



Годовая практика и первая потеря. 1965 – начало 1966 года

21 февраля 2022 г. исполнился год как ушел из жизни, но не из нашей памяти, Александр Николаевич Якунин – подвижник многих благостных дел.

Одиссея его трудовой жизни, от начала и до её последнего дня, посвященная делу служения отечественному рыбному хозяйству, изложена в рукописи «Дуга большого круга», подготовленной к изданию.

Редакция журнала «Рыбное хозяйство» публикует отрывок из неё, правдиво повествующий о трагическом событии одного из эпизодов мореплавательской действительности.

Морская практика курсантов, как важнейшая составляющая отраслевого образования, служит органичным средством профессионального обучения, воспитания и развития событиями суровой действительности и личностного становления.

Морская Одиссея автора книги характерна для большинства молодежи, осознанно избравшей профессию мореплавателя и оставшейся ей верной, что в решающей мере позволило профессионально состояться, получить общественное признание и уважение за результаты труда и высокие человеческие качества.

Весну курсанты училища всегда ждали с особенным нетерпением, которое никак не было связано с проталинами и первой зеленью (в суровом камчатском климате – не раньше мая-начале июня). Нет, нас привлекало совсем другое: весна – это окончание курса лекций. Весна – это верный признак приближающихся экзаменов, вслед за которыми грянет годовая практика, то есть работа на флоте уже в штате – матросом 1-го или 2-го класса. А значит, и самая первая в жизни зарплата – деньги, которые дадут ощущение свободы и самостоятельности. Не об этом ли мечтает каждый курсант Петропавловск-Камчатского мореходного училища?!

Так или примерно так думали и рассуждали мои однокурсники, ставшие верными товарищами за время учебы: Вася Буженик, Слава Ковалёв, Миша Смородов, Юра Сердюк. И я, конечно же, тоже безумно хотел, чтобы как можно скорее наступило это время – весеннее-волшебное!

С каждым днем тема годовой практики все чаще и чаще возникала на занятиях, да и вообще в любую свободную минутку. Собираясь в кружок, мы обсуждали, что нам предстоит, делились надеждами, строили планы. Это было как раскачивающийся маятник – амплитуда с каждым днем нарастала, целиком забирая наше внимание. Мы понимали, что годовая практика не будет похожа на две предыдущие: на баркентине «Горизонт» после первого курса, весной-летом 1963 года, и на пароходе «Гоголь» – летом 1964-го. Там мы были все вместе, преподаватели-воспитатели четко следили за графиком занятий, за нашим питанием, сном. А тут – всё сами. На годовой практике курсанты попадают на штатную должность и все проблемы решают вместе с экипажем, на равных, безо всяких скидок на возраст и малоопытность. О трудностях, а тем более об опасностях выбранной профессии мы не думали, и тем более не думали о том, что любая практика – это еще и естественный отбор, почти

как у Дарвина. Выживут сильные, и что-то – неведомые нам силы природы, судьба ли – будет отбирать тех, кто уже после практики продолжит обучение, посвятив свою жизнь морю; другие же, под разными предлогами (болезнь, женитьба, разочарование в выбранном пути, да мало ли что еще), примут решение уйти из училища навсегда и, соответственно, порвать с морем. Так было и будет всегда; согласен, это звучит жестко, но естественный отбор присутствует во всех профессиях. Докажи, что ты можешь, и все получится.

Перед третьим курсом, после практики на пароходе «Гоголь», как я уже говорил, от нас ушел наш товарищ Андрюша Шабашов. Причины его ухода остались непонятны. Вроде бы он решил жениться и сначала перевелся на заочное, но потом совсем забрал документы. Крепкий парень из Комсомольска-на-Амуре, выросший в семье врачей, влюбленный в море, неисправимый чудак, шутник, балагур и заводила. Нам было жалко потерять такого товарища, но Андрюшу никто не осудил, потому что это было его решение. Кстати, с морем он не порвал – устроился матросом на лихтер «Уда».

Перед годовой практикой все курсанты получают учебный план по самоподготовке, а с ним – направление в Управление тралового и рефрижераторного флота (УТРФ), после чего разлетаются кто куда. У нас считалось, что везет тому, кто получит направление на большой морозильный траулер (БМРТ), которых в то время в распоряжении УТРФ насчитывалось не более семи единиц (первым был «Браслав», затем «Хинган», «Опала», «Амгу», «Илларион Рябиков», «Трудовые резервы» и «Узбекистан»). Повезло, конечно, далеко не всем. На БМРТ «Хинган» к капитан-директору В.А. Дубовицкому попал только Миша Смородов. Коля Симачков был направлен на теплоход «Холмск», Женя Васильев – на пароход «Красноярск», Боб Иванов – на пароход «Якут», Володя Кондрашев и Володя Грачёв – на средний траулер (СРТ) «Ропша», на такой же промысловик «Семипалатинск» попали Володя Чекунов и Саша Глухов, Славка Антошин – на СРТ «Карага», я – на СРТ «Академик Книпович» (поисковик), Юра Санаров – на СРТ «Синарск», а Славе Ковалёву, после месяца на морском буксире «Сигнальный», повезло попасть на БМРТ «Куба» вместе с Васей Ялсыковым.

Как бы там ни было, флот плотно оккупировали будущие штурманы 13-й роты ПКМУ.

В июле 1965 года я прибыл в отдел кадров с твердым намерением попасть на промысловое судно. Перед глазами был пример старшего брата Валерия, который проходил годовую практику у знаменитого Павла Егоровича Алёшкина на СРТ «Полярник». Валера был очень доволен: он набрался опыта, перенял кое-какие секреты у бывалых моряков, да и подзаработать ему удалось. Рыбачили они в Бристольском заливе Берингова моря

и там, как вы уже знаете, случилось несчастье. Сильнейший шторм повлек за собой обледенение судов, и в результате на дно пошли четыре траулера: «Севск», «Себеж», «Нахичевань» и «Бокситогорск». «Полярник» и других суда камчатского тралфлота тоже были в этих водах, но опытные камчатские капитаны сумели отстояться во льдах. Уйти в зону льдов или в закрытую бухту – единственный путь к спасению. Ураганный ветер выносил СРТ на чистую воду, но капитаны делали все, чтобы снова и снова направлять суда в относительно безопасную зону. Борьба с обледенением на низкобортных траулерах с промысловым такелажом, как правило, малоэффективна; от быстрого намерзания льда на вантах, мачтах, палубах, брашпите, кнехтах, шлюпках центр тяжести смещается, и это создает угрозу опрокидывания.

При неблагоприятной обстановке обмерзала даже вертикальная обшивка рубки, верхние антенны кормовой мачты, антенны радиолокационной станции (РЛС) – всё, до чего долетали соленые брызги взбесившихся волн Берингова моря при температуре воздуха 20 градусов ниже нуля. Конечно же, об этом знали и капитаны перевернувшихся судов, но они просто не успели увести свои СРТ к кромке льдов, до того, как ветер взбеленил волны Бристольского залива.

В теории нам рассказывали об этом в училище, но только практика может приподнять завесу над хитростями морской профессии; коснулось это и меня в феврале 1966 года, когда я принимал непосредственное участие в поиске пропавшего СРТ «Карага» (он немного не дотянул до бухты и затонул).

