушей.

— Небось, оставил вас штурман без кино?

— Так точно, — радостно отвечает боцман.

Капитан 1 ранга А. ЛЮБИЧЕВ

ЛЕТАЮЩАЯ ТАРЕЛКА



УСКЛОЕ полярное солнце, постоянно висевшее над морем, наконец-то стало сползать к горизонту. Мертвая зыбь — отголосок далекого атлантического шторма — мерно, вздымала седую грудь Норвежского моря. Отлогие, будто подернутые патиной, волны без-

злбно тыкались в крутые скулы кораблей, спускающихся после длительного плавания в умеренные широты. Стая косаток, давно сопровождавшая нас, с наступлением первых же сумерек повернула обратно.

Командир отряда, почти не оставлявший ГКП (главный командный пункт) несколько долгих недель похода, нажав кнопку переговорного устройства, напомнил оперативному дежурному походного штаба:

— Михаил Юрьевич, прошу вас еще раз проинструктировать всех командиров кораблей о необходимости повышенной бдительности на ночной вахте. А то ведь привыкли к круглосуточному дню, и первая ночь может любые сюрпризы преподнести.

— Есть, товарищ адмирал! — ответил оперативный.

— И вот еще, — помолчав несколько секунд, добавил флагман, — чтобы больше никаких рыбацких подвигов!

— Есть! — выдохнул оперативный и едва успел отпустить тангенту микрофона, как по всему помещению ФКП (флагманского командного пункта) прокатились смешки.

Под рыбацким подвигом адмирал разумел то событие, которое уже двое суток обсуждал весь отряд.

Два лейтенанта с одного из кораблей охраны во время небольшой стоянки решили проверить на практике теоретические познания в ловле кальмаров. Получать официальное разрешение не стали, а спустили леску с наживкой через иллюминатор, обеспечив таким образом скрытность рыбалки. Как казалось сначала, им необыкновенно повезло: попался здоровенный полутораметровый кальмар. Изрядно посопротивлявшись в воде, редчайший экземпляр, оказавшись в воздухе, покорно и безвольно повис на снасти. Распираемые гордостью от неожиданной удачи и предвкушавшие триумф в кают-компании, лейтенанты начали подтягивать его вдоль высокого борта к иллюминатору. Но стоило этой «морской курице» уви-

деть своих мучителей, протянувших к добыче руки, как он, словно из брандспойта, окатил их с ног до головы своей защитной чернильной жидкостью.

Ошалевшие от этой стремительной, а главное, непредвиденной атаки, незадачливые рыбаки, конечно, упустили добычу. Более того, справедливо рассудив, что подобный итог несанкционированной рыбалки ничего хорошего им не сулит и не зная — ядовиты или нет «кальмарные чернила», лейтенанты выбросили «пораженную» одежду. Потом долго и тщательно отмывались. Но и этим все последствия не были ликвидированы. Выпросив у боцмана дефицитную переборочную эмаль и кисти, они перекрашивали свою каюту.

...Первая после полярных широт ночь выдалась аспидно-черной. Слегка подсвеченная янтарными переливами звезд, она плотно укутала корабли отряда. Только изредка в оливково-маслянистой глубине моря мерцали красноватым светом причудливые островки планктона да вспыхивали, фосфоресцируя в кильватерной струе, поднявшиеся погреться медузы.

Вся эта красота придавала рабочему настрою командных пунктов, боевых постов и расчетов некую праздничность. Даже те, кто мог отдыхать, предпочитали законному сну возможность полюбоваться ночным пейзажем, подышать теплым йодистым воздухом этих широт.

Был третий час ночи. Мне показалось, что я едва задремал, как почувствовал настойчивое потряхивание за плечо. Вскочил и с трудом различил в темноте лицо рассыльного.

— Товарищ капитан 3 ранга! — взволнованным шепотом проговорил он. — Вас на ГКП приглашают.

Я глянул на светящийся циферблат часов.

— Что там случилось?

— НЛО над нами, — сорвавшись с шепота, воскликнул матрос. — Неопознанный летающий объект. Вы же знаете, где фотограф спит?

Фотографа я поднял сам, и через минуту мы оба были на мостике. На крыле, у пеленгатора, несколько человек что-то оживленно обсуждали.

Ярко-желтый ровный шар величиной с пятак висел низко над горизонтом чуть в стороне от кораблей отряда. По обе его стороны и внизу почти на разном расстоянии светились три таких же шарика, только гораздо меньше.

— Я с вахты сменился, вышел покурить, — взволнованно

рассказывал собравшимся лейтенант (кстати, один из участников рыбалки), а они тут как тут. Полчаса назад не было, и вдруг прилетели.

— Да погодите, — вмешался кто-то. — Может, это вертолет просто-напросто? Зачем перебудили-то всех?

— Как же, вертолет! — возмущенно воскликнул лейтенант. — Пеленг на него не меняется. Это раз. Яркость свечения явно космическая. Это два. Мы идем, и он над нами все время в одном и том же месте. Наблюдает! Три.

Наступила тишина. Ярко-желтые шары, как елочные игрушки, бесстрастно висели на том же месте.

— А что, — высказался еще кто-то, — может, и правда НЛО? Ведь бывает же, говорят.

Офицеров на крыле мостика все прибавлялось. Подробностей тоже...

— Это вот по бокам у него бортовые огни. Если приглядеться, то видно, что они на консолях.

— Он уже два раза нас прожектором освещал. И вроде звуки какие-то издает. Музыка, что ли...

— Когда это он светил? Что вы сказки рассказываете? Я здесь с самого начала.

— Да? А мне сказали...

— В вахтенный журнал надо записать.

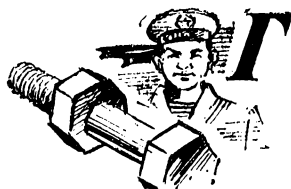
— Штурманов-то позовите кто-нибудь. Пусть глянут. Закрылись у себя в рубке.

Флагманский штурман пришел сам. Постоял, оценивая обстановку, потом молча хмыкнул в свои запорожские усы и скрылся. Через минуту он появился снова, держа в руках секстан. Все почтительно расступились. Доброволец для записи данных нашелся тут же. Некоторое время в тишине слышалось только: «Товсы!.. Ноль!.. Товсы!.. Ноль!..»

— К сведению интересующихся. Наблюдаемый вами в течение получаса неопознанный летающий объект именуется Юпитером. Самая большая планета Солнечной системы отчетливо видна в здешних широтах именно в это время года. Не знать сие морякам стыдно. Впрочем, учитывая фантастическую ночь и то, что неточная информация была вам предложена спросонья, прощаю.

Потом повернулся к понуро стоявшему лейтенанту и сказал уже совсем другим тоном:

— А вас, уважаемый товарищ штурман, прошу сегодня в 15 часов ко мне для сдачи зачета по мореходной астрономии...



РУППЕ офицеров штаба части предстояло принять у экипажа сторожевого корабля курсовую задачу. Корабль стоял на рейде, и шли к нему на катере.

Один из «старейшин» штаба — капитан 2 ранга, которого в неофициальной обстановке все зва-

ли просто Петрович, несколько минут прислушивался к горячему спору молодых коллег о том, что самое главное в предстоящей проверке, затем, прищурившись, молвил:

— Имею, братцы, намерение рассказать одну любопытную историю. Только сначала скажите мне: что главное для военного моряка?

— Правильно, — не дожидаясь ответа, продолжал Петрович, — в совершенстве знать свое заведование. А теперь доказательство...

Было это давненько, лет двадцать назад. Служил я тогда на Тихоокеанском флоте, на рейдовом тральщике. Получаем как-то приказ: прибыть в бухту Н., загрузиться там, чем велено, — и обратно в базу. Задача простая, за исключением одной детали. Швартоваться предстояло кормой, а причалишки были ветхие, еще довоенные, как говорится, приходилось «живое место» искать.

Но ничего — встали, обтянулись. Командир у нас был лихой и внешне, и по повадкам. Громогласный: тифон в тумане мог заменить. Морской волк, да и только! Просолен и продублен всеми ветрами... Экипаж его почитал, и моряки стремились служить на совесть. Вот и в этот раз — подналегли и уже поздно вечером закончили погрузку. Устали, перемазались и матросы, и мы — офицеры. Пока отмылись, переоделись, собрались на чай в кают-компании — и вовсе ночь. Сидим гоняем чай, а штурман вдруг с улыбочкой говорит:

— Между прочим, ночь-то сегодня какая! Гоголевская: перед рождеством. Если случаются чудеса, так лишь в такую.

Ну, тут мы все, конечно, охотно поддержали тему, тем более, что о занимательных, чудных событиях, как и водится на флоте, были и наслышаны. И пока мы в кают-компании приятно беседовали, чуть ниже, в корме, оказывается, начинало созревать будущее «чудо».

Незадолго до этого выхода на тральщике появился новичок. Обращал матрос на себя внимание по двум причинам.

Во-первых, редким именем: Агафон. Во-вторых, редкой аккуратностью, до педантичности, неудержимым рвением в службе. Зачеты на допуск к самостоятельному обслуживанию заведования он сдал в рекордные сроки, боевой пост свой выдраил до блеска...

И вот после аврала, в котором Агафон с присущим ему прилежанием участвовал, матрос спустился в свой пост глянуть — все ли в порядке. Начал осмотр и вдруг увидел форменный беспорядок: прямо из кормовой переборки — а тральщик, надо сказать, был с деревянным корпусом — торчит вдовольный ржавый болт...

«Что же это такое?! — оторопел Агафон. — Как я его раньше не заметил? Да и зачем он?»

Как я уже говорил, изучал свое заведование матрос весьма ревностно и быстро, однако непоколебимой профессиональной уверенностью, конечно, похвастать еще не мог. Пойти же и спросить поостерегся, ибо только-только зачеты сдал. А ну как лишат допуска к самостоятельному обслуживанию заведования...

Сейчас бы спросить у кого, так ведь чего доброго засмеют. По возвращении же экипаж сразу будет сдавать очередную курсовую задачу. А там состоянию материальной части очень большое значение придается. Словом, принял Агафон единственно правильное, на его взгляд, решение: вычистил этот проклятый болт до блеска, законтрил его шайбой с гайкой (как бы там снаружи не отвалилось что-то, удерживаемое болтом) и аккуратно покрасил под цвет переборки.

Спать лег позже всех, но успокоенный...

Наступило утро. Морозец, бухта парит, и — полный штиль. Приготовились к съемке со швартовых. Командир, как и положено, на мостике.

— Отдать швартовы! — зычно гремит его бас. — Самый малый вперед!

Концы с палов сброшены, вода у причала слегка вскипела, но тральщик не шевельнулся.

Командир удивился:

— Малый вперед!

Ясно слышны звонки — команду машинный телеграф отработал. Вода за кормой круче полетела в стороны — а тральщик, вот чудо-то, стоит, как стоял.

Другой бы здесь растерялся — непонятное нередко в человеке оторопью отзывается, — но наш командир был из решительных. Подошел к телеграфу и сам поставил ручки на «средний вперед».

Вадрожал наш тралец всем корпусом и вдруг одним рыв-

ком вылетел чуть ли не на середину бухты. Не все на ногах устояли. А когда пришли в себя, глядь, а на старом причале светлое пятно: кусок нашей кормовой обшивки, аккуратно гайкой к причалу прикрученный...

Петрович замолчал, дав товарищам посмеяться, дождался, пока спросили:

— А дальше-то что?

— Дальше? А что дальше? Залатались на ходу своими силами, подкрасились. Вернулись в базу и, понятное дело, доложили обо всем командованию. Мол, при швартовке не заметили торчавший в причале болт, обшивку пропорол, а старательный матрос привинтил тральщик к стенке...

Поскольку случай комический, командир отделался на смешками.

— А Агафон?

— Агафон? Большим человеком со временем стал, ныне кораблем командует. Впрочем, сейчас он нас встречать будет...

И тут офицеры штаба изумленно вспомнили имя-отчество командира лучшего в части корабля, который они через несколько минут начнут проверять.

Капитан 3 ранга В. ВЕРБИЦКИЙ

В ПУРГУ



ЧЕРЕДНАЯ волна бросила глубоко осевший в воду вельбот к борту «Донца», и пронзительно заскрипел сплющиваемый между бортами мокрый кранец. Ветер со свистом гнал слои колючего снега. Внезапно пурга поставила команду в крайне опасную ситуацию. Мо-

рякам стало ясно: поднять на борт их не смогут, а укрыться от непогоды в ветровой тени высокого борта «Донца» не удастся. Понял это и командир судна капитан 2 ранга К. Сидоров. Не надеясь на голосовые связки и мегафон, он вышел на связь с вельботом по радиии. Старший в вельботе капитан-лейтенант Н. Гавриш получил приказание идти к берегу и высаживаться на него, оставив плавсредство в полосе прибойя. Главное теперь было уберечь от беды людей...

Несколько часов назад судно «Донец» стало на якорь в этой точке в нескольких кабельтовых от побережья. Ближе подойти мешало мелководье. С помощью вельбота предстояло протянуть между судном и берегом кабель, затем совершить переход в другой район, укладывая кабель на морское дно до указанного пункта. Дело для экипажа «Донца» привычное, рассчитывали быстренько достичь берега, а затем выйти на отработанный режим. И вдруг все переменялось в мгновение ока.

Анемометр в руках штурмана старшего лейтенанта А. Сыромукова, который перед спуском вельбота замерял скорость ветра, едва вращался. Небольшие колебания ветра никого не насторожили, и в вельбот была загружена бухта кабеля. Минуту спустя ветер словно сорвался со стопоров. Снег резко снизил видимость. Если бы не погруженный кабель, вельбот успели бы поднять. Но мощь электромоторов судовых шлюпбалок рассчитана на вес пустого плавсредства. Тяжесть кабеля — для них — непосильный довесок. А обстановка резко обострялась. Даже если бы моряки сумели теперь выбросить кабель за борт (потом его можно найти и поднять), то уже о подъеме вельбота речи быть не могло. Вот и решился капитан 2 ранга Сидоров отправить подчиненных к берегу, хотя и понимал, какой это риск.

Тяжело зарываясь в волны, вельбот отвалил от судна и почти тотчас же исчез в свистящем белом мареве. Но радиия работала без перебоев, и деловой тон капитан-лейтенанта Н. Гавриша, которым тот докладывал о своих действиях, успокаивал командира. Однако связь вдруг пропала. В ответ на тревож-

ные запросы командира «Донца» — лишь треск в наушниках. Тяжелые мысли, которые капитан 2 ранга Сидоров гнал от себя с той минуты, как дал «добро» вельботу идти к берегу, становились все более навязчивыми. Оптика по-прежнему упиралась в снежную стену.

Капитан-лейтенант Гавриш отозвался неожиданно, когда командир уже подумывал о докладе в базу. Оказалось, вельбот прочно сел на мель.

— Прыгаем за борт, — сообщил капитан-лейтенант.

Температура воздуха была минусовой. Вода — ледяная, такому купанию и вообще к такому переплету моряки не готовились. «Есть ли у них хоть спички?» — запоздало подумал Сидоров. Ведь выбраться из стылого моря на безлюдный берег — это еще не значит спастись.

Снега на берегу было по колено. Волны с рокотом накатывались на песок. Вправо и влево, насколько хватало глаз, — никого и ничего.

Наломали веток ельника, обнаруженного неподалеку. Как заведенные, бегом стаскивали мерзлые ветки в кучу. Только яростная работа могла их спасти сейчас.

Спички гасли, не успев разгореться. Моряки, сгрудившись, закрывали их от ветра, понимая, что и одна разгоревшаяся спичка решит их участь. И огонь занялся. С судна его не было видно. Да и вообще его не было видно, потому что моряки продолжали его прикрывать.

Капитан-лейтенант Гавриш знал, что до ближайшего населенного пункта несколько километров, но в пургу и думать нечего было его искать. Посоветовавшись, решили, что надо организовать поиск какого-либо укрытия от мороза и ветра, продолжая поддерживать огонь и связь с «Донцом». В разведку вызвался старшина 1-й статьи В. Трушин. Немного поособою, он пошел вдоль полосы прибоа.

При всей сложности и необычности в их положении все же было мало общего с приключениями известного героя романа Даниэля Дефо. Здешние места не являлись необитаемым островом, и в наступившей быстро полной тьме старшина 1-й статьи вскоре наткнулся на стоящую на берегу старую кочегарку. Боясь поверить в нечаянную удачу, бегом кинулся к дверям. Стучал долго. Так долго, что закралась опасливая мысль: а вдруг там никого? Но послышались шаркающие шаги, скрипнул засов, и из приоткрывшихся дверей выглянул старик. Потому, как стремительно он вновь захлопнул дверь, Трушин понял, что вид у него далеко не бравый.

После долгих переговоров со стариком кочегаром старшина все же был допущен в блаженное тепло. Но, к удивлению

хозяина, продрогший гость не кинулся к огню, а, попросив подождать, бегом устремился туда, откуда пришел. Назад вернулся с товарищами. Связь группы с судном осуществлялась теперь по радиомосту кочегарка — «Донец». И только тогда на судне вспомнили, что уже ночь, а еще не пили вечернего чая.

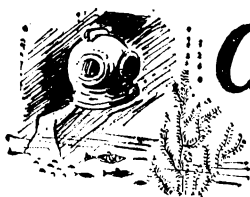
На рассвете «робинзонов» разбудил пришедший за ними на другом вельботе фельдшер «Донца» мичман И. Блискун. Но предполагаемые пациенты наотрез отказались возвращаться на судно.

