



**Геннадий Кандаков**

# **ВИРТУАЛЬНЫЙ ДЕТЕКТИВ**





Геннадий Кандаков

**Виртуальный детектив**

«ЛитРес: Самиздат»

2012

**Кандаков Г. И.**

Виртуальный детектив / Г. И. Кандаков — «ЛитРес: Самиздат»,  
2012

Капитанская история в современном ракурсе. Невероятная история капитана судна, которая удачно закончилась для него не то победой, не то поражением, о чём читатель пусть судит сам. В книге много страниц отводится Севастополю, осмыслению жизни после развала Советского Союза, раздела и сокращения Черноморского флота. Книга написана для всех, кто любит море, флот и Севастополь. ПРИМЕЧАНИЕ. Виртуальный – нереальный, несуществующий, воображаемый, симитированный для каких-то целей. (Из словаря иностранных слов).

## *Пролог*

С высоты «чертова колеса» на Историческом бульваре, как на действующем макете, воспринимаются контуры Севастопольской бухты, белесая голубизна вод, корабли и суда, неподвижно стоящие у причалов, катера и паромы, пересекающие рейд с разных направлений.

Отсюда, с высоты, легко узнаются исторические памятники и места, известные всему миру по Первой и Второй оборонам города, революциям, да и по событиям дней сегодняшних. Иногда можно увидеть, как боевой корабль, оторвавшись от причала, устремляется к выходу и, пройдя боны, увеличивает ход и быстро скрывается за горизонтом.

Что-нибудь случилось?! Да нет, ничего! Просто – боевая учёба. Иначе бы не заходил в порт очередной красавец теплоход, медленно и осторожно, словно ошупью, отыскивая причал Морского вокзала и швартуясь к нему, высаживая очередную партию туристов и «челноков» с заморскими товарами.

Так что, всё так обычно? Как всегда?

Нет!

И город, и порт, и мы уже не такие, какими были раньше, всего лишь десять лет назад. Смена эпох и тысячелетия врзалась в нашу жизнь, как севастопольские бухты в берега, изменив привычный образ жизни, нарушив связь времён и традиций.

Это на воде не видно линии раздела Союза и Черноморского флота, в частности, на российский и украинский, но она прошла через наши души, оставив неизгладимые рубцы на сердце и в памяти. И боль от этого возникает всякий раз, когда видишь знакомые корабли и суда, но уже под разными флагами, пустующие бочки на рейде, где стояли огромные и, казалось, несокрушимые крейсера и авианосцы, без которых и на миг невозможно было представить себе севастопольский рейд.

Спящие краны судоремонтных заводов, которых уже не будит заводской гудок, когда-то оповещавший город о начале и конце рабочего дня, но нет работы и не о чем гудеть и звать, как это было в революционные и военные годы и в недалёком прошлом.

И здесь, на высоте, и там – внизу у моря – тишина, солнце и зелень да трели птиц, освоивших опустевшие, экологически чистые территории и цеха огромного остановившегося завода.

Что могут сделать время и люди!

Но кружится колесо, и маленькое путешествие подходит к концу, и уже кроны деревьев прячут от глаз небесную синь бухт, корабли и суда, расставшиеся с надеждой сорваться с якорей и ринуться в открытое море, свою родную стихию, и всё, что навечно вписалось в историю Севастополя!

Это можно не видеть, но как это всё забыть?!

А вот и земля! Ступишь на неё, а радости, как бывало после дальних походов, нет! Наоборот, кажется, что не ступил на землю, а упал за борт, и жизненные проблемы, как холодная вода, обступят со всех сторон, пытаясь сломить волю, подавить сопротивление, добиться покорности судьбе – Бог дал, Бог взял! Чего роптать?!

Всё тянет на дно: и груз ошибок прошлого, и неумение жить без руководящей и направляющей, и леденящее, как вода равнодушие к чужим бедам и горю.

И хочет человек вырваться на поверхность жизни, глотнуть привычного воздуха, а сил уже нет. Ох, как нужна ему помощь в это мгновение! Опоздай спасательный круг – и конец!

Но кто бросит ему этот спасательный круг, кто увидит, услышит и вытащит его из бездны и даст возможность вдохнуть желанный воздух, вновь обрести благополучие, работу, покой?!

Кто, кроме Бога, думает о человеке сейчас? В эту минуту?

Человек за бортом!

Вот она, реальность сегодняшнего дня.

Нет, не макет это, а наш родной и в глубине души по-прежнему любимый город, порт и основная (по договору) военно-морская база Черноморского флота – Севастополь!

Да, тот самый Севастополь – город-герой, город русской славы, а ныне – иностранный порт, в котором Россия арендует несколько причалов и береговых объектов для размещения остатков Черноморского флота после дележа, а мы здесь живём и работаем.

Мы – это экипаж судна вспомогательного флота, а я – его капитан.

За многие годы мы настолько избороздили эту водную гладь, что проявились наши рейсы на поверхности, вся бухта была бы заштрихована! Но нет на воде никаких следов, только в «трюмах» памяти всё виденное и пережитое лежит до поры до времени, пока какое-нибудь событие, как всплеск от артиллерийского залпа, не возьмёт нас в вилку, и мы не почувствуем, что следующий залп будет накрытием.

В команде в основном старые моряки, всю жизнь проработавшие и прослужившие на флоте и после ухода на пенсию не расставшиеся с ним. Это люди высокой профессиональной выучки, морской культуры и особого понятия чести и достоинства. Все работают добросовестно и не по возрасту лихо. Дело наше нехитрое – подавать на корабли и суда технические масла, без них ни кораблю, ни судну хода нет.