Но все это будет позже, а пока угрюмый инспектор в отделе кадров усмехнулся, рассматривая мои документы:

– Ну вот и закрыли заявку капитана Дубовского Льва Ивановича.

Он поручил своему помощнику оформить меня, как положено, а мне сказал:

– Подрасти пока, парень. Потом обязательно направим тебя на лучшее промысловое судно, а пока пойдешь на СРТ «Академик Книпович». Через месяц судно выходит в Олюторский залив на поиски и наводку промыслового флота на косяки сельди, будет помогать траулера «Карага», который уже там.

Никогда не забуду: неожиданно теплый для августа день, Авачинская губа. Я стою на руле, рядом воодушевленно отдает команды Лев Иванович Дубовский, капитан, которого многие, в том числе и я, боготворили. Команды были самые обычные, но Лев Иванович делал это виртуозно. В открытое окно мостика он ругал старшего тралмастера за плохо принятое промвооружение на палубе и тут же, повернув голову, басил что-то мне, а через секунду уже разносил нашего кока за то, что тот не успел приготовить первое блюдо к обеду. Кок что-то пробормотал в свое оправдание,

и Лев Иванович, сочтя причину уважительной, сбавил тон:

– Ты, милый, запомни, со времен Петра Первого повелась традиция, прошедшая сквозь века: выходить в море на голодный желудок нельзя! – пророкотал он.

Затем все, стоявшие на мостике, а кроме нас с коком здесь были старпом и начальник радиостанции, узнали, как правильно варить борщ, как нужно нарезать овощи и в какой последовательности класть их в кастрюлю, чем заправлять «правильный» борщ и сколько он должен настаиваться перед подачей на стол.

После лирического отступления, от которого заурчало в животе, Лев Иванович, снова переключился на тралмастера и стал монотонным голосом читать наставления о том, что сваливать в трюм, привезенные утром с базы МТС, «куклы» с делью (дель – это рыболовная сеть) недопустимо – всё необходимо закрепить, разделив на снасти, часть для нас, часть для СРТ «Карага».

Пока капитан разбирался с тралмастером, воспитывать кока продолжил старпом:

– Есть еще одна традиция, которую нарушать никак нельзя – первым пробу снимает старпом, и снимает за полчаса до обеда. – Но тут он заметил, что капитан прислушивается, и, слегка повысив голос, сказал ровно наоборот: – Запомни, вьюноша, а лучше где-нибудь запиши, и пусть первое время будет перед глазами: сначала борщ надо подавать обязательно капитану, а уж потом остальным, согласно занимаемой должности.

Капитан одобрительно крикнул, и старпом запел соловьем, развивая тему субординации, но вскоре Льву Ивановичу надоело его слушать, он громко кашлянул, свел на секунду брови и дал мне команду:

– Пять градусов вправо! – А повару сказал: – Даю тебе два часа на приготовление борща, иди уже. – Потом он повернулся к окну рубки и крикнул боцману: – На брашпиль! Будем становиться на якорь. Стоп машина!

Мне, новобранцу, конечно, не терпелось выйти в открытое море, но и наблюдать за обыденной жизнью было интересно.

Парень-кок быстро слинял с мостика. Вышел и старпом, не закрыв за собой дверь, он начал громко перечислять старшему тралмастеру, его помощнику и матросам задачи, которые предстоит решить в ближайшее время. Весь его монолог был пересыпан нецензурной бранью, как хороший украинский борщ – перцем, из всего сказанного им я уловил только «фор-бом-брам-штаг-карнаг», что свидетельствовало о крайне возбужденном состоянии моряка.

Как же много полезного я узнал на отрезке начального пути «Академика Книповича», то есть всего-то за 45 минут: в 11.45 судно отошло от причала петропавловского судоремонтного завода «Фреза» и в 12:30 встало на якорь. На губах играла улыбка, я не переста-

вал убеждаться, что правильно выбрал жизненный путь. Но... голод не тетка. Перебрав в голове очередность проб и осознав, что поест не удастся в ближайшие два часа, я вспомнил наваристый и ароматный мамин борщ. Картинка была настолько яркой, что я инстинктивно потянул носом воздух и, как мне показалось, на секунду закрыл глаза. И тут в ушах застучало, как будто там барабанщики спрятались, оказалось – голодный обморок, многие курсанты с него начинают. В себя я пришел от бодрого крика: «Эй, на мостике, кто борща не поест, как будет готов, пойдет крепить груз в трюме! Фор-бом-бран-штаг-карнаг, будь все неладно!»

Вот так началось мое плавание, а с ним и новые приключения. Мы шли северо-восточным курсом, мимо мыса Шипунский, мимо мыса Кронецкий, напрямик к устью реки Пахача. По расписанию мне досталось вахта старшего помощника капитана – с четырех до восьми утра и с четырех до восьми вечера. Опытные коллеги говорили, что это проявление особого доверия к курсанту – раз уж старпом взял «салагу» на свою вахту, но улыбки на лицах были хитрые. Что до меня, то я подвоха не видел и даже гордился такой расположением ко мне. И только потом я узнал, что вахта старпома называется «собачьей»: в три часа ночи у хорошо поработавшего моряка самый крепкий сон, а мне надо в это время вставать на вахту и быть бодрым. Получалось, что из-за «собачьих вахт» весь день сбивался. Самым трудным для меня было утреннее время. Сменяясь с вахты, я шел завтракать, и тут бы подремать часок-другой, но нельзя, потому что надо было выполнять поручения старших по званию. Из всех сил борешься с желанием поспать, в глаза хоть спички вставляй, и за час до обеда уставший организм наконец сдается: засыпаешь где придется. Наступает обеденное время, и нужно идти в кают-компанию, чтобы поесть, без еды-то ноги протянешь. Но уже после обеда, когда на всех флотах мира – адмиральский час, я спокойно ложился прикорнуть до 15.30, чувствуя себя и вправду адмиралом.

После ужина, в 21 час, вся команда собиралась в кают-компанию и смотрела кинофильм, а если кино не хотелось смотреть, играли в домино. Но одно было неизменным – посиделки заканчивались ровно в 24 часа. К сожалению, я очень редко мог делить досуг с командой: чтобы на вахте чувствовать себя в порядке, чтобы четко выполнять команды вахтенного штурмана и осознанно отвечать за безопасность судна, я должен был ложиться в 22.30. Сделать это порой было очень трудно, потому что в вечернее время в кают-компанию всегда хорошая атмосфера, морские байки льются рекой, и я буквально заставлял себя уходить. Потом все как-то уладилось, я втянулся в режим сна и отдыха и вскоре стал заступать на вахту раньше старпома, а что самое главное – никогда не чувствовал себя сонным.

На четвертые сутки перехода команда получила задание от начальника Олюторской экспедиции прощупать эхолотом и гидролокатором весь Карагинский свал, с целью обнаружения косяков сельди. Выполняя задачу, мы просмотрели не только указанное место, но и зашли в залив Корфа, однако ничего не обнаружили. И только следуя от мыса Говена вглубь Олюторского залива, вдоль 100-150-метровой изобаты, в режиме поиска, галсами, стали отмечать редкие косяки сельди, по охвату на 100-200 метров; кроме нас поиском занимался СРТ «Карага».