— Сначала протянем кабель, — решили моряки, надевая просохшую за ночь форму.

Капитан-лейтенант Гавриш это решение утвердил.

Но и когда работа была закончена, никто из моряков так и не обеспокоил фельдшера жалобами на здоровье. Многим это показалось удивительным, но кто-то в кают-компании «Донца» к месту вспомнил рассказы фронтовиков. Ледяные купели были довольно привычным делом для моряков, особенно участвовавших в десантах. И людей не брал самый лютой холод. Такое было время.

ВИЗИТ ПРОДОЛЖАЛСЯ



СЛУЧИЛОСЬ это несколько лет назад. Сторожевой корабль «Резвый», которым командовал тогда капитан 2 ранга В. Амбарцумян, в составе отряда кораблей направлялся с визитом в одну из африканских стран, название которой и поныне часто упоминается в тревожных сообщениях информационных агентств. Реакция и тогда, и сегодня не оставляет попыток силой оружия повернуть вспять прогрессивное развитие свободной республики.

О беспокойной обстановке в этой стране экипаж знал, потому призывы к бдительности воспринимались по-деловому. Посерьезнели, построжали даже те, чья служба доставляла иной раз хлопоты командирам. Чувствовалось: моряки готовы к любым неожиданностям.

Город-порт встретил экипаж привычной для любого большого порта деловой шумливой обстановкой. Высокие порталы-краны неумолимо разгружали прибывшие с грузами суда. По набережной скользил разноцветно сверкающий под ярким солнцем поток автомобилей. Внешне ничто не напоминало о том, что недалеко отсюда часто гремят выстрелы и льется кровь.

После швартовки начались обязательные в таких случаях протокольные мероприятия, и некоторая тревога, конечно же, беспокоившая командира «Резвого», несколько поутихла. Командир отряда кораблей убыл в посольство, расположенное в другом городе, оставив за себя капитана 2 ранга Амбарцумяна. Забот оказалось достаточно, в них незаметно прошел вечер и часть ночи.

В четвертом часу утра в коридоре у командирской каюты послышались торопливые шаги. Амбарцумян тут же поднялся. В каюту почти вбежал дежурный по кораблю:

— Товарищ командир, к вам из консульства.

За спиной офицера стоял человек в штатском. Первые же слова сотрудника советского консульства в этом порту стряхнули с капитана 2 ранга Амбарцумяна остатки сна:

— Вахта нашего торгового судна, пришедшего сюда с грузом продовольствия, заметила подводных пловцов в акватории порта. Капитан считает предположительным, что судно могло быть заминировано. Чтобы проверить все это, нужны водолазы. Нужна ваша помощь. Есть ли в экипаже специалисты? Время не терпит...

Внештатные легководолазы, конечно, на «Резвом» были. Более того, их подготовка служила предметом особой гордости инженера-механика. Для тренировочных спусков старались использовать каждую возможность, благо якорных стоянок в этом походе было немало. Но ведь не к разминированию же они готовились...

Офицер понимал, что от него требуется и какая ответственность на него ложится. Командира отряда не будет на месте по меньшей мере до полудня. Пока собирался, в голове зрел план действий. Первое — поставить в известность Главный штаб ВМФ, однако на это уйдет время. Затем необходимо связаться с нашим посольством... Но тут ему доложили, что телефонная связь на причале вышла из строя. Никто сейчас не мог разделить с командиром ответственности за принимаемое решение. Раздумывать же было некогда, а сомнения возникали одно за другим: если и впрямь под днищем судна мина — кто, кроме ее установивших, знает, когда она сработает. И имеет ли он в такой ситуации право рисковать людьми? Вдруг взрыв произойдет, когда моряки займутся обследованием подводной части судна? Или поблизости окажутся эти самые подводные пловцы-диверсанты? Наконец, акул здесь, как в наших реках пескарей.

Но уже в следующую секунду эти мысли командир отбросил. Разве на сухогрузе люди не рискуют? И если через минуту или час взрывчатка отправит их на дно вместе с судном — как будет жить после этого он, коммунист, офицер?

— Дежурный по кораблю, вызывайте доктора и командира трюмной группы, — командир отбросил все сомнения.

Решимость капитана 2 ранга Амбарцумяна передалась и его подчиненным. Вскоре перед ним стояли капитан медицинской службы В. Потапов и старший лейтенант С. Малков.

Вкратце обрисовав ситуацию, командир спросил:

— Кто пойдет под воду?

— Я, — не раздумывая, ответил старший лейтенант.

— Утверждаю. Но для страховки, помощи нужен и второй водолаз.

После краткой паузы Малков назвал старшину 2-й статьи А. Чернышева.

Через несколько минут и старшина стоял в командирской каюте. Внешне спокойные, все трое ждали, что скажет Амбарцумян. А он молчал, думая о том, что на такое дело легче идти самому, чем посылать других.

— Катер у борта. Будьте внимательны. О результатах осмотра сразу же доложите мне.

На палубу командир вышел вместе с подчиненными. Сам помог грузить в катер водолазное имущество. Надо было что-то делать, это отвлекало, успокаивало.

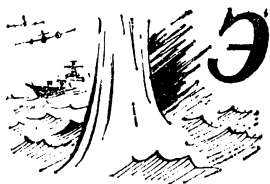
...Амбарцумян рассказывал мне эту историю еще до диверсионной акции, совершенной впоследствии у американских берегов по отношению к кубинскому и советским судам. Но уверен, когда Амбарцумян услышал об этом, он, давно ушедший с «Резвого» на повышение, опять вспомнил ту тревожную ночь.

Не раз корабельная служба ставила его перед трудным выбором. Но тогда капитан 2 ранга Амбарцумян впервые в жизни посылал подчиненных на смертельный риск, чтобы обезопасить других. Много значит для военного человека уметь повиноваться приказу. Еще сложнее принимать решение без опоры на предписание, инструкции, по-настоящему рискуя.

В ту ночь командир «Резвого» долго ждал доклада от посланной на судно группы. Он знал, что работать водолазам очень нелегко. Река, впадающая в залив, несет столько песка и ила, что его не в состоянии пробить даже мощные подводные фонари. Около часа ушло на то, чтобы отбуксировать судно на рейд. Обследование завершали уже там. Мины не было. Тревога оказалась ложной. Быть может, вахта в темноте за подводного пловца приняла акулий плавник, может быть, просто плеснулась крупная рыба. Утро на «Резвом» началось как обычно: визит продолжался согласно программе.

Капитан 2 ранга С. ИЩЕНКО

ТРОЕ НА МИНЕ



ТА НЕОБЫЧНАЯ история произошла в годы Великой Отечественной войны с моим давним боевым товарищем бывшим моряком-балтийцем Семеном Петровичем Наталухой. Во время неравного ожесточенного боя с фашистскими самолетами «морской охотник», на котором он служил, был потоплен прямым попаданием авиабомбы.

Наталуха и еще два матроса уцелели, но оказались в холодной осенней воде в открытом море. Надежды на спасение практически не было. Силы покидали моряков. И вдруг они увидели плавающую мину.

Осторожно подплыли к ней и, стараясь не прикоснуться к взрывателям, ухватились за транспортировочные поручни. Мина чуть просела в воде, закачалась, но не взорвалась.

Мышцы сводило от холода. Но в сто крат тяжелей было психологическое напряжение: ведь мина в любую минуту могла взорваться.

Семен Наталуха держался бодро. Он пытался шутить, убеждал товарищей, что помощь обязательно придет. Чтобы отвлечь моряков от тяжелых мыслей, поднять их дух, Семен вдруг запел свою любимую песню «Раскинулось море широко». Ребята подхватили. Где-то далеко на Ленинградском фронте раздавался гул орудий, а здесь звучала песня, укрепляя душу замерзающих, но не сдающихся матросов. А холод сводил судорогой мышцы, продирал до самых костей.

И вдруг в небе появился красноезвездный самолет. Ни взмахнуть руками, ни крикнуть матросы уже не могли, полностью обессилев. Но летчик их заметил. Самолет качнул крыльями и быстро пошел в сторону берега. Вскоре на выручку мужественным воинам пришел катер.

Спасенные были доставлены в госпиталь. Врачи их выжили. Но Наталухе ампутировали пальцы ног. Тем не менее все трое через несколько месяцев добились возвращения в строй защитников Родины.

Сейчас С. Наталуха живет в Днепропетровске. И хотя давно уже может идти на заслуженный отдых, продолжает трудиться стрелочником на железной дороге. И его по праву считают одним из лучших работников нашего объединенного хозяйства.

Майор в отставке В. АШУРКОВ

Ф Л А Г Ш Т О К



ЕСКОЛЬКО суток в центральной части Атлантического океана бушевал тропический циклон. Наш корабль сумел разминуться с его эпицентром, но все же попал в полосу мощного шторма. Крен почти достигал предельных величин, сталь, казалось, стонала от напряжения, и весь корпус корабля тяжело содрогался под могучими ударами океанских волн. Надстройки то и дело зарывались в клокочущую воду.

В таких условиях командир корабля, конечно же, запретил выход личного состава на верхнюю палубу. Да в этом не было и необходимости. Еще перед входом в зону тропического циклона на корабле были осуществлены все необходимые для безопасности штормового плавания мероприятия: произведена полная герметизация корпуса корабля, проверено крепление якорей, заведены дополнительные крепления на оборудование, приборы и устройства. Теперь эти тщательные приготовления давали свои плоды: корабль вел себя в тяжелой штормовой обстановке уверенно и надежно.

Но циклон есть циклон. От него всегда можно ждать неожиданностей. Поэтому корабельный боцман старший мичман В. Лобода даже чаще, чем положено в таких случаях, внимательно осматривал из надстроек верхнюю палубу: все ли там в порядке. После одного из таких осмотров настроение у него явно испортилось. С мрачным видом он поднялся в ходовой пост и попросил «добро» обратиться к командиру. Боцман рассказал о том, что его обеспокоило. Ударом волны надломило кормовой флагшток. Он держался на узкой полоске перегнутой, но не лопнувшей стали и в любой момент мог оказаться за бортом. Боцман предлагал снарядить добровольцев для «спасения» флагштока.

Кормовой флагшток — это пустотелый металлический шест для поднятия на нем Военно-морского флага днем при стоянке на якоре или у стенки. На безопасность плавания он, конечно же, не влияет, поэтому командир корабля, выслушав предложение старшего мичмана, поначалу нахмурился. Но боцман тут же предложил такой вариант «спасения» флагштока, кото-

рый сводил к минимуму риск для тех, кто будет работать на юте. И командир утвердил этот вариант.

Помочь боцману вызвались все свободные от вахт моряки. Но командир корабля остановился на кандидатуре лейтенанта И. Таранды. Это был хорошо подготовленный, смелый и решительный молодой офицер.

...Первым ступил на ют старший мичман. За ним в связке шел лейтенант. Лобода выбрал удобный момент, быстро перебежал к стоящей невдалеке вьюшке и крепко «пришвартовался» к ней с помощью пенькового троса. Следующая волна обдала старшего мичмана пеной, но его надежно страховал лейтенант, да и вьюшка была хорошей опорой. Потом к ней таким же образом «пришвартовался» молодой офицер, которого из надстройки страховали матросы. Теперь боцману предстояло преодолеть расстояние между вьюшкой и флагштоком. Таранда держал страховочный конец внатяжку и был готов в любой момент, если понадобится, подтянуть старшего мичмана к себе. Но Лобода успешно добрался до кормы, привязался к стойке леерного ограждения и стал крепить поврежденный флагшток. Работа заняла не более пятнадцати минут. Но это были нелегкие минуты, потребовавшие от старшего мичмана большого мужества и сноровки. Вскоре под радостные возгласы моряков, «болевших» за своих сослуживцев, лейтенант и старший мичман возвратились один за другим в кормовую надстройку. Командир корабля объявил смельчакам благодарность. Потом, когда они пили в кают-компании чай, отогреваясь после штормовой купели, я спросил Лободу, что заставило его пойти на это рискованное дело.

— Флагшток — это нечто значительно большее, чем просто корабельное приспособление. Это место, где крепится символ нашей Родины — Военно-морской флаг. Поэтому и отношение к нему особое, — ответил моряк.

...Через сутки ветер, изменив направление, стал стихать. Среди облаков появились голубые прогалины. Океан начал успокаиваться. Палуба перестала уходить из-под ног. Моряки после шторма приводили ее в порядок: удаляли выступившую ржавчину, подкрашивали надстройки и борта. А на юте засверкали искры электросварки. Вскоре флагшток как ни в чем не бывало стоял на своем штатном месте. Когда мы бросили якорь, на нем гордо взвился Военно-морской флаг.

КРАБЫ ПОД «ПАРУСАМИ»



ЕСКОЛЬКО дней подряд наш корабль окружало голубое океанское безмолвие: на небе — ни облачка, на горизонте — ни мачты, ни паруса.

Чтобы спокойные условия плавания не притупляли внимание сигнальщиков, командир корабля приказал им через каждые пять минут докладывать вахтенному офицеру.

— Горизонт чист, горизонт чист... — то и дело слышалось с сигнального мостика. И когда сигнальщик матрос В. Приходько с нескрываемой радостью крикнул в ходовую, что в нескольких кабельтовых наблюдает плавающий предмет, вся вахта повскакивала с мест, будто услышала нечто невероятное.

Командир корабля долго, не отрываясь, смотрел в бинокль, а потом сказал с улыбкой:

— Объявляется конкурс: кто первым классифицирует плавающий предмет.

Каких только предположений не высказывалось: скопление водорослей, связка поплавков рыболовной сети, нефтяное пятно... Командир отрицательно качал головой. А когда подошли поближе, увидели удивительную картину: по океану шла многочисленная флотилия... крабов-переселенцев, которые, подняв над водой клешни, похоже было, использовали их в качестве парусов.

Оказывается, многие виды крабов постоянно мигрируют. К этому их побуждают в первую очередь колебания температуры. Если она выходит за пределы оптимальной для них, крабы перемещаются в районы, более подходящие по тепловому режиму. Другой причиной миграций служит размещение кормовых животных: крабы кочуют в поисках пищи, пригодной для той или иной фазы их жизненного цикла. Интересно, что странствуют они, построившись в особый ордер: крупные самцы отдельно от самок и молоди. Считается, что средняя скорость их передвижения 1 узел (примерно 1,8 км/час). Но, видимо, она может увеличиваться, когда крабы «додумываются» использовать силу ветра.

— Да, немало еще удивительного в мире океана, — подвел итог импровизированному конкурсу командир корабля и доба-

вил, обращаясь к политработнику: — К выходному дню надо викторину на эту тему подготовить — и интересно, и полезно.

А сигнальщику матросу В. Приходько была объявлена благодарность за бдительное несение вахты. Пожалуй, для моряка это будет одно из самых памятных поощрений.

М У Р К А



Б ОЛЬШОЙ противолодочный корабль «Адмирал Трибуц» шел в Индийском океане. Стояла характерная для тропических широт зимняя погода: незнойное ласковое солнце подкрашивало нужной голубизной прозрачный чистый воздух и серебряными бликами играло в ярко-синих волнах.

Было не жарко и даже свежо. Где-то далеко стороной прошел шторм. Мы разминулись с ним, и только могучая океанская зыбь мерно раскачивала корабль. После тяжелого душного зноя экваториальной зоны, которую мы недавно пересекли, команда наслаждалась подарком погоды: свободные от вахт моряки искали работу на верхней палубе и постепенно почти все собрались — кто на юте, кто на шкафуте, кто на вертолетной площадке...

Ближе к вечеру погода вдруг стала меняться. Как-то сразу задул резкий, довольно сильный ветер. Крутые бока зыби подернулись морщинами ветровой ряби. Небо на западе заволочило плотными темными тучами. Солнце кануло в них, как в пучину, и только над горизонтом проступили неземной расцветки полосы: сквозь лиловые и оранжевые тона просочились алые потеки. Ветровое волнение быстро усиливалось и, перемещиваясь с зыбью, создавало на воде беспорядочную толчею. Корабль не кренило, не швыряло, как обычно бывает в шторм, а трясло, словно телегу на булыжной мостовой. И, наверное, от этого в висках начало болезненно стучать, а в груди возникло необъяснимое беспокойство. Оно нарастало и нарастало, и вскоре я, не в силах больше находиться в каюте, вышел на шкафут.

Там группа моряков, возбужденно жестикулируя, обсуждала необычное начало шторма. Ветер уже вовсю свистел в мачтах. До шкафута долетали сорванные с волн тугие и хлесткие брызги. Корабль все сильнее, как бьющееся в агонии животное, колотила страшная дрожь. И тут произошло то, чему мы потом долго не могли найти объяснение.

За дверь, ведущей в коридор личного состава, слышала-

лись дикие вопли, и на шкафут выскочила взъерошенная и орущая корабельная кошка Мурка. Кто-то из матросов принес ее на корабль за несколько дней до начала похода. Моряки с любовью относились к Мурке, и она быстро привыкла к корабельной жизни. В плавании мы штормовали уже несколько раз, и кошка вполне достойно переносила эти тяготы походной жизни: затихала в отведенном ей уголке и не выходила оттуда, пока шторм не прекращался. Но в тот день ее словно подменили. Шерсть у Мурки стояла дыбом, глаза вылезли из орбит и бешено вращались. Она носилась по шкафуту и кричала, словно зашедшийся в плаче ребенок. Вдруг Мурка метнулась к борту, между лееров мелькнула ее дымчатая шерстка, и стало тихо. Лишь ветер продолжал свистеть в мачтах. Мы долго стояли молча, пораженные самоубийством кошки...

