

ОТЖИ И ЗНАКИ КАФЕДРЫ СУДОВОЖДЕНИЯ

Морская навигационная стенгазета *** апрель 2020 года *** Адм. номер 2068

Сегодня в номере:

Неправильный апрель.....	1
История пропавших дней.....	6
Крузенштерн -1994 (часть 4).....	9

О главном

НЕПРАВИЛЬНЫЙ АПРЕЛЬ

Вы не представляете, как бы нам хотелось обойти стороной коронованную во всех смыслах проблему, которая почти разом накрыла весь мир. Однако «ОиЗ» – эта маленькая часть кафедральной жизни, а в этой жизни появился поломавший ее обычный уклад вирус...

Никогда раньше стены коридоры нашего учебного заведения были столь одиноки и пустынные как в апреле 2020-го. Даже в летние отпускные месяцы жизнь продолжалась и была ключом, хоть и меньшего размера. А сейчас тишина, которую без натяга можно назвать зловещей. Аудитории кафедры судовождения привыкли к тому, что с приходом весеннего тепла наши курсанты начинают жить в них от восхода до заката. Так было из года в год, пока не пришла в мир зараза, и ныне бумажная модель Солнца, висящая над доской в аудитории 332, не греет не только из-за того, что она бумажная, но и потому что пока некого.

Дистанционная форма обучения оказалась единственным выходом из сложившейся ситуации. Учебный процесс переместился в виртуальную среду, а роль парт и стульев строгих по обстановке аудиторий стали выполнять уютные кресла и диванчики мест постоянного проживания наших курсантов. Значимость почто-

вых сервисов, социальных сетей и прочих коммуникационных приложений с переходом на ДО в разы увеличилась. Без них учебный процесс просто бы умер. Оказалось, что ЭИОС – это не столько та оболочка, ссылка на которую расположена на сайте Академии, сколько вся совокупность интернет-ресурсов, задействованных для создания моста между преподавателями и курсантами.

Однако они, эти ресурсы, не могут полностью заменить аудиторные занятия, во время которых лекторы (не по должности и расписанию, а по жизни) не просто излагают материал, а своей харизмой мотивируют обучающихся «переваривать» его до мельчайших атомов, понимать все тонкости дисциплины и специальности и любить свое дело таким образом, чтобы эта любовь всегда создавала желание стать мастером в обоих смыслах (и капитаном, и профессионалом). К сожалению, специфика содержания образовательной программы по нашей специальности не дает возможности осваивать ее только дистанционно. Большинство умений может появиться только «в обнимку» с тренажером, секстаном, звездным глобусом, компасами, картами и пр. Через видеофильмы, выложенные на Youtube, от силы можно получить только общее представление о том, как и что нужно делать. А научиться делать те же выверки секстана без самого прибора и без многочисленных тренировок ну никак невозможно. Однако пока только и остается, что ждать хорошей погоды (читай – улучшения санитарно-эпидемиологической обстановки) и полной воды, чтобы оторвать свои

пятые точки от грунта и зажить обычной жизнью.

Несколько недель «дистанционки» позволили сделать одно наблюдение. Курсанты, которые серьезно относились к учебе до перехода на ДО, к радости не изменили своего отношения и в новых, пока еще непривычных условиях обучения. Кто же подходил и ранее формально к выполнению заданий, тот и сейчас, к сожалению, работает по принципу «чтоб только отвязались».

Однако не все наши курсанты учатся сейчас по домам, старшие курсы – в море, на практике. Там же в море, но на работе – многие наши выпускники. Насколько же трудно и небезопасно менять в настоящих условиях экипажи – тема, быстро занявшая верхушку топа обсуждаемых на различных морских форумах. Многие судоходные компании в ответ на пандемическую угрозу оперативно изменили политику работы своего флота и комплектования экипажей судов. По судам рассылаются различные циркуляры, отменяются заходы в порты, и, что самое, мягко говоря, неприятное – компании «тормозят» смену экипажей, предлагая продлевать контракты морякам, находящимся на борту. Больше от безысходности такая позиция судовладельцев поддержана и Международной федерацией транспортных рабочих: «В целях смягчения проблем, связанных с заменой экипажей, МФТ приняла решение о том, что в период с 17 марта 2020 года по 16 апреля 2020 года она не будет оспаривать продление контрактов на срок до одного месяца, даже если это приведет к тому, что сроки службы моряков превысят максимально допустимые». Таким образом, большинство флагов освобождаются от максимальных сроков службы, предписанных Конвенцией о труде в морском судоходстве. В итоге более 100 тысяч моряков по всему миру оказались сейчас в ловушке, не имея возможность покинуть свои суда.

Даже такая проблема, как окончание срока действия рабочего диплома, быстро перестала быть проблемой, – эти и связанные с ними документы автоматически продлеваются на срок до трех месяцев.

Порты по всему миру ввели ограничения, в числе которых запреты на вход в гавани, обязательный карантин для экипажей, обязанность заполнять формуляры здоровья.



«В каждом порту нас проверяют, измеряют температуру. Все происходит в масках, в защитных очках, специальных защитных костюмах. Полная безопасность. Не дай Бог, ты кашлянешь... Паники никакой нет, просто лишние мысли из-за коронавируса. Выход в город, естественно, запрещен», – так описывает свою рабочую весну второй помощник одного из морских судов.

Нетрудно понять, что подобные решения продиктованы, в первую очередь, безопасностью самих моряков: находясь на изолированном от внешнего мира судне, они подвергаются меньшей опасности заболеть, чем те, кто летит им на смену, делая пересадки в аэропортах.

Все бы хорошо, но от подобного неожиданного овертайма, для которого и окончания толком не видно, у многих моряков накопившаяся за рейс усталость, направленная к тому же неопределенностью, начала выплескиваться, делая обычный для них труд нежеланным, а порой и небезопасным. Не меньше моряков

на борту нервничают и моряки дома, которые уже бесконечно долго ждут каких-либо вариантов отправиться на работу.

«Ротацию экипажей недопустимо откладывать на долгое время из гуманитарных соображений, а также из соображений безопасности и трудового права», - это уже цитата из совместного обращения двух организаций – МФТ и Международной палаты судоходства – в адрес правительств стран G20.

Здесь есть смысл привести еще ряд выдержек из этого обращения, которое было опубликовано 8 апреля (несмотря на весь официоз текста, он больше похож на крик души).

«...С учетом ожидаемого продолжения действия ограничений на поездки и перелеты, правительствам крайне необходимо решить серьезную проблему содействия обеспечению смен экипажей судов...

В то же время, когда правительства стремятся обеспечить должную реакцию общественного здравоохранения на пандемию COVID-19, мы не должны забывать о том, что, помимо других экономически важных видов деятельности, торговые суда перевозят мировые запасы медикаментов, продовольствия, топлива и сырья, а также готовую продукцию и комплектующие, которые ввиду сложных глобальных цепочек поставок, необходимы для эффективного функционирования национальных экономик и сохранения рабочих мест.

30 марта 2020 года министры торговли и инвестиций стран Большой двадцатки заявили: «Мы обеспечим ровную и бесперебойную работу логистических сетей, которые служат основой глобальных цепочек поставок. Мы будем искать пути, чтобы логистические сети воздушных, морских и сухопутных перевозок оставались открытыми, а также обеспечим способы облегчить необходимое перемещение медицинского персонала и задействованных работников через границы, не ставя под

угрозу усилия по предотвращению распространения вируса».

Важнейшим шагом для реализации этого заявления G20 будет являться обеспечение правительствами непрерывного функционирования глобальной системы морских перевозок посредством содействия необходимому передвижению моряков и морского персонала по всему миру, в том числе и возможности осуществлять смену экипажей.

В связи с продолжающейся пандемией COVID-19 мы хотели бы обратить внимание лидеров и министров стран G20 на рекомендованные правительствами меры по содействию смене экипажей в портах, которые были выпущены ИМО 27 марта 2020 года.

Эти всеобъемлющие рекомендации включают определение профессиональных моряков и морского персонала, независимо от национальности, как «ключевых работников» [наряду с медработниками и сотрудниками авиакомпаний], оказывающих важнейшие услуги, и предоставление им права на соответствующие исключения из национальных ограничений на поездки или передвижение, с тем, чтобы они могли прибывать на суда и покидать их...

Мы настоятельно призываем лидеров и министров G20 сделать все возможное для обеспечения полного выполнения этих рекомендаций правительствами.

Помимо многочисленных ограничений на поездки, а также проблем, связанных с протоколами иммиграционного и медицинского освидетельствования, в том числе и моряков и морского персонала, насущным препятствием для смены экипажей, что крайне важно для продолжения безопасного и эффективного функционирования морских перевозок, является нынешняя приостановка рейсов из многих аэропортов мира...

Глобальная индустрия морских перевозок признает, что ограничения и санитарные протоколы, которые в настоящее время

применяются во многих государствах в отношении воздушных перевозок, передвижений экипажей судов и их посадки и высадки в портах, приводят к вероятной отсрочке многих смен экипажей, по крайней мере, до мая 2020 года, а, возможно, и на несколько более длительный срок.

Однако десятки тысяч моряков, чьи контракты подходят к завершению, уже ожидают репатриации, и вскоре может наступить тот момент, когда администрации государств флага откажутся продлевать срок пребывания моряков на борту своих судов.