Через двое суток работы по наводке на косяки я уже детально представлял всю схему работы экспедиции. На промысле находились РС-300 всех рыболовецких колхозов Камчатки и Сахалина – более семидесяти единиц. Суда типа РС-300 имели и государственные рыбокомбинаты, но их было немного – около десяти штук. Добавить к этому около тридцати МРС-150, и вся эта флотилия веером разбегалась по заливу из устья рек Пахача и Апука и из бухты Лаврова. Учитывая, что поисковые суда «Карага» и «Академик Книпович» были оснащены фишлупами (приборами для поиска косяков), они постоянно находились в местах промысла, отслеживая поведение косяков, ведь рыба по-разному может себя вести. Например, ближе к ночи, особенно при ясном небе, сельдь хорошо собирается в косяки, а если утро туманное, пасмурное, косяки быстро рассыпаются и невод кидать бесполезно. Но как только небо прочищалось, то даже и днем можно было найти хороший косяк для замета, и все же, как я понял, лучшее время в сентябре было вечернее. Мы с «Карагой» контролировали разные районы промысла, и, соответственно, к нам были прикреплены разные промысловые суда. Регулировали весь этот процесс флагманские специалисты колхозов, находившиеся на бортах РС-300.

Вечерний «сенокос» выглядел так: днем мы готовили маленькие плавучие буйки с лампочкой, которая включалась, как только снимаешь колпачок и бросаешь буй в море. Гидроакустик давал команду готовиться к заметам, и все, прикрепленные к «Книповичу» РС-300 и МРС-150, выстраивалась в нашем кильватере.

Мы шли средним ходом, «прощупывая» косяки. Как правило, наш капитан стоял у правого окна рубки, я – на руле; гидроакустик – у фишлупы, начальник рейса, кто-то из матросов или помощник тралмастера, готовили буйки и ждали команды гидроакустика; старший помощник капитана держал микрофон радиостанции РТ-20, готовый дать команду первому, идущему за нашей кормой, РС-300 начать замет. Когда все занимали свои места, эфир умолкал. Тишина в открытом море была немного пугающая, слышно только как гудят двигатели судов и как слегка поскрипывают снасти. На клотике поисковика горит зеленый огонь кругового обзора, который все должны видеть. Мне уже немало лет, но я до сих пор

отчетливо вижу эту картину: четыреста лошадиных сил нашего судна молотят на среднем ходу, в кильватере работают еще сорок судов по 300 «лошадей» каждый. Двенадцать тысяч 300 «кобылок» готовы к броску по команде «На замет!»

Наш гидроакустик, от которого зависит всё, – вовсе не чародей, и окончил он не Академию Волшебства, а Петропавловск-Камчатское мореходное училище, что, наверное, круче. Зеленый свет фишлупы бросает отблески на его лицо, и оно кажется лиловым; он колдует – не так-то просто дать команду, видно, он еще не уверен, что мы находимся над огромным косяком сельди. Он снова просит изменить курс сначала вправо, а через несколько минут – влево; он определяет протяженность рыбного поля, и по его прикидке оно действительно огромное. И вот уже он кричит в открытую дверь одновременно тралмастеру и старпому: «Пошел первый буй!» Хоп! – и буй с зажженной лампочкой уже качается на воде. Тишина взорвана, теперь каждый выполняет свое дело, строго следуя предписаниям капитана и должностной инструкции.

С борта СРТ летит второй буй, и следующий РС-300 стопорит на постановку невода. И так один за другим, отлаженной цепочкой. Тут же, учитывая расстояние от одного сейнера до другого, чуть сбоку от них, идет в замет МРС-150 (малыш). А первый, из поставленных в замет, РС уже кольцует невод, закрывая кошелек.

– «Ара!» Я – «Чинара!» – слышится из радиорубки. – «Ара!» «Ара!» Я – «Чинара», отвечай флагману!

– «Чинара!» «Чинара!» Я – «Ара!» Я – РС «Ара!» На связи! Как слышно?

– «Ара!» Я – «Чинара». Слышно хорошо. Что в неводе?

– «Чинара!» Я – «Ара». В неводе порядок. Через сорок минут - час, как зальюсь, снимаюсь в реку. Готовьте базу, поднимайте людей.

– «Ара!» Я – «Чинара!» Понял, все уже ждут. Всё наготове. Мы тебя расцелуем, уже три дня как без работы. Скорее, скорее!

В эфире гомонят практически все – и те, кто ловит, и те, кто ждет рыбу на берегу. Тут вам и доклад об обстановке, и бурная радость, и надежда «еще не скольцевался», и «ё-кэ-лэ-мэ-нэ», если у кого зацеп и кошелек неправильно выложился, – в общем, весь спектр эмоций.

Благодаря слаженности нашей команды, «Книповичу» удастся поставить всех желающих в замет за четыре-пять часов, и мы ложимся в дрейф посреди огромного, светящегося гирляндами огней, плавучего города.

Наш гидроакустик-колдун увлеченно докладывает капитану о возможных размерах сельдяного поля и сравнивает его с прошлогодним – у него сохранились записи из районов поиска в Олюторском заливе. Ориентируясь по мысам, он показывает основные места скопления сельди по всему заливу. Этот человек – один из самых важных на судне, только он знает всё

о рыбе и в привязке ко времени суток, и по оценке планктона – основного рациона питания сельди. Самые мельчайшие подробности аккуратно записаны у него в рабочую тетрадь, которая хранится с особой тщательностью. Всё у «колдуна» есть, он – мастер своего дела.

И вот сейнеры, залив полные трюмы сельдью, убрав на кормовую площадку невода, спешат на производственные базы колхозов и рыбокомбинатов.

В цехах производственной базы стоят огромные посольные чаны, между которыми движутся транспортеры с рыбой. Сельдь подается в чаны, и туда же засыпается соль. Соленость тузлука (рассола), как и время посола могут быть разными. Когда лаборант определит уровень просаливания сельди, ее перекладывают из чана в 100-120-литровые бочки с вкладышем или же – рядами – в ящики с пергаментом. Упакованная (затарированная) сельдь готова к недолгому хранению, а хранят ее либо в холодильниках, либо на улице, на открытых площадках под брезентом (в сентябре в поселках Олюторского залива ночная температура колеблется от нуля до минус пяти градусов). Готовая продукция дожидается подхода транспорта для отгрузки в порты Владивостока и Находки.

На «Книповиче» я впервые узнал, что капитаны РС-300 между собой решают, кто не будет метать невод, а зальет трюм с невода партнера. Новичку эта схема может показаться неразумной, но на самом деле она хорошо продумана, потому что при хорошем замете в неводе может оказаться 200-250 тонн сельди – этого хватит на заливку нескольких трюмов. На берегу такие партнерские соглашения оформляются особым образом: «50 на 50», то есть 50 процентов получает тот, кто выловил рыбу, и столько же – тот, кто доставил рыбу на берег. В целом, это разумно, так как если каждый РС-300, особенно на больших сельдяных полях, сделает по замету, половину рыбы после заливки трюма пришлось бы выпускать, а это уже поврежденная рыба, которая неизбежно погибнет. Зато, когда заметом делятся, это не только сохраняет популяцию, но и экономит орудия лова, а также время, затраченное на доставку улова на береговую базу. Такой опыт в середине 1960-х не был описан ни в одном учебнике!