Вечером шторм уже вошел в свое нормальное русло. Корабль сильно кренился, и вестовые в кают-компани влажными скатертями застелили столы, подняли на них специальные бортики, чтобы не сбрасывало на палубу посуду. Офицеры были грустны, обсуждали и все никак не могли объяснить загадочную гибель Мурки.

— В связи с этим мне вспомнился один случай, — завладел вниманием кают-компани заместитель командира корабля по политической части капитан 3 ранга Игорь Лисовский. — Это произошло в районе Бермудского треугольника. Корабль, на котором я тогда служил, выполнял там учебно-боевую задачу. Идем как-то утром после небольшого шторма. Безветрие. Легкое остаточное волнение. Видимость прекрасная. Прямо по курсу видим яхту. Поморгали ей семафором. Никакого ответа. По радио на международном канале запросили — молчание. Сбавили ход, приблизились. Паруса на яхте спущены, двигатель не работает. На палубе — ни души. Яхта дрейфует. Старпом в мегафон покричал, пытаюсь вызвать кого-нибудь наверх. Безрезультатно. Что делать? А вдруг там беда какая, людям помощь нужна? Решили баркас спустить. Вместе с аварийно-спасательной группой пошел на яхту и я. Обошли вокруг нее, позвали — никаких признаков жизни. Пришвартовались, оставили в баркасе двоих, остальные перебрались на яхту. На ходовом мостике — никого. Штурвал не закреплен, вращается туда-сюда. На столике — вахтенный журнал. Записи сделаны на английском языке. Последняя из них — шестнадцатичасовой давности — констатирует небольшое усиление ветра. Больше ничего тревожного. Спустились в каюту. Никого нет. Судя по вещам, здесь было трое: двое мужчин и женщина. Никаких признаков, заставляющих думать о какой-либо трагедии. Казалось, обитатели каюты минуту назад вышли отсюда наверх и вот-вот появятся снова. Но

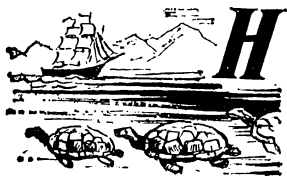
мы обследовали всю яхту и никого не обнаружили. Поразило то, что все механизмы были в полном порядке, имелся многодневный запас воды и продовольствия и, что самое странное, оставались нетронутыми надувная резиновая шлюпка и спасательные жилеты. Ими никто не воспользовался, хотя команда, теперь уже никто не сомневался в этом, несколько часов назад покинула яхту. Мы поставили яхту на якорь, связались по радио с ближайшим портом и сообщили о находке. Что с ней было дальше, не знаю.

— Случай удивительный, но при чем здесь Мурка? — недоуменно произнес кто-то.

— Уже вернувшись из похода, — словно не слыша вопроса, продолжал Лисовский, — в одном из научно-популярных журналов я прочитал гипотезу о «летучих голландцах». Суть ее в том, что в исключительно редких случаях во время шторма или накануне его возникают такие колебания волн или воздуха, которые соизмеримы по частоте с молекулярными колебаниями человеческого или иного живого организма. Происходит явление резонанса, которое губительно действует на мозг, психику. Это проявляется в состоянии вроде бы беспричинного беспокойства, которое иногда достигает предельных для психики параметров. Некоторые животные, в первую очередь кошки, особенно остро чувствуют это. Вот почему на кораблях и судах они, как правило, не выживают. Конечно, гипотеза есть гипотеза. Но я не знаю иного объяснения ни поведению Мурки, ни вроде бы беспричинному покиданию яхты ее командой.

Слушал я Лисовского и думал о том, как много мы еще не знаем об океане и воздействии его на человека. А еще о том, что каждый океанский поход даже для очень опытных моряков — это по сути дела плавание в неизвестное.

ЧЕРЕПАХИ- ПУТЕШЕСТВЕННИЦЫ



АШ корабль находился в трехстах милях от Азорских островов. Был знойный безветренный полдень. Солнечные лучи серебряными нитями уходили в воду и веером рассыпались в глубине. Вдруг рядом с бортом величаво проплыла оливково-зеленая черепаха. Ее пан-

цирь, покрытый крупными роговыми щитками, был не меньше метра в диаметре. Вскоре рядом с кораблем проплыла еще одна

черепаха, потом еще... Откуда они здесь, почти в самом центре океана, ведь общеизвестно, что черепахи обитают в прибрежных водах?

Штурман капитан-лейтенант С. Галкин внимательно обследовал взглядом каждый миллиметр навигационной карты в районе счислимого места корабля — везде значились многокилометровые глубины. Тогда офицер включил эхолот: может быть, корабль находится над неизвестной до сего дня банкой, где глубины резко отличаются от преимущественных? Но прибор подтвердил: под кораблем океанская бездна. Откуда же тогда черепахи?

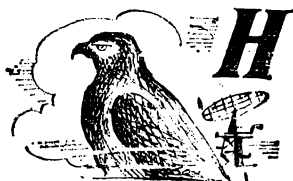
Вот как прокомментировал нашу встречу в океане инженер-гидролог В. Каминский:

— Постоянное местопребывание морских черепах — прибрежные воды, где на глубине 4—6 метров простираются «пастбища» с густой порослью zostеры и талассии.

Зеленая, или суповая, черепаха, с которой, судя по всему, мы встретились в океане, широко известна благодаря своему вкусному мясу. Когда в начале XVI века Колумб пересекал Карибское море, гигантские стада зеленых черепах буквально преграждали путь кораблям в районе Кайманских островов. Сейчас черепах стало значительно меньше, сказывается промысел.

В Атлантическом океане зеленую черепаху можно встретить от северных побережий США до берегов Аргентины, от южноафриканских вод до прибрежных районов Великобритании, Бельгии, Голландии. Считается, что к Северной Европе черепах заносит струи Гольфстрима. Только этим можно и объяснить встречу корабля с черепахами в центре Атлантики.

ПЕРНАТЫЕ ЛОЦМАНЫ



А ПАЛУБЕ после шторма матросы обнаружили двух крупных, похожих на орлов, птиц. Наш корабль находился почти в центре Атлантики, и было понятно, что пернатые путешественники выбились из сил, а мокрая качающаяся палуба оказалась их единственным спасительным приютом.

Моряки дали птицам хлеба и крупы. Те клевали осторожно, зорко поглядывая на людей. Стоило кому-то приблизиться, как они начинали угрожающе шипеть, распушив оперение, и

шелкать клювами. Насытившись, птицы поднялись в воздух, но улетать от корабля явно не собирались. Сделав несколько кругов над палубой, они облюбовали место на мачте и устроили там базу отдыха.

Шли дни. Пернатые гости выработали четкий стереотип поведения. Время от времени они «разминались», летая кругами над палубой, потом снова занимали «плацкартные места» на мачте в ожидании того часа, когда можно будет покорчиться остатками от матросского стола.

Но однажды утром этот бесхитростный уклад птичьей жизни на корабле был резко изменен. Крылатые пассажиры отказались от завтрака, долго и беспорядочно летали над антеннами, а потом в конце концов стали решительно удаляться от корабля и вскоре скрылись из виду.

Корабельный штурман капитан-лейтенант С. Галкин снял направление, по которому улетели птицы, но прежде чем отложить его на карте, дал мне прочитать одну страничку из введения к учебнику навигации. К моему удивлению, там шла речь и о птицах. Оказывается, древние мореходы, еще не имея ни компасов; ни астролябии, ни секстана, использовали в качестве своеобразных курсоуказателей птиц. Сажали их в клетки и брали с собой в море. В плавании птиц периодически, по одной выпускали, отмечая направление полета, — в той стороне находился ближайший берег.

И вот, практически безошибочно зная свое место в океане, выработанное электронными средствами кораблевождения, мы получили возможность объективно оценить точность «курсоуказателей» древних мореходов. Капитан-лейтенант С. Галкин отложил «птичий» пеленг на карте. Он оказался точным траверзом по отношению к одному из ближайших островов в океане. «Птичья ЭВМ» сработала не хуже корабельной. Понятно, что этот «лоцманский» дар пернатых оказывал неоценимую помощь нашим далеким предкам в освоении морей и прибрежных акваторий океанов.

Капитан 2 ранга С. ТУРЧЕНКО

ПОСЛЕ ШТОРМА



КАПИТАНЕ морского танкера Станиславе Ивановиче Лежнев слышал я немало, в том числе и то, что он прекрасный рассказчик. А флотский опыт у него столь велик, что, рассказывая об интересных эпизодах своей жизни, он никогда не повторяется. И вот не-

ожиданно судьба свела нас, да притом на его танкере. Служебная необходимость побудила меня как-то выйти на этом танкере в море. Но вскоре я имел возможность заметить, что наша встреча состоялась не в самый лучший момент: капитан был явно не в духе.

Отчего — оставалось только гадать. Я решил, что от непогоды. Она действительно раздражала. Сеял дождь — плотный, так что не видно горизонта, усиливался ветер. Сначала теплый, ласковый, он уже пронизывал до костей. Поэтому на верхней палубе без нужды никто не появлялся. Свободные от вахт разошлись по своим теплым каютам. Тем паче, что шторм приближался, а тудяга-танкер не мог его избежать.

Еще до того, как небо окончательно затянули плотные темные тучи, штурман и капитан стали думать, как бы уклониться, куда бы укрыться от крыла тайфуна. Даже когда оно задевает судно краешком — команда помнит об этом долго. А тем более здесь, в Охотском море. Свирепость его известна всему миру. Редко кому приходится видеть Охотское спокойным, тем более ласковым. В любое время года оно штормит, бушует, дышит холодом.

...Поднявшись на ходовой мостик и посмотрев на капитана малого морского танкера, я понял — Лежнев уже на что-то решился. Танкер держал курс на норд-вест. А любивший поговорить капитан мрачно молчал.

Тяжело переваливаясь с борта на борт, зарываясь форштевнем в волну, танкер — бессловесное создание из металла — терпеливо и доверчиво делал то, что велели люди. Капитан, видимо, все-таки счел свое молчание не слишком вежливым, поэтому буркнул:

— Если будет совсем туго — отстоимся в устье Морской Коровы.

После чего удалился в свою каюту.

Странное название устья, как мне подумалось, родилось, наверное, еще во времена флибустьеров. Хотя что делать было

здесь кровожадным и алчным пиратам. Подойдя к штурману, я стал изучать по карте морское побережье, пытаюсь найти место со столь странным названием. В реплике капитана упоминалось устье, а это, как известно, место впадения реки в море. Следовательно, капитан собирается входить в реку. Но наш танкер, хотя и малый, а все же морской, и такая затея показалась мне сомнительной. Тем не менее я продолжал изучать побережье, пытаюсь отыскать нужное устье.

— Наша точка вот здесь,— острый грифель карандаша штурмана уткнулся в карту.

Пришлось сказать, что именно я ищу — и не в море, а в изрезках берега.

— Такого названия на картах и в лоциях нет,— бросил штурман и снова взялся за расчеты.

— Но ведь капитан сказал, что именно в это устье возможен заход...

— Капитан, как всегда, прав. Такой заход возможен.

Штурман улыбнулся.

— Устье Морской Коровы существует только для нашего экипажа.

— А чем оно обязано такому названию? Уж не здесь ли в последний раз видели этих диких морских животных?

— Отнюдь! Впрочем, если капитан сочтет нужным, сам расскажет.

Наш диалог лишь усилил мое любопытство. Но только за вечерним чаем, когда шторм поутих и танкер отказался от захода в устье, мне удалось задать свой вопрос капитану. Он вызвал улыбки окружающих, а Станислав Иванович, заметно потеплев, очевидно, и настроение появилось, рассказал необычную историю.

Было это давненько. Командовал он тогда танкером, не шедшим ни в какое сравнение с сегодняшним, чуть ли не самоходной баржей. В море находились больше, чем на берегу. А в Охотском, куда тоже заходили, это значит нередко и штормовать.

В тот раз шторм не утихал несколько дней, а в экипаже было много новичков. Морская болезнь мучила людей, да и плавание становилось все более опасным. О возвращении в базу не могло быть и речи: это несколько суток пути, а находился танкер совсем рядом с местом назначения. Экипаж выматался в борьбе со стихией, силы у людей все таяли.

Вот тогда штурман и предложил попытаться зайти в устье какой-либо реки, переждать непогоду.

Предложение казалось заманчивым. Но его следовало подкрепить большим мореходным умением. Ведь без риска в не-

знакомом фарватере не обойтись. Изучили карту, лоцию, выбрали наиболее удобное устье и решили рискнуть.

Вошли в реку осторожно, чуть поднялись, куда не доходил шторм, и отдали якорь. После бесконечной качки наступила благодать. Река за бортом шумит потихоньку, судно стоит себе. Кок даже борщ приготовил и в кают-компании тарелки на стол выставил. Отдраили и иллюминаторы.

Берег невысокий, но в воду уходит обрывисто, хоть швартуйся — в нескольких метрах.

Отдав необходимые распоряжения боцману, капитан спустился в кают-компанию. И когда заканчивали обед, вдруг услышали над самой головой мычание. Все замерли: что за чертовщина! А глянув в иллюминатор, изумились еще более, увидев действительно рогатую коровью морду.

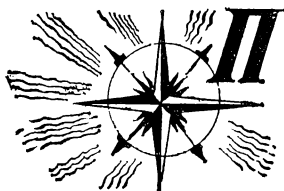
Уж не сама ли морская корова пожаловала? В тот момент даже не подумали, что та, давно исчезнувшая в результате безжалостной охоты, — совсем иное животное.

Выскочили на палубу — и все встало на свои места. Течением судно еще ближе снесло к берегу, и пасшаяся невдалеке корова подошла на него посмотреть.

Корову угостили хлебом. Потом за ней пришел хозяин. А через сутки, когда море поутихло, танкерок аккуратно покинул гостеприимное устье. Экипаж, недолго думая, «окрестил» его причудливым образом, «оморячив» береговую корову. На карте это название, видимо, не появится никогда, но моряки это место знают. И другие малые танкеры нет-нет да и пользуются удобным устьем, пережидая непогоду.

Майор запаса А. СМЕТАНИН

ШВАРТОВЫ



ОПОЛНЕНИЕ запасов во время плавания с заходом в какой-либо порт — событие долгожданное и волнующее. Позади длинные штормовые мили, а впереди небольшой отдых, почта, свежие припасы...

В тот раз для заправки топливом нам сначала предписывалось подойти к топливному причалу, а затем уже к основному. И все это в устье большой реки. Топливный причал выше по течению, а вообще-то по морским меркам — рукой подать. Однако командир корабля капитан 3 ранга Валерий Викторович Крылов большого удовольствия от этой перспективы не испытывал. Справа берег, слева тоже. Непривычно моряку после широких просторов проталкиваться в узкости речных изгибов.

Причал оказался деревянным, обветшалым, раза в три короче корабля. Впереди и позади из воды торчат быки. Они и должны послужить главными точками приложения наших швартовых.

Подойти вплотную к бревенчатому быку нельзя: мелкогато. Вызвали катер. И вот уже огоны швартовых наброшены на рогатые палы быков.

Как помощник командира корабля я отвечал и за организацию приема топлива. К сожалению, эта организация тут же дала сбой. Инженер-механик старший лейтенант С. Непомилуев повинно доложил командиру корабля, что забыл в базе переходник — специальную гайку для стыковки складского топливного шланга с палубной втулкой. А одолжить здесь не у кого.

— Плавали, знаем, — успокоил всех замполит капитан-лейтенант В. Михеев, прошедший срочную службу подводником. И предложил использовать подручные средства.

Получилось, но такой вариант заправки из-за низкой производительности задержал нас у причала на несколько часов. За это время усилился ветер, стал отжимным — и быки предательски заскрипели.

— Что-то не нравится мне все это, — заметил командир. Тут вошел гордый инженер-механик:

— Товарищ командир, прием топлива закончили...

Его прервал крик вахтенного у трапа:

— Помогите!

Пулей *лылетел* на палубу.

Шквальным порывом ветра корабль все-таки оттеснило от причала, корабельный трап нижним концом сорвался с него и завис над водой. В верхний успел вцепиться вахтенный и из последних сил удерживал корабельное имущество, готовое уйти на дно.

Вчетвером с трудом втащили трап на борт.

Теперь от причала нас отделяли полоса воды метров пять и три натянутых, как струны, швартовых конца. Лопни один из них — и нас вышвернет на отмель. Надо срочно сниматься. Но кто и как отдаст швартовы?

— Срочно вызывайте катер, — распорядился командир.

На пути к радиорубке столкнулся с радистом.

— По базе объявлено штормовое предупреждение.

Это значит, что катер к нам не придет. Докладываю об этом командиру. Рядом с ним на мостике замполит. Втроем держим совет. Предлагаю на шлюпке высадить моряков на быки. После отдачи швартовых заберем их в шлюпку и спустимся к основному причалу.

Командиру мой план явно не по душе. В такой ветер, да еще в темноте, шлюпку легко потерять. Политработник выдвинул свою идею: троим перебраться по швартовым на быки и причал, а после освобождения корабля пешком спуститься вниз. При хорошей страховке риск небольшой.