Серьезную обеспокоенность в отрасли вызывает также тот факт, что существующие ограничения, приведшие к многомесячному пребыванию тысяч моряков в море, в сочетании с выполнением сложных как физических, так и психологических задач, экспоненциально увеличивает риск морских аварий и катастроф, что является пугающим сценарием для и без того хрупкой и напряженной глобальной экономики.

Исходя из этого, необходимо разработать глобальную стратегию для обеспечения необходимого сотрудничества в целях содействия перемещению и смене экипажей судов в кратчайшие сроки.

В качестве меры безотлагательного характера мы призываем все правительства определить порты в своих странах и соответствующие аэропорты поблизости, откуда может быть возобновлена смена экипажей в кратчайшие сроки, и проинформировать об этом ИМО и Международную организацию гражданской авиации.

Мы также призываем правительства в случае возникновения чрезвычайных медицинских ситуаций предоставлять прибывающим на берег морякам доступ к экстренной медицинской помощи и, при необходимости, содействовать экстренной репатриации».

Возможно, откликаясь на это обращение, 16 апреля Правительство Российской Федерации включило российских моряков, следующих для смены экипажей морских судов, находящихся в иностранных портах, в перечень лиц, которым разрешено передвижение через государственную границу. Тем самым, положено начало решению проблемы, но пока только в правовом поле. Да и Бог, все пойдет грамотно, и экипажи будут меняться если не в обычном, «довирусном» порядке, то близко к нему.

Конечно же, из всех моряков кафедра больше всего беспокоится, все-таки, за своих курсантов. Некоторые из них действительно застряли: «Нахожусь на Карибских островах. Должен был 23 апреля поехать домой, но компания пока молчит. Капитан говорит, что сейчас о смене речь идти не может – самолеты не летают. Контракт у меня до 23 мая максимум, но надеяться на его фактическое окончание в этот день я не могу». Пока мы оставляем эти слова без автора хотя бы только потому, что их могут повторить сразу несколько человек.



Другая ситуация сложилась у курсанта 4 курса Ивана Козырева. Его отправили домой задолго до окончания контракта и падения «вирусного занавеса». Повезло Ивану или нет – сделайте для себя вывод сами после того, как дочитаете его короткий рассказ о своем сокращенном рейсе.

«Это должна была быть замечательная практика. Парусник Sea Cloud, Карибские острова, прекрасные люди в экипаже – при таком раскладе никакая работа не в тягость. Однако вирус все поломал.

Ежедневно наш экипаж собирали на баке, и мастер доводил новую информацию по вирусу и мерам по противодействию его распространению. Работали мы исключительно в перчатках. Весь багаж тщательно обрабатывался дезинфицирующими средствами. Каждый час боцман назначал нового человека для обработки спиртовым раствором всех перил и ручек.



Все шло своим чередом – в день по две-три швартовки, нередкие овертаймы, но 14 марта [через три дня после того, как ВОЗ признала пандемию] капитан на экстренном собрании экипажа довел до нас категорический циркуляр офиса – всех пассажиров отправить на берег, судно продезинфицировать, ждать дальнейших указаний. По сути, на этом карибский сезон закрылся. Указания же не заставили себя долго ждать. 19 марта из офиса пришел список персонала на списание, в который вошло 90% экипажа и я в том числе. Для тех, у кого оставались месяцы до окончания полугодового контрак-

та, эта новость была больше в радость, но не мне.

Надо заметить, что компания выполнила все финансовые обязательства перед моряками, а в полет снабдила десятью масками, таким же количеством пар перчаток, дезинфицирующими средствами и памяткой по правилам противовирусного поведения.



Перелет выдался не самым легким, но с вирусом это связано в меньшей степени. Билеты были куплены на маршрут Барбадос – Лондон (аэропорт Гатвик) – Амстердам – Москва – Калининград. В аэропорту Барбадоса все улетающие члены экипажа один за другим спокойно проходили чек-ин, пока очередь не дошла до меня: «Вы не можете лететь этим рейсом!» (Упс!) Старший смены забрал мои документы и ушел с ними в неизвестном направлении. После получасового ожидания я уже начал думать, что до дома так и не доберусь. Друг за другом из-за коронавируса отменялись рейсы, купить билет на самолет с каждой минутой становилось все труднее и труднее. Через 30-40 минут пришел офицер Customer service и объяснил, что меня не могут пустить на этот рейс по причине отсутствия шенгенской визы, которая понадобится при пересадке в Амстердаме. При помощи агента проблема

решилась в течение часа. После обмена билетов мне предстояло перебираться из Гатвика не в Амстердам, а в другой лондонский аэропорт – Хитроу, а оттуда уже в Москву.

По прибытии в столицу еще в самолете пассажирам выдали листы, при заполнении которых следовало указать номер телефона и адрес проживания, и измерили тепловизором температуру.

Еще чуть-чуть, и вот он – Калининград, я сделал все, как положено – отбыл двухнедельный карантин под чутким надзором медиков и полиции. Так и закончилась моя практика...»

Кто бы из нас мог подумать о подобном развитии событий еще с полгода назад. Попади же написанное выше Ване Козыреву где-нибудь в декабре, он бы подумал, что держит в руках какой-то не очень удачный фантастический рассказ.

И что делать? Только надеяться на лучшее. Надеется, и строго выполнять проти-

вовирусные протоколы и этикет, как бы вы к ним не относились. И тогда все это закончится очень быстро, честное слово. И мы сможем с радостью поднять над нашей жизнью желтый флаг МСС – «На судне все здоровы, прошу освободить от карантина».



Будем жить, ребята! Берегите себя.

С.Ермаков

Ликбез

ИСТОРИЯ ПРОПАВШИХ ДНЕЙ

Пока все сходится к тому, что 2020 год оказывается намного високоснее, чем можно было ожидать. Конечно же, вера в то, что такие годы оказываются труднее свои коротких собратьев, существует только из-за невежества. Во всяком случае, это следует из рационального восприятия мира. Однако тот мировой коллапс, который мы сейчас наблюдаем – иррационален до невозможности. Может, действительно, во всем виноват «лишний» день? Но предаваться мистицизму – не наше дело, а вот вспомнить – откуда берутся дополнительные к 365 дни – наоборот...

Начнем с загадки... 31 января 1918 года более 100 миллионов граждан РСФСР ложились спать, чтобы проснуться только... 14 февраля (слава Богу, что год тот же). Что за бред? – скажите вы. Спать 13

суток подряд? Всей страной? Отнюдь нет, не бред. Просто все эти дни наконец-то были вычеркнуты из календаря высочайшим распоряжением.

Create calendar: Year: 1918 Country: Russia

Календарь 1918

январь							февраль							март						
пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
1	2	3	4	5	6	7	14	15	16	17				1	2	3				
8	9	10	11	12	13	14	18	19	20	21	22	23	24	4	5	6	7	8	9	10
15	16	17	18	19	20	21	25	26	27	28				11	12	13	14	15	16	17
22	23	24	25	26	27	28								18	19	20	21	22	23	24
29	30	31												25	26	27	28	29	30	31
6:00	14:00	22:00	29:00				18:00	26:00						6:00	12:00	19:00	27:00			

«В целях установления в России одинакового почти со всеми культурными народами исчисления времени Совет Народных Комиссаров постановляет ввести по истечении января месяца сего года в гражданский обиход новый календарь. В силу этого:

1) первый день после 31 января сего года считать не 1 февраля, а 14 февраля, второй день – считать 15-м и т. д.»

Декретъ о введеніи въ Россійской республикѣ западно-европейскаго календаря.

Въ цѣльхъ установленія въ Россіи одинаковаго почти со всеми культурными народами исчисленія времени, Совѣтъ Народныхъ Комиссаровъ постановляетъ ввести по истеченіи января мѣсяца сего года въ гражданскій обиходъ новый календарь. Въ силу этого:

1) Первый день послѣ 31 января сего года считать не 1-ымъ февраля, а 14-ымъ февраля, второй день — считать 15-мъ и т. д.

10) До 1 июля сего года писать, послѣ числа каждаго дня по новому календарю, въ скобкахъ число по до сихъ поръ дѣйствовавшему календарю.

Предсѣдатель Совѣта Народныхъ Комиссаровъ В. Ульяновъ (Ленинъ).

Помощникъ Нар. Комис. по Иностраннымъ Дѣламъ Чичеринъ.

Народные Комиссары: Шляпниковъ, Петровский, Амосовъ, Оболенскій.

Секретарь Сов. Нар. Комис. Горбуновъ.

Так выглядело начало текста декрета Совнаркома, переведшего нашу страну с юлианского календаря на григорианский. Почему наконец-то? Процесс перехода был запущен еще в 1582 году и по очереди государства Европы и мира стали «вычеркивать» дни. Так, Великобритания «потеряла» латы с 3 по 13 сентября аж 1752 года.

Так зачем все это передергивание датами? На этот вопрос мы и попытаемся ответить в последующих строках.

Что григорианский, что юлианский календарь основаны на циклическом обращении Земли вокруг Солнца, т.е. за временной отрезок длиной в год (солнечный или тропический) наша планета делает один полный оборот вокруг своей звезды. Человечество же с давних времен привыкло оперировать еще одной единицей времени – сутками. За сутки, напомним, Земля также разочек оборачивается, но не вокруг Солнца, а вокруг своей оси. А кто знает – сколько суток в одном году? 365?

366? Нет... Все намного замороченнее, почти как у числа «пи». В один тропический год укладывается... 365,24219878 суток, или 365 дней 5 часов 48 минут и 46 секунд. В календаре же число дней целое. Получается, что если в году 365 дней, то каждый год календарь будет сбиваться – уходить вперед почти на четверть суток.

Это проблему попробовал решить еще до нашей эры Юлий Цезарь. Конечно же, решал в прямом смысле ее не он, а астрономы. Однако не менее интересно, какое летоисчисление было до нововведений «хозяина» седьмого месяца.

Первый римский календарь, появление которого восходит к VIII веку до н.э., содержал десять месяцев, в которых было в сумме 304 дня. Начинался год с марта, но изначально месяцы названий не имели, а обозначались только порядковыми номерами. Однако очень скоро каждый месяц получил свое название. Март был назван в честь Марса, который, кроме как богом войны, был еще и покровителем земледельцев, для которых этот период был связан с началом полевых работ. Апрель в переводе означает «раскрывать» – он, действительно, раскрывал почки на деревьях. Май получил свое имя от Майи – богини природы, зелени и цветов, июнь – от другой богини – Юноны. Дальше месяцы шли по номерам, причем сентябрь, например, был седьмым, а декабрь – не двенадцатым, а десятым месяцем. По некоторым свидетельствам римляне, пользуясь таким, в нашем понимании укороченным, календарем, после декабря счет заканчивали и начинали его только с наступлением весны.

На рубеже VII и VI веков до н. э. римляне увеличили свой календарный год до 355 дней, добавив январь (Янус – двуликий бог времени, дверей и пр.) и февраль (Фебруус – бог очищения). Четыре месяца были по 31 дню, семь – по 29 и один – 28. Однако и здесь были свои високосные годы, только увеличивались они не на день, а на месяц, называли который мерцедоний (Мерцедона – богиня торговли).

Тогда год становился равным 377 или 378 дням.

И вот в 46 г. до н.э. Цезарю надоел этот беспорядок, и по его инициативе был разработан и введен новый календарь. Впервые Новый год наступил 1 января. Интересно, что длительность последнего неюлианского года составила... 445 дней. Чтобы восстановить соответствие календаря временам года, Цезарь вставил между ноябрем и декабром еще два месяца общей суммой в 67 дней. Кроме того, один из месяцев, бывший ранее под номером 5, получил имя собственное, став тезкой римского императора.

Юлианский календарь был основан на схеме $365+365+365+366$, т.е. каждый четвертый год был високосным. Лишний день добавлялся также как и сейчас – в феврале. Следует только заметить, что простой нумерации дней внутри месяца у римлян не было, а тот же день 24 февраля (в нашем понимании) считался как шестой день до мартовских календ (то есть до начала марта). Это было бы не столь важно, если не одно но... Дополнительный день в феврале Цезарь поставил именно за 24-м числом, и назывался он «повторным шестым днем до мартовских календ». На латыни повторный шестой день звучит как *bissextus*. Это слово, сложным путем дойдя до русского языка, и определило этимологию слова «високосный».

После убийства императора римские жрецы немного запутались и объявляли високосным каждый третий год. Окончательно календарь был выровнен при императоре Октавиане Августе. Его вклад был зафиксирован новым названием месяца ставшего у Цезаря восьмым шестого месяца – август.

Таким образом, для юлианского календаря с четырехлетним циклом средняя продолжительность года составляла 365 дней с четвертью или 365 дней и 6 часов. А это, как вы уже поняли, на 11 минут 14 секунд больше, чем реальная продолжи-

тельность тропического года. Иными словами с каждым годом юлианский календарь понемногу отставал от своего солнечного идеального аналога. Одиннадцать минут в год – это не так много, но за 128 лет накапливались целые сутки, а к XVII веку гандикап составил уже более 10 дней. Такая девиация календаря приводила к тому, что некоторые даты, связанные с астрономическими явлениями, например, астрономическое весеннее равноденствие, постоянно смешались к началу календарного года.

Наконец, папа Григорий XIII собрался и провел реформу календаря. Во-первых, было уменьшено количество високосных лет. Если по юлианскому календарю високосным считался каждый четвертый год (т.е. каждый делящийся нацело на 4), то для григорианского было введено новое правило, исключающее из числа високосных те годы с двумя нулями на конце, число сотен которых не делится нацело на 4. Например, если 1600 и 2000 годы – високосные, то 1700, 1800, 1900, 2100 – нет.

Во-вторых, по воле Григория XIII была ликвидирована накопленная за столетия календарная ошибка в 10 дней, и согласно декрету папы от 24 февраля 1582 года вслед за 4 октября 1582 года наступило сразу 15 октября.

В новом календаре средняя продолжительность года стала равна 365,2425 дней, но теперь из расчета на четырехсотлетний цикл. Годовое расхождение уменьшилось до ничтожных 26 секунд, а для накопления расхождения в одни сутки для такого календаря требуется целых 3300 лет. Как говорится, «ну а точнее нам и не надо». В принципе, можно будет объявить каждый год, делящийся без остатка на 4000, не високосным, и тогда среднее значение года будет равным 365,24225, т.е. с еще меньшей ошибкой.

Католические страны перешли на новый календарь практически сразу (против папы не попрешь), протестантские со скри-

пом, одной из последних была Великобритания в 1752 году. До самого конца держалась Греция, которая приняла григорианский календарь только в 1929 году.

Православная церковь все еще не сдается и крепко держится за юлианскую систему и в наши дни. Вместе с тем, юлианский календарь продолжает отставать от григорианского, и к XX веку разница достигла 13 дней.

Кстати, есть и еще один календарь – новоюлианский, который был принят в мае 1923 года на соборе православных восточных церквей, состоявшимся в Константинополе. Этот календарь основан на девятисотлетнем цикле. В течение этого периода упраздняются семь суток.

По новоюлианскому календарю год считается високосным, если его номер без остатка делится на 4 и не делится на 100 или делится на 900 с остатком 200 или 600. Всего на 900 лет приходится 682 простых и 218 високосных годов (в юлианском 400-летнем цикле имеется 300 простых и 100 високосных, в григорианском — 303 простых и 97 високосных годов). Новоюлианский календарь будет совпадать полностью с григорианским до 2800 года.

Однако календарь определяет только продолжительность года, но не дает никакой информации о точке отсчета системы летоисчисления. Та система, что мы имеем сейчас – новая эра – за начало координат принимает Рождество Христово. Эта точ-

ка отсчета впервые появилась в 532 году, когда опять же в Риме была сделана попытка определить – когда родился Христос. До того (а во многих государственных образованиях и долго после) годы считались от различных событий – эпохальных и не очень, реальных и мифических.

Так, на Руси до 1700 года отсчет велся от сотворения мира – мифического события, приходящегося в современном летоисчислении на 5508 год до н.э. В указе Петра Великого от 19 декабря предписывалось днем, следующим за 31 декабря 7208 г. от сотворения мира, считать 1 января 1700 г. от Рождества Христова. До этого момента не только точка отсчета была другой, но и сам Новый год приходился на другую дату – на 1 сентября, причем многие наши предки не отказывались от новогоднего празднования и 1 марта, т.к. до 1492 года именно на начало весны приходилось официальное начало года. Сам же юлианский календарь пришел к нам с Крещением – в 988 году.

Вот, наверное, и все, что можно было бы рассказать о том, как человечество успешно и очень просто округлило дробное количество суток тропического года в целое года календарного.

Впрочем, неважно, по какому календарю мы живем: главное – не тратить напрасно бесценные дни. Сейчас – особенно.

С.Бирюков

Почти мемуары

КРУЗЕНШТЕРН-1994 (ЧАСТЬ 4)

Три заключительных номера «ОиЗ» прошлого года заканчивались дневниковыми воспоминаниями доцента кафедры судовождения С.В. Ермакова о его морском дебюте на борту УПС «Крузенштерн», случившемся в 1994 году. Сегодня мы представляем своим читателям заключительную часть этого рассказа.

«21 июля. Сегодня официальный старт регаты. День же начался с наряда вне очереди за наклейку на рундуке и с лекции судового врача. О чем он нам только не рассказывал – начиная с ушибов, заканчивая, извините, сифилисом. За время лекции я успел написать телеграмму домой.

Первый парусный аврал регаты случился в половине пятого. Мы с Т. лазали надергивать и крепить горденя, чувствуя себя

настоящими циркачами – без страховки и без страха высоты почти пешком ходили по реям, испытывая счастливое ощущение полета.

Сейчас 22:06 по Гринвичу. Идем на одной линии с «Седовым», уже обогнав «Херсонес». «Дар Младежи», наоборот, догоняем. Не знаю, что получится у нас в этой гонке, но думаю, что шансы есть.

День 22 июля был очень «веселеньким». Четыре часа ночной вахты были еще скучными, но потом... Не успели мы позавтракать, как случился парусный аврал. После него сон был больше похож на многосерийный фильм. 6:20, 7:08, 9:18, 10:39 – это время начала парусных авралов. Так что выспаться не удалось, или почти не удалось – после четырех (после дневной вахты) два часа никто не трогал. Следующий аврал сыграли в 20:32, как только я начал отрабатывать свой наряд вне очереди – плести медведки.

24 июля. Вчера вечером долго не могли уснуть из-за С. с его громогласным голосом. В русском языке даже нет слов – какими можно его сейчас обозвать. Б. обещал за это даже, придя в четыре часа ночи с вахты, всех разбудить, и в итоге он свое обещание выполнил. Я решил выйти на палубу проветриться, и тут объявляют аврал. Вот здорово – только прозвенели, а я уже здесь. Еще один аврал был в шестом часу утра. Остальные проще – дневные.

В девять утра начали учиться... Вот у англичанки и голос – сильнее, чем у ночного С. Общаешься с ней и с каждым словом понимаешь, что английским надо заниматься не по инерции, а системно.

От «Седова» и «Дара Младежи» мы уже прилично подотстали и сейчас, считай, лежим в дрейфе (2 узла – не скорость). Хотя, говорят, с учетом коэффициентов у нас первое место в классе.

27 июля. Скажу сразу – регата закончилась нашей викторией. Второй – «Дар Младежи», и лишь третий – «Седов». Однако это не означает, что мы стоим в Ла-

Корунье. Практически всю гонку был штиль, и «Крузенштерн» ловил своими парусами каждую «копейку» ветра, чтобы двигаться вперед. Результаты же фиксировались по расстоянию до финиша на пять часов сегодняшнего дня. У нас это расстояние оказалось равным 37 милям, а «Седов» был чуть ближе к финишу, но коэффициент у него ниже. Но это победа только в классе, по флоту же мы сорок пятые. Впрочем, это не так важно.



Сейчас идем под машинами, а швартоваться должны завтра в семь утра – как раз на нашей вахте.

Только все начали засыпать в ночь с 24-е на 25-е, как прозвонил парусный аврал.

Когда он закончился – все расслабились, а зря. Буквально через двадцать минут вновь пришлось подрываться. А если еще учесть, что в четыре утра начиналась вахта на руле, то можно сказать – ночью сна не было. Он и только он был после восьми утра.

26-го - банальный камбуз, а сегодня, 27-го, мы - учебная группа. С утра обсуждали с англичанкой нашу программу пребывания в Ла-Корунье. Почти то же самое, что и в Уэймуте, только, говорят, организация будет лучше. После обеда – опять английский язык, только уже с участием двух его носителей – англичан. Я уже почти разговаривал их о теннисе и футболе, но тут влез Д. с вопросом о конном спорте (зачем?...) В седьмом часу вечера – последний аврал гонки – укатка парусов. Я укатывал нижний брамсель и грот (почти у нока). А первый аврал дня был сразу после подъема. Хорошая физзарядка получилась.

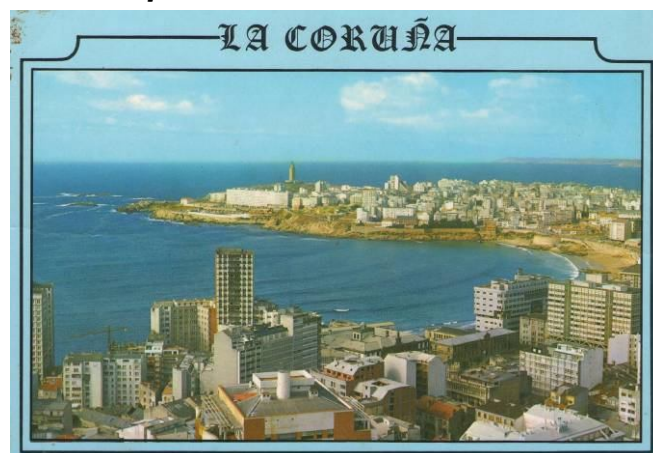
Грядущая Ла-Корунья – крайняя точка нашего вояжа, а на обратном пути в Бремерхафен с 1 по 5 августа у нас будут экзамены, а отчет еще не готов, осталось около половины. Когда писать – даже не знаю...

1 августа. Ну что? Идем домой. До него еще тысячи миль, но курс-то уже обратный, а скорость 10-11 узлов. Сегодня же делал однозначно пустую работу, как говорится – переливал из пустого в порожнее: перекрашивал только что выкрашенные ванты и фордуны.

А теперь о Ла-Корунье...

День первый – 28 июля. Всю ночь лежали в дрейфе на внешнем рейде порта, и только в шесть утра отвязали руль и пошли. При движении в таких стесненных условиях на руль, как правило, заступает опытный матрос. Пока же его не было, мы чуть не врезались в старый маяк – в башню Геркулеса. Просто У. и Т. никак не могли выяснить – куда вертеть. В конце концов, оказался прав У., но отклонение от курса к тому времени составило уже 20 градусов. Даже старпом выскочил – ис-

пуганный и разъяренный одновременно. Однако пронесло...



К пирсу подходили почти последними – на швартовых уже стояла куча яхт. Место, которое нам подобрали для стоянки, на первый взгляд, ну никак не соответствовало нашему первому месту в гонке. Однако несколько позже выяснились его преимущества.

На пирсе стояло два передвижных крана. Так вот, во время швартовки мы их немного задели, разбив вдребезги нок фок-реи и немного помяв нок грот-реи.

Вот она – Ла-Корунья – город Бебето и «Депортиво», красивых испанок и жары. Теперь это – наш город. Первым делом – экскурсия по магазинам, закончившаяся ближе к обеду. Ла-Корунья оказалась намного крупнее всех предыдущих портов захода. Еще полгода назад, смотря игру «Депортиво» по телевизору, я даже не подозревал, что когда-то окажусь здесь, но вот оно как – оказался.



После обеда забрели в очень крупный супермаркет S&A, где провели целых два часа. Из них час я стоял в отделе футбольных сувениров, их там столько!.. Кружки, пепельницы, тарелки, кубки,

вымпелы, футболки, часы – и всё это с эмблемой «Депортиво».



С четырех до восьми дня – вахта на трапе. Столько я в своей жизни я еще не фотографировался.



После вахты нас ждала вечеринка, организованная для участников регаты ее руководством в местном парке. Немного перекусив, мы пошли гулять по парку и знакомиться со всеми напропалую. Контингент, конечно, был здесь разношерстным – как моряки с различных парусников, так и местные жители. Обращение к последним «Do you speak English?» обычно оставалось без ответа. Ни English, ни какой-либо другой язык они не знали. Только испанский.

Случилось так, что разок мы попали под огульные обвинения. Наши новые знакомые – курсанты с «Дара Младежи» – почти с агрессией уверяли нас в том, что «Крузенштерн» победил только за счет работы двигателей. Хотя все знали, что это не так.

День второй (29 июля). С утра почти все поехали в Сантьяго-де-Компастела – город в 60 км от Ла-Коруньи, а я с рабочей группой остался на борту – хотя работы как таковой-то и не было.

В три часа пополудни собрался в город, но как только оделся: «Рабочей группе собраться в учебном классе». Однако собрание длилось всего пятнадцать минут, и по его окончании мы с Л. рванули все в тот же супермаркет за сувенирами. Я купил в S&A стильную пепельницу с эмблемой «Депортиво» за 950 песет. Вернувшись на судно, мы еле успели переодеться, как рабочую группу потребовали наверх – на разгрузку машины с картошкой. Но и картошкой все не закончилось – продукты принимали до десяти вечера.

Но, даже закончив поздно, рабочая группа получила добро на сход. Двухчасовая прогулка по городу уже подходила к своему логическому завершению, и наша небольшая компания двигалась в сторону судна. Однако вдруг мы заметили около «Седова» два автобуса, собиравших регатных людей на загородную дискотеку. Думали мы, естественно, не долго. Десять километров, и вот она – дискотека под названием «Vambina». Типично западный dancing с иллюминацией, дорогим и поэтому не нашим баром и левой музыкой. И хоть не было там «Агаты Кристи», вернулись на свое судно мы только к четырем утра.

День третий (30 июля). После вчерашнего спали мы до двенадцати с одним перерывом на собрание, организованное рукавом в воспитательных целях. После обеда же двинули с У. в город и, первым делом – на стадион. Однако он был закрыт со всех сторон, ни одной лазейки,

ни одной возможности попасть на легендарный Риасор. Предложил У. перелезть через забор. Но из нас двоих crazy оказался только я, а У., трезво оценив обстановку, категорически отказался заниматься циркачеством. Даже поскандалили чулка.

В пять мы уже были на пароходе, а через полчаса на собрании было объявлено, что в 18:30 начнется парад экипажей. Чтобы попасть на Риасор у меня оставалось меньше часа. Вместе с М. за десять минут добрались до стадиона. Естественно, что нас «почему то» не ждали – стадион также был закрыт. Однако преград для русских быть не может, есть только цель, которую нужно достичь любым честным путем. Пришлось карабкаться через большой, опасный и колючий забор. Притом, если туда лезли в одиночестве, то обратно... На этом шоу присутствовало около тридцать туристов с открытыми ртами.



Обратно бежали галопом и еле успели на построение. Парад мне откровенно не

понравился – шли молча, не так, как в Уэймуте. Единственный приятный плюс – мы получили приз за первое место. На обратном пути вдвоем с У. очень удачно зашли на выставку-ярмарку, откуда, истратив сушие копейки, ушли сытыми на неделю вперед.



Последним же впечатлением от испанской земли стал португальский парусник «Sagres», являвшийся учебным для курсантов португальских ВМС. Очень интересная получилась экскурсия. Примерно так я себе представлял пиратские шхуны XVII века».

К сожалению, записью от 1 августа дневник заканчивается. Почему так произошло – уже и не упомнить. Однако от последней записи до отдачи швартовых в Калининграде было еще три недели, Бремерхафен и Росток. Но об этом расскажет уже кто-нибудь другой...

Вот так сложился летний 1994 года рейс УПС «Крузенштерн».

С.Ермаков



vk.com/ogniznaki