Наконец-то выдалось свободное время, и наш капитан зовет к борту СРТ «Карага», благо, море тихое, как озеро, что способствует передаче, привезенного нами, снабжения и продуктов. Носовой швартовый подает мне Слава Антошин, мой однокурсник, только не из нашей третьей, а из первой группы. Но за два полных курса мы все уже сроднились, и Славу я, конечно, знаю, как облупленного.

Антошин – парень из Елизова, то есть, как и я – камчадал. Он близок мне по духу, потому что, как и я, выбрал море, а не сельхозтехнику. Мы обнимаемся, Слава приглашает

меня к себе в каюту, а я зову его к себе. Суда наши одинаковые, только «Карага» на промысле уже больше двух месяцев, и бока слегка поободраны. Слава с восторгом рассказывает о большом промысле, об огромных заметах, которые ему приходилось видеть, о легендарных капитанах РС-300, «везунчиках», как их называют. Он перечисляет фамилии, все они в основном молодые, заканчивали наше ПКМУ в 1959-1960 годах, но уже признанные мастера своего дела. Глаза Славы горят, он, как и я, чувствует себя на своем месте.

Быстро пролетели почти три часа стоянки, груз на СРТ «Карага» переброшен. Отдаем швартовые концы и отдаляемся друг от друга. Слава кричит мне, что он с почтой получил аж три письма, в том числе – два от мамы. Я на мгновение задумался: а от кого же третье письмо? Ага, ясно! Скрывает, значит! Ну ничего, при следующем подходе обязательно выпытаю. Нам уже по восемнадцать, а в восемнадцать начинается все самое интересное.

Хорошая промысловая обстановка сохранялась до 20 октября, мы продолжали работать посменно: один СРТ наводит промысловый флот, другой подготавливает запасной район для промысла. Судов стало поменьше, МРС-150 уже ушли, закончив промысел. Несколько раз мы еще встречались с СРТ «Карага» в бухте Лаврова, где укрывались от шторма. В начале ноября простояли борт о борт несколько часов. Прощаясь со Славой Антошиным, я сказал, что мы скоро пойдем в порт, так как для РС-300 навигация в Олюторском заливе может длиться максимум до 10-15 ноября, и то при хорошей погоде. Уже было холодно, ходили мы в телогрейках и шапках. Горы на берегу были уже покрыты снегом, дул ощутимый ветерок.

Пожав друг другу руки, мы пошли выполнять команду капитанов «Отдать концы».

Никогда не забуду улыбку Славы в тот момент, когда я спросил его о третьем письме. Он мне ничего не сказал, но улыбка была красноречивее любых слов.

К середине ноября температура воздуха в ночное время опускалась уже до минус 20-25 градусов. Река Пахача, наверное, уже бы и замерзла, если б не буксиры, которые выводили из устья в каждый прилив десятки плашкоутов, груженных бочковой и ящичной сельдью. На рейде стояло десятка полтора рефрижераторов и сухогрузов «Востокрыбхолодфлота», принимавших сельдь для доставки по назначению.

Сейнеры ушли в Петропавловск, а мы, по просьбе начальника экспедиции «Камчатрыбпрома» Виктора Петровича Потапенко, круглолицего, плотного телосложения молодого капитана дальнего плавания, как говорили, крутого нрава, остались на рейде Пахачи для обеспечения безопасности буксирного флота с плашкоутами, осуществляющего отгрузку. Из-за нехватки буксирных катеров и все возрастающих объемов отгрузки мы иногда

и сами цепляли по 4-6 плашкоутов и тащили их к транспорту, а катера забирали освобожденные плашкоуты и вводили их в реку под погрузку.

Каждое утро по радио Виктор Петрович проводил диспетчерское совещание. Мы узнавали количество отгруженной за сутки сельди: «12 ноября – 2600 тонн, 13 ноября – 4000 тонн, 14 ноября – 6300 тонн». Морозы крепчали, темпы росли. Узнавали мы и то, кто как потрудился, какие базы (колхозные или комбинатов) идут впереди. Очень часто начальник экспедиции называл в числе передовых базу Хайлюлинского рыбокомбината, звучало имя руководителя базы – Николая Матвеевича Якунина, моего отца. Это поднимало мне настроение, да и вызывало уважение ко мне со стороны экипажа, чем я очень гордился.

Наконец поступила команда из Управления и нам сниматься в порт. Домой мы летели со скоростью, значительно превышающей ту, с какой мы шли к Пахаче. Если честно, не только потому, что хотелось поскорее вернуться, – просто дул попутный северо-восточный ветер, да и течение добавляло нам пару-другую узлов.

Отчетливо помню, что, когда мы вошли в Авачинскую бухту и у мыса Сигнального повернули к порту, на улице, где сходятся улицы Советская и Ленинская, чуть правее, заметили мы новое здание, которого вроде и не было до выхода в рейс. Как оказалось, это был Дом профсоюзов, сданный в эксплуатацию к 7 ноября 1965 года. Было приятно, что, пока нас не было в городе, люди здесь не сидели сложа руки. Хотя, конечно, если бы это была гостиница с рестораном внизу, было бы лучше. Но и профсоюзы – тоже неплохо.

Через неделю после прихода, начальник отдела кадров распорядился отправить практикантов в отгулы и, попрощавшись с судном, я уехал в Ивашку к родителям.

По возвращении из отгулов встретил очень многих из наших ребят, чьи суда также пришли из рейсов в порт. Приближался Новый год, в кармане приятно шуршали заработанные деньги, и мы неплохо поспраждновали тесной компанией в составе Коли Побережного, Славы Ковалёва и Васи Ялсыкова. Правда, без потерь не обошлось. Коля Побережный поскользнулся на лестнице, ведущей с улицы Ключевской к «Камчатрыбпрому», и сломал ногу, а Слава Ковалёв в районе 75-го километра случайно ногу проколол – на дезинфекцию раны и обезболивание ушли последние полбутылки коньяка, а девушка, из-за которой все это случилось, вышла замуж за другого. Но это все так, по мелочам.

Сразу после новогодних праздников я получил направление на СРТМ-8-411, который стоял на пристани жестяно-баночной фабрики и готовился к выходу в Ванкуверо-Орегонский промысловый район, к западному побережью Америки. Район был новый, перспективный

и находился не близко – мне это показалось заманчивым. «К тому же дальний рейс сулит хорошее материальное вознаграждение», – подумал я, позвеневав, оставшейся в кармане, мелочью. Еще одним бесспорным преимуществом было время отплытия – середина февраля; остальные суда, на которые я мог попасть, уходили значительно позже – в марте, апреле или мае.

Двенадцатого января 1966 года в 12:00 я без труда нашел судно на причале «жестянки» и представился старпому. Он заглянул в мои бумаги (направление из отдела кадров), поинтересовался, где я до этого был на практике, и тут же огласил, что моя вахта у трапа – 13 января с 00:00 до 08:00. При этом он добавил:

– Тебе, как будущему штурману, инструктаж не требуется. Ты ж не какой-нибудь салага, а матрос. Если уж ты у капитана Дубовского четыре с половиной месяца продержался, значит, не лаптем сделан. Знаем мы Льва Ивановича...

Прощаясь, старпом протянул мне талоны на питание в столовую ЖБФ, продукты на судно должны были привезти только к 25 января и тогда же прислать кока.

Посмотрев на пачку талонов, я приободрился. Хорошее дело – флот, умереть с голоду не дадут. И к тому же я могу спасти двух-трех своих товарищей, которые уже несколько дней после новогодних праздников сидели в общепитии на жареной мойве. Один килограмм жареной мойвы стоил тогда 30 копеек, и мы по-честному сбрасывались. Рыбу нам насыпали в два газетных кулька, куда килограмм и помещался. Еще 22 копейки требовалось на булку хлеба. Все это делилось на две части и именовалось обедом или ужином, в зависимости от времени суток. Но теперь с этим покончено! Будем как белые люди. «Надо учиться экономить деньги», – подумал я, но эта мысль надолго не задержалась в голове, мысленно я уже представлял, как приглашу ребят на ужин в столовую, потратив талоны, выданные старпомом. Так и сделал. Вечером после ужина мы вчетвером – я, Побережный, Ковалёв и Ялсыков – прогулялись до судна, на котором мне предстоит работать.

Стоя на первой вахте, я познакомился с капитаном СРТМ-8-411 Владимиром Романовичем Бородовским, сдающим дела Григорию Николаевичу Холодену. Эти два коренастых, крепких рыбака, настоящих «морских волка» пожелали мне удачной вахты и покинули судно.

Быстро летели дни, отдел кадров «Тралфлота» направлял к нам новых людей: появились механики, тралмастер, боцман. Как только судно будет полностью укомплектовано кадрами, оно, загрузившись всем необходимым, уйдет в рейс.

Мои товарищи тоже получили направления. Слава Ковалёв попал на пароход «Барна-

ул», Володя Косыгин – на пароход «Якут», Женя Васильев – на танкер «Лира», который развозил горючку по побережью.

В компании мы часто шутили по поводу того, что, когда танкер загружен, палубы над водой вообще не видно – только трубы торчат да кормовая надстройка. Вспоминали мы и вопрос, который на первом курсе задал Андрияша Шабашов – о том, как проверить наличие бензиновых паров в пустых танках. Но Женя, конечно, знал, что спички детям не игрушка, так что наш любимый преподаватель Адольф Александрович Норкин мог быть спокоен.

В ковш морского рыбного порта, под погрузку продуктов и материально-технического снабжения, нас поставили 10 февраля 1966 года. Работа там кипела вовсю. Свежевыкрашенные СРТ-300 и СРТ-400 проходили ходовые испытания, готовились к зимней рыбалке. Кто-то собирался на камбалу в Бристольский залив. Кто-то – в Охотское море, в район Северных Курил. Ежедневно несколько траулеров гудком прощались с родным берегом и выходили в рейс.

Девятнадцатого февраля был обычный зимний пасмурный день. Команда была уже укомплектована на 95%: не хватало только гидроакустика и электромеханика. Продукты были на борту, промвооружение на месте, трюм забит гофтарой. Стояли мы в торце холодильника на косе, так как с утра на СРТМ проводилась заправка аммиаком всей рефсистемы. Согласно аварийному расписанию, заправка аммиаком считается особо опасной процедурой, тут нужны глаз да глаз и предельная осторожность. Я стоял на палубе и принимал баллоны с машины. Мы укладывали их на палубе и следили за шлангами, идущими от баллонов к ресиверу рефотделения.

Часов в двенадцать пополудни на причале появилась группа ребят: Женя Васильев, Коля Завгородний, Вася Тюрин. Увидев меня, они остановились и поздоровались. Женя сообщил, что СРТ «Карага» тоже на отходе, как и мы, и они хотели проводить в рейс Славу Антошина, но его не оказалось – старпом отпустил Славу до 16:00 попрощаться с родителями.

Ребята ушли, я продолжил заниматься аммиачными баллонами. В этот день от «Фрезы» мимо нас на рейд проследовало несколько СРТ-300. Где-то в 18:00 уже стемнело, но мы успели перекачать нужное количество аммиака в ресивер. Два запасных баллона убрали в гнезда в рефотделении, пустые баллоны загрузили в автомашину и отправились ужинать в кают-компанию.

На следующий день, 20 февраля, Петр Григорьевич Крыгин – старший «трал-майор», растянул на палубе трал, стал проверять, промерять, затем по его команде из трюма доставили новый куток и начали пришивать к тралу. Мне было очень интересно, но Петр Григорьевич был скуп на разъяснения и все время по-

вторял: «Молодой, ты следи за моими руками и все поймешь, а если не поймешь – не быть тебе рыбаком». Вот такой вердикт, не больше и ни меньше.

Иногда Петра Григорьевича удавалось разговаривать, и он рассказывал про свое ремесло очень тихим голосом, простыми словами, однако он не забывал и отступления делать, чтобы подчеркнуть: мы, салаги, ничего еще в море не знаем, штопать трал не умеем, да и вообще в рыбацком деле пока не сведущи. Молодежь ему, конечно, не перечила, соглашалась, а когда просили нас научить, Петр Григорьевич всегда кивал, не выпуская папироску из зубов.

У Крыгина была борода, и я, увидев, как он аккуратно расчесывает ее, вообще следит за ней, решил, что в рейсе тоже отпущу бороду.

Вечером у меня было свободное время. Я пошел на почту на Ленинской и отправил родителям телеграмму о том, что завтра, 21 февраля 1966 года, мы уходим в рейс. Маршрут я выучил наизусть: вдоль Алеутской гряды в Аляскинский залив, а там до островов Королевы Шарлотты, где уже и весна, и тепло, рукой подать. Про весну и тепло я тоже в телеграмме написал, надо признать, что травить я к тому времени научился – будь здоров! Маму это успокаивало, но она все еще не могла смириться, что мне уже 18 лет, что я уже взрослый.

Когда я возвращался с телеграфа, почувствовал, что погода меняется: ветер стал крепче и сменил направление, дул с северо-запада, что предвещало похолодание.

Лежа в каюте, я думал о завтрашнем дне, он обещал быть суматошным – отход все-таки. Потом заснул, но досмотреть сны мне и моим товарищам не пришлось.

Около шести часов утра нас поднял боцман, велел идти в кают-компанию, также предупредив, что, по прибытии капитана на борт, будем отходить.

Через неплотно задраенный иллюминатор я услышал вой ветра и ощутил его ледяное прикосновение. Быстро умылся, тепло оделся и пошел в кают-компанию, как велел боцман. Все уже были в сборе – старпом, стармех, боцман, старший тралмастер с помощником, матросы наши. Старпом сухо сказал, что ночью капитана вызвали в управление. А потом добавил:

– На восточном побережье ураганный северо-западный ветер, сильное обледенение. Флот, вышедший из порта 20 числа, должен быть на переходе, ищут укрытие под берегом. Так как с частью судов потеряна связь, поднято по аварийной тревоге спасательное судно «Орел». Все, находящиеся на восточном берегу, крупные суда подключены к поиску.

На палубу я вышел с мрачными мыслями и сразу почувствовал, как ледяной ветер проникает под телогрейку, свитер и рубаху, пронизывает насквозь, как будто я голый. При таком ветре и околеть можно от холода, если не

двигаться. Поднявшись на мостик, я невольно бросил взгляд на термометр, который показывал минус 18 градусов, но ветер в 8-9 баллов усиливает мороз вдвое, а это уже за 30!

Мы стояли у 9-го причала, между Никольской сопкой и мысом Сигнальный, расплод образовывал трубу с прижимным ветром в правый борт. В таком положении без буксира не отойти, подумал я и снова нырнул в каюткомпанию.

Все говорили о погоде, которая так резко переменялась. Старший помощник капитана рассказывал, как ровно год назад в Бристольском заливе были организованы поиски трех СРТ Невельской базы тралового флота и одного СРТ из Приморья. С ними тоже была потеряна связь, и, как выяснилось, произошла трагедия, четыре экипажа погибли. Эту историю я знал, да о ней все знали на флоте.

– Но это Бристольский залив! А здесь свой родной берег, – возразил кто-то.

– Можно ведь укрыться под берег, за островки. Можно, наконец, воткнуться носом в берег и отдать якорь, – с оптимистической ноткой прозвучал еще один голос.

Никто из нас не хотел и думать, что все может быть, как год назад в Бристольском заливе. С командами судов, захваченных в плен непогодой, мы были знакомы, с кем-то поддерживали приятельские отношения, а с кем-то и дружбу водили. Судьба этих людей нам была не безразлична, да и вообще помогать на флоте – первоочередное дело.

Где-то около семи часов утра на борт прибыл капитан; он молча поднялся к себе в каюту и вызвал старпома, стармеха и начальника радиостанции. Мы ждали команды.

Через 30 минут был дан «товсь» главному двигателю. Матросы стали готовиться принять буксир с катера-толкача и по команде капитана отдать концы. Оттащив нас от причала, толкач ушел, а мы, пройдя мыс Сигнальный, вышли на рейд.

Как только мы высунулись из-за Сигнального, я сразу понял, что такое обледенение. За десять минут, пока мы шли средним ходом, бак, кнехты, брашпиль, тренога мачты, да и сама мачта наполовину, палуба, промысловая палуба – все покрылось льдом, который образовывался от брызг.

Капитан убавил ход до малого, захлестывать стало поменьше, брызги, слетающие с пенных гребней, уже не долетали до палубы, и льдообразование прекратилось. Боцман позвал меня на бак готовить якорь к отдаче, так как наша очередь к танкеру-заправщику была следующей, бункерующийся перед нами БМРТ должен отойти где-то через два часа. Эти два часа ушли на то, чтобы специальными деревянными киянками обколоть лед, который вырос за то время, пока мы шли на якорную стоянку.

В десять часов утра пришвартовались к танкеру, чтобы залить в бункер 134 тонны дизтоплива, по полной. Когда топливо по шлангу

пошло на судно, Григорий Николаевич доложил диспетчеру, что через час мы выходим на поиски. Я стоял на мостике на руле и сначала не понял, на чьи поиски мы выходим, хотя понимал, что по пустякам среди ночи капитана СРТМ-8-411 не поднимут и вся последующая череда срочных действий, включая полную бункеровку, означает одно – что-то уже случилось или может случиться.

Улучив момент, я спросил у начальника радиостанции:

– Что произошло? Кого мы идём искать?

– «Карагу», – лаконично ответил он и вышел в радиорубку.

Меня будто током ударило, в голове проносилось только одно слово: «Карага». «Карага»! «КА-РА-ГА»! Больше я не мог думать ни о чем. Только вчера я видел Славу Антошина у причала «Фрезы»; вспомнилась его открытая, добрая, лучезарная улыбка, когда он говорил о письме осенью.

«Мы обязательно найдем вас! Мы уже идем, нет – летим! Слава, потерпи чуть-чуть. У них, наверное, просто скис радиопередатчик, РТ-20. Все будет хорошо!» – такими мыслями я подбадривал себя и пытался мысленно связаться с другом.

Через час, отдав топливный шланг и швартовые концы, мы снялись из Авачинской бухты по выходному створу. Главный двигатель нагревался быстро, как бы понимая, что у нас очень важное дело. Минут через тридцать мы уже шли полным ходом. Сильный ветер бил нас с правых кормовых углов, но брызги были нам не страшны.

Выйдя из бухты в океан, мы легли на курс 180 градусов на мыс Поворотный и воочию почувствовали атмосферу прошлой ночи. С востока-юго-востока катила огромная, далеко не пологая зыбь; с северо-запада уже сутки дул девятибалльный ветер.

Следуя вдоль восточного берега от Петропавловска на Лопатку и далее в Охотское море, судно подвергалось стремительной бортовой качке от восточной-юго-восточной зыби слева. А в правый борт бил морозный северо-западный ветер ураганной силы, который образовывал и тут же взъерошивал мелкую волну, стремительно срывая пену и брызги, летящие на борта, палубы, такелаж, палубные механизмы. Каждый раз, ныряя носом вниз, к подножию волн, судно получало очередную порцию пенных брызг, и они оставались на судовых деталях в виде наростов льда. Каждые три минуты вес судна увеличивался на несколько тонн, при этом только в надводной части, и без постоянной околки льда с надстроек, такелажа, палуб и сброса этого льда с палубы в море судно было бы обречено.

Такая вот получилась наглядная иллюстрация воздействия стихии на судно, подумал я, вспоминая лекции в училище.

В 12:00 меня сменил матрос Горелов. Быстро пообедав, я поднялся на мостик и попро-

сил капитана разрешить мне прослушивать эфир на частотах 2095, 2575, 2182 и 2400 кГц. На мой взгляд, это могло дать информацию о судах, находящихся на юго-востоке Камчатки: возможно, кто-то кого-то где-то слышал. Суда тралфлота использовали частоты 2095 кГц, колхозники – 2575 кГц, приморцы и сахалинцы – 2284 кГц, а частота 2182 считалась аварийной.

Григорий Николаевич разрешил и часто заходил в штурманскую рубку, спрашивая, нашел ли я кого-нибудь. Я давал ему информацию, и он возвращался в рулевую.

На мостике постоянно шло обсуждение маршрута поиска. Наиболее достоверной была ночная информация, когда СРТ «Карага» находился чуть южнее мыса Ильи, а точнее – прошел траверз Ильи; это было в час ночи, когда судно давало информацию диспетчеру УТРФ. До 01:30 «Карагу» еще слышали, но потом связь оборвалась. Наш капитан узнал об этом, когда его вызвали в диспетчерскую в четыре часа утра. В шесть часов диспетчер опросил все суда, которые в это были время на связи: СРТ «Синарск», «Семипалатинск», СРТР-400 «Кит», пароход «Барнаул» (он отстаивался под океанским берегом острова Парамушир), танкер «Абагур», сопровождавший СРТ «Семипалатинск», – никто после 01:30 сигналов от «Караги» не получал...

Мы прошли мыс Поворотный в 17:30.

– Скоро будет темнеть, – сказал капитан и, в ответ на рассуждение старпома о тактике, дал установку:

– Мы сейчас прижмемся ближе к берегу. Необходимо усилить вахту до двух матросов, будем периодически, каждые полчаса, устанавливая связь с встречными и попутными судами. Радар не выключать. Надо осмотреть все бухты: Берёзовую, Мутную, Асачу, Вестник, островок Гаврюшкин камень, бухту Трех сестер. Если связь с «Карагой» оборвалась после 01:30, значит, они могут быть недалеко от мыса Ильи. Если они пошли на север, то могли зайти в бухту Асача. Если на юг – в бухту Вестник. От Берёзовой до Трех сестер и дальше, к Лопатке, идти им не было смысла – в Охотском море у Лопатки и в проливах свирепствует северо-западный ветер. – Григорий Николаевич рассуждал уверенно, как бы ставя себя на место капитана СРТ «Карага».

После 22 часов, когда в бухтах Березовой и Мутной мы ничего не обнаружили, капитан приказал старпому и мне идти отдыхать, так как с четырех утра начиналась наша вахта, и мы должны быть в форме.

Впервые мне не удалось уснуть, и я долго ворочался, думая о том, что утром, с рассветом, поиск может быть намного эффективнее.

В 03:50 мы с матросом Гореловым уже были на мостике. Второй помощник сказал, что судно идет средним ходом. Осмотр бухты Асача тоже ничего не дал.

Я вышел на левое подветренное крыло; крупная и крутая зыбь продолжала катить от

востока, а с северо-запада дул очень холодный, но, ослабший до 4-5 баллов, ветер. Обойдя по ботдеку вокруг трубы, я осмотрел правое крыло мостика и палубу. Весь правый борт надстройки был покрыт тонким льдом, но до ботдека и шлюпбалки брызги не доставали.

В 05:45 замер ветра показал северо-запад, 12 метров в секунду, циклон явно выдыхался, небо было звездным. Каждые пятнадцать минут старпом включал РЛС и слушал эфир на разных диапазонах. Горизонт был пуст. Судно на юго-восточном побережье словно замерло, пытаюсь перевести дух от пережитого метеокатаклизма, к сожалению, никем не предсказанного и не предвиденного.

К половине восьмого утра 22 февраля 1966 года мы подходили к траверзу мыса Ходжелайка, а следующий мыс – это уже мыс Ильи, где «Карага» выходила на связь 30 часов назад. Мы были уверены, что судно стоит на якоре в бухте Вестник с оборванными антеннами или даже с вышедшим из строя передатчиком, но команда жива-здорова.

Также, наверное, думал и поднявшийся на мостик Григорий Николаевич Холоден, наш капитан. Выслушав доклад старпома, постукав по барометру и, увидев кривую барографа, он сказал:

– Бухту Вестник надо осмотреть всю, а также островок Уташуд. С рассветом одного матроса надо поставить на верхний мостик с биноклем.

В девять часов утра, после завтрака, я поднялся на мостик и попросил разрешения у третьего помощника и затем у Григория Николаевича заменить матроса, стоящего наверху. Получив согласие, я быстро надел плотные ватные штаны на подтяжках, свитер и ватную телогрейку; сверху на меня натянули большой тулуп, уши шапки завязали на подбородке, и я занял место наблюдателя на верхнем мостике.

В это время судно уже поворачивало вправо, входя в бухту; остров Уташуд остался слева, справа – бухта, песчаный пляж которой тянулся на юго-запад до мыса Сенявина, на 4-5 миль. Продолжал дуть северо-западный ветер, но не более 10 м/с.

По мере продвижения траулера вглубь бухты, волнение заметно уменьшилось. С берега несло мелкие льдинки, которые ветер отрывал от берегового припая. Насколько было видно глазу через бинокль, бухта была пуста. Однако, наблюдая дрейфующие куски льда, оторванные ветром от припая, я обратил внимание, что одна льдина не дрейфует, а стоит на месте.

Но ведь так не бывает, подумал я. Потом еще раз внимательно посмотрел на эту льдину – да, она почему-то не движется. Я тут же передал в переговорную трубу, что вижу слева на 30 градусов льдину, которая не дрейфует, как остальные, а словно зависла. Капитан уточнил направление, и судно пошло влево. Через пять

минут с мостика эта льдина была уже видна без бинокля. Траулер сбавил ход. На палубу был вызван боцман с командой. Взяв багры, моряки выскочили на палубу. Судно развернулось так, что льдина размером около пяти метров оказалась у нас с подветренной стороны. Нас быстро пронесло мимо и, несмотря на длинные багры, боцману не удалось зацепить льдину, а точнее предмет, покрытый льдом.

СРТМ-8-411 пошел на новый заход, и на этот раз подошел к льдине прямо, следуя носом на ветер. Я не совсем понимал действия капитана, но не сомневался: он знает, что делает. Второй раз нам удалось пришвартоваться к льдине правым бортом на уровне носовой траловой дуги. Заработали багры – подо льдом оказалось днище шлюпки. И тут нас стало быстро относить.

Пока я переодевался в каюте, в голове рождались вопросы, на которые не было ответов. Чья это шлюпка? Почему она не дрейфует, а стоит на месте? Ее что-то держит... Тогда что?

Когда я вернулся на мостик, он был забит людьми: капитан разговаривал с боцманом и старшим тралмастером, рядом стояли старпом, стармех, начальник радиостанции и гидроакустик. Каждый делился своими догадками. Григорий Николаевич приказал опустить гидролокатор и прощупать это место.

Гидролокатор показал, что на глубине 34 метров лежит металлическое судно длиной около 30 метров и высотой от грунта более шести метров, развернутое по направлению к берегу. Мы еще раз попытались обколоть льдину, чтобы прочесть надписи на шлюпке. С четвертого захода, с помощью траловой лебедки и грузового шкентеля, нам удалось чуть приподнять нос шлюпки, и мы прочли то, что боялись прочесть – «Карага»... На месте эта шлюпка стояла потому, что была плавучим якорем.

До вахты оставалось еще три часа. Я ушел в каюту, лег и закрыл глаза. Шлюпку послал нам Бог от имени погибших моряков, от имени Славы Антошина. Судно перевернулось от обледенения. Они шли носом в берег и уже прошли этот островок. До берега оставалось всего ничего – 5-6 кабельтовых, меньше километра. Почему капитан не выбросился на островок? Потому что был уверен: до берега он дойдет. Что же это был за ветер и температура, если ребята не смогли доплыть до спасительной земли всего девятьсот метров?! Ветер и холод стали хладнокровными убийцами, а море – последним приютом моряков.

Значит, нет больше Славы Антошина, с которым мы ходили под парусами баркентины «Горизонт» в 1963 году, познали вкус истинного морского братства, прошли незабываемую практику на пароходе «Гоголь» летом 1964 года, ощутили романтику кошельковского промысла олюторской сельди осенью 1965 года. Нет больше рядом надежного товарища и друга.

В тот же день, позже, я узнал, что на самом краю гибели находились еще два моих однокурсника – Саша Глухов и Володя Чекунов.

В газете «За высокие уловы» (нынешний «Рыбак Камчатки») была опубликована статья Геннадия Иноземцева о событиях той трагической ночи.

Иноземцев был молодым собкором, никакого опыта не имел и, тем не менее, редактор газеты Василий Иванович Андреев решил отправить его в командировку на «Семипалатинск». На борт Геннадий поднялся в роковой день – 20 февраля 1966 года. Командовал траулером «Семипалатинск» Андрей Семенович Путилов, который не был предупрежден о надвигающемся циклоне.

Дальше я позволю себе процитировать выдержки из интернет-журнала «Румб», где в апреле 2016 года был опубликован очерк о трагических событиях полувековой давности (<https://everything.kz/article/5720186-rybak-dvazhdy-moryak>).

«...Под вечер указанного дня погода испортилась: разыгрался ветер, пошел мокрый косяк снег, начиналась пурга. Когда же на другой день, ближе к вечеру, бледный и какой-то потрепанный Иноземцев появился в редакции, сотрудники газеты остолбенели.

В нашем понимании «Семипалатинск» переждал циклон где-нибудь в укрытии, а когда буря миновала, на всех порах устремился «навстречу солнцу» – в дальний Бристоль с нашим корреспондентом на борту. Среди коллег даже мелькнуло подозрение: а не проспал ли наш Гена отход «Семипалатинска»? Оказалось, не проспал.

О своем злосудии на траулере Геннадий Дмитриевич подробно рассказал в репортаже, появившемся в газете 4 марта, под заголовком «В ночь на двадцать первое».

В этой публикации очень подробно описываются впечатляющие сцены борьбы моряков за жизнь, но кое-что осталось «за кадром», не попало на бумагу, хотя своим друзьям Геннадий рассказал о некоторых эпизодах. Среди них был и такой:

«В самый критический момент шторма, когда уже многим казалось, что спасения нет, капитан заметил отсутствие в рубке старпома. На вызов по спикеру тот не явился, и тогда Путилов послал за ним в каюту нашего корреспондента. Когда тот открыл дверь каюты, то увидел такую картину...

На лотке задренного иллюминатора горела тоненькая свечечка, а на полу на коленях стоял и молился человек, босой, в белом исподнем. Увиденное произвело на Геннадия жуткое впечатление: если уж старпом готовился к смерти... Вот почему в его репортаже из всей команды только старший помощник капитана не назван по фамилии.

Словом, Геннадия после всех его приключений на море зауважали: «Молодец, не сдрей-

фил в передраге, сам пальцы чуть не отморозил на палубе, репортаж быстро и хорошо написал и человека словавшегося, что называется, не заложил...» – пишет Вячеслав Иваницкий.

Публикация же самого Иноземцева – это готовый сюжет для триллера.

«В ночь на двадцать первое «Семипалатинск» оказался на краю гибели.

Выйдя днем за морские ворота, он просто не успел уйти подальше в океан, когда на него, как тот медведь, налетел циклон. Если бы только большая волна да ветер... Нет, главная беда – обледенение. В считанные часы палуба и все, что на ней находилось, оказалось закованным в ледовый панцирь. Ледом обросла надстройка и иллюминаторы, фок-мачта превратилась в какую-то бесформенную колоду, тяжелыми, отнюдь не новогодними гирляндами предстал весь стоячий такелаж. В две смены непрерывно экипаж окалывал лед, но стихия брала верх. Траулер отяжелел, плохо слушался руля, все чаще зарывался во встречную волну.

Поднимал волну и терзал судно северо-западный ветер. Капитан надеялся преодолеть его напор и подвести траулер под прикрытие берегового обрыва, до которого было не больше четырех миль. Но за пятнадцать часов единоборства это расстояние заметно не сократилось.

Когда старпом сообщил, что под килем двести метров, Путилов понял – их тащит в океан. Стармех Анатолий Дидух давно уже докладывал: главный двигатель на пределе, температура достигла пятисот градусов. И вот опять свисток из машины: вышел из строя седьмой цилиндр, сломался поводок топливного насоса...

Путилов наскоро набрасывает радиogramму оперативному дежурному в «Камчатрыбпром» и в УТРФ Грому: «Обкалываться не успеваем, работаем на семи цилиндрах, почти потеряна остойчивость, крен критический». Но когда радист Василий Харитончик взялся за ключ, привычного писка морзянки не последовало. Он выскочил наружу: так и есть – все антенны оборваны...

Матросы, выбившиеся из сил на палубе, где немели от холода руки и не согревала активная работа ломом, приходили в чувство в кают-компаний. Но здесь было еще страшней. Вот тысячетонная волна обрушилась на траулер и начала вдавливать его все глубже и глубже в океан.

Выскользнул из своего гнезда графин с чаем и разлетелся вдребезги. «Семипалатинск», словно подстреленный, ложится на бок.

У людей не выдерживают нервы, они бросаются по трапу на выход. «Оставаться на местах! – гремит в динамиках голос капитана. – Действовать только по команде!». Через какое-то время, показавшееся вечностью, траулер выравнивается и сразу же зарывается во встречную волну. И опять непомерная тяжесть тянет судно вниз, и оно снова ложится на бок. «Прочистить штормовые проходы! Сбросить всё с палубы!» – несется из динамиков. Люди

знают, с палубы давно все сброшено, кроме льда, который нарастает на глазах.

Первым выскакивает на палубу боцман Гриша Габдулин. Волна сверху бросается на него и тащит к планширю. Ему чудом удается заклинить, но уже следующая волна сбивает с ног Володю Быкова – помощника траулера. На помощь бросаются матрос Геннадий Островский и рыбмастер Виктор Игнатьев. Стараются не смотреть на ревущий океан перепуганные новички, курсанты мореходки – Саша Глухов и Володя Чекунов, но на палубу они идут и делают все, что необходимо.

С куском провода в руках возникает наверху Харитончик и исчезает в клубящихся вихрях. Он где-то привязывает свой провод, налаживает связь, и аварийная РДО уносится в эфир. И тут же, прислушавшись к невидимому коллеге, срывается со своего креслица и к капитану: «К нам идет танкер “Абагур”»!

«Семипалатинск» выстоял до подхода танкера в седьмом часу утра. «Абагур» прикрыл его своим корпусом от беснующегося океана, а команда траулера обколола лед.

Вскоре ушел и циклон. Почти не качало. Способные держаться на ногах собрались в каюте стармеха. Все курят, но вкуса табака не чувствуют. Ломит в висках...

Этот природный катаклизм еще долго вспоминали. Делились историями борьбы, стойкости и смекалки моряков, интересовались, как сложилась дальнейшая судьба попавших в ледяной шторм. Так, после этого случая капитан СРТ-300 «Семипалатинск» Андрей Семенович Путилов хотел было списаться на берег, но пришел новый большой флот, и когда М.А. Васильев оставил БМРТ «Юность», в связи с назначением на должность капитана моррыбпорта, его место на мостике «Юности» занял Путилов, после чего жизнь обрела для него новый смысл. Анатолий Дидух, стармех «Семипалатинска», поседел, но не оставил флот.

Вернувшись из дальнего рейса в июле 1966 года, я узнал, что мой курс, все, кто уже вернулся после годовой практики, собираются помянуть Славу Антошина в первый учебный день – 1 сентября.

Это была первая наша страшная потеря...

Уверен, Вячеслав Антошин обязательно стал бы капитаном – у него были для этого все данные, а авторитет и организаторские способности он показал еще в втором курсе, будучи помощником командира взвода, первой группы нашей роты.

Его загадочная улыбка холодным ноябрьским вечером 1965 года для меня стала напутствием на долгую морскую жизнь.

И если море захотело получить дань, то Слава принес жертву за всех нас, открыв нам дорогу на капитанские мостики больших и малых кораблей. Более тридцати наших однокурсников стали капитанами, и мы будем помнить Вячеслава Антошина ВСЕГДА!