Добровольцами вызвались старшина 2-й статьи А. Шестериченко и старший матрос В. Клебанский. Третьим командир утвердил меня.

Облачились в гидрокombинезоны и спасательные жилеты. Первым по самому короткому прижимному концу на причал командир направил меня.

Двигаюсь к цели размеренно, спиной чувствуя темень бегущей воды. Но мои пять метров пустяк в сравнении с двадцатью пятью, которые предстоит преодолеть морякам до быков. Затем в путь отправляются с помощью линей Шестериченко, Клебанский. Теперь их действия страшую и я. Корабль нет-нет да и гульнет на волне. Конец провисает, моряки падают к воде, но ее не касаются. За смельчаками смотрят десятки глаз. Все готовы прийти на помощь в случае опасности. Но не понадобилось.

Сказочными изваяниями застыли моряки на быках, готовясь мгновенно отдать концы.

...И вот корабль свободен. Он быстро растворяется в сумерках, направляясь к месту стоянки. Теперь надо помочь морякам перебраться на берег. Старшина 2-й статьи Шестеричен-

ко поддувает спасательный жилет, спускается по скобам быка в воду. Вытягиваю его за страховочный конец на мелководе. Вдвоем со старшиной выручаем Клебанского, которому приходится плыть против течения. Перекуриваем и отправляемся по шоссе в сторону порта.

На корабль пришли за полночь. Командир пригласил меня в каюту. Выслушав доклад, спросил:

— А что вы поняли, помощник, занимаясь этой эквилибристикой?

— Понял, — отвечаю, — товарищ командир, что наши ошибки дорого стоят. Ведь и нужно-то было немного: при швартовке завести концы «серьгой». (Это значит, обвести швартовы вокруг быков, закрепив концы их на корабле. В нужный момент стоит сбросить швартовы в воду, выбрать — и корабль свободен).

— Да, помощник, — согласился командир, — урок пошел вам впрок, да и мне тоже. Что может быть проще швартова, а ведь и он требует взвешенного отношения к себе.

Капитан 3 ранга В. ТРОФИМОВ

УРОК ЛИТЕРАТУРЫ



ВЛЕЙТЕНАНТСКИЕ годы служил я на крейсере. Многим был примечателен этот корабль. Особенно опытными ветеранами-мичманами. Служили они на крейсере долго, преданно и знали его, конечно, от киля до клотика, от гюйс-штока до флагштока. Мудрый был народ.

Что уж говорить о матросах, даже нам, лейтенантам, всякий деловой контакт с мичманами, всякий разговор был полезен. Даже на отвлеченные темы.

Как-то коротали мы однажды ночь на вахте с Михалычем. Так почтительно именовали лейтенанты одного из самых уважаемых мичманов. Связист принес радиограмму. Обнаружив в тексте незначительные опечатки, я решил выправить их.

— Погодите, товарищ лейтенант, — остановил Михалыч. — Рискуете смысл исказить.

Согласился я, что поправки мои необязательны. А мичман рассказал мне в связи с этим такой случай.

Произошло это перед самой войной. Крейсер, на котором служил Михалыч, стоял тогда на рейде недалеко от Кронштадта. Михалыч, тогда еще молодой матрос, заступил рассылным на ходовой мостик. А вахтенным начальником стоял молодой лейтенант, только накануне сдавший зачеты на допуск к самостоятельному несению вахты. По этому случаю мнил он себя по меньшей мере будущим Макаровым.

Поздно ночью, когда командир, отдав необходимые распоряжения, ушел отдыхать, лейтенант решительно взял бразды правления в свои руки. Была тщательно проверена вся вахта, вводные следовали одна сложнее другой. Нерастраченный еще потенциал молодого ума выискивал все новые и новые формы служебного рвения. Флотоводческий пыл вахтенного начальника прервал приход связиста.

— Телеграмма, товарищ лейтенант.

Лейтенант, изобразив на юном челе адмиральскую морщину, довольно долго изучал текст, затем, исправив что-то химическим карандашом, протянул рассылному:

— Ну-ка, прочтите.

Матрос, пробежав глазами текст, медленно прочитал:

— Прибудет Новиков-Прибой. Обеспечить встречу.

— Ну, уразумели, кто к нам прибывает? Известный советский писатель-маринист.

Вахтенный начальник на минуту задумался, затем спросил:

— Как думаете, на адмирала он потянет? — И сам же ответил: — Я думаю, потянет. Значит, надо организовать соответствующую встречу. Рассыльный, вызвать боцмана.

— Он же отдыхает, — робко заикнулся тот.

— Разбудить, — сам удивляясь своей смелости, приказал вахтенный начальник.

Минут через десять со стороны трапа послышалось недовольное кряхтение — поднимался разбуженный боцман. При его появлении лейтенант непроизвольно сменил тон. Фигура эта в его представлении прочно ассоциировалась с корабельной иерархией, к которой принадлежали начпрод, старшина писарской команды и еще целый ряд лиц, от которых существенно зависит лейтенантское существование.

— Прошу извинить, товарищ боцман, но дело безотлагательной важности, — лейтенант поспешно объяснил ситуацию и попросил подготовить парадный трап с левого борта.

— Позаботьтесь, пожалуйста, чтобы поручни надраили.

— Мы свое дело знаем, — пробурчал, уходя, боцман.

Затем был проинструктирован библиотечарь. Вполне резонно заключив, что матросов следует целенаправленно подготовить к встрече с писателем, лейтенант приказал все имеющиеся в библиотеке книги мариниста раздать поутру личному составу своей минно-торпедной боевой части, чтобы немедленно их прочитали.

Утром командир корабля, выслушав молодецкий доклад лейтенанта, осведомился:

— Почему меня не известили?

— Так вы же приказали не будить... Я подумал, что сам справлюсь...

У командира на этот счет было свое мнение. На мостик немедленно был вызван старпом, еще через несколько минут двадцатка матросов высыпали на левый шкафут чистить медяники и швабрить палубу. Начпрод получил приказание немедленно организовать соответствующий завтрак в честь именитого гостя. Лейтенант, гордый тем, что именно он был зачинателем всей этой суматохи, в заботах носился по верхней палубе.

Через час сигнальщики доложили, что на подходе плавсредство. Это послужило сигналом к отработанному церемониалу встречи.

Приложив руку к козырьку, застыл на верхней площадке трапа командир. У леерных стоек замерли по стойке смирно вахтенные на концах. Горнист звонко проиграл «Захождение».

Из утреннего тумана, яростно дымя, выскочил облупленный рейдовый пароходик. Лихо развернувшись, он приткнулся к бор-

ту крейсера. На нижней площадке трапа крейсера изготовились фалрепные, готовые подхватить высокого гостя.

Но первым на трап ступил худощавый юноша в кургузом сером макинтоше. Он торопливо проскочил мимо застывших в напряжении встречающих. Все ждали. Но больше никто не появлялся.

Тут юноша, тоже чего-то поджидавший вместе со всеми, тронул командира за рукав.

— Товарищ командир, я с предприятия «Прибой», из Приморского, прибыл для регулировки контрольно-измерительных приборов.

— Фамилия?! — свистящим шепотом потребовал командир.

— Новиков, в телеграмме было указано, — испуганно пролепетал представитель предприятия.

Командир медленно багровел, продолжая зачем-то держать руку у козырька фуражки. Где-то за спинами встречающих раздался приглушенный звук, напоминающий всхлип.

— Товарищ командир, где прикажете завтрак накрывать? — протиснулся к трапу начпрод.

Командир молчал.

Зловещая тишина нависла над ютом. Лишь вызывающе скрипели концы, еще удерживающие злополучный пароходик.

Командир думал. Он искал выход из создавшейся ситуации и, конечно же, нашел его. Многолетний опыт флотской службы подсказал, что любое запланированное мероприятие должно обязательно состояться.

— Товарищ лейтенант, приказываю вам провести в БЧ-3 урок литературы по произведениям известного вам писателя. Все остальное изложите письменно в объяснительной.

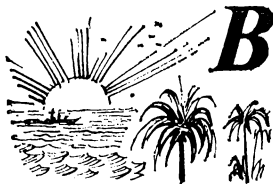
— Есть! — гаркнул лейтенант, тут же исчезнув с верхней палубы.

Новиков же с предприятия «Прибой» был представлен инженер-механику.

Урок литературы лейтенант провел блестяще, однако это не спасло его от повторной сдачи зачетов на допуск к самостоятельному несению вахты на якорю.

Капитан 3 ранга О. АЮПОВ

НЕОЖИДАННЫЙ ЗАХОД



ВАХТЕННЫЙ телеграфист автоматически молвил в полумрак ходового мостика:

— Прошу разрешения на ходовой.

Быстро сориентировавшись, оказался около командира и, приложив руку к берету, доложил:

— Товарищ капитан 2 ранга, получена срочная радиограмма!

— Ну, что там еще? — сердито буркнул командир, неохотно отрываясь от выносного экрана, где, как в мультипликационном фильме, маневрировали маленькие корабли-треугольники. Капитан 2 ранга П. Иванов прочел радиограмму.

— Вахтенный офицер, механика, штурмана — на ходовой.

Через несколько минут командир сообщил прибывшим офицерам о неожиданной вводной: в указанной точке встретиться с нашей подлодкой, снять с нее тяжелобольного моряка и доставить в ближайший порт.

— Штурман, — заключил командир, — курс кратчайший. Механик, как у нас с топливом? Придется идти полным ходом.

Получив заверения о готовности все исполнить лучшим образом, командир отпустил подчиненных.

Через некоторое время штурман доложил:

— Наш курс 320° ; если будем держать ход 27 узлов, в точку прибудем в 10 часов утра. Ближайший порт Аден. В него прибудем в 22 часа завтра.

— Добро.

Командир поудобнее устроился в кресле. Предстояла бессонная и напряженная ночь.

Вскоре корабль слегка задрожал крепким стальным корпусом и, преодолевая инерцию среднего хода, стремительно понесся вперед, разваливая ночное море на два белопенных фосфоресцирующих отвала.

— Корабль держит ход 27 узлов, — доложил вахтенный офицер.

Командир удовлетворенно кивнул. Вверху, в неподвижном звездном небе, качались из стороны в сторону, взлетали и падали две беспокойные звезды — топовые огни корабля.

...Утро в тропиках наступает незаметно. Как-то вдруг рассеиваются ночные тени, и на горизонте медленно и неукротимо поднимается огромный золотой круг солнца, заливая с каждой секундой все большее водное пространство нестерпимым

блеском. Поверхность океана, радуясь и искрясь, словно приветствует наступление нового дня.

Легче почувствовал себя и командир. Сонливость отошла, разве что остались покрасневшими глаза.

— Вахтенный офицер, — капитан 2 ранга прошелся по ходовому, энергично поводя плечами, — распорядитесь, чтобы начальник медслужбы приготовил все для приема больного.

— Товарищ командир, — ответил вахтенный, — доктор еще в час ночи доложил о полной своей готовности.

Командира порадовал этот доклад. Всегда приятно видеть, когда подчиненные действуют разумно, инициативно. И капитан 2 ранга подумал, что настало время прояснить задачу, выполняемую кораблем, всему экипажу.

Привычно, но все-таки чуть волнуясь, капитан 2 ранга П. Иванов поднес к губам микрофон:

— Внимание экипажа! Наш корабль изменил свой курс. Мы идем на помощь советскому моряку, жизнь которого находится в опасности. От слаженной и четкой работы каждого на своем посту зависит жизнь такого же советского парня, как и любой из вас. Поэтому обращаю внимание на бдительное несение вахты и пунктуальное выполнение своих обязанностей.

Командиры нечасто обращаются так вот к экипажу. Лишь в важнейшие периоды походной жизни. И потому, может быть, моряки жадно ловят каждое слово командира и его призыв, просьбы, требования всегда горячей готовностью откликаются в их сердцах.

А штурман уже докладывал, через сколько минут корабль будет в точке встречи. Буквально за пределом обычных возможностей аппаратуры подводную лодку засекли радиометристы.

— Пеленг... Дистанция... Цель... Цель в дрейфе.

Вскоре черная капля силуэта подводной лодки стала видна визуально. Корабль плавно сбавил ход и, тяжело переваливаясь, остановился в нескольких кабельтовых от «дизелюхи».

Над бортом корабля завис баркас. Моряки еще в воздухе запустили двигатель. Баркас коснулся волны — и тут же, выхлопнув струи сизого дыма, рванулся к подводной лодке. Погода благоприятствовала перегрузке больного. Оба командира кораблей понимали, что в этом отношении им повезло. Но если у командира-подводника, едва катер вернулся к надводному кораблю, полегчало на душе, то у командира-надводника появилась новая серьезная забота. Больной моряк находился в тяжелом состоянии. Чем-либо существенно помочь ему было трудно. Единственное, что могли надводники, — как можно быстрее доставить больного в Аден.

Когда уже корабль набрал ход, начальник медслужбы старший лейтенант медицинской службы А. Панкратов доложил на ходовой командиру:

— Состояние больного критическое. Остановилось сердце. Делаем все возможное.

Пальцы командира, державшие сигарету, слегка подрагивали. Теперь он со всем экипажем, приняв на борт моряка, отвечает за его жизнь. Перед командованием, перед родными и близкими подводника.

...В Аден корабль прибыл ночью. Состояние больного попрежнему было очень тяжелым. Но сердце его благодаря корабельным медикам работало. Еще перед заходом в порт командир связался с берегом. В местном госпитале все было приготовлено для оказания эффективной помощи, на пирсе ждала санитарная машина.

За штурвал баркаса встал сам старпом. Больного сопровождали доктор и фельдшер. Все, кто был на верхней палубе, напряженно следили за огоньком баркаса, мчавшегося к пристани.

Только через час, когда баркас вернулся и старпом доложил, что больной благополучно передан медикам госпиталя, командир успокоился. Они сумели выполнить эту неожиданную и очень нелегкую задачу. Но отдохнуть командиру было некогда. Кораблю предстояло наверстывать время, потраченное на спасательную операцию. Капитан 2 ранга Иванов вновь сел в свое командирское кресло. Корабль снова взял курс в океан.

Старший лейтенант В. ЩУЧЕНКО

С Е М А Ф О Р



ТЕ ВРЕМЕНА, когда не было радио, семафор на кораблях был наиболее простым и быстрым видом связи. Впрочем, и сейчас им широко пользуются моряки.

Морской семафор основан на передаче с корабля на корабль или береговой пост букв, цифр или других сигналов специальным положением рук матроса, в которых он держит небольшие, обычно яркого цвета флажки. Вытянет руки в стороны горизонтально — это буква «Т», поднимет правую руку вертикально вверх, а левую отставит горизонтально в сторону — уже буква «Р» и так далее. Мах-мах — и слово, специальная азбука. Так и машет руками до 70—90 букв в минуту. Обычно передают и принимают семафоры на корабле сигнальщики.

Конечно, пишущего должно быть хорошо видно, и он всегда старается стать так, чтобы быть на фоне ясного неба. На кораблях есть специальные площадки с ограждениями, чтобы сигнальщик мог работать на ходу, при качке.

Сигнальщик-принимающий диктует прочитанное своему напарнику, который записывает принятое в журнал входящих семафоров. Но в базе или при стоянке на рейде, когда сигнальщик на мостике один, ему приходится запоминать принятый текст на память. А тут еще передающий хочет показать свое мастерство и пишет быстро. И начинаются порой всякие истории. Свидетелем некоторых из них мне довелось быть за свою долгую флотскую жизнь.

Однажды рассылный принес командиру эсминца семафор, а там написано черным по белому: «Командиру вместе с замполитом прибыть на крейсер для обсуждения разврата капитана 3 ранга Николаева. Командир соединения».

Первой мыслью командира было: «Что там отмочил Николаев? Да и как мог? С виду такой скромный, застенчивый...».

— Вот, Николай Иванович, читайте, — протянул он бланк замполиту, когда тот вошел в каюту. — Только не может быть, чтобы Николаев...

— Все может быть, — нерешительно сказал замполит. — Недаром говорят, что в тихом омуте... Впрочем, сходим, услышим...

К назначенному времени оба на катере вышли на рейд, где стоял крейсер. В кают-компанин крейсера было полно офи-

церов. «Значит, правда», — подумал командир. Тут зашел начальник штаба, а за ним и грустный Николаев. «Да, несладко ему сейчас», — посочувствовал командир.

— Товарищи! — начал начальник штаба. — Капитан 3 ранга Николаев написал реферат на свою диссертацию. Тема касается всех нас, и мы кровно заинтересованы в ее развитии. Рукопись диссертации мы рассылали для ознакомления на корабли, а теперь хотелось бы услышать ваше мнение...

Дальше командир эсминца не слушал. Вернувшись на корабль, он вызвал вахтенного сигнальщика, пытаясь выяснить, кто же так безответственно принимает семафоры. Сигнальщик браво объяснил, что семафор принимали не прямо с крейсера, а через другой корабль... И командир решил, что история не стоит тех затрат времени, которое уйдет на распутывание.

Но даже когда передают семафор по линии, все-таки следует выявлять истинного виновника ошибок. В этом убедился другой командир.

В один из дней после обеда была намечена командирская учеба. На этом корабле, о котором речь, только что держал флаг командир соединения. Поэтому, когда командиру принесли семафор: «...На учебу захватите с собой ящик с сигаретами. Комбриг», — командир не очень удивился. Видимо, комбриг забыл на корабле какие-нибудь сигареты.