В конце рабочего дня мы получаем от диспетчера план на следующие сутки, а утром, подготовив судно к походу, следуем к месту подачи. Отшвартовавшись к кораблю или судну, после выполнения обычных формальностей приёма-передачи подаём шланги, включаем насос, и – пошло-поехало! Работаем без перерывов, пока не выполним приказ-задание, переходя с одного причала на другой, обеспечивая иногда по несколько «единиц», то есть кораблей и судов, в сутки, задерживаясь, если нужно, и на ночь, и на следующий день.

Просто? Да!

Но кажущиеся простота и лёгкость на самом деле требуют навыков, силы и ловкости. Попробуй потаскай несколько десятков метров толстых резиновых шлангов, заполненных маслом: то их подай, то убери! А у кораблей чаще всего и борт высокий, и приёмник далеко.

И уж чтоб совсем скучно не было, этим же морякам приходится нести ходовую вахту в машинном отделении, на руле, вести наблюдение и выполнять авральные работы на швартовках.

К концу рейса я нутром чувствую, как подустали мои моряки, как ноют у них плечи, тяжелеют ноги, как внешне суровой и немногословней становятся они.

Но никто не сдаётся, все делают вид, что всё в порядке, и даже шутя показывают моему помощнику истёртые до дыр, промасленные рабочие рукавицы, мол, пора менять, зная, что ещё не истёк их трёхмесячный срок носки, и больше показывая через них свой труд, неутомимую готовность работать до упора. А категорический отказ помощника, посылающего их совсем не за новыми рукавицами, скорее развеселит, чем испортит настроение.

Порой кажется, что мы испытываем себя этой работой и рады, что, отплавав свои океанские мили, мы ещё в строю и можем что-то делать по-морскому профессионально, добротнo и красиво.

Работа – это наш спасательный круг, счастливые совпадения наших желаний и возможностей. Нам повезло больше, чем другим: мы остались с флотом, которому отдали свои лучшие годы и сполна разделили его судьбу. И если в плане на завтра есть выход на обеспечение, значит, флот живёт, живём и мы!

И так изо дня в день, из года в год, с многократно просроченным докованием и ремонтом, со сверхмизерным снабжением судна необходимым имуществом, с сокращенным до предела штатом мы продолжаем плавать и обеспечивать корабли и суда Черноморского флота, не сорвав ни одного выхода и подачи, без происшествий и аварий, не возмнив о себе больше, чем требует совесть и долг моряков.

Но вот на очередную пятницу выхода нам не запланировали. Посоветовавшись с помощником и старшим механиком, решили отпустить пару человек в отгул, а остальным взяться за бесконечные судовые работы: прибраться в трюмах, в машинном отделении, устранить появившуюся ржавчину на верхней палубе и надстройках, то есть драить, чистить, швабрить, да плюс ещё выполнять огромный перечень попутных работ, необходимых для благопристойного содержания судна.

Конечно, покрасить судно риполином – нынешней капитанской зарплаты не хватит – не те времена, но наш коллективный опыт позволял нам находить резервы в самоснабжении, чтобы быть, если скромно сказать, не хуже. Сейчас так поступают все, кто дорожит своим рабочим местом и не думает расставаться с флотом.

Это не псевдопатриотизм, а жесткая необходимость. И тут тоже совпадают интересы флота и экипажа – любой ценой сохранить то, что осталось на плаву, и выжить самим в это нелёгкое для флота и нас время.

Маячивший отдых с плавным переходом от стояночной пятницы к летним солнечным выходным дням подыгрывал воображению своей ощутимой близостью, и с приподнятым настроением, шутя и улыбаясь, мы разошлись по домам, спеша обрадовать родных и близких своими грандиозными планами: поехать на пляж с гостями, или что-то важное сделать на даче, или просто заняться вечным ремонтом машины или квартиры. У каждого своё!

И всё так бы и было – и закончилась бы очередная рабочая неделя, не оставив особого следа в памяти своей будничностью и привычным однообразием рабочих дней, и прошли бы выходные с единственным жгучим впечатлением от яркого солнца и моря в виде загара до ожога третьей степени носа и спины, и в понедельник, не то отдохнувшие, не то уставшие от отдыха, мы бы вновь собрались на судне, покрасневшие, как только что выловленные барабульки, спешащие поделиться с друзьями всем виденным и пережитым, пока утверждается и согласовывается план выхода на обеспечение.

Всё так бы и было, если бы...

### **День первый, пятница**

Ещё спускаясь к морю, я увидел несколько человек, стоящих у сходни судна и периодически поглядывающих в сторону моего появления. «Меня ждут», – сообразил я.

По специфическим высоким тульям морских фуражек, сшитых по спецзаказу, и другим характерным признакам я узнал своё начальство и удивился такому раннему визиту. Если б к обеду – всё было бы ясно: к такому случаю у меня всегда есть капитанский НЗ, как велят традиции. А тут...

«Неспроста это, – подумал я, взглянув на часы, – ещё и восьми нет. – Не рано ли?» – спросил я сам себя, продолжая идти, не уменьшая и не увеличивая шаг. Так я приду вовремя, избавив себя от нелепых вопросов.

Такой чести раннего посещения мы удостоиваемся редко, главным образом (я трижды сплюнул мысленно), когда есть ЧП. Оставшиеся метры и минуты я гадал, что могло случиться, и однозначно ЧП отбросил, как нечто нереальное: случись чего, диспетчер сразу бы позвонил наверх по команде, а затем «радостно» передал бы мне приказание срочно прибыть на судно лично или сразу же вызвать весь экипаж. «Значит, что-то другое», – сделал я первый вывод, видя, что судно стоит без крена и дифферента, а экипаж уже на борту и начальство не заходит и не уходит. Но удовлетворения от экспресс-анализа и выводов по обстановке не получилось: что-то беспокоило меня в этой ситуации, а что – ответа не было.

Ещё раз молниеносно перебрав в памяти события последних дней, я не нашёл в них никаких «криминалов», по которым надо было «платить», и это ещё больше смутило меня.

Причина, приведшая их сюда вопреки традициям и установленному порядку, должна быть весомой, значительной и находиться за пределами круга обязанностей диспетчера, иначе я бы уже всё знал.

А беспокоиться было отчего, время такое, всего ожидать можно – капитализм!

Мой старый товарищ, сосед по причалу, капитан судна, именно так узнал о том, что стал безработным: утром потоптались на причале лица неславянской национальности и наше начальство, а к обеду, не к столу будет сказано, как молотком по темечку:

– Продано!

Не лучше и другой вариант. Вызвали капитана на причал у сходни (чего баловать разнообразием!) и без обиняков объявили:

– Готовьтесь! Есть приказ о передислокации судна в другой порт! – И фантазии не нужно, чтобы представить лица обоих капитанов и экипажей после таких встреч у сходни!

Так что опасения оправданны: по нынешним временам от начальства всего ожидать можно! Во всех случаях это всегда внезапный сильный удар, ломающий жизнь, а то и судьбу.

В морской практике существует правило: если имеются сомнения в отношении наличия опасности, то следует считать, что она существует.

Когда осталось совсем немного, я сбавил ход, оттягивая встречу и окончательно готовясь дать полный вперёд или назад в зависимости от обстановки. Не скрою, дурное предчувствие преобладало – наверное, инстинкт самосохранения.

Все повернулись ко мне. Несмотря на то, что начальство, по-видимому, заждалось, церемониал встречи был соблюден, и весьма корректно, как на официальном приёме. Я поздоровался со всеми, каждому пожав руку, и вопросительно вперил (слово-то какое!) взгляд в глаза капитану-наставнику – моему непосредственному начальству, ожидая объяснения столь торжественно-неуверенной встречи. Ждать не пришлось.

Обращаясь ко мне по имени и отчеству, суровым, но доверительным голосом, словно от имени и по поручению награждая меня высоким чином или орденом, или исполняя какой-то театральный монолог в любительском театре закрытого гарнизона из пьесы прошлых лет с односторонним патриотическим уклоном, выдерживая должную тональность и паузы, чеканя каждое слово, и вместе с тем как-то отечески и начальственно, чтобы не дать возможности усомниться в необходимости соблюдать субординацию и табели о рангах, на одном дыхании он выдал такой спич, который и десять лет назад вызвал бы прогиб груди колесом от сознания собственной значимости в соучастии в делах государственной важности.

– Сегодня у вас внеплановый выход на заправку корабля, идущего на боевую службу в Средиземное море с правительственным заданием. Постарайтесь! Не подведите!

Кратко, чётко, внушительно!

Давненько я не слышал такого ласкательного для огрубевшего уха и уважительного для души задания!

Но и я не подкачал! Не дрогнув ни одним мускулом лица, не то подыгрывая ему, не то впадая в гипноз от воздействия забытых чарующих слов о государственном задании (надо ж – государство вспомнило о нас!), с не меньшим пафосом и в том же ключе от имени экипажа я заверил, что задание (чуть было не сказав: Партии и Правительства!) выполним.

Собственно, ни у капитана-наставника, ни у меня сомнений, что так и будет, не возникало.

Испросив разрешение и получив «добро» выполнять, я пошёл к диспетчеру, несколько шагов еле сдерживаясь, чтоб не то чтоб расхохотаться, а даже улыбнуться, чтобы не испортить впечатление от прекрасно разыгранного старомодного спектакля.

И лишь успокоившись, я почувствовал, что это совсем не смешно, да и грешно смеяться над тем, что когда-то было нашей жизнью.

Действительно, всего лишь несколько лет назад подготовка к выполнению такой задачи сопровождалась бы партийным собранием, взятием экипажем сокобязательств и встречных планов с общей направленностью качественно и в срок выполнить государственное задание.

Вспоминает ли кто сейчас об этом? Вряд ли. Только старшему поколению трудно избавиться от этих атавизмов, его слишком долго и упорно учили и жестко спрашивали, если что не так.

Что было, то было. Но именно из прошлого мы перешли в настоящее, почти не изменив ни формы, ни содержания таких понятий, как уважение к своему труду, преданность флоту и бесконечная вера в справедливость своего правого дела – флот будет востребован!

Диспетчер был ещё более лаконичен и краток, вручая приказ-задание на выход.

– Распишись! Вопросы?

– Почему выход вне плана? – спросил я без всякой надежды на вразумительный ответ.

– Приказание сверху. Ещё вопросы?

И прочитав приказ-задание, где были не менее чётко расписаны действия экипажа на выходе, указано время подачи, корабль-приёмник и другие необходимые данные по работе, а также получив дополнительную информацию по обстановке на переходе, прогноз погоды, указания по связи, я вышел и направился к судну, улыбаясь в пути умению начальников так представить внеплановый выход, что всё сказанное ими принимается без сомнений и возражений, как должное и единственно правильное.

Теперь все начальники уверены, что дело будет сделано, а я – что экипажу будет зачтено как плюс на будущее.

И лицевая сторона медали производственных отношений сияет и блестит, олицетворяя взаимное удовлетворение и согласие.

Но есть у этой медали другая сторона, о которой и начальство и я, как капитан, стыдливо умолчали, хоть и она не менее важна для экипажа и выполнения поставленной задачи.

Ну, прежде всего это сам внеплановый выход. Какие бы государственные цели он ни преследовал, всё равно это конкретная должностная халатность вполне реального человека. Этот «кто-то» забыл включить в план подготовки корабля пополнение запасов технических масел.

Этот «кто-то» не подал в план обеспечения подачу масел нашим судном.

Эти же «кто-то» после того, как осознали свои упущения, испугались докладывать по инстанции до лица, утверждающего план обеспечения, и пошли обходным путём – лично договориться с начальством нижнего уровня, которому такое неофициальное обращение может польстить или дать надежду списать какие-либо грехи в будущем.

Мотивов и толкований этой ситуации предостаточно, но суть, объединяющая круговой порукой всех «кого-то» и наше начальство, одна: грубое нарушение руководящих документов, определяющих организацию обеспечения сил флота. И в этом хитросплетении личных просьб, звонков, приказов и распоряжений учитывается всё, и прежде всего своё алиби от ответственности за невыполнение этих руководящих документов. Всё, кроме интересов судна и экипажа.

Ну кому какое дело, что накануне планового стояночного дня часть людей отпущена в отгул за дежурство и переработку, и их уже не будет к началу съёмки с якоря и швартов. Они физически не успевают прибыть на судно по вызову, а заменить их нечем.

Кому какое дело, что та же работа ляжет на сокращённый экипаж, и уже шланги таскать будут не четыре человека, а всего лишь два, причём когда один в трюме (по расписанию), на верхней палубе остаётся один «бурлак», к которому потом в нарушение расписания по подаче подключаются все остальные, и капитан в том числе.



Нарушаются и другие документы, определяющие безопасность и безаварийность подачи разрядных (опасных) грузов, каким является техническое масло.

И этот ком нарушений, случись что-нибудь (не дай Бог, конечно! А вдруг?!), как лавина, сметёт капитана с должности, да и экипажу достанется.

И всё потому, что он, капитан, сознательно принял на себя всю ответственность за чьё-то головотяпство, за чью-то некомпетентность, обычную житейскую трусость, исходящую из естественного чувства самосохранения, когда «моя хата с краю» при любых негативных обстоятельствах.

Это та теневая сторона медали, скрывающаяся за внешней благопристойностью, толкающая и капитана, и остальных соучастников на безоглядный авантюризм и

безрассудство. Ибо каждый военный или работающий в воинской части знает суровую азбучную истину – каждая строка уставов и наставлений, инструкций и правил, приказов и законов о военной службе написана кровью жертв, игнорировавших их положения. Трагическая развязка зависела от того, знал их человек или нет.

И сколько бы жизнь ни учила и ни наказывала за такое верхоглядство, сколько бы поколений командиров и капитанов ни поплатилось за смысловое коварство русского «авось», оно останется где-то в крови, в генах каждого начальника.

Ну какого командира или капитана остановит разум, осторожность, кто признается, что он трус, когда тебе доверяют, берут в соучастники твои начальники и личным примером показывают, что можно нарушать приказы Главкома, министра обороны, в конечном счете, именно для выполнения их новых приказов и распоряжений.

А в жизни такое бывает сплошь и рядом! К этому привыкаешь, этим живёшь, этому учишь, в конце концов.

Повезло, или всё предусмотрел и выполнил приказ – молодец! Зрелый капитан, умеешь работать, будет учтено. Не выполнил – ты один виноват, у тебя одного не хватило смелости где нужно возразить и отстоять своё мнение и опыта, чтобы выполнить приказ при любых обстоятельствах, если взялся за гуж. Вот и должен один нести всю степень ответственности за всё – неудачу, собственную глупость и трусость.

Чем не вариант русской рулетки?! Можно ли избежать всего этого? Нет! А проигравший плачет, кляня свою судьбу, как известно.

Так или нет, когда я подходил к судну, экипаж уже собрался на юте и ждал окончательного решения. Ступив на палубу, я незамедлительно объявил его, поскольку оно уже носило характер приказания и подлежало обязательному исполнению.

Объявив начало приготовления к походу и назначив время съёмки со швартов и якоря, я подчеркнул ответственность производственного задания (как учили!) и попросил внимательно отнестись к вопросам подготовки к плаванию и, главное, к работе за отсутствующих лиц. Всю информацию и приказ-задание экипаж принял спокойно и, получив инструктаж, начал приготовление судна к походу, переключившись мыслью и делом на выполнение новых задач.

И лишь один моряк из той старой гвардии, которая на всё имеет собственное мнение, обветренный и лысый, как кнехт, но такой же крепкий и невозмутимый, промолвил, когда стали расходиться по своим рабочим местам, не то всем, не то себе под нос хрипловатым, простуженным от постоянного употребления воды из холодильника, скрипучим и въедливым голосом:

– Пятница сегодня. Не к добру это!

Вроде бы ничего такого и не сказал, ведь это могло случиться в понедельник и другой день недели, но что-то не понравилось мне в том, что мнение или реплика была высказана после отдачи приказания и с явным намерением быть услышанным и мной, и другими, причём не шулки ради, как мне показалось, а с каким-то подтекстом, несшим оттенок какой-то неизбежности, схожей с «карканьем» перед выходом в море.

Отвечать надо было сразу и в том же духе, а я, ещё занятый своими мыслями, упустил этот момент, и теперь уже было поздно.

Рассердившись на себя, чтобы отвлечь внимание от этой реплики, а также дать импульс бодрости к началу рабочего дня, я попёр его и под руку всех остальных, задержавшихся на юте, обычным флотским беззлобным жаргоном, скорее по привычке, к месту или к слову, и не со зла, но согрешил. А ведь прислушаться бы к тем словам, перекреститься да Господа помянуть, может, ничего бы и не случилось. Ан нет!

Что было, то было.

Люди разошлись, и дальше всё пошло как-то буднично и привычно: приготовили судно к походу, диспетчер дал «добро» на переход, и мы, отдав швартовы и выбрав якорь, пошли к месту подачи – 12-му причалу.

Судно наше старое, но ходкое, легко управляется, обзор хороший с ходового мостика. И тридцать минут пути пролетели быстро и незаметно в разговорах о делах, своём городе и порте, мимо причалов которого проходили, отмечая для себя, где какие корабли, суда стоят, кто пришёл, кто ушёл. На многих были знакомые, и мы приветственно помахали им руками.

Красив наш город! Не один десяток лет мы живём и работаем здесь, и всё равно тихая радость охватывает сердце, когда вновь видишь эти знакомые причалы и корабли, с судьбой которых тесно связана судьба наша.

Скорость у нас небольшая, но панорама города меняется быстро. И вот уже мы проходим Минную стенку, причал Морвокзала, Графскую пристань – исторические места, ставшие символами города, немало выдавшие за свой двухвековой, достаточно юный для города возраст.

Обогнув Павловский мысок, на котором установлен памятник эсминцу «Свободный», мы вошли в главную – Севастопольскую бухту и прибрежным рекомендованным курсом пошли вдоль Госпитальной набережной.

Страшное это место! Именно здесь погибли линкоры «Императрица Мария» и «Новороссийск», навечно унеся с собой тайну своей гибели и оставив в памяти незаживающую рану у многих поколений севастопольцев, живших до нас и живущих сейчас.

Светлая память их экипажам!

А вот и Аполлоновы причал, где видны развалины самого древнего сооружения города – водовода. А за ними в Ушаковой балке развалины современные. Их не видно с моря, но я знаю, они есть!

Какая грустная связь времён!

Здесь мы круто поворачиваем влево и пересекаем бухту и Инкерманский створ, режущий её пополам, и оказываемся на Северной стороне. Большая часть её прибрежной полосы занята военно-техническими сооружениями – у них своя история, по-своему прославившая Севастополь.

Мы ворочаем вправо, и когда ложимся на курс, слева от нас возникает мощная стена, образуемая бортами и надстройками с лесом мачт, кораблями боевого состава флота.

Это 12-й причал, обособленный и отдалённый от остальных и центра города Севастопольской бухтой.

Сбавляем ход и, отыскав назначенный нам бортовой номер, даём сирену, запрашивая «добро» на подход. Нас ждали, и сигнал «добро» с левого борта подняли быстро. Мы подошли, замедляя ход, и благополучно ошвартовались.

Большой десантный корабль готовился на боевую службу в Средиземное море. На нём, как в муравейнике, сновали по сходням на юте люди, что-то загружая и выгружая с машин, стоящих на берегу.

Прошло значительное время, когда пришёл командир электромеханической боевой части. До обеда оставалось не больше получаса. Решили обоюднo: начать работу через час, пообедав и отдохнув. В этом случае мы успевали всё выполнить в основное рабочее время.

После обеда на корабле начались построения, и им опять было не до нас. Ожидание затянулось, и время уходило медленно и бездарно. Все периодически посматривали на часы, прикидывая: если бы начали сразу с приходом и даже после обеда, работу уже давно бы закончили. А теперь ещё столько же уйдёт, и мы можем задержаться сверхурочно.

Такая необязательность выполнения согласованных работ нервировала, так как у всех были свои планы на выходные дни и все хотели подготовиться к ним уже сегодня. Работы-то и было всего на пару часов, а выполнив её, можно было с чувством исполненного долга и экипаж отпустить пораньше. Но она ещё не начиналась и по неизвестной нам причине уже в который раз откладывалась и переносилась с часу на час. Теперь уж точно к концу рабочего дня мы не успеем и на свой причал в Южную бухту не вернёмся.

Когда это стало явным и дошло до каждого, все как-то успокоились, затихли и глазели по сторонам, сожалея о потерянном времени, проклиная жару, от которой даже в тени было невозможно укрыться. И лишь помощник в который раз приглашал командира электромеханической боевой части, предлагая ускорить начало работ и, получая в ответ безразмерное «сейчас», всерьёз возмущался, взывая к совести и состраданию. После суточного дежурства ему хотелось отдохнуть с большим комфортом, чем позволяла раскалённая палуба и душная, как предбанник, каюта.

В это время на палубе корабля появился начальник склада ГСМ (горюче-смазочных материалов), явно направляясь к нам. Начальники появляются на рабочем месте не случайно, в этом мы убедились ещё утром. Оказывается, шланги автоцистерны с маслом, подъехавшей к кораблю, не дотягиваются до приёмников масел, и он пришёл предложить нам, как выход из положения, быть посредниками, то есть масло с машины перекачать нам, а мы – на корабль. При этом операцию произвести без оформления документов: сколько принял – столько передал, просто и ясно!

Когда обговаривали вопрос технического и организационного исполнения, возникли сложности. Чтобы принять масло с автоцистерны, нам нужно будет перешвартовываться лагом к причалу, а места на причале нет. Искать свободный причал, где могли бы стать рядом судно и машина, – дело хлопотное и длительное. На 12-м причале свободных мест не было, а надеяться на то, чтобы кто-нибудь из командиров кораблей так запросто в пятницу, в конце рабочего дня освободил место, дело бесперспективное – слишком много начальников будут участвовать в согласовании этого проекта, осуществление которого надо начать с доклада «наверх» нашему начальнику, который сможет отдать приказание всем исполнителям разных ведомств, на что вряд ли кто осмелится – подача масла-то внеплановая! Сверху будет столько «умных» (по нашему «дурацких») вопросов, что последний: «А вы чем думали?!» – вернёт проблему в исходное положение, а спрашивающему добавит проблем уже другого порядка. Так что уж лучше кот пусть спит, чем вызывать огонь на себя – довольно неглупая военная мудрость, что и подтвердил командир соседнего корабля, нетерпеливо слушая нас и посматривая на часы.

Ну что, друзей-товарищей надо выручать – закон моря! И мы без малейшего сомнения бросили им свой спасательный круг и, не теряя времени, приступили к делу. Сначала оценили обстановку. Своим ходом переходить нецелесообразно – до берега метров пятьдесят, можно перетянуться, да и аккумуляторы старые, на 2–3 пуска дизеля вряд ли хватит, лучше сберечь на обратный рейс.

Метров 6–8 до берега не дотянем, мешают швартовые концы кораблей. Хватит ли шланга у автоцистерны до нашего приёмника? Начальник склада заверил, что хватит. Вот и вся проблема решена!

Конечно, вся процедура перешвартовки к берегу, приём масла, перешвартовка назад к кораблю, затем передача масла займёт много времени. Но чем раньше начнём, тем быстрее закончим, успокаивал я себя и других.

Тут как-то невзначай выяснилось: машин-то будет две! Значит, вся операция займёт времени в два раза больше! Значит, и задержимся надолго, даже если всё пойдёт хорошо!

Хорошо-то хорошо, да ничего хорошего. Мы ещё к своей основной работе не приступали, а время уже близится к ужину. Но удивительно, стало легко и свободно, терять было нечего, время уже значения не имело.

Вот уж действительно работа в пятницу не к добру!

После согласования с диспетчером дополнительная работа приняла статус приказ-задания и стала обязательной к исполнению.

Мы уже поужинали, когда к нам подошёл командир электромеханической боевой части и сообщил, что готов к приёму масла.

Долгожданный час наступил, приступили к работе и мы. Все быстро заняли свои места, без всякой суеты и спешки в несколько минут подали шланг и по взаимной готовности начали подачу масла.

Убедившись, что работа идёт без замечаний, оставив за себя помощника, я пошёл на корабль позвонить диспетчеру – телефон был только на корабле, а другой связи у нас не было.

Доложив, что работы, наконец, начали, я попросил его позвонить всем домой и предупредить, что мы задержимся, и надолго, а также заказать у дежурного по части машину развезти экипаж по домам, если вернёмся после нуля часов.

Позвонить диспетчер согласился, а вот машину не обещал. Ну и на том спасибо!

Часа через полтора работу окончили, а выделенные моряки помогли перешвартоваться к берегу, до которого осталось метра три-четыре. Швартовки кораблей были обтянуты втугую, и ближе подойти возможности не было. И когда с автоцистерны подали свой шланг, он тоже не доставал до нашего приёмника метров четыре-пять.

Заверения начальника склада ГСМ оказались голословными, а шофёр-экспедитор не знал, что делать, и стоял у машины, ничего не предпринимая. Стало очевидно, что если мы не решим эту проблему сами, то стоять будем долго. Но если командир ЭМЧ десантного корабля удлинять шланги отказался – поставщик должен использовать свои шланги, то когда пришёл наш черёд искать выход из положения, мы решили: будем наращивать шланг своими силами и средствами.

Таким образом мы бросили ещё один спасательный круг нашему незадачливому собрату, на этот раз не испытывая особого удовольствия, поскольку дополнительная работа за него была не только трудоёмкой, но и весьма ответственной.

Был у нас в загашнике шланг, хоть и старенький, но внешне вполне приличный и подходящий. Обсудив с механиком все «за» и «против», решили использовать его для ускорения работы – перешвартовка себе дороже. Это и не совсем риск, но и не совсем праведное дело – шланг перед работой должен быть проверен рабочим давлением и его использование узаконено актом. Так должно быть. Но времени для всего этого уж не было. И я приказал механику срывать шланг – боевых друзей-десантников и своих береговых коллег с базы жидкого топлива надо было выручать. Так нас в недалёком прошлом учили. И приказ я отдал без колебаний, с полной уверенностью, что это наше общее дело и принятое решение – единственно правильный выход, а не потому, что пятница.

Тогда и в голову не приходило, что ни одно доброе дело не остаётся безнаказанным, и как это всё потом обернётся против нас. Порядочные люди никогда не поверят, что с ними могут поступить непорядочно.

Когда с автоцистерны протягивали шланг, я заметил, что из него что-то несколько раз плеснулось на палубу. И вдруг теперь обратил внимание, что пятна и лужицы не были похожи

на масло – и растекались не так, и блестели не так. Я присел, мазнул пальцем, понюхал – так это и не масло! Рассматривая пятно и нюхая мазки из разных лужиц, я стал соображать, что же это такое? И вдруг сознание пронзила страшная догадка – это вода! В автоцистерне обводнённое масло! Как оглушённый, я сидел и смотрел на пятна и не мог поверить – вода в масле! Этого не может быть!

Механик доложил, что шланг готов и можно начинать работу, затем добавил:

– Чего сомневаетесь? Вода это!

И конкретно на этих пятнах показал, где вода, где смесь, где масло. Теперь уж сомневаться не приходилось – да, это была вода! Вода в масле, которое должно быть подано на десантный корабль, идущий на боевую службу в Средиземное море с правительственным заданием!

То, что это чревато опасностью, сомнений не было. Вода в масле для главных двигателей вообще недопустима! Даже представить себе невозможно, что может произойти в проливах Босфор и Дарданеллы или в шторм в открытом море, или в бою,

наконец, ведь не на прогулку же идёт корабль в полном вооружении и с десантом на борту!

Тут есть о чём подумать, но решать надо быстро. В первую очередь меня ужаснула мысль, что последним, кто будет подавать масло на десантный корабль, будет не машина, а мы, наше судно, и случись что в море, вина ляжет на нас, так как паспорт на это масло в порядке – воды в нём нет!

Более того, в цистерне, куда будет принято это обводнённое масло, по закону физики вода осядет на дно и останется у нас, как улики нашего преступного деяния. В том, что это преступление, я не сомневался сразу, с первого мгновения, как только понял, что это вода. И даже если поход десантного корабля закончится благополучно, и вода останется у нас в мёртвом запасе, то когда-то она всё равно попадёт в масло на другой корабль и сделает своё подлое дело.

А может, пронесёт? Ну, повезёт и им, и нам? Может, я преувеличиваю всё это?

На миг я усомнился в себе: а что я волнуюсь и трепыхаюсь от приступа потревоженной совести или страха, мне что, это больше всех надо? Я что, Христос, чтобы брать на себя чужие грехи? Получаем масло не мы, а десантный корабль. Мы – перевозчики. Пусть командир ЭМЧ десантного корабля сам решает: принимать или нет. Это ему плавать, ему и решать. Совесть наша чиста, мы ударили в колокол, а на корабле пусть сами думают, как избежать опасности. Мы свой долг и обязанности выполнили сполна, и упрекать нам себя не в чем.

Но успокаивающего эффекта в этих рассуждениях не было. Наоборот, стало как-то стыдно и мерзопакостно перед самим собой, что я такое мог подумать.

Я оглянулся, никто не заметил и не понял моего состояния. Усилием воли я изгнал из сознания весь этот бред и продолжил поиск достойного выхода из этой нестандартной ситуации.

Приглашённый на борт судна командир ЭМЧ десантного корабля уже знал суть проблемы и заручился поддержкой флагманского специалиста соединения. Но напрямую подавать масло всё равно не получалось – шланг с машины оставался коротким, а значит, избежать участия в этой пикантной ситуации нам не удастся. А время шло, надо было решать. Обменявшись мнениями и выслушав все «за» и «против», решили действовать по инструкции применительно к обстановке, а для начала, как и положено, взять первую пробу, но не в минимальном количестве, а сразу на весь объём подручной тары. Тем более что шофёр-экспедитор уверял, что это немного в шланге воды откуда-то взялось, возможно, отпотевание с обильной конденсацией влаги за ночь. Однако говорил неуверенно, чем вызвал ещё большее подозрение и недоверие.



К взятию первой пробы в таком варианте подготовились быстро. Рассуждали примерно так: если в шланге была «капля» воды, её вытеснит поток масла, и всё будет в норме, а значит, буря в стакане воды затихнет сама собой.

Пуск насоса – и тара мгновенно заполнилась... водой – чистой, прозрачной, не оставляющей никаких сомнений в её наличии в цистерне. Это уже серьёзно и достаточно, чтобы отказаться от приёма такого «масла». Но шофёр-экспедитор настойчиво просил слить ещё немного, чтобы пошла струя хорошего масла.

Слово было за командиром ЭМЧ десантного корабля, и он согласился, чем бросил свой спасательный круг горе-поставщикам. Это был уже третий по счёту за сегодняшний день.

Пуск насоса – и еще большая ёмкость стала заполняться водой, а затем смесью воды и масла.

Как говорится, приплыли. Такого в нашей многолетней практике не было, и экипаж несколько приуныл. Ещё бы, и так без дела простояли у борта корабля весь рабочий день. Теперь вообще неизвестно, когда продолжим работу. И чтобы окончательно решить, принимать масло с этой машины или нет, вместе с командиром ЭМЧ десантного корабля решили третий раз сделать первую пробу масла с автоцистерны. К тому же у нас оставался пустым последний бидон, куда ещё можно слить хоть немного масла.

Пуск насоса – и последняя ёмкость подтвердила наличие воды в поставляемом масле. Три первые пробы с таким результатом – это многовато даже для самого непредвзятого механика. И командир ЭМЧ десантного корабля, наконец, принял окончательное решение: масло не принимать.

Теперь уже он советуется с нами, как быть дальше. Выдумывать нечего, всё предусмотрено руководящими документами, и мы приглашаем шофёра-экспедитора, чтобы составить совместный акт об обводнении масла, но он категорически отказывается. Тогда решили доложить по инстанции своим начальникам о происшествии и просить прибытия представителей для решения возникшей конфликтной ситуации, отложив составление акта на более поздний срок, если не будет найдено приемлемое для всех решение. С этим все согласились и приступили к действию.

После доклада диспетчеру о происшествии и ожидания решения вышестоящих начальников и их представителей в работе наступила пауза, длительная и тревожная.

Наступил вечер, садилось солнце, спадала жара. Экипаж собрался на рабочей палубе, рассевшись в удобных для себя местах, пили чай, разговаривали, предлагая самые различные варианты решения возникшей проблемы, но никто так и не смог вспомнить

аналога возникшей ситуации. Для всех это было что-то новое – заправлять корабль, идущий на боевое задание, обводнённым маслом – непонятное и необъяснимое.

Проинформировав экипаж о разговорах с диспетчером и ответив на утомляющие вопросы, я сел неподалеку в тень, наслаждаясь вечерней прохладой, думая о происшествии, как о ЧП с далеко идущими последствиями, анализируя, всё ли сделано правильно и был ли другой выход из положения.

Возможно, был. Ну, можно было не заметить этой воды, а потом всю оставшуюся жизнь казнить себя за подлость, уготованную кораблю и экипажу с десантом.

Трагического исхода может и не произойти, есть же понятия «судьба», «морское счастье», «удача», и они не раз спасали жизнь морякам, обеспечивая успех операции, казалось бы, в безвыходном положении. Но все это ненадёжные категории успеха корабля в море, из серии игр чёт-нечёт, повезёт – не повезёт.

Маленький шторм, и вода, осевшая на дно цистерны, встряхнётся и перемешается с маслом, ожидая своего часа совершить своё чёрное дело, оставаясь незамеченной при самой бдительной вахте у главных машин до момента их аварийной остановки.

Капитан судна по уставу отвечает за выполнение законов, приказов и других подзаконных актов, определяющих его служебную деятельность, наделяющих его же не только правами, но и обязанностями перед государством и экипажем.

Как бы высокопарно это ни звучало, но вот случилась такая нестандартная ситуация, как должен поступать капитан? Как избавиться от сомнений свою совесть и найти ту незримую границу разумного компромисса, за которой уже будет предательство? Почему общий интерес – заправка корабля, идущего на боевую службу, – нас не объединяет в поисках разрешения конфликта, а разъединяет? Чья правота восторжествует? Чья правда победит?!

Сидеть и пить чай было хорошо. После дневной жары и беготни по телу расплывалась приятная усталость. И лишь голова тяжелела от возникших проблем и дум: чем всё это кончится?

С берега закричали – на причал приехал представитель склада ГСМ – майор, заместитель начальника склада. Я встал и пошёл навстречу. Дальше всё было, как в плохом кино или антисоветском романе. Не поздоровавшись, не расспросив, не посмотрев, не выслушав, он с причала заорал визгливым фальцетом, кроя всех подряд матом, даже не зная, кто перед ним. Приостановив грязный поток угроз и оскорблений, призвав его к порядку, я кое-как втолковал ему, кто принимает масло и какую роль играет судно. Это его разозлило ещё больше. Он пошёл на нас, считая, что нам никакого дела нет до качества масла, которое он подаёт на корабль. И впечатление, и зрелище всего этого было отвратительным. Так кричат от полного должностного бессилия, отсутствия ума и культуры, или как вор: «Держите вора!».

Спустившись на судно, посмотрев на слитую смесь воды и масла из автоцистерны, он вопреки здравому смыслу и ответственности попытался горлом склонить нас к приёму и передаче оставшегося масла, от которого сам командир ЭМЧ отказался.

Не вышло, и майор, ещё раз обругав нас матом, пошел к командиру ЭМЧ корабля.

Наверное, инстинкт самосохранения подсказывал, что будет с ним, если не выполнится план заправки по его вине: обводнённое масло – это его служебная халатность. Он это прекрасно понимал и, нападая на нас, таким образом защищался, не гнушаясь никакими средствами. Когда командир ЭМЧ и майор вернулись на судно, было принято решение сливать непригодную смесь, пока не пойдёт струя нормального чистого масла. Чистого, это относительно, потому что взвеси воды в нём останутся, но уже не в том количестве, как это было в трёхкратной «первой» пробе. Вообще-то, эта партия масла (в объёме цистерны) по всем техническим канонам должна быть забракована и направлена на очистку сепаратором. Но это уже решение не моё. Но так как ни у нас, ни на корабле свободных ёмкостей не осталось, майор сам вызвался найти и доставить её на причал.

Пока шли подготовительные работы по сливу обводнённого масла и взятой четвёртый (!) раз первой пробы (абсурд какой-то!), я в очередной раз пошёл на корабль позвонить диспетчеру.

Такой допотопный способ связи не просто обременителен и занимает много времени, но и доставляет определённые неудобства и владельцам телефонов, а это, как правило, диспетчеры, дежурные по воинским частям и оперативные дежурные, как в последнем случае. Для них это рабочий телефон, он всегда нужен, как основное средство связи с многочисленными абонентами для передачи команд, информации, приёма докладов. Неудивительно, что большинство дежурных довольно косо смотрит на капитана с протянутой рукой: «Разрешите позвонить». И лишь после некоторого расспроса куда, зачем и так далее, дают добро, проведив сквозь зубы:

– Давай, но не больше полминуты!

А бывают случаи, просто говорят, что телефон служебный (параллельный) и что занят, и нельзя. У каждого своё, и качать права – себе во вред!

Дождавшись своей очереди и доложив обстановку, поинтересовался, где представитель. Ответ был поразительный: куда бы он ни звонил каждые полчаса по всему списку начальников, ни на рабочем месте, ни дома их не было! Чудеса да и только. Дежурный по части о происшествии знал и отвечал то же самое.

Положительным было то, что диспетчер дал чёткое указание: принимать себе и передавать на корабль масло, прошедшее лабораторный анализ и имеющее паспорт. Спасибо, конечно, но это азбука нашей работы.

И я спокойно, с чувством исполненного долга, что доложил, получил указание возвращаться на судно, чтобы проинформировать экипаж о дальнейшей работе.

Экипажем возникшая ситуация воспринималась неоднозначно, и мнения разделились на два полярных: часть считала, что обводнённое масло нельзя принимать ни себе, ни подавать на корабль. Другая часть – пусть делают, что хотят, а мы должны выполнить свою задачу – принять и подать без ответственности за качество масла, и чем быстрее, тем лучше.

Упрекать и разъяснять, что такое хорошо и что такое плохо, не стал. Все они люди взрослые, всё прекрасно понимают и по-своему видят эту ситуацию, в меру своей ответственности.

Ну, скажем, за что упрекать моряка, если он отлично выполнил свои обязанности по приготовлению судна к походу, нёс вахту на руле на ходу, на швартовке работал за себя и того парня, который был в отгуле, таскал шланги и никакого отношения не имел к качеству принимаемого масла и даже к тому, что вода может остаться у нас в мёртвом запасе. Контроль качества, приём, хранение и выдачу масла на судно осуществляет помощник капитана. То, за что отвечал матрос, он выполнил высокопрофессионально, грамотно и в срок, обеспечив безаварийный переход судна, а теперь был в недоумении, почему встали работы, в чём виноват он в этом деле, за что майор с нецензурной бранью орал на всех, в том числе и на него, обзывