

ОТНУ И ЗНАКИ КАФЕДРЫ СУДОВОЖДЕНИЯ

Морская навигационная стенгазета *** ноябрь 2019 года *** Адм. номер 1963

Сегодня в номере:

Приказы 1203 и 1204.....	1
Валентине Ивановне Алексеевой – 70!.....	3
Остановите Землю - я сойду (E pur si muove!).....	5
Крузенштерн-1994 (часть 2).....	10

Выпуск-2020

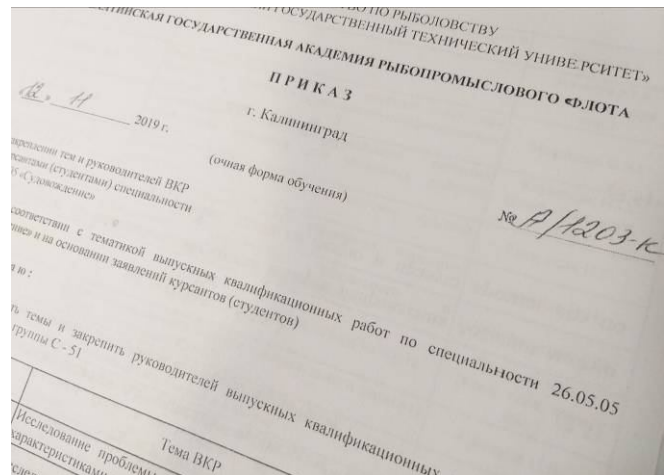
ПРИКАЗЫ 1203 и 1204

Здоровая преддипломная суета началась у нашего пятого курса с первым учебным днем... Вопросы «А где темы? А когда темы?..» звучали ежедневно и не по одному разу. И пусть немалая часть наших выпускников уже определились с руководителем и направлением (более того – некоторые уже давно работают в поте лица), но понятное беспокойство одолевало и таких продвинутых курсантов. Мало ли – тема по каким-либо причинам не пройдет утверждение на заседании кафедры (а такое вполне вероятно – руководитель со своим подопечным предполагает, а кафедра располагает). Тогда пиши пропало... Нет, конечно же, не все так плохо, и компромисс находится всегда, но пока процедура утверждения и закрепления тем не закончена, она способна немного многим покусать нервы.

Тематика дипломных работ для выпускников 2020 года была утверждена кафедрой в середине октября, и двух недель нашим курсантам хватило, что написать, можно сказать, первую страницу ДР – рапорт с просьбой о закреплении. В итоге, 12 ноября были подписаны два приказа (по группам), которыми для 48 курсантов от-

части predeterminedено будущее на первую половину 2020-го.

Естественно, что следующим летом-осенью мы традиционно обратимся к тому – кто и что написал и защищал. Сейчас же эти будущие работы являются лишь списком на четырех листах, по диагонали которого мы и хотели бы пробежаться.



Под номером один в приказе о закреплении числится Аба Эль Халиль Бужамаа. Он вместе с другими представителями североафриканского землячества пятого курса (Тамер Юссеф, Бигуа Халид и Гонжи Илияс) попал в заботливые руки Галины Николаевны Гаврильченко. Оптимальный вариант для ребят, русский язык для которых, все-таки, не родной. Если с со-

держательной частью своих работ эти курсанты могут справиться не хуже других, то привести свои пояснительные записки в соответствие со всеми существующими требованиями им будет труднее. И только наша Галина Николаевна, способная разобрать все требования на мельчайшие детали и объяснить их самым подробным образом, не жалея не сил, не времени (пока сама не осознает, что ребята поняли), может свести к минимуму все риски досрочного схода этой марокканско-туниссской сборной с последних километров пятилетнего марафона. При всем этом сама тематика не является вторичной. Все, что было предложено Галиной Николаевной, родилось из реальных проблем, которые тем или иным образом приводят к авариям судов. Так, работа Аба Эль Халиля связана с последствиями пренебрежения маневренными характеристиками судов при расхождении. Тамер Юссеф будет исследовать негативное влияние на РЛС метеорологических факторов, а Бигуа Халид – проблемы ненадлежащего применения восьмой главы Кодекса ПДНВ в отношении годности к несению вахты. И, наконец, Гонжи Илияс будет заниматься «технической арифметикой» – «складывать» АИС и РЛС, т.е. разрабатывать рекомендации по закрытию при помощи автоматической идентификационной системы (это первая аббревиатура) теневых зон радара (вторая). Правда, сказав «наконец», мы немного слукавили. Есть среди подопечных Галины Николаевны и единственный гражданин РФ – Эмиль Мехтиев, который будет искать решения проблем визуального и радиолокационного наблюдения на контейнеровозах.

Несмотря на мужской характер нашей профессии, в приказе этого года руководителей-женщин больше чем обычно. Так, главный эколог конвенционных специальностей (и одновременно заместитель декана СВФ) Изумруд Рамазановна Рагулина взяла под свое крыло двух дипломников, которые будут заниматься эколо-

гическими (естественно) проблемами рейдовой бункеровки судов (Олег Жуков) и управления балластными водами (Андрей Аверьянов). Модно, актуально, современно...

Наталья Николаевна Лазарева, доцент нашей кафедры (а если говорить на языке предыдущего абзаца – ее главный гидрометеоролог) будет наставлять на путь истинный Андрея Голубихина, а вместе с ним и тропические циклоны.

Много дипломников традиционно у Ирины Владимировны Якуты (ведь трое – это много?). Под ее началом Георгий Гринько будет заниматься прочностью судов на волнении, Илья Ерофеев – остойчивостью при посадках на грунт, а Вячеславу Подольну главное не замерзнуть в Северном Ледовитом океане, занимаясь совершенствованием мореходных качеств судов, осуществляющих там навигацию.



Пропустив женщин вперед (мы имеем в виду, конечно, руководителей ВКР), обратимся к тем самым темам, которые смотрят меньше в настоящее, а больше в будущее судоходства. Наши постоянные читатели, безусловно, понимают о ком из руководителей сейчас пойдет речь. Да, да, Виталий Александрович Бондарев что на в собственных научных работах, что в дипломных работах курсантов всегда делает акцент на перспективу. Так и в этом году объектами исследования его дипломников – Ильи Николаева, Богдана Гончара и Ефима Дивисина – будут е-навигация,

безэкипажные суда и интеллектуальные системы поддержки принятия решения.

Не далеко от этого трио ушел и Владислав Черепанов, цель работы которого обоснование концепции программно-технического обеспечения мостика на основе принципов смешанной реальности и интерфейса Head Up.

Особого внимания всегда заслуживают дипломные работы, выполненные под руководством Бориса Самуиловича Гуральника. Они интересны, оригинальны, актуальны и почти всегда имеют очевидный исследовательский потенциал. Большое значение здесь имеет тот факт, что своими дисциплинами и тематикой дипломных работ Борис Самуилович закрывает целую функцию, из числа предусмотренных к выполнению вахтенным помощником капитана Кодексом ПДНВ – «Обработка и размещение грузов». Три нынешних работы имеют прямое отношение к этой функции. Никита Григорьев будет распределять контейнеры, Павел Солдатов крепить ветровые электрогенераторы, а Михаил Жуйков оценивать атмосферу в грузовых помещениях (не дай Бог, кто гадости на нюхается).

Еще одна тема от Бориса Самуиловича имеет явно диссертательный характер (хотя до такого состояния может довести свою работу и Миша Жуйков). «Оценка вероятности успешной эвакуации экипажа в случае затопления отсеков» – именно такой заголовок будет на титульном листе дипломной (а, может, в дальнейшем и кандидатской) работы Никиты Тетеревлева.

Возможно, диссертационный совет при ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова когда-нибудь примет к защите и работу Евгения Лапшаса. Правда, это случится только тогда, когда Евгений доведет задуманную для ВКР идею оценки поперечной метацентрической высоты судна по информации от спутникового компаса до практической реализации.

Три дипломника – Игорь Бурков, Николай Янкин и Юрий Капитан – под руководством Николая Олеговича Кириллова будут заниматься космосом, т.е. мореходной астрономией и спутниковой навигацией. Другая группа товарищей, численность которой также определяется средним арифметическим между квартетом и дуэтом, будет заниматься «нумерологией». Именно так в стародавние времена наши курсанты шутливо называли информационно-логический анализ – методику, активно используемую профессором нашей кафедры Юрием Ароновичем Даниловым для описания аварий условиями, при которых они произошли. В этом году под началом профессора будут работать Роман Гончар, Артем Иванов и Ярослав Овсяников.

Мы осознанно прошли только по верхам текущей тематики ДР. Во-первых, чтобы не переборщить с занудством. Во-вторых, такой задачи и не стояло. Представленное описание является своеобразным трейлером, причем к фильму, еще не снятому. А полномасштабная премьера состоится в июле 2020-го, и 48 человек уже начали с 12 ноября к ней готовиться. Удачи им!

С.Бирюков

Наши праздники

**ВАЛЕНТИНЕ ИВАНОВНЕ
АЛЕКСЕЕВОЙ – 70!**

Есть на нашей кафедре человек, с которым курсанты знакомятся на самом первом курсе и знакомство это продолжают до самого выпуска. Начинается все с «Таблицы морских расстояний», в поис-

ках которой первокурсники доходят до навигационной камеры, а заканчивается госэкзаменами и защитой дипломных работ.

А зовут этого человека – Алексеева Валентина Ивановна, и 14 ноября ей исполнилось 70 лет, ровно половину из которых она проработала в Академии. На на-

шей кафедре Валентина Ивановна заведует не просто учебным кабинетом, а можно сказать ее лобным местом – уже упомянутой навигационной камерой. Именно здесь хранятся весь запас морских навигационных карт и пособий, секстансы, хронометры, гидрометеоприборы и прочие штурманские штучки, периодически переходящие для изучения к нашим курсантам. Благодаря заботливым рукам Валентины Ивановны карты долго остаются картами и не превращаются в портянки с бахромой, а лоции и другие книги-пособия сохраняют свой переплет.



Говорят, незаменимых людей не бывает. Глядя на работу Валентины Ивановны в этом можно усомниться. В своем заведении Валентина Ивановна знает больше, чем многие штурмана. В тех же навигационных картах она ориентируется с закрытыми глазами, зная чуть ли не наизусть каталог карт и книг. Одно загляденье, как она быстро и профессионально подбирает карты к курсовым работам по навигации. Все и всегда у нее по полочкам и учтено лучше, чем в бухгалтерии.

Из года в год Валентина Ивановна участвует в работе государственной комиссии, слушая вместе с ней ответы наших выпускников на билеты экзамена и доклады на защитах выпускных квалификационных работ. И мало кто знает – насколько нелегка роль секретаря государственной экзаменационной комиссии, обязанного безошибочно фиксировать на бумаге большое количество деталей.



Однако с последней защитой работа у Валентины Ивановны не заканчивается. Дальше – учет дипломных работ и сдача их в архив, а их, позвольте напомнить, в 2019 году было 76.

Валентина Ивановна очень хорошо помнит многих наших выпускников, причем не только последних лет, но и получивших свои дипломы в 90-х и нулевых. Сказанная вслух фамилия очень часто сразу увязывается с внешними и внутренними особенностями ее владельца.

Наша Валентина Ивановна является, без преувеличения, настоящим воплощением лучших человеческих качеств. Она – сердечный и отзывчивый человек, который слова и делом всегда готов прийти на помощь тому, кто в ней требуется. Одновременно она никоим образом не воспринимает и не терпит хамство, несправедливость и ложь. Чуть ли не самое

страшное для нее – обман курсанта, который, потеряв что-то, выданное из навигационной камеры, с большими глазами доказывает свою непричастность к произошедшему.

Валентина Ивановна бесконечно скромный человек и публично рассказывать о себе категорически не желает, даже поймать ее в объектив фотоаппарата труднее, чем амурского леопарда. Однако страна (а, точнее, кафедра) должна знать своих героев... Знать, беречь и уважать.

С Днем рождения Вас, любимая Валентина Ивановна! Пусть жизнь играет всеми красками радуги и дарит лучшие дни, в которых не будет спешки и суеты, стрессов и тревог, а будут только солнце теплое и здоровье крепкое.

С Днем рождения!

Ликбез

ОСТАНОВИТЕ ЗЕМЛЮ – Я СОЙДУ (E PUR SI MUOVE!)

Среди всего, что изучают курсанты-судоводители на пути к диплому, немаловажное место занимают технические средства судовождения и, в частности, магнитные компасы и гирокомпасы. В итоге, если хотя бы на пальцах выпускник нашего факультета сможет объяснить – почему магнитный компас или, тем более, гирокомпас показывает на север, то он далеко не зря провел время на лекциях по дисциплине ТСС.

С магнитным компасом оно, конечно, проще. Его стрелку ориентирует на север (ну или почти на север) магнитное поле Земли, т.е. магнитный компас жив, пока это поле существует, и об этом знают, наверное, даже младшие школьники. А что же является условием существования гирокомпаса? Здесь все тоже не так заморочено – этот курсоуказатель будет актуален до тех пор, пока наша планета... вра-

щается около своей оси. Получаются интересные параллели. Магнитный компас – это магнит в магнитном поле, а гирокомпас – это одно вращение (гироскопа) в другом.

Наш сегодняшний научно-популярный ликбез посвящен как раз вращению Земли около своей оси или, точнее, нескольким интересным и конкретным вопросам, касающимся этого вращения.



Фраза, вынесенная в заголовок, известна всем, и имеет почти прямое отношение к теме ликбеза. «И все-таки она вертится!»

– хоть эти слова, приписываемые Галилео Галилею, и относятся к вращению нашей планеты вокруг Солнца, а не вокруг своей оси, но и здесь они также неплохо ложатся слоганом всего, что следует ниже.

Итак, поехали...

1. Почему Земля вертится вокруг своей оси?

Однозначного ответа на этот вопрос наука пока еще не дала. На этот счет существует множество гипотез, а самая распространенная из них восходит ко временам образования планет Солнечной системы. Облака космической пыли «сбивались в кучу», образуя зародыши планет, к ним притягивались другие более или менее крупные космические тела. Столкновения с этими телами и могли придать вращение будущим планетам. А дальше планеты продолжали вращаться по инерции. Получается, что Землю когда-то раскрутили, и до сих пор она не может остановиться.

Однако здесь существуют свои загадки. Например, шесть планет Солнечной системы вращаются в одну сторону, и только Венера – в противоположную. Уран же вращается практически «лежа на боку», то есть на этой планете нет смены дня и ночи.

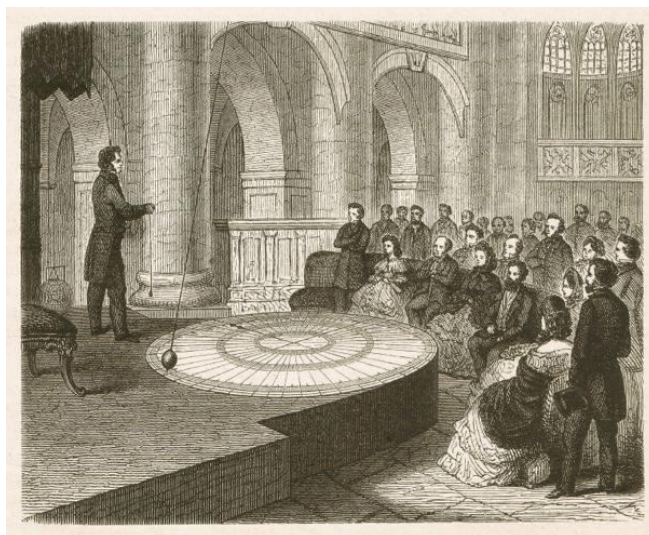
Вращается ли Земля вокруг своей оси или нет – это была одна из наиболее живучих в истории науки дилемм. Так, Аристотель склонялся к тому, что наша планета неподвижна, а другой, менее известный представитель античной философии – Филолай – считал, что Земля осуществляет не вращательное, а поступательное движение вокруг Центрального огня, который нельзя было наблюдать с «обитаемой части мира», а Солнце является зеркалом, отражающим его свет.

У сторонников как вращения, так и неподвижности были свои аргументы, причем некоторые формулировались очень любопытным образом. Так, индийский астроном VI века Варахамира утверждал, что на вращающейся Земле летящие в

воздухе птицы не могли бы вернуться к своим гнездам, а камни и деревья слетали бы с поверхности планеты.

В 1543 году был опубликован фундаментальный труд польского астронома Николая Коперника «О вращении небесных сфер», где гипотеза суточного вращения Земли стала частью гелиоцентрической системы мира. Однако споры о факте вращения нашей планеты продолжались еще долгое время.

Эксперимент, наглядно демонстрирующий вращение Земли, поставил в 1851 году французский физик Леон Фуко. Его смысл очень прост и понятен. Плоскость колебаний маятника неизменна относительно неподвижных звезд. А в системе отсчета, связанной с Землей, плоскость колебаний маятника поворачивается в сторону, противоположную направлению вращения Земли, что наглядно видно по делениям на круге, размещенном под маятником. Наиболее отчетливо этот эффект выражен на полюсах, где период полного поворота плоскости маятника равен периоду вращения Земли вокруг своей оси, а на экваторе плоскость колебаний маятника неизменна.



Фуко и его маятник

2. Постоянна ли угловая скорость вращения Земли?

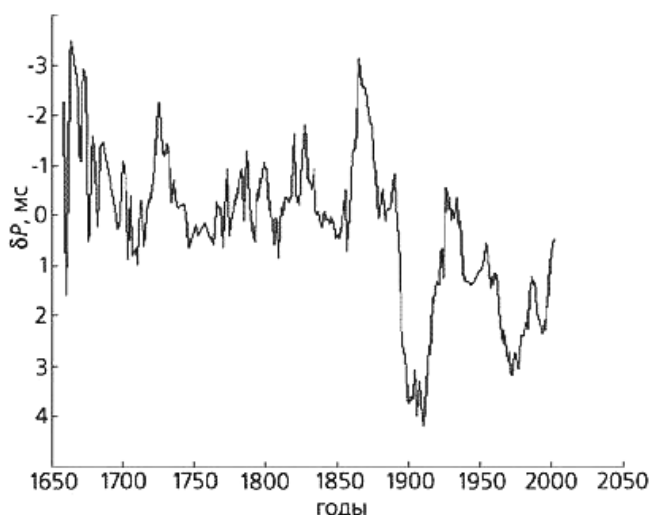
Однозначно и односложно можно ответить – нет. Наша Земля – не абсолютно твердое тело идеально шарообразной

формы. Внутри у Земли – жидкое ядро, форма Земли неидеальна, плюс на нашу планету воздействуют гравитационные силы Луны, Солнца и даже крупных планет Солнечной системы (таких, как Юпитер). Поэтому скорость вращения Земли изменяется – медленно (на миллисекунды каждый день), незаметно, но изменяется. Планета то начинает вращаться чуть быстрее, то замедляется... Однако все причины, из-за которых скорость вращения Земли меняется, до сих пор неизвестны даже самым большим умам планеты.

Непосредственными наблюдениями за изменением скорости вращения Земли занимается Международная служба вращения Земли (*International Earth Rotation Service*), главный офис которой находится недалеко от Эйфелевой башни.

Изменения скорости вращения делятся на три типа: вековые, нерегулярные и сезонные. Вследствие вековых изменений, вызванных приливо-отливными явлениями, период одного оборота за последние 2000 лет увеличивался в среднем на 2,3 мс в столетие, а за последние 250 лет – на 1,4 мс в столетие.

Изменение продолжительности суток



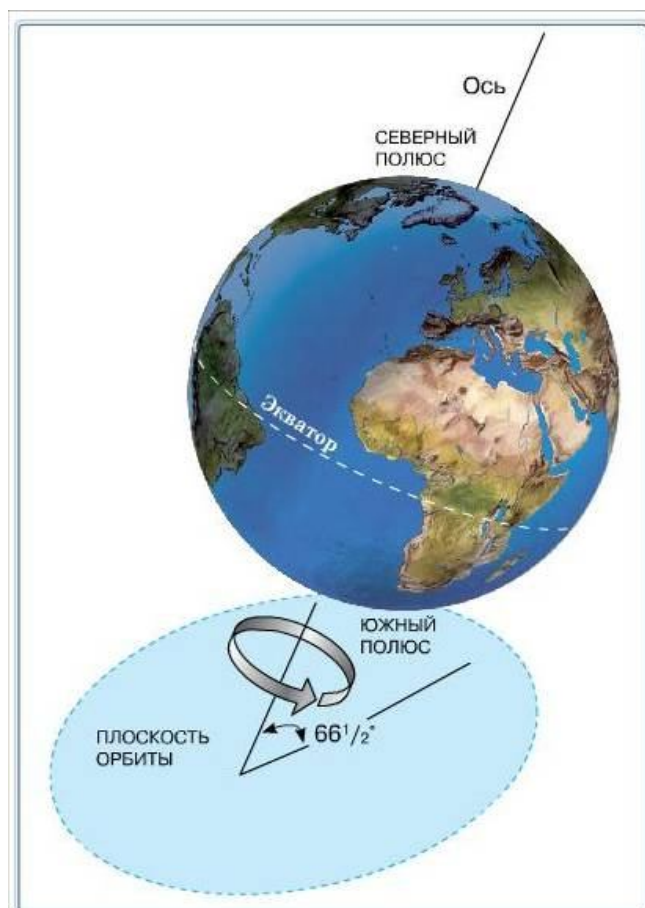
Причина нерегулярных изменений достоверно не установлена. Они могут увеличить или уменьшить сутки на 4 мс.

Сезонные изменения, вызывающие изменение периода обращения на 1 мс, обусловлено перераспределением водных

или воздушных масс на поверхности нашей планеты. При этом самые короткие сутки приходятся на июль-август, а самые длинные – на март.

В своем младенчестве наша планета вращалась около своей оси так, что продолжительность суток составляла по различным оценкам от 4 до 6 часов, а около полутора миллиардов лет назад – 18,7 часов.

Пока нет ответа на вопрос и о причине появления наклона оси вращения Земли относительно плоскости вращения Земли вокруг Солнца. Этот наклон равен $66^{\circ}33'22''$, и его наличие привело к появлению на Земле времен года. При этом ось вращения Земли периодически меняет свое направление. Это называется прецессией. Каждые 13 тысяч лет ось «наклоняется» в противоположную сторону.



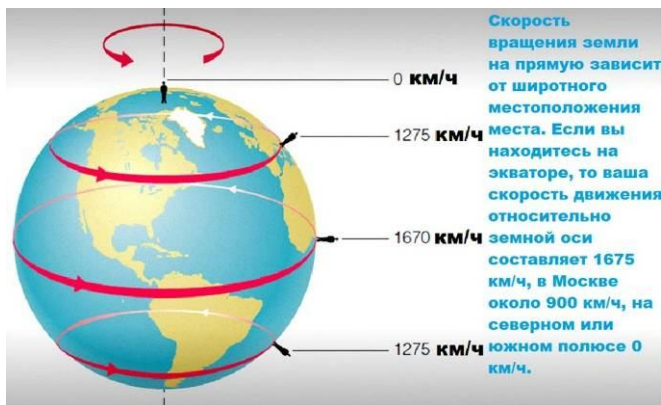
3. Что будет, если Земля остановится?

Здесь можно рассмотреть два варианта развития событий – постепенная остановка планеты и мгновенный стоп. Первый вариант достаточно реален – со временем, через многие сотни миллионов лет, Земля действительно прекратит свое вра-

шение. Мгновенная остановка может случиться вследствие попадания крупного метеорита – это, конечно, ближе к фантастике, но все же. Кроме того, возможно, что существуют некоторые причины остановки, о которых мы можем сейчас и не догадываться.

Итак, мгновенная остановка...

Все точки на поверхности Земли, расположенные в районе экватора, двигаются с линейной скоростью почти 500 м/с.

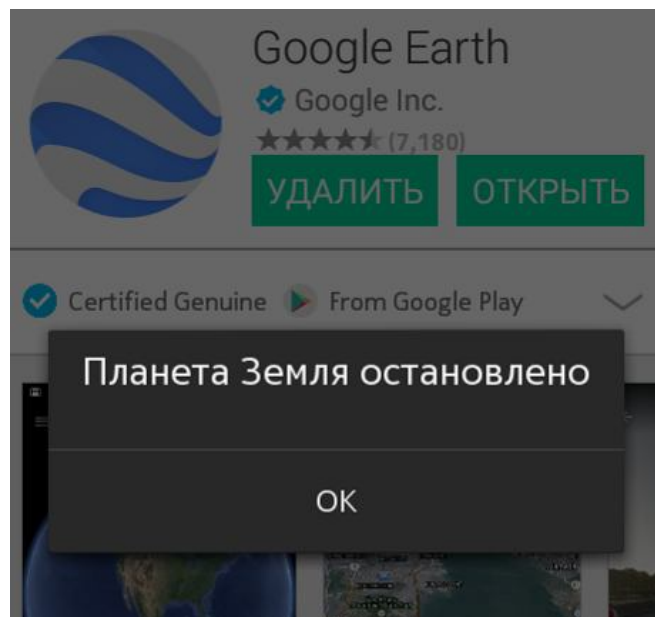


Резкая остановка планеты вызовет движение по инерции в восточном направлении всего, что не закреплено поштормовому (не вмуровано в горные породы). Однако приобретенной скорости не хватит, чтобы преодолеть гравитацию Земли, и в итоге люди, машины, здания и пр. все равно упадут на Землю (в каком виде – можете догадаться сами).

Однако самые катастрофические последствия оставит инерционное движение морей, атмосферы и ядра планеты. Гигантские цунами, сумасшедшие ветра пролетят над земной поверхностью, снимая с нее тонкий слой стружки. Вполне возможно, что наша планета вообще потеряет свою атмосферу.

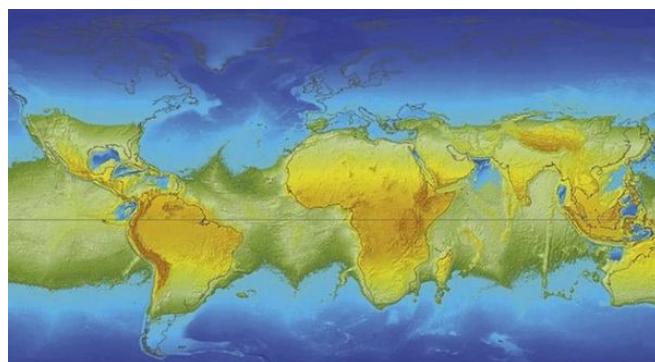
Еще можно вспомнить, что Земля вовсе не твердая – земная кора – все равно, что кожура яблока. Под этой корой находится жидкая магма и ядро, которые тоже вращаются. При резкой остановке Земли вся эта жидкая субстанция все-таки провернется несколько раз, круша и ломая «яблочную кожуру». В результате мгновенно произойдут настолько мощные землетрясения с многокилометровыми раз-

ломами и извержениями вулканов там, где их сроду не было, что вряд ли что-то живое останется на этой планете.



В случае плавной остановки все будет не столь катастрофично (или, точнее, катастрофично, но не сразу).

Во-первых, форма нашей планеты начнет стремиться к идеальной шарообразной и произойдет перераспределение воды и суши. В итоге, на планете останется один гигантский «экваториальный» материк и две шапки из океанов. В процессе формирования новой географии под воду уйдут Антарктида, Гренландия, Канада, Сибирь, вся Европа, часть Китая и половина Новой Зеландии. Зато вдоль экватора до 30 градусов северной и южной широты появятся равнины и горные хребты.



Сутки на планете будут длиться 365 дней. На одной половине Земли почти полгода будет светить Солнце, и стоять невыносимая жара, а на другой установится почти шестимесячная холодная ночь. «Почти» – из-за того, что между зимней ночью

и летним днем будут краткие периоды сумерек. Интересно еще и то, что Солнце будет вставать на западе, а садиться на востоке (по разу в год). При таком раскладе существующий флоре и фауне будет очень трудно выжить.



При остановке планеты прекратит свое движение и жидкое ядро, следовательно, у нашей планеты постепенно исчезнет магнитное поле, которое не только помогает морьям ориентироваться, но и защищает планету от солнечного ветра – заряженных частиц, с огромной скоростью несущихся к планете от звезды, и от высокоэнергетических частиц из дальнего космоса.

В другом температурном режиме ветра начнут дуть от экватора к полюсам, а не распределяться параллельно экватору, как сейчас. Из-за этого изменятся климат и морские течения, что повлечет глобальные перестройки, прежде всего в морских экосистемах.

Не менее катастрофичными будут последствия ускорения вращения. Ветра, цунами, землетрясения... Только вот вода и суша перераспределяться зеркально, и океан расположится вдоль экватора, и вместо годовых суток случится наоборот – более частая чем сейчас смена дня и ночи. В некоторый момент центробежная сила на экваторе превысит силу тяжести, и атмосфера, а за ней и закипевший океан уйдет в космос – Земля превратится в мертвый булыжник.

Более фантастичен, но не менее интересен тот вариант остановки Земли, когда наша планета перестанет вращаться по орбите вокруг Солнца.

Это, конечно, невозможно, но представить никто не запрещает... Если Землю остановить и предоставить самой себе, то произойдет следующее – планета сойдет с орбиты и устремится в направлении Солнца, но не достигнет его, так как Солнце имеет свое движение в пространстве.

Земля пролетит довольно близко от него по кометной орбите. Солнечным ветром сдует всю атмосферу, вся вода испарится. Пролетевший мимо Солнца обугленный шар, бывший когда-то «голубой планетой», устремится дальше в космос к планетам-гигантам и может достигнуть даже орбит Нептуна или Плутона, пока не повернет снова в сторону Солнца. Но это в лучшем случае. Не нужно забывать, что Земля – не рядовой астероид, а очень массивное тело. Своим движением она внесет сумятицу в движение других планет и их спутников, оказавшихся не очень далеко. Все они сойдут со своих орбит и их движение станет непредсказуемым. Оказавшись между или вблизи планет-гигантов, таких, как Юпитер и Сатурн, она может быть разорвана ими в клочья. В таком случае появится еще один пояс астероидов. Кроме того, на своем пути Земля встретит астероиды разных размеров, которые смогут-таки тоже поучаствовать в «добивании» нашей планеты.

Такие вот сценарии событий возможны всего-навсего по причине прекращения вращения Земли... В любом случае, Землю мы после этого если и увидим, то не узнаем. И, естественно, после остановки планеты гирокомпас уже будет не нужен, и не только потому, что он не будет способен удерживать ось своего вращения в плоскости меридиана.

На этом разрешите закончить еще одну научно-популярную лекцию нашего ликбеза, превратившуюся в итоге в фантастический блокбастер (Федор Сергеевич, мы готовы написать сценарий).

С.Бирюков

КРУЗЕНШТЕРН-1994 (ЧАСТЬ 2)

В первой части этих своеобразных мемуаров акцент был сделан не на тексте, а на фотографиях. При этом некоторые интересные моменты начала рейса не попали в несколько скомканный рассказ, необоснованно лишившись в нем своего достойного места. Конечно же, это было ошибкой, но никто не мешает исправить ее сейчас, во второй части повествования.

Подавляющая большинство тех, кто когда-то поднимался на мачты барка (теперь, точнее, барков) согласятся, что первый подъем приносит с собой впечатления, которые остаются в числе самых ярких в жизни. Так и в моем случае – спустя 25 лет, воспоминания о покорении первого грота свежее многих других, пусть даже близких по времени. Случилось все в тот день, когда после выхода моя группа впервые была учебной (21.06.1994). «Первый раз было очень даже жутковато, пока не поднялись на самую высокую бом-брам-рею... Страх высоты пропал мгновенно и бесследно, а появилось никогда ранее не испытываемое опьяняющее чувство высоты и даже полета... А видишь-то какой открылся отсюда. С третьим подъемом на этой рее мы (я, С. и Д.) почти прописались, просидев на ней целый час».

Нельзя, конечно, не упомянуть про одно «но», которое сопровождало первые морские часы жизни. Об этом «но» знают все, и оно насколько ожидаемо, настолько и приходит вдруг. Речь, как вы, наверное, уже догадались, идет о морской болезни, которой «заразилось» большинство моих однокурсников сразу же, как только «Крузенштерн» вышел в открытую часть Балтийского моря – штормило здесь не по-детски. Зато несколько человек, оказавшихся неподвластных качке, выражали остальным искреннюю благодарность за тройные завтраки, обеды и ужины (и полдники – куда уж без них). Однако я в чис-

ло этих счастливицков, занимавшихся кревоугодием, не вошел, а в зеркале видел кого-то зеленого, но никак не себя (сейчас бы сказал – там был Шрек). Однако положительных впечатлений было так много, что они почти маскировали физический дискомфорт, плюс творившаяся на борту движуха (включая даже работу в пресловутом МОПе) была своеобразным лекарством (реальные таблетки, кстати, были тогда в дефиците – ну и Слава Богу). Не лишним здесь будет вспомнить, что знаменитый адмирал Горацио Нельсон, ставший моряком в 12 лет, так никогда и не избавился от кинетоза.

Без юмора в море, конечно, нельзя (просто аккуратнее с ним иногда надо быть). И для воспоминания о первом поводе для улыбки вернемся в порт отхода. Согласитесь, что первые часы и дни пребывания на борту уходят на то, чтобы привыкнуть к особенностям судового уклада жизни. Даже в мелочах по первой можно заблудиться. Так, оказалось, что помывка рук обеспечена здесь технически совсем иначе, чем дома... «Здесь же как – нажимаешь на кнопку, и вода течет определенное время, а затем, если не случится повторного нажатия, поток прекращается... Так вот, сначала В. с агрессивным упорством жал на этот клапан и искренне удивлялся – почему вода течет еще сильнее. Затем подкололи У. (он заселился на сутки позже), сказав ему, что для выключения воды надо крикнуть об этом механикам в «это отверстие» (указано было на кондиционер). После того, как У. истошно заорал в вентиляшку: «Выключай... Заснули, что ли?», вода (естественно не поэтому) закончилась, а вот смех не прекращался еще добрых пять минут...»

Публикуемые фотографии, кстати, тоже имеют свою, почти страдальческую судьбу. Накануне рейса на последние был куплен супермодный на то время фотоаппарат «Зенит» (плёночный – цифровой фотографии тогда не существовало), который почти сразу красиво так сломался

– в Балтийских проливах. Выручил сокурсник, у которого в зачатке была «Смена-8» (этакий «Запорожец» фотодела). Этим простецким, но оказавшимся надежным, аппаратом, было отшелкано 3-4 пленки по 36 кадров. Однако почти все пленки к концу рейса были похищены неизвестными злоумышленниками из камеры хранения супермаркета в славном немецком городе Бремерхафен. Спустя полгода на мой адрес из местной полиции пришло письмо-уведомление, содержание которого можно выразить очень кратко и понятно: «Извините, не нашли». А то, что удалось сохранить, и представлено на страницах газеты.

Итак, первая часть воспоминаний закончилась на выходе в Северное море.



«Весь день 24 июня мы жили в ожидании первого в жизни порта захода – Вильгельмсхафена, города в устье Эльбы, и ближе к вечеру на горизонте появились немецкие острова. В шесть часов взяли лоцмана, прошли слева от нефтеналивных причалов (позже выяснилось – компании «Beta»). В половине седьмого нас подцепили буксиры и заташили в шлюз – место очень заунывное. Зато швартовались мы на очень красивом причале, сигналив тифоном всем подряд и получая ответ, при большом стечении народа. Это было потрясающе! У пирса уже стоял керченский «Херсонес», но наш барк привлекал заметно больше внимания.

Первое, что бросилось в глаза – люди, внешне отличные от наших соплеменников и совсем не похожие на немцев, как

их показывают в нашем кино, и известные немецкие порядок и дисциплина. Иллюстрацией для последнего был один случай, когда местный житель, двигаясь на велосипеде по, конечно же, велосипедной дорожке, на которой играли дети, не стал их объезжать, а сигналил звонком до последнего, пока малолетние препятствия не разбежались».



Кстати, вспоминается еще несколько подобных случаев... Увольнение. Восемь утра воскресенья. Узкая дорога, которая просматривается влево и вправо на несколько километров. Светофор, красный цвет которого горит три минуты (т.е. бесконечно долго). И местный житель, который спокойно ждет эти три минуты зеленого... Нам было элементарно стыдно перейти через дорогу, нарушая правила. Между тем, зеленый скоро «перевел» нас через дорогу, и, провожая глазами, нашего немецкого попутчика, мы на секунду усомнились в том, что Германия и порядок – это синонимы. Собачка, которую выгуливал воскресный прохожий, ... сделала свое грязное дело прямо на тротуаре, но спустя секунду ее хозяин достал

бумажный мешочек и чем-то, похожим на метелку, собрал с брусчатки все лишнее...

«Ночь после прихода оказалась футбольной – наша сборная «слила» 1:3 шведам, а закончилась эта трагикомедия в четыре утра. И это вместе с тем, что в шесть я должен был заступать дневальным... Не совсем получилось – будильником в итоге стал инженер-методист, чей возглас «Кто дневальный?» заставил принять вертикальное положение и начать инстинктивно одеваться, причем молча. Материализовался я только после пятого окрика (звучит – как новая единица времени), после чего стал единственным участником экскурсии по умывальникам. Главным экспонатом оказалась разбитая подставка под мыло, а изначально виновным был, естественно, дневальный. Однако рядом со мной – люди честные, и вина вскоре переключалась по более справедливому адресу. Это происшествие и красные от недосыпа глаза – были единственными проблемами дневальства...

Первый сход на берег случился вечером следующего дня после дежурства по столовой. На пару с У. решили прогуляться по городу в поисках возможности позвонить домой. Однако эти поиски прерывались расспросами сидящий на ступеньках какого-то заведения импозантный человек... Заведение оказалось рестораном, а человек – его хозяином (причем родом он из Югославии). Грешно было не воспользоваться гостеприимством и телефоном. Сильно не наглежа, обменялись с родными короткими сообщениями, а затем очень приятно пообщались с хорошими людьми.



На следующий день (т.е. 27 июня) парусник должен был начать катать туристов, а учебная группа на это время оставалась по идее на берегу. Однако прошла вводная оставить только 20 человек из 36. Честно брошенный жребий вроде бы отправлял меня в город, но утро все поменяло – на борту остались все. И только вечером случился сход, а вместе с ним и очередное интересное знакомство. Весь вечер мы с У. провели в обществе капитана (и одновременно хозяина) двадцатипятиметрового рыболовецкого судна, промышляющего в районе Мадагаскара.

А дальше будет рассказ о самом интересном дне стоянки – 28 июня. Начался же интерес днем раньше, когда на судне комплектовали футбольную команду на игру с местными любителями. Попали в сборную «Крузенштерна» и мы с В. Игра была назначена на 19.30, однако уволили нас рано утром – до игры команде была обещана обширная культурная программа, о подробностях которой никто из нас не догадывался. В итоге автобус довез нас до города Jever, знакомство с достопримечательностями которого заняло около часа. Далее – экскурсия на известный пивоваренный завод, разделившаяся на две части. Сначала музей – первая еверская пивоварня, затем – реальное современное производство, завод из стекла и бетона с минимумом рабочих (полнейшая автоматика).

Чуть позже полудня случилась еще одна экскурсия – на нефтеперерабатывающий завод под названием «Beta» (с одноименной командой нам и предстояло играть). Первым делом – обед, причем поели мы настолько плотно, что можно было умереть не от голода, а от еды. Затем непосредственно экскурсия, получившаяся в итоге очень интересной – на четырех квадратных километрах рафинерии было что посмотреть. А закончилась прогулка по заводу опять едой, хотя после того обеда кофе с пирогом таковой не считается.

И вот – время игры. Соперники – люди постфутбольного возраста, некоторым на вид за шестьдесят. Один из таких ветеранов играл против меня на фланге, пару раз пытался убежать (почти получалось), а потом устал. Зато на ходу немного поговорили за жизнь, за футбол.



Несмотря на немалый средний возраст, это была хорошо сыгранная команда в отличие от нас, собравшихся, по сути, впервые. Плюс наша растренированность (все-таки, моряки, а не футболисты). Минуте на 70-й у меня даже ногу свело, помогла лишь иголка от значка. По всему этому и счет 0:2 (хотя первый гол мы получили с пенальти, которого не было, а играли даже лучше, чем могли ожидать от самих себя). После игры – общее фотографирование, обмен майками и вручение призов (нам за почетное второе место в этом мини-турнире из одного матча).

Следующие дни продолжительной стоянки в Вильгельмсхафене не были столь насыщенными, но скучными их назвать тоже никак нельзя. Правда, и прерывалась эта стоянка пятидневным выходом в море, и

традиционная трехсменка – МОП, вахта на руле и занятия сменяли друг друга, и как ниточкой рутину «пронизывали» постоянные парусные авралы.



Последние два часа одной из рулевых вахт с нами по очереди стояли туристы. Сначала место перед репитером заняла девушка, которая за шестьдесят минут заставила меня стыдиться своего английского. Она изъяснилась настолько быстро, что не всегда удавалось уловить сказанное и приходилось переспрашивать.

Девушку сменил ее отец, и с ним было намного легче, и не только в плане языка – немец хорошо разбирался в футболе, а язык последнего универсален. На удивление с первого раза новый коллега запомнил наши имена, а вот как его зовут, я до сих пор не уверен, что запомнил правильно – Ганс Йохан Граф Фрайтаг.

Последний день пятидневного выхода запомнится мне тремя вещами - картошкой, картошкой и, конечно же, картошкой. К четырем дням руки покрылись мелкой сеточкой бескровных порезов, но и их толком не было видно. «А вы что – чистили картошку в медицинских перчатках?» –

закрахмаленные руки действительно казались одетыми в перчатки.

Следующий после возвращения день (9 июля) – увольнение, которое началось с прогулки по Марктштрассе – местной улице магазинов. Т.к. свои миллионы мы забыли дома, то прогулка была сродни экскурсии, магазины – музеями, причем самый большой магазин – Карштадт – считай Эрмитажем. Подивившись экспонатами, за оставшееся время излазили весь город вдоль и поперек. С одной стороны – ничего особенного, с другой – все здесь иначе, потому и любопытно.

С нулей до четырех утра 10-го – вахта на трапе. Только заступили и попали под осаду роты девушек, пытавшихся подняться на борт. Разобраться с ним смог только четвертый помощник. Часа в два ночи стало холодать и одновременно «проснулось» желание спать. Чтобы с ним бороться, мы с напарником стали напевать революционные и военные песни. Правда, к стыду своему помнили мы лишь по одному куплету, однако получившееся попурри выглядело очень талантливо. Начинали мы свой небольшой концерт тихими голосами, но потом разошлись, очень высоко загнав децибелы. В какой момент из ниоткуда раздался голос: «Вахта... Вахта...» Оглянулись по сторонам – вроде никого, но спустя секунд пять голос повторился. Будучи материалистами и

трезвенниками, решили пройтись вдоль борта, и тут же обнаружили источник – в одном из иллюминаторов светились глаза старпома. «Почему так шумно? Спят же люди!». Проникнувшись нашими обещаниями хранить в дальнейшем покой экипажа, старпом отправился досматривать сон. Скоро наша ночная вахта закончилась.

В первой половине следующего дня решил прогуляться по променаду и, наткнувшись на открытое кафе, присел за свободный столик попробовать мороженого, но сделать этого не успел. Взамен получил интересное знакомство с немецкой парой (как оказалось потом - из Саарбрюккена), заинтересовавшихся человеком в незнакомой форме и подсевших за столик. Я им рассказал немного об академии и перевел буквы с погон. В ответ услышал историю путешествий этой пары, побывавших в числе прочих стран и в России. Воспоминания о Москве, Санкт-Петербурге, Пушкине, Петродворце были исключительно в восхитительных тонах.

Это была последняя встреча в этом немецком порту... После обеда швартовы были отданы, и «Крузенштерн» покинул изнывающий от адской жары, прекрасный хотя бы тем, что первый, порт... Чуз, Вильгельмсхафен».

С.Ермаков



vk.com/ogniznaki