Старпом на вопрос командира о сигаретах только пожал плечами. Вызвали помощника по снабжению. Тот ничего не знал.

— Нужно осмотреть флагманскую каюту, — вмешался в поиск замполит.

Но и осмотр каюты ничего не дал.

Командир уже начал было нервничать: что делать? Может быть, это какие-то особые сигареты? Время близилось к обеду, и командир решил: «Комбригу. Ваш семафор неясен. У кого ящик с сигаретами, который нужно доставить на учебу?..».

Наконец приходит по линии кораблей ответ: «Ком. ЭМ. Что вам неясно? На столе во флагманской каюте ящик с сигаретами. Захватите с собой на учебу. Комбриг».

Командир идет во флагманскую каюту. На столе — чуть прикрытая газетами огромная готовальня, а в ней — пластмассовые модельки кораблей, которые комбриг называет силуэтами. Их используют для наглядного показа и объяснения маневрирования кораблей. «Как же я сразу не догадался?» — выругал себя командир и поспешил на катер.

Интересно, что семафор передавали дважды, но силуэты так и остались более понятными для матросов сигаретами.

Переговоры между кораблями с помощью сигнальных прожекторов тоже называются семафором. Ночью, пожалуй, это одно из основных средств надежной визуальной связи. Наиболее часто им пользуются береговые посты. Сигнальщики береговых наблюдательных постов для поддержания высокого уровня своей подготовки используют каждую возможность, чтобы потренироваться с проходящими мимо кораблями. Когда в адрес кораблей нет никаких приказаний от старших начальников, то сигнальщики передают учебные семафоры.

Вскоре после войны эскадренный миноносец зашел в порт и стал на рейд. Корабль должен был выполнять задачу, которую поставит старший морской начальник в базе.

В полночь с берегового поста наблюдения и связи на корабль поступил семафор: «Ком. ЭМ. Срочно выйти в квадрат №., произвести поиск подводной лодки. Результаты доложить. Старморнач».

На флоте «бабочек не ловят» — лишних вопросов не задают, особенно если все ясно. Корабль экстренно снялся с якоря и вышел в район. Целую ночь эсминец производил поиск подводной лодки в районе и, конечно, ничего не обнаружил. Утром командир корабля послал доклад старшему морскому начальнику через другой пост, доложив, что район обследован и подводная лодка не обнаружена. Прошу, мол, указать: что делать дальше?

Очень быстро пришел ответ: старморнач запрашивал, кто приказал вести поиск лодки в этом квадрате. Командир с удивлением ответил, что приказание пришло за подписью старморнача базы, через пост мичмана А. Матвеева. После этого было приказано эсминцу возвратиться в базу.

Разбор этого происшествия показал, что начальник поста в порту мичман А. Матвеев, недавно назначенный на эту должность, решил потренировать подчиненных. И для солидности дал им серьезный текст, забыв предварить его словом «учебно».

С каждым годом радиотелефоны, другая современная техника все более теснят визуальную связь. Но семафор имеет ряд существенных достоинств и потому вряд ли скоро отомрет.

Комгр-адмирал в отставке Г. БОНДАРЬ

«Т Е Л Ь Н Я Ш К А»



ОБЫТИЯ эти произошли более десяти лет назад. Но до сих пор удивляет меня стечение обстоятельств. Вроде бы случайное. Но недаром говорят философы, что случайность есть неосознанная закономерность. В жизни же люди считают, что им просто не везет

(если обстоятельства неприятные), и наоборот, везет (когда все подряд складывается хорошо вопреки ожиданиям).

Попавший в «темную» или «светлую» полосу жизни человек порой теряется или просто не очень задумывается о том, что с ним происходит. Хорошо еще, если невезение чередуется с везением, и жизнь проходит как бы в полоску, или, как моряки говорят, «в тельняшку». А если невезение затягивается?

Вот об одной из полос в жизни экипажа большого противолодочного корабля, которым я тогда командовал, связанной с постигшим нас удивительным нагромождением событий, и хотелось бы рассказать.

Корабль работал с подводной лодкой. Дело было зимой. Корабельный противолодочный расчет и весь остальной личный состав боевых смен уже вторые сутки работал уверенно, хотя подводная лодка «противника» оставляла на картах и планшетах замысловатые линии.

— Фигурное катание, — сказал по этому поводу старший помощник командира корабля капитан 3 ранга Е. Здесенко.

Наносил же эти замысловатые линии на планшет штурман корабля старший лейтенант В. Борисов. В течение ночной вахты он периодически спускался в штурманскую рубку, чтобы определить место корабля по приборам и нанести его на планшет в ходовой рубке.

Окинув взглядом длинную «простыню» миллиметровки с результатами своей работы за ночную вахту, штурман заметил:

— Не очень хорошо, когда все хорошо. Как бы не помешало нам что-нибудь.

Эти слова как электрическим током встряхнули командира электромеханической боевой части капитан-лейтенанта Е. Солопова, поднявшегося на мостик разведать обстановку, переброситься несколькими словами с сослуживцами. Офицер тут же исчез и из поста энергетики и живучести (ПЭЖ) не уходил всю ночь.

Заканчивалась вахта, когда во втором эшелоне появилась повышенная соленость котельной воды. Вчера она была еще незначительной. Зная, что работа с подводной лодкой идет нормально, капитан-лейтенант Солопов решил не портить настроение командиру корабля докладом об этом. Периодически в котлы начали добавлять котельную воду из цистерны, сбивая тем самым повышенную соленость.

Утром вахта очередной раз взяла пробы воды. Оценив обстановку, ПЭЖ пришел к заключению, что запущенные испарители расход котельной воды не восполняют, запасы ее неуклонно снижаются. Надо докладывать командиру. Пришлось снова идти в ходовую рубку.

В ходовой инженер-механик вначале подошел к столу штурмана. Как бы между прочим спросил:

— Пахать-то скоро кончим?

На что штурман, нанося очередные данные акустика на планшет, ответил:

— Еще помолотим, — потом, может быть, прочитав что-то тревожное в глазах механика, добавил: — Спроси у командира.

Все время ночной работы с подводной лодкой в основном я ходил по треугольнику: радиолокационная станция — стол штурмана — связь с гидроакустической рубкой. Сейчас здесь же отвлекся для завтрака. По треугольнику ходил старший помощник командира.

На военных кораблях не стоит так остро проблема вечерних и ночных смен — вахту несут в любое время и в таком количестве, в каком требует обстановка. Желание в походе одно — поспать бы часов пять-шесть в сутки и лучше за один прием да в койке.

Механик, потоптавшись у штурмана, видимо, стал ждать, когда я завершу завтрак, и еще раз обдумывал, с чего начать разговор. Наконец улучил момент и, стараясь быть спокойным, начал докладывать обстановку, после чего мы оба подошли к штурманскому столу.

Взяв у штурмана измеритель, посмотрев на часы, я сделал кое-какие прикидки. Ругать командира БЧ-5 в данный момент было бесполезно. Требовалось успешное окончание работ, а значит, и бодрый инженер-механик. Я сказал, что надо хотя бы еще часа два-три продержаться под двумя машинами. Ведь если сейчас одну из них выводить, надо стопорить ход, контакт с лодкой за это время потеряем и не отработаем того, что намечено по плану учения.

Командир БЧ-5 все это знал, но ему недоставало конкретности. Сейчас он ее получил: продержаться два, максимум

три часа — и вторую машину можно выводить. Гора с плеч свалилась, повеселевший механик спустился с мостика.

У меня же, наоборот, настроения поубавилось. «Отпустив грехи» механику, я всю ответственность, тем самым, взял на себя.

Конечно, давно пора бы предоставить кораблю планово-предупредительный ремонт (ППР), да разве от нас все зависит?

Закончив работу с подводной лодкой, вывели из действия второй эшелон, дали ход под одной машиной, начали движение в базу. Казалось, вывернулись.

Внешне никто бы не заметил, что корабль идет под одной машиной: скорость хода по-прежнему была достаточной. Но подходить к причалу кормой под одной машиной, без буксиров, зимой, да если там еще неблагоприятные условия погоды... Поэтому решили на ночь встать на якорь, а утром, подварив котельной воды, подходить к причалу под двумя машинами. Кроме того, за ночь можно будет разобраться, откуда поступает соленая вода, и, может быть, устранить течь.

Встали на якорь. Берег совсем рядом, а не были на нем без малого два месяца. Решил отпустить одну смену на берег, доставив ее туда корабельным баркасом, а завтра, с подходом корабля к причалу, можно будет дать сход и остальным. Потом получим в тылу заказанные материалы и со следующего дня по полной форме начнем планово-предупредительный осмотр и ремонт вооружения и техники.

Проводив одну смену офицеров и мичманов на берег, уравнившись с переводом корабля на стояночный режим, начали демонстрацию художественного фильма, который взяли с собой в поход, но так и не успели посмотреть.

На самом интересном месте героя фильма заслонил вахтенный офицер, приглашая меня в ходовую рубку на радиосвязь. Оказалось, наш баркас, не дойдя до берега полтора кабельтова, заглох. Его подтолкнул к причалу проходящий мимо катер. Об этом с берега уже докладывал старший помощник. Сообщил также, что в заливе много битого льда (шуги), отчего, видимо, забилась система охлаждения двигателя баркаса.

Выслушав старпома, дал ему указание: оставить баркас у причала, хорошо закрепить, выставить вахтенного, остальным из команды баркаса быть в помещении на берегу.

Утром удалось договориться с проходящим мимо буксиром, и тот привел наш баркас к борту.

За ночь причину поступления соленой воды не обнаружили, но котельной воды подварили. Начали вводить оба эшелона.

Накануне вечером, после кино, за вечерним чаем в кают-компании, кто-то вспомнил о «тельняшке»: уж не находимся ли мы сейчас на темной ее полосе? Утром о том пришлось вспомнить. При съемке с якоря цепь в цепной ящик не пошла. Оставив за себя на мостике вахтенного офицера, предупредив штурмана, чтоб внимательнее следил за местом корабля, я устремился на бак.

Оказалось, что при последней выборке якоря якорь-цепь обильно поливали водой из шлангов. Часть воды попадала в цепной ящик. Теперь вода замерзла, и якорь-цепь не могла пройти в цепной ящик.

Вытравили за борт все, что уложили поверх льда, попробовали его ломками. Гранит.

Командир БЧ-5 в это время, имея введенными два эшелона, начал, как договорились, периодически сбивать соленость, расходуя наваренную за ночь котельную воду.

На баке тем временем были заняты поисками выхода из создавшегося положения. Вытравили цепь полностью. Корма корабля вылезла на входной створ, и можно представить, как нас «величали» на проходящих судах.

— Пошел шпиль!

Якорь-цепь начали расправлять и аккуратно раскладывать поверх льда в цепном ящике, надеясь, что лед провалится. Но вот уже скоро подволок цепного ящика, а на клюзе еще достаточно. Вдруг что-то ухнуло: цепь своей тяжестью все же провалила лед.

Запросили ПЭЖ о готовности. Командир БЧ-5 ответил, что еще на минут 40—50 хватит ночного «навара» котельной воды. Проверил машинные телеграфы, назначил ход и дал команду на бак: полностью выбирать якорь-цепь.

Когда лапы якоря показались из воды, оказалось, что на одной из них висит чужая якорь-цепь, очевидно, оставшаяся на дне залива еще с времен броненосного флота.

По всем рекомендациям морской практики с мостика поступила команда:

— Резко отдать якорь и снова выбирать!

Иногда такие действия давали положительный результат. Но темная полоса невезения еще не кончилась. При выборке якоря оказалось, что чужая цепь теперь надежно обхватила обе его лапы, и корабль удерживается на ней.

Как и положено в таких случаях, под чужую якорь-цепь завели с бака стальной трос. В добровольцах поработать за бортом недостатка не было. Но если вначале все делали как предписано, то под конец начали спешить. В стремлении ус-

корить события после очистки якоря выбросили свободный конец троса за борт раньше времени. И он, со свистом пролетев носовой клюз, в воздухе успел несколько раз перехлестнуть броненосную якорь-цепь, сползавшую с него.

Не оставалось другого, как отрубить часть стального троса. Время поджимало очень. Но только это сделали, как командир БЧ-5 из ПЭЖа доложил, что лучше теперь от перехода к причалу воздержаться, воды может не хватить, если случится еще одна непредвиденная задержка.

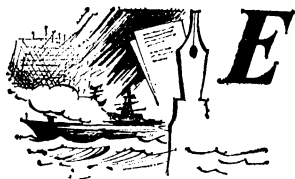
Встали на якорь в новой точке на рейде, чтобы подварить еще котельной воды, и после обеда перешли-таки к причалу.

...Быстро пролетела неделя стоянки у причала — и опять в море.

На этот раз на переходе на борту был представитель высшего штаба. Корабль следовал в назначенный район на приличной скорости под двумя эшелонами. Хорошая скорость всегда поднимает настроение. И когда представитель штаба сказал несколько лестных фраз в адрес корабля, на мостике все как по команде переглянулись и невольно улыбнулись. А штурман корабля, склонившись над автопрокладчиком, что-то пробурчал про «тельняшку». Которая все-таки всегда — дело наших рук.

Капитан 1 ранга А. КОСОВ

ВДОГОНКУ ЗА КРЕЙСЕРОМ



СТЬ корабли, которые, возвратившись с моря, не знают счастья умиротворенно приткнуться бортом к причальной стенке. Не получают они от гостеприимного берега пар для обогрева, электропитание, да и вообще нет непосредственной связи с землей. Со дня схода с за-

водских стапелей и до серьезных заводских ремонтов им суждено отстаиваться после походов на внешних или внутренних рейдах. Таковы, например, артиллерийские крейсера.

Во многом подобны они маленьким островным государствам. Постоянно отрезанные от материков водой, экипажи современных дредноутов круглосуточно производят тепло и свет, по мере надобности швальничают, портняжничают, цирюльничают. В корабельных клубах гремят духовые оркестры, символизируя культурную жизнь. Корабельные типографии тиражируют новости со всех уголков планеты и с постов и помещений крейсера. Бойко идет торговля в корабельных ларьках (вот разве что свои монеты «островитяне» не чеканят).

Конечно, при необходимости поддерживаются сношения с внешним миром. Рейдовые катера и собственно корабельные плавсредства в светлое время суток совершают несколько круизов между матерым берегом и стальными — с вулканическими дымками из труб — островами. Но эта идиллическая картина — для хорошей погоды. Стоит рейду затянуться туманом, налететь снежному заряду или разгуляться до белопенного кипения волне — и маломерный флот прекращает свое деловое посредничество. Такими сюрпризами особенно богаты рейды в Заполярье. Здесь не в диковину отправиться по делам на корабль на несколько часов, а вернуться на берег, скажем, только через сутки. Моряки-североморцы в подобных случаях не драматизируют ситуацию: на рейде всякое может случиться. И готовы по этому поводу рассказать массу историй.

Лет семнадцать назад, помнится, пришлось очутиться в такой истории и мне самому. Правда, каприз погоды оказался мне на руку.

Крейсер «Мурманск» готовился выйти в море на выполнение артиллерийских стрельб главным калибром по морской цели на приз ВМФ. С командировочным предписанием редактора флотской газеты «На страже Заполярья» утром поехал

на пирс катеров. Еще с вечера решил: сначала побываю на крейсере «Александр Невский», там тоже есть дела, а затем на рейдовом катере переберусь на «Мурманск». По времени все получалось, даже «ефрейторский зазор» оставался. Вместе с офицерами и мичманами, возвращающимися на корабль после сходной смены, добрался на крейсерском баркасе к «Александру Невскому».

Рассыльный дежурного по кораблю препроводил меня к старшему помощнику командира капитану 3 ранга А. Кибкало. На крейсере человеку с Большой земли всегда рады. Откуда ни возьмись, бесшумно появился белоснежный вестовой с двумя стаканами круто заваренного чая (о кнопке электрического звонка в торце старпомовского стола я как-то и не подумал). Прихлебывая чай, Александр Александрович с заметным интересом выведывал у меня городские новости. В ту пору в Корабельном уставе еще не было положения о том, что «частое оставление корабля старшим помощником командира корабля несовместимо с должным исполнением им своих ответственных обязанностей», однако старпомы тем вовсе никогда и не грешили. Александр Александрович вдруг вспомнил как свежее культурное событие фильм, шедший в местном кино театре добрых полгода назад. Потом разговор не мог не перекинуться на стрельбы главным калибром. Опытный собеседник просветил начинающего журналиста. Все, дескать, очень просто: после пристрелочных выстрелов «нужно брать на два лаптя правее (левее) солнца и на две шапки больше (меньше) пороха». В шутке, однако, прозвучали ревнивые нотки к экипажу однотипного крейсера, получившего право участвовать в состязаниях на первенство ВМФ. «Александр Невский» же ждало менее богатое событиями будущее: корабль собирался в ремонт.

Время, оставшееся до прихода рейдового катера (который потому и рейдовый, что обходит последовательно все корабли рейда), незаметно истекло. Я засобирался. Однако гостеприимный хозяин предложил: нет смысла торопиться. Как только «Мурманск» начнет приготовление к бою и походу, сигнальная вахта доложит ему в каюту, и представитель прессы, то бишь я, без промедления будет доставлен на рядом стоящий «Мурманск» аж командирским катером, стоящим сейчас под выстрелом «Александра Невского». А высвободившийся таким образом резерв времени можно посвятить обеду. Предложение было соблазнительным. Церемония обеда на артиллерийском крейсере, как и многое другое, дело, можно сказать, показательное для флота. При этом постороннему открывается та сторона корабельной жизни, которая во многом остается

неизменной едва ли не в течение десятилетий, на которую научно-технический прогресс оказывает наименьшее влияние. В огромной кают-компании — своеобразном офицерском клубе — царит раз и навсегда заведенный порядок, в котором каждому члену офицерского коллектива, в том числе гостю, отведены свое место и роль...

Сосед за столом напротив, старательно обходя в тарелке большой лавровый лист, вполне серьезно обронил:

— На одном из больших противолодочных кораблей помощник командира по снабжению перестал выдавать кокам лавровый лист. Узнав, командир поинтересовался причинами самовольства. Оказывается, наблюдательный помощник заметил, что моряки лаврушку не едят, всю оставляют в тарелке.

Я вежливо посмеялся, прислушиваясь к общему разговору за столом. И несколько забеспокоился, услышав имя «Мурманск». Но офицеры упоминали его безотносительно к моменту. Да и не доверять сигнальной вахте крейсера не было оснований.

И все-таки, вернувшись в каюту старпома, я обеспокоенно подошел к иллюминатору, из которого открывался вид на «Мурманск», и остолбенел. За кормой крейсера начали закипать буруны. Даже кавалеристу стало бы ясно, что корабль дал ход. Выяснить, почему сигнальщики не доложили, смысла не было. Старпом успел крикнуть в микрофон: «Команде катера, в катер» — и рванул из каюты. Я вслед за ним.

В один миг по узенькой балке выстрела проскочил я до свисающего конца с мусингами и, поспешно перебирая их руками, буквально свалился в катер. Тот дал полный ход и уже через десять минут поравнялся со штурмтрапом левого борта «Мурманска». Но не успел я ухватиться за одну из стальных скоб, приваренную к корпусу, как с крыла мостика загредел на весь рейд усиленный мегафоном голос: «На катере! Отойти от борта!» Повторяя про себя заклинание фронтовых корреспондентов: жив или помер, а материал в номер, я вознамерился во второй раз дотянуться до цели. Голос адмирала, а это был командир соединения, вновь потряс рейд. И командир катера, повинувшись громовым электрическим разрядам мегафона, тут же переложил руль лево на борт...

Катер описал дугу. Крейсер величаво рассекал залив. Не выполнить задания я не мог. Поэтому оставалось одно: дожидаться возвращения «Мурманска» и подготовить репортаж за подписью корабельного офицера — участника стрельбы.

Старпом «Александра Невского» принял меня со своей всегдашней лучезарной улыбкой:

— Не стоит расстраиваться. Кто прессу не уважает, тому и хуже.

Слова старпома в мое утешение оказались удивительно пророческими: вечером крейсер вернулся ни с чем. По погодным условиям стрельба не состоялась, и ее перенесли на следующий день.

Утром с первым же катером прибыл на «Мурманск». Второй выход оказался успешным. Крейсер не просто успешно отстрелялся, но (как потом стало известно) и завоевал приз. Именно с того момента усвоил навсегда, что свою ответственность нельзя перекладывать ни на кого. Людям военным этого просто не дано.

Капитан 2 ранга А. ПИЛИПЧУК

СОЛЕННЫЙ ТОРТ



КОМАНДИР подводной лодки по-сматривал в ту сторону центрального поста, где, расположившись на крышке ящика с ЗИПом, спал главный боцман — он же старшина команды рулевых-сигнальщиков мичман М. Коношенков. В походе главный боцман старался не отлучаться из центрального поста даже для отдыха. Потребность в боцмане возникает часто. Вот и сейчас приближалось время очередного всплытия для зарядки аккумуляторной батареи. А это значит, место главного боцмана на горизонтальных рулях.

Будить же боцмана было жаль. Не прошло и часа, как, возвратившись с камбуза, Коношенков устроился в своем закутке, успев перед этим шепнуть капитану 2 ранга:

— Товарищ командир, задание выполнено.

Шепнул, глянув на инженер-механика, не услышал ли тот.

Командир электромеханической боевой части, еще довольно молодой капитан-лейтенант, не отрываясь, следил за стрелками приборов и, чувствовалось, был не в духе. О причине плохого настроения офицера командир догадывался. У механика сегодня день рождения, но об этом по общему уговору все «забыли». Вот и обижается капитан-лейтенант на невнимательность сослуживцев. Откуда ему знать, что в кают-компании уже накрывают по-праздничному стол, что в радиорубку замполит отнес магнитофонную кассету с записью поздравления от семьи капитан-лейтенанта, что незамеченный доклад боцмана командиру — это последний штрих в приготовлениях экипажа к чествованию уважаемого инженер-механика.

Несколько часов назад, когда боцман передал управление горизонтальными рулями старшине 1-й статьи Анатолию Левицкому, командир пригласил главного боцмана к себе.

— У механика сегодня день рождения, Михаил Алекович, нельзя ли его чем-нибудь порадовать?

— Понял, товарищ командир. Будет торт. Фирменный.

На подводной лодке, конечно же, есть штатные коки. Но когда, как сегодня, у кого-то в экипаже в море случался праздник, командир просил боцмана порадовать экипаж. И Коношенков радовал. Так как до службы окончил кулинарное училище, работал поваром. И хоть на флоте профессию сменил, а вот

пристрастие к кулинарному искусству осталось. Бывало, и без просьбы командира приходил в свободное от вахты время на камбуз, подменял у плиты кока. И тогда рождалось, к восторгу подводников, какое-нибудь затейливое блюдо.

Сегодня Коношенков на камбузе пробыл особенно долго, почти все отведенное для отдыха время. Но будить надо.

— Вахтенный офицер! — сказал командир. — Учебная тревога!

Мичман мгновенно проснулся. Первым делом бросил взгляд на глубиномер — уж не случилось ли чего? Но нет, лодка шла на прежней глубине.

Коношенков встал за спиной старшины 1-й статьи Левицкого. С минуту наблюдал за тем, как подчиненный управляет рулями, а затем положил руку на плечо моряка. Тот сразу же поднялся, уступая место.

Приняв доклад о готовности экипажа, командир приказал всплывать.

Главный боцман плавно принял рукоятки управления горизонтальными рулями на себя и тут же привычно почувствовал, как начал нарастать дифферент на корму. Стрелка глубиномера пошла на уменьшение отсчета.

О том, что лодка всплыла, в прочном корпусе ощутили по начавшейся качке. Командир и верхняя вахта поднялись наверх. В ограждении рубки было неудобно и мокро.

Командир выглянул из ограждения. Нос лодки то поднимался над водой, обнажая крылья носовых горизонтальных рулей, то снова исчезал в больших волнах. Фонтан брызг ударил в лицо капитану 2 ранга, и он поспешил укрыться за ограждением. Промокнуть он еще успеет.

...Команда «Приготовиться к погружению» была воспринята в энтузиазмом. Все, кто был на мостике, в надстройке, горжом посыпались в узкую горловину рубочного люка. Вдруг из люка высунулась голова главного боцмана:

— Товарищ командир, носовые рули не убираются!

Капитан 2 ранга взглянул вперед. Да, носовые горизонтальные рули, вздрагивая, но оставаясь на месте, продолжали чертить океанскую волну...

— Видимо, от ударов волн заклинило стопор, — раздался за спиной голос Коношенкова.

— Что будем делать, боцман? — спросил командир не оборачиваясь.

Конечно же, он отлично знал, что в таких случаях надо делать, если не удастся еще с нескольких попыток убрать рули в легкий корпус. Кому-то придется выходить на верхнюю

палубу и пробираться вон к тому квадратному лючку, чтобы вручную выбить злосчастный стопор. До лючка метров пятнадцать, если считать от ограждения рубки. В штиль — несколько секунд пути. Но то в штиль. А когда волна свободно перекачивается через верхнюю палубу?

— Идти надо, товарищ командир, гидравлика не тянет, — снова сказал Коношенков. — А поскольку заведование мое, то разрешите одеваться?

— Кто будет страховать вас?

— Матрос Шпицак свободен от вахты. Он справится.

Несмотря на то что события разворачивались отнюдь не шуточные, никто из поднявшихся на мостик офицеров не смог сдержать улыбки. Уж больно потешно выглядел бравый боцман. Одет он был в комбинезон, поверх которого натянул теплый свитер и рабочую куртку. Опясался ремнем, с которого металлической бахромой свисали привязанные к нему инструменты: небольшая кувалда, ломик, ключ от крышки люка...

Выходить мичману на верхнюю палубу в море приходилось и раньше. Но не в такую погоду.

Он высчитал интервал между волнами. Выходило немного: семь—десять секунд. До люка не добежишь. Значит, надо перебежками. Первая — до шпигатов, там можно удержаться, затем — до кнехтов. Ну, и последний рывок — до лючка...

Коношенков раз за разом прощупывал глазами путь. Командир не торопил его, хотя каждая лишняя минута пребывания лодки на поверхности грозила потерей скрытности.

Наконец Коношенков шагнул к задраенной двери надстройки, ведущей на верхнюю палубу. Мичман подождал, пока волна завалила лодку на левый борт, и выбрался из ограждения. Держась за металлические скобы, опоясывающие рубку, выбрался вперед на верхнюю палубу и, переждав очередную волну, рванулся вперед. На седьмой секунде упал на палубу — как раз в том месте, где наметил. Тяжелая волна накрыла его с головой.

Вторую волну он переждал у кнехтов. Третий рывок был последним. Упав на люк, главный боцман нащупал на поясе ключ и сноровисто заработал им. Через минуту он был уже под палубой, между прочным и легким корпусами подводной лодки.

На обратном пути мичман Коношенков не был так проворен — чувствовалось, что он устал, замерз, наглотался соленой воды. Оказавшись в рубке, не мог унять дрожь.

Крепкие руки товарищей помогли ему одолеть крутые ло-

дочные трапы. А внизу уже ждал мичман Нестеренко, друг Коношенкова.

— Ну, как там наверху, свежо? А я тебе как раз горячий душ приготовил!

Через полчаса, прогретшись как следует под горячими струями, мичман Коношенков спал в своем закутке за пультом управления. Как всегда — лицом к циферблату глубиномера, чтобы, проснувшись по тревоге, сразу же увидеть самое важное для рулевого подводной лодки — глубину.

...А в кают-компании офицеры сидели за столом, на котором бело-розовым цилиндром возвышался торт, сделанный руками главного боцмана для именинника — командира БЧ-5. Этот торт снился и мичману. Коношенков с удивлением чувствовал его соленый вкус.

Капитан-лейтенант В. ЧЕРКАСОВ

СТАКАН ЧАЮ



КОНТРАДМИРАЛ был озабочен и сердит: не нравилась обстановка. В Средиземном море, где он возглавлял отряд советских кораблей, началось очередное учение натовцев. Казалось бы, в море места всем хватает, но даже безоглядные пространства океанов порой бывают тесноваты.

Отряд стоял в одной из точек на якоре. К Геннадию Ивановичу Шалыгину постоянно поступали доклады о меняющейся обстановке. Он сидел в своей каюте и, несмотря на тридцатиградусную жару, готовился испить горячего чая. Офицеры походного штаба, чувствуя, что на душе у флагмана слегка штормит, избегали появлений в его каюте. И тогда к адмиралу зашел начальник походного штаба капитан 2 ранга А. Стефанов. Спокойный, невозмутимый, он умел непосредственно и быстро устанавливать хорошие взаимоотношения со всеми. Не избежал стефановского обаяния и контр-адмирал Шалыгин, едва флотская служба свела их в один отряд.

— Прошу разрешения, товарищ адмирал, — даже официальные обращения звучали у капитана 2 ранга как-то домашнему.

— А, это вы. Что это за мямля у вас сегодня в оперативных? Еще раз запутается при докладе — сниму с дежурства!

Адмирал тут же нажал кнопку «Буфет». Через несколько секунд в дверях стоял вестовой.

— Чаю для начальника штаба, сынок! — с матросами адмирал был всегда мягок.

Чай корабельный. Угощением его не назовешь. Но этот маленький ритуал из взаимоотношений корабельных офицеров в данном случае выражал радушность старшего.

Чай — это маленькое удовольствие, к которому флотские люди испытывают особое пристрастие. В отведенное время офицеры пьют его в кают-компаниях, в неотведенное — в каютах. Командиру подают его и на мостик, особенно по ночам. Даже в самой сложной ситуации, как вода за бортом, так чай в буфетной непременно наличествует. стакан этого напитка, кроме всех качеств, известных на земле, в руках военного моряка словно превращается в чудотворные водяные часы. Взял их в руки, и сразу наступает маленькая пауза в напряжен-

ном вихре времени. И пока пьется чай, разговоры ведутся степенные, отвлеченные, интересные. Потому что начинаются они обычно со слов: «Вот помню...» Помнит же моряк в своей не только тяжелой, но и богатой впечатлениями жизни вещи примечательные, случаи необыкновенные.

Алексей Георгиевич Стефанов сам этих историй мог рассказать множество. Например, как его первый командир в комбриги собирался. «Вот видишь, лейтенант, гвоздь, — показывал он Стефанову гвоздь с палец толщиной. — Скажут мне: перегрызи за неделю — комбригом будешь, так я его в миг перекушу!» Или как участвовал в съемках фильма «Нейтральные воды». Или даже о том, как здесь же, в Средиземном, несколько лет назад получил известие о награждении орденом Красного Знамени и решил, что связисты напутали...

Но на флоте истории рассказывают старшие младшим. Может, чтобы не уходили они неповеданные в запас вместе с отслужившими офицерами. А скорее из уважения.

— Опять из Атлантики идет циклон, — отхлебнув чая, молвил капитан 2 ранга.

— Меня больше интересует железный циклон, зарождающийся под боком, — ответил контр-адмирал.

— Сплошные возмущения стихии... — согласно кивнул начальник штаба.

— Если бы только стихии. Это нам хорошо известно. Хотя, вот помню, в Южном полушарии попали мы в необыкновенный переплет на атомоходе. Был я тогда командиром корабля и в столь дальнем плавании участвовал впервые.

Командир отряда поставил подстаканник на плексиглас рабочего стола, посмотрел в распахнутый иллюминатор. Циклон был еще далеко, средиземноморская вода синела по-Айвазовскому. Глаза адмирала словно набрались этой успокоительной синевы. И он повел рассказ дальше.

Атомная лодка в то время находилась в одном из «малонаселенных» районов. Встреч с надводными, а тем более подводными целями не предполагалось. И вдруг после обеда гидроакустик обнаружил шумы винтов. Начали классифицировать — дизельная подводная лодка. Сыграли учебную тревогу. Определили элементы движения цели. Оказалось, что она идет параллельным курсом, равной скоростью. Вдруг быстро пересекла курс. После чего шумы пропали.

Таинственная встреча не очень-то вдохновила экипаж. Моряки настороженно следили за реакцией командира. Он, конечно, держался невозмутимо, но неопределенность и ему не понравилась. Приказал произвести поиск, но безрезультатно.

Пошли дальше. А на следующий день все повторилось и в это же время. Выполнили активное маневрирование. Шумы исчезли. Тревожные же настроения в экипаже усилились. Командир понимал, что должен их развеять.

Одна дизельная лодка просто не в состоянии была следить в течение суток за атомной. Трудно представить, что их две. Чьи, зачем? Вряд ли. Кроме того, уж слишком резво цель маневрирует, переходя с борта на борт. Словечко «резво» командиру понравилось своей одушевленностью. Приплюсовал сюда время наблюдения цели: после обеда.

На следующий день, когда коки подготовили пищевые отходы к удалению за борт, командир объявил в центральном посту, что сейчас вызовет таинственную подлодку. Все затаили дыхание. А Шалыгин приказал выстрелить за борт пластиковые мешки-контейнеры с отходами. На корабле воцарилось молчание. Через несколько минут акустик взволнованно доложил:

— Слышу цель.

«Дизельная подводная лодка» пожаловала незамедлительно. И командир, открыв справочник, зачитал сведения о рыбах, которые при пожирании пищи издают звуки, похожие на шум винтов.

— Но это не последняя загадка, которой побаловала нас стихия в том походе. Вторая оказалась посложнее.

Через несколько дней лодка вдруг затряслась, завибрировала, как телега на булыжной мостовой. Резонанс? Сразу сбавили ход. Любая вибрация такой машины, как атомоход, не только неприятна, но и опасна. Тряска не уменьшилась. Подвсплыли, погрузились — никакого эффекта. Изменили курс. Трясет. Надо срочно что-то делать. Может быть, вибрируют рули? Перешли с автоматики на ручное управление. Все по-прежнему. Так, с небольшими перерывами корабль трясло несколько часов. Единственное, что понял командир, — причина за пределами лодки.

Вернулись в базу — доложили. Размышляли многие специалисты — но все безрезультатно. Только спустя полгода командир случайно узнал, что в момент нахождения атомохода в районе вибрации там происходило моретрясение.

— Само по себе явление на планете не такое уж редкое, — заключил контр-адмирал, — но сколько служу на флоте, лодкой командовал семь лет, а ничего подобного ни от кого не слышал.

Он сделал последний глоток. Допил свое и начальник походного штаба. Время приятной паузы истекло. Оперативный дежурный, будто ждавший этого момента, появился в проеме

двери с папкой для доклада. Капитан 2 ранга Стефанов сделал незаметный подбадривающий жест.

— Ну, что циклон? — любопытно поинтересовался умиротворенно командир отряда.

— С атлантическим все в порядке, — неожиданно впадал начал дежурный. — Развивается по плану.

— А что, есть и другой? — хитровато поинтересовался контр-адмирал.

— Так точно, средиземноморский — натовский, — отчетливо ответил офицер. — Разворачивается в нашу сторону.

Командир отряда нахмурился.

— Что ж, все развивается, как мы и предполагали.

Начальник штаба уже выжидательно стоял, зная, что сейчас последует. И точно. Контр-адмирал приказал сниматься с якоря. Кончились на сегодня морские истории. А то, что начиналось, военные моряки называют действительностью. Суровой действительностью. Но и в ней порой удается выкроить минуту на стакан чаю.

РАДУГА



БОИТИ Скандинавию... Североморцы говорят об этом так: «Зайти за угол». И обычно, если уж зашли за угол, то направились далеко. Здесь путь «протоптан» в Атлантику. Для Северного флота такие плавания — будни. Но для многих командиров — это первое

серьезное испытание океаном. Командир большого противолодочного корабля «Жгучий», на котором мне довелось участвовать в том походе в Атлантику, готовился отметить свое тридцатипятилетие (что для современного командира возраст немалый), однако в столь дальний поход он уходил самостоятельно впервые. И все воспринималось им обостренно, осмысливалось быстро, незамедлительно «перегоняясь» в тот практический опыт, который так необходим мореплавателю.

Знакомые северные моря встречали корабль ласково. Зато настроенно встретили «Жгучий» натовские самолеты. Они появляются вдруг, но появляются обязательно, начиная эстафету сопровождения каждого советского корабля, отправляющегося в дальний поход.

Со второго или третьего захода «Нимрод» (натовский самолет, предназначенный прежде всего для поиска подводных ло-

док) сбросил в море белый продолговатый предмет. Естественно, что летчиков интересовал не столько наш БПК: вот он весь на поверхности, сколько подводная лодка, которая, как они предполагали, могла бы идти в паре с надводным кораблем. Понскав ее с воздуха, но не найдя, «Нимрод» решил все-таки сбросить гидроакустический буй. Реакция командира была естественной: подойти и посмотреть.

Впервые такое маневрирование далось Сан Санычу, как величали капитана 2 ранга Кибкало друзья, не очень-то просто. Реверсы ходами, переключивания руля имеют свои пределы, а кроме того, ветер, малознакомые течения... Короче говоря, все это стоило сил, времени, сожженного топлива. Когда же цель была достигнута, то взгляду представился не дорогостоящий буй, который, как нам думалось, летчики бросили в воду, а пенопластовый брусок с грузом, что явно было рассчитано на малоопытность командира БПК.

Весь экипаж пребывал в разочаровании. Но недолго. Потому что «шутка» натовцев не обескуражила командира. «Нимрод», скрывшийся было за горизонтом, вернулся еще раз. И тут капитан 2 ранга Кибкало приказал сымитировать переговоры с подводной лодкой. Приказание было исполнено с живостью и изобретательно. «Нимрод» засек «переговоры» и, видимо, уже вынужден был, выполняя соответствующую инструкцию, начать повторный поиск подводной лодки. Он висел в воздухе, пока не кончилось горючее. Его сменил другой самолет. Моряки посмеивались, наблюдая за натовцами всей имеющейся оптикой. Самолет проходил порой так близко, что были видны лица пилотов. Может быть, и им удалось разглядеть на крыле мостика удовлетворенно щурящееся лицо Сан Саныча: работать он их заставил долго, а главное — впустую.

Мир стихии тоже не преминул «прощупать» молодого командира. Ночью начался шторм. Луна, как ракета, взлетала и падала в иллюминаторе мостика. Жалобно постанывали кольца раскачивающихся занавесей, у штурмана посыпались карандаши... Скоро все эти звуки заглушит тяжелый многодневный шум шторма. И нет такого корабля, которому бы он не доставил какой-либо неприятности.

Сан Саныч, свыкнувшись с темнотой, смотрел вперед, в глущину куиндживской ночи.

— Плыдем, — улыбнулся в потемках Кибкало. — Атлантика...

Он откинулся в кресле. Вздохнул.

— И всегда командиру что-нибудь мешает наслаждаться окружающим. Сейчас вот дефицит топлива и внезапный шторм.

Нельзя сказать, что командир ошибся в расчетах. Нет, просто чуть-чуть не хватило опыта, чтобы предвидеть внезапное и длительное ненастье. Циклон, идущий было по касательной, проявлял внезапное коварство, ринувшись наперерез нам.

Нет ничего привычнее заправки в океане, но только не в штормовую погоду. В шторм заправляются не по доброй воле, а потому и не все командиры да капитаны умеют хорошо это делать.

Несколько дней танкер шел за нами — тяжелый от запасов топлива, недосыгаемый из-за шторма. Командир поглядывал на него с тоской и сумрачно выслушивал доклады инженер-механика об опустеваящих цистернах.

И вдруг в один из тягостных моментов после очередного такого доклада в динамике раздался крик сигнальщика:

— Товарищ командир, справа, 20 — радуга!

Все тут же кинулись к иллюминаторам. Из серого моря по темному небу на просветлевший с запада горизонт вымахнул семиполосный радужный мост. Мост надежды и везения, которое океан иногда дарит морякам.

Волна успокоения прокатилась по растревоженным душам моряков. А командир вдруг приказал передать на танкер просьбу приготовиться к заправке. На мостике переглянулись. Погода пошла на улучшение. Еще несколько часов — и можно спокойно заправляться. Но надо подождать. Озабоченно ответил и танкер. На прошлой заправке в довольно спокойном море чуть не порвали шланги. А что же сейчас? Но командир был неумолим: заправляться — и все.

В конце концов танкер вышел вперед, дождал нас, и оба экипажа начали готовиться к заправке кильватерным способом. В штормовых условиях. Командиру приходилось маневрировать в опасной обстановке. Корма танкера прыгала вверх-вниз — и шланги, как тончайшие нити, так и норовили оборваться. Когда же наконец пошло на «Жгучий» топливо, из туч пробилось солнце, а волны спрятали белые когти гребней.

Заправка пошла веселее. Тем более что в кормовой надстройке танкера появилась женщина. Офицеры на мостике даже чуть подтянулись, будто могла далекая «атлантидочка», как называл ее командир, увидеть их через сотню метров да еще через стекла иллюминаторов.

Единственного, кого она могла видеть, — руководившего заправкой на баке стройного и юного командира минно-торпедной боевой части. Мечтательный старший лейтенант засмотрелся на корму танкера. Но тут Чапа — четырехмесячный щенок женского рода — наверное, из женской ревности вдруг начала яростно облаивать танкер. Старший лейтенант сконфузился, однако

как флотский офицер быстро нашелся: сунул к пасти щенка микрофон. Лай, усиленный металлом динамиков, потряс верхнюю палубу — и бедная Чапа, взвизгнув, кинулась прочь с бака, испугавшись своего голоса.

Командир красноречиво погрозил своему минеру в иллюминатор. Тот смущенно развел руками.

Разохотившись, после заправки топливом решили заправиться водой. Но здесь получилась неувязка — шланг не просто оборвался, а утонул. Командир передал ехидную благодарность капитану танкера за «безупречное» обеспечение.

Тем временем зоркий глаз главного боцмана обнаружил, что водяной шланг не канул бесследно в пучину океана, а, задержанный на форштевне напором встречной воды, путешествует с кораблем. Было решено его поднять.

Но все ухищрения моряков оказались безрезультатны. Зацепить шланг на ходу не удавалось. Минер предложил опустить за борт на лине главного боцмана.

— Оставить, — досадливо ответил командир, — наши корабли не разбрасываются главными боцманами.

...Для следующей заправки он уже специально поджидал свежую погоду.

— Зачем, — подзадоривая, спросил я его, — ненужный риск тогда, намеренные сложности сейчас?..

— Когда моряку везет, — засмеялся командир, — надо беспокоиться.

Мы заправлялись почти что в шторм, заправлялись безупречно, сказывался приобретенный опыт.

Впоследствии мне еще не раз приходилось участвовать в дальних походах, но раду в шторм больше не видел никогда. Зато видел, как в шторм творят моряки чудеса, надеясь не на везение, а на свое мастерство.

НА БОЧКЕ



ЕМ дальше военный моряк оказывается от Родины, тем чаще он вспоминает оставленные берега и все, что стоит за ними, что наполняет жизнь его с детства ощущением родного. Некоторыми воспоминаниями моряки охотно делятся.

Теми, что веселы. Ибо юмор, счита-

ют корабельные офицеры, непревзойденный консервант жизнерадостности флотского человека.

Во время похода в Южную Атлантику на большом противолодочном корабле «Жгучий» более всего к таким юмористическим воспоминаниям оказался способен командир корабля капитан 2 ранга А. Кибкало.

Когда мы подходили к Конакри и размышляли, на что будем становиться: на якорь или на бочку, командир рассказал историю о бочке, которая способствовала... укреплению порядка в соединении.

Произошла она, по уверению Кибкало, с крейсером «Александр Суворов», правда, еще в те далекие времена, когда соединение, в которое входил крейсер, составляли главным образом первые эсминцы.

Командовал в те далекие годы этим соединением контр-адмирал, примечательный двумя яркими пристрастиями: к совершенному порядку и к рыбной ловле. В выходные дни, а в те времена они случались почаще и у командиров соединений, он отправлялся на рыбалку. На остров ли, на побережье, а если погода благоволила, то и на внешний рейд, на бочку.

Морская бочка, при всем богатстве воображения не моряка, не может быть довольно точно представлена, если ее не видели вблизи. Сознание никак не хочет расширяться до ее действительных размеров. По морскому словарю бочка — это железный или стальной поплавок, имеющий вид герметически закупоренного цилиндра со сквозной, проходящей посередине трубой. Через трубу пропускается цепь от мертвого якоря. Мертвый якорь неподвижно покоится на дне. Бочка же поддерживает на поверхности последние звенья якорь-цепи. Работа тяжелая: цепь весит тонны, а значит, достаточного водоизмещения в тоннах должна быть и бочка, чтобы не утонуть. На бочку становятся корабли, то есть соединяют свою якорь-цепь с цепью мертвого якоря. Это бывает значительно удобнее, чем становиться на собственные якоря.

В одно из лучезарных воскресных утр, когда Тихий океан вспоминает, за что он получил свое великое имя, командир соединения собирался побросать донки на большом рейде. Компании в этом занятии для души он не любил, потому точно сказать, когда и куда командир соединения подастся, никто заранее не мог. По этой, в частности, причине появление адмирала на соединении в несколько уже поздноватый для рыбалки час оказалось неожиданным для оперативного дежурного. Иван Иванович (пусть так зовется наш адмирал), прибыв на флагманский корабль и приняв, как положено, доклад оперативного, в первую голову приказал готовить рейдовый катер. Затем объявил,

что пойдет на бочку, и дал указание снять себя с бочки в восемнадцать часов. Окажись оперативный дежурный предусмотрительным, окажись у него наготове катер, командир соединения тут же отправился бы на рейд — и воскресная жизнь тихомирно бы продолжалась.

Но оперативный доложил, что катер будет готов через десять минут.

— Так скоро? — ехидно улыбнулся контр-адмирал. — Что ж, десять минут — тоже время, не будем его терять.

Невольно приглушенное перспективой ожидания пристрастие к наслаждению природой высвободило пристрастие адмирала к наведению порядка. Он сделал, увлекшись, часа на полтора небольшую ревизию отдыхающему соединению, затем еще несколько минут, стремясь сдерживать гнев в выражениях, высказывал свое мнение в рубке оперативного, затем снял его с дежурства и наконец отбыл на рейд.

Пока рейдовый катер летел к бочке, адмирал успокоился, снова вернув себе идиллический настрой, а поверженный в прах оперативный дежурный передал сменщику «рцы» (нарукавную повязку) и обстановку на соединении. Единственное, о чем он в расстройстве забыл сообщить, — о рыбалке адмирала и необходимости к восемнадцати часам послать за ним катер.

...В понедельник, в четыре часа утра, после успешного выполнения всех задач похода, крейсер «Александр Суворов» возвращался на свое исконное место — на внешний рейд. Команда предвкушала заслуженный отдых, командир артиллерийской боевой части, виновник хорошего настроения экипажа, с мегафоном прохаживался по баку плавно идущего к бочке крейсера. Легкий туманец не был офицеру помехой. Найти родимую бочку он мог и с закрытыми глазами. Поэтому, еще ничего визуально не наблюдая, но веря своей флотской интуиции, время от времени с подчеркнутым шиком докладывал на мостик:

— До бочки 582 метра!

— Добро, — отвечал с мостика командир, не думая сомневаться.

— До бочки 451 метр, — нараспев, к удовольствию швартовной команды, гремел в мегафон командир БЧ-2.

— До бочки 343 метра... Человек на бочке! — неожиданно раздалось с бака.

Командир, нежившийся в кресле, едва повел плечами.

— Командир БЧ-2, — философски начал он в микрофон трансляции, — я понимаю, что у вас большая радость, но не слишком ли рано вы начали «отмечать» успешную стрельбу?

(Командир, конечно, шутил.) Вам добро отдыхать в каюте, пригласите на бак помощника.

— Товарищ командир, — минуту спустя загрохотал голод помощника командира корабля с верхней палубы, — до бочки 302 метра, человек на бочке!

Командир поморщился.

— Помощник, стало быть, и вы составляли компанию командиру БЧ-2. Вам тоже добро отдыхать. Передайте мегафон главному боцману.

— Товарищ командир! — тут же закричал главный боцман, — до бочки 283 метра! Адмирал на бочке!

— Стоп машины! — взлетел с кресла командир крейсера. — Обе средний назад!

Он бросился к иллюминатору рубки. Бочка явственно выступала из легкого тумана. На ней виднелась сжавшаяся от холода, но все равно очень знакомая фигура командира соединения.

— Катер на воду! — закричал командир.

Тут же закутились блоки лебедок, катер еще в воздухе взревел двигателем и, коснувшись глади моря, рванулся к бочке. Едва матросы помогли контр-адмиралу перейти в катер, как тот, описав пенную дугу в молочном заливе, понесся к берегу.

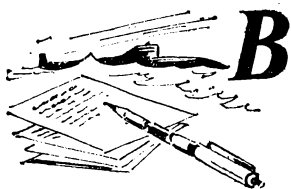
После этого на кораблях еще больше стали заниматься наведением должного порядка. И как раз тогда при проверке соединения получило высокую оценку.

— Ну и что же, — насмеявшись, спросил у Кибкало командир нашего отряда капитан 1 ранга С. Мазитов, — ходил после этого Иван Иванович рыбачить на бочку?

— А как же, — хитровато улыбнулся Кибкало, — только теперь уже каждый раз делал перед этим небольшой воскресный смотр. Вот что значит уметь все обратить на пользу делу.

Сан Саныч еще не предполагал, что через час-полтора ему предстоит не долгожданная и спокойная, вся в тропической экзотике, постановка на якорь или бочку, а самая сложная в его командирской практике швартовка: к борту танкера при внезапно налетевшем шквале. В такой ситуации готовые лопнуть швартовы кажутся собственными нервами, моряки ловят не то что слово, а дыхание командира, потому что в критической ситуации прежде всего все зависит от него. Командир же, каким бы крепким он ни был, невольно вспоминает берег и тот час, когда он связался с морем... Связался навсегда. Ибо если есть вечная любовь, то, как считают моряки, это их любовь к морю. Светлая, сильная и, верят, взаимная.

ВОДОЛЕЙ



В МОРЕ морякам, как ни странно, всегда не хватает воды. Разумеется, пресной. Кому больше, кому меньше. Особенно туговато на малых кораблях, которые подчас совершают очень дальние плавания. Проще всего — на подводных атомходах. При существующем там

обилии энергии пресной воды из забортной морской можно наварить сколько угодно. А тем, кому до такой энергетической роскоши далеко, да и цистерны для питьевой и помывочной воды маловато, очень нужно в море маленькое прозаическое судно вспомогательного флота с не очень звучным наименованием «водолей».

Вообще-то водолей — судно домашнее. Обычно трудится на рейдах у родных берегов, обслуживая большие корабли. Но мне приходилось встречаться с водолеем и в Средиземном море.

Большой противолодочный корабль «Жгучий», на котором мы пришли к берегам Африки, изрядно соскучился по достатку пресной воды. Первый же ливень, обрушившийся на нас, моряки использовали для помывки и стирки. А потом сложилась тоскливая ситуация: у запруженных причалов порта места кораблю не находилось, он стоял на рейде. На берегу было сколько угодно воды, но доставить ее оказалось некому. И плюс 33° в тени...

Командир «Жгучего», глядя на находившийся у причала наш советский морской тральщик, решил договориться с его командиром, чтобы «Пулеметчик» (так именовался тралец) ради помощи товарищам хоть на денек стал водолеем. Согласие было получено. «Пулеметчик» тут же «надулся» водой, как мог, и двинул на рейд. Тем временем я рассказал командиру, как впервые в жизни повстречался с водолеем и почему у меня с лейтенантских пор при упоминании этого судна мурашки бегут по спине.

Тогда впервые в жизни мне представилась возможность побывать в море на атомной подводной лодке. Именно побывать, а не выйти на ней в море. Разница существенная. То есть лодка уже где-то плавала, а меня на нее должны были пересадить.

Тот, кому хоть раз в жизни приходилось в открытом море пересаживаться с корабля на корабль (осуществляется это обычно с помощью малых плавсредств), тот знает, что дело не, если погода не штилевая, в разной степени, но рискованное. На

лодку — это вообще эквилибристика. Прыгать приходится не на трап, не на ровную палубу, а на покаты́й бок; захлестываемый волной.

Ну на лодку я прыгнул, и командир корабля самолично поймал меня за руку. За бортом было $+5^\circ$, что здорово подхлестывало. Но не это опасно для молодого офицера, а возможность сплеховать, да еще на глазах истинных корабельных офицеров, да тем более, если ты носишь такую же форму и, как справедливо считают они, не вполне заслуженно. Ибо не штурман ты и не механик или артиллерист, а, к примеру, журналист.

...В атомоходе, в непривычной атмосфере искусственного воздуха, да еще от обилия впечатлений более всего хотелось спать. Но спать было негде — такого места мне не определили, да и нельзя — подводников крайне заинтересовало, что же будет делать здесь «писатель». Я же сам достаточного представления о том, что мне надо, не имел. Вообще предполагал написать о предстоящей стрельбе. Но как на нее смотреть, откуда, чьи действия держать в центре внимания — оставалось загадкой. Хотя политработник все, как он полагал, популярно мне объяснил.

И вот в этой обстановке, когда не знаешь, куда сунуться, а держаться следует с достоинством, прильнул я к инженер-механику. Помню, что был он капитаном 3 ранга с выразительным кубическим черепом, в безволосую верхнюю грань которого можно было смотреться, как в зеркало. Оказался он мужиком разговорчивым, простецким, необычно мыслившим и говорившим. Затащил в свою теснящую каюту, где если один сидит, то второй может только стоять.

— Вообще-то я хозяин, но ты лейтенант, — узаконил он свое сидение, а мое стояние. — От такой тесноты, сам понимаешь, я тоже неудобство чувствую. Но ничего, потом мы поменяемся. Слабость у меня такая — говорить могу только сидя. Лучше всего за соответствующим столом с соответствующим оформлением...

Стало быть, о моей каюте. Пришел к нам на корабль как-то генерал. Вроде как на экскурсию, что ли. Приехал с какой-то комиссией из столицы, ну и захотелось атомоход посмотреть. Командир, естественно, цыкнул, чтобы экипаж носы не высовывал, на генерала не глазел. А как не поглядеть. Подводник, если живого Крузенштерна в отсеке увидит, не удивится: мало ли что с устатка покажется. А сухопутные генералы в отсеке — это действительно удивление.

Командир этого генерала по трапу осторожненько спустил, объясняет, показывает — туману напускает. Я, конечно, в своей каюте не вижу, не слышу, но командира-то знаю. Посмотрел на стрелку часов — ну, думаю, минуты через три они в

нашем отсеке будут. И точно: слышу, кремальера повернулась, давленьице дрогнуло. Тут меня черт дернул: не удержался, так захотелось посмотреть — есть у генерала восторг в глазах или нет. А человек я решительный: подумал и дверь — хрясь, распахнул. У генерала от неожиданности папаха дрогнула. Он ее поправляет и говорит: «Что это вы, товарищ, в шкафу делаете?» — «В каком это шкафу? — Я аж обиделся. — Каюта это моя!» Генерал глянул на меня с недоверием, потом на командира. «Ну и чудачки, — говорит, — вы, подводники». А командир мне кулак из-за шинели гостя тычет. «Не обращайтесь внимания, товарищ генерал, — успокаивает командир, — это же наш инженер-механик». — «Ах, вот как, — вскинул брови генерал, — ну, тогда все ясно».

Что ему ясно стало? Видно, решил, что я штатный хохмач. Но каюту мою на обратном пути все-таки посмотрел. Голову просунул, а дальше уже некуда — я стою. Стою и говорю: «Не правда ли, на ясли похожа, товарищ генерал, только голова и влезает». Генерал назад отклонился и рассмеялся: «Ну, командир, всякое видел, всякое слышал, но чтобы меня с быком сравнивали — такое, признаюсь, только у вас встретил». Генерал оказался понимающим шутку — не обиделся. И даже отобедать с нами остался. А вот командиру юмора не хватило: вцепил мне выговор за нетактичное поведение.

С тех пор я всех гостей и тяну в свою каюту, чтобы мне-шне о себе исправить у командира.

Дед (так в старину инженер-механика величали) хмыкнул и встал.

— Ты вот что, храпани с дороги в моем ящике (так моряки иногда называют свои койки. — Авт.), а я в центральный подамся: стрелять будем. Потом тебе все обскажу — лучше не придумашь.

Я согласился, дреманул, но все-таки через полчаса вылез в центральный пост. Разобраться, как мне тогда показалось, в стрельбе я так и не разобрался, хоть репортаж и написал, но запало одно сомнение, которое, как потом осознал, оказалось главным, что мне и следовало учесть. Схитрил командир. Вывел он корабль в атаку не совсем удачно. Но из ситуации вывернулся: подвсплыл и дал радио, мол, атаковал «пузырем», прошу добро на атаку торпедой. Хитрость его старший начальник принял, видать, не хотелось низкую оценку лодке ставить, вторую атаку разрешил.

Тогда я впервые познал, что стоит за флотским афоризмом «Торпеда — дура, «пузырь» — молодец». Дело в том, что при имитации торпедной атаки оружие не применяется, а только

делается вид. При этом готовятся к стрельбе торпедные аппараты, чтобы и торпедисты тренировались, а по команде «пли» выпускается через цистерны порция воздуха. Это и есть тот «пузырь», который всегда молодец, так как ему всегда можно приписать точное условное поражение цели. А вот торпеде не припишешь: попадет так попадет, а нет так нет.

Вернулась лодка в базу где-то за полночь. Офицеров кой-каких командир отпустил домой, сам сошел, а инженер-механик добровольно остался, так как семья у него была «на югах», а что одному в квартире толкаться.

По личной воле, а может быть, командир подсказал, что корреспондента надо на всякий случай ублажить, инженер-механик сервировал в своей каюте-шкафу стол. Хлеб, колбаса, банка лососевых консервов, банка абрикосового компота, еще что-то и много крепкого чая.

Мы быстро все съели. И тут деду доложили, что рядом стоит водолей.

— Пойдем в гости к водовозам, всех на лодке мою, а сам неумытый хожу. Там же банька — высший класс.

В свете прожекторов почти пустой, а потому высоко торчащий из воды водолей казался привидением. Он тоже недавно вернулся с моря, а потому оброс льдом доверху. Его сходни до пирса не хватало, потому он бросил ее с кормы на бак буксиришки, притулившегося у водолея под подзором.

Когда мы пробрались к сходне, вся моя сонливость мгновенно улетучилась. Это была грубая самоделка, а не сходня: две длиннющие доски с редкими поперечинами — и все обледенелое. Вахтенный у трапа порекомендовал подождать до утра, когда они сходню приведут в порядок. Из-за нее, мол, с водолея сегодня никто сходить не стал. Но дед упрямо крутнул своей кубической головой в такой же кубической шапке и полез на четвереньках, благо зрителей, кроме вахтенного, не было. Два ноги срывались — и я мысленно прощался с обогревшим и обласкавшим меня атомником. Но истинный страх испытал, когда сам оказался между буксиром и водолеем на почти вертикально вздыбившейся обледенелой доске. Внизу жадно, как котел в аду, парила на морозе северная, в битом льду вода. Даже если удачно упасть между льдинами, если удачно вынырнуть, то рассчитывать можно только на минут пять — десять отчаянной борьбы за жизнь. Более человек в такой воде обычно не выдерживает. И помочь ведь никто не успеет.

...Баня на ум не шла, давила мысль об обратном пути. Механик же похихатывал и стонал от удовольствия под душем, ни о чем не думая.

С тех пор я познал, как люди сами себе организуют ЧП, а водолей при всей своей безобидности, покладистости отложился в памяти как самое опасное судно.

Познал это и командир «Жгучего», подбив командира «Пулеметчика» преобразить достойный тральщик в водолей. При первом же подходе «Пулеметчика» к «Жгучему» тральщик своим прыгающим носом чуть не задел торпедный аппарат нашего корабля. Случись такое, и командирских слез хватило бы на все стирки и умывания.

Капитан 2 ранга Кибкало закричал диким голосом:

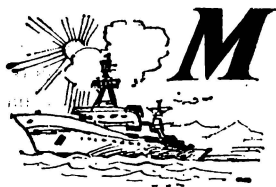
— Отставить швартовку!

Тральщик отскочил назад, и больше мы с ним дел на рейде не имели. Просто иногда съезжали на него в гости, начиная каждый свой визит с душевых. А потом дела с водой поправились: пришел танкер.

...Как-то встретились с командиром через несколько лет. Кто вместе плавал, тому есть о чем вспомнить. И тут же «выплыл» у обоих из памяти водолей. Безобидный, добрый водолей в разное время для обоих стал символом неожиданных опасностей, которые всегда тут как тут, только свистни. Особенно в море, где жизнь и без того всегда напряженна, чтобы осложнить ее своей неосмотрительностью.

Капитан 1 ранга С. ВЫСТРОВ

АКУЛЯ ТРОСТЬ



МЕСТНОЕ время приближалось к полуночи, когда наше океанографическое исследовательское судно легло в дрейф. Изменения режима плавания на сей раз продиктовали гидрологи, которым позарез надо было именно в этом районе «пощекотать» океан своими умными приборами. Широкий бурливый кильватерный след постепенно успокоился, улегся, погас. Обнаруживая себя лишь обязательными огнями, уставшее от многодневной работы судно неспешно дрейфовало к зюйд-весту. Над мачтами бодро перемигивались вечно молодые звезды, полноликая белая луна кокетничала с океаном.

Старший боцман М. Красовских ничего этого не замечал — не до того было. Он пребывал в предвкушении скорой рыбалки, вернее сказать, кальмарки, поскольку этот аппетитный моллюск давно уже снился кокам. Вооружившись мощным электрофонарем, стальной острозубой кальмарницей и крепчайшим капроновым саком, Мартин Янович приступил к делу. Действовал неторопливо, расчетливо, не обращая внимания на подзуживания и советы свободных от вахты болельщиков, пренебрегших по такому случаю каютным покоем и приятными сновидениями.

Старший боцман — самый удачливый рыбак в экипаже и первостатейный специалист. За его плечами добрых два десятка океанских походов. А что это такое, даже не морякам объяснять не нужно. Тысячи пройденных миль обернулись орденом Дружбы народов и новосельем в прекрасной трехкомнатной квартире. Так что боцман имел возможность убедиться: добросовестный труд вознаграждается достойно.

Вот и океан вознаградил умелого рыбака. Уже через несколько минут Красовских вытянул из розового сака большого скользкого кальмара.

У болельщиков тоже разыгрался промысловый азарт.

Снасть наготове. Спускается за борт. И вдруг стремительно побежал за борт капроновый конец, потравливаемый боцманом. Неужели на кальмарницу польстилась акула? Это — испорченная рыбалка. Либо хищница оборвет снасть, либо акула удастся вытащить. Боцман принимает вызов.

Натяжение конца ослабевает. А вот и сама хищница, яростно бураня воду, пошла кругами, пытаясь освободиться от про-

глоченного, но не успевает. Ловко наброшенная удавка стягивает могучее туловище. Можно выбирать.

Над океаном звучит бурлацкое «Эй, ухнем». Десяток сильных матросских рук заменяет лебедку. Рывок, еще рывок — и почти трехметровая акула переваливается через фальшборт.

Ярко-голубая спина, ослепительно-белое брюхо, жуткие зубастые челюсти.

— Красивая, — восхищенно восклицает один из помощников главного рыбака.

— Но хищница, — спокойно замечает другой.

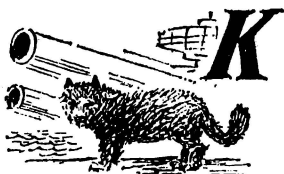
Красовских отходит в сторону, закуривает. За разделку акулы (не пропадать же добру) принимается электрик первого класса Сергей Бурьков. По всему видно, что этот чернобровый крепыш завзятый рыбак. За его работой наблюдает судовой врач: мало ли что может случиться. А сердце у акулы махонькое, не больше индюшиного. Даже не верится, что оно способно обеспечить жизнедеятельность такой машины. Но зато хребет внушительный, после кропотливой обработки моряки превратят его в изящную трость. Такая трость — редкий сувенир моряка. Ведь специально на акул не охотятся, если только вот так случайно попадетя. И владеет тростью обычно тот, кто выловил свирепого океанского хищника.

Всех участников рыбалки, кто, конечно, пожелал, ожидал дополнительный ужин: вымоченное в морской воде, сдобренное маслом, уксусом и лучком белое филе акулы после обжарки — настоящее лакомство для гурманов. Запах у него специфический, но зато ни единой косточки, пальчики, говорят, облизешь...

Гидрологи к тому времени решили свои задачи, и механики дали ход. Немного отдохнувшие винты взбурлили пену за кормой, она стала уходить, растягиваться. Судно начало отсчет очередной тысячи миль.

Капитан 1 ранга А. ЗЛЫДНЕВ

«САМОВОЛЬЩИК»



КОРАБЛЬ, на котором мне довелось участвовать в походе, возвращался в базу. Пройдены боны, начинается швартовка. Момент ответственный. И хотя руководит всем командир, все мы невольно посматриваем: вывешены ли кранцы, как проходит корма...

Взглянув на ют в очередной раз, я увидел на стенке собаку. Разделяя, казалось, общее беспокойство, пес нервно ходил взад и вперед. Он то и дело поглядывал на корабль, и весь его вид от быстро виляющего хвоста до понуро опущенной головы выражал целую гамму чувств: нетерпение, радость, осознание какой-то вины. Когда швартовка была почти закончена, пес вдруг сел на задние лапы, приподнял передние и застыл.

Подали трап, и с юта раздался голос нашего командира электромеханической боевой части, или попросту «меха»:

— Бим! Нашелся, бродяга. А ну, быстро на корабль!

Пес мгновенно оказался на верхней палубе. Хвост его теперь уже напоминал пропеллер. Особенно буйный восторг охватил собаку при появлении старпома.

...На корабле Бим появился щенком. Принес кто-то из мичманов. Пес быстро прижился. Сферой своего обитания выбрал офицерский коридор. Не из-за отсутствия чувства демократизма, а потому что коридор этот выходил прямо на верхнюю палубу, минуя трапы. Как подметил Леонид Соболев, пользование трапами «собакам сильно затруднено наличием у них двух лишних ног». Не последнюю роль сыграло, видимо, и то, что офицеров на корабле меньше, чем матросов, и меняются они реже. Поэтому Биму легче было их запомнить. Впрочем, и здесь он сделал свой выбор: его особой любовью пользовались старпом и «мех». У них в каютах он обычно спал.

Когда Бим подрос, стало ясно, что с родословной у него не все в порядке. Длинным телом на коротких ногах он напоминал таксу, но голова с острыми стоячими ушами была явно другой породы. К тому же ноги у него тоже были разные. Задние — прямые с короткой шерстью, передние — лохматые и кривые. Спереди Бим строгим взглядом и кривыми лапами напоминал классического боцмана времен Станюковича.

Это же сходство было и в характере. Сам быстро привыкший к корабельному распорядку, он не терпел нарушителей. Случалось, что на утренней физзарядке, например, пес сердитым лаем подгонял нерасторопных. На подъеме и спуске флага у Бима было свое постоянное место на надстройке шкафута. Заранее заняв его, он важно поглядывал на ют. Казалось, «брал на карандаш» всех нарушителей распорядка.

С корабля Бим почти не отлучался. Но и «сойдя» на берег, не уходил далеко и надолго. Побегает полчаса по стенке, узнает собачьи новости и назад. Но однажды Бим исчез. Без него закончился корабельный день и начался новый. И лишь перед обедом его принес мичман с соседнего корабля. Он рассказал, что, возвращаясь из города, нашел собаку в нескольких десятках метров от КПП. Весь в крови, пес неподвижно лежал на дороге головой к гавани. Видно, полз, бедняга, из последних сил, пока они не оставили его. Вот так обошлась ему первая в жизни самоволка — шутили по этому поводу матросы.

В лечении Бима, которого, судя по всему, подрали береговые собаки, участвовали доктор и все желающие. Но вот в поход корабль опять ушел без Бима. Старпом в шутку назвал пса дезертиром, грозил ему «губой», снятием с довольствия. И ведь, как бы ни были заняты люди в море, вспоминали с беспокойством о четвероногом приятеле. Более всего их заботила появившаяся тенденция в самовольных отлучках пса. Жизнь показывает: тот, кто этим начинает увлекаться, плохо заканчивает. Утешало одно: корабль ушел в море экстренно, и Бим просто не сумел сориентироваться...

Вечером, выглянув из каюты, я увидел Бима. Видимо, уверившись в окончательном прощении ему невольного дезертирства, он с озабоченным видом ходил вокруг носовой артиллерийской башни, будто выискивал какой-либо беспорядок. Вдруг горны запели «Повестку». Услышав сигнал, Бим опрометью бросился на ют. Служба есть служба.

Старший лейтенант запаса Ю. САМСОНОВ

10 коп

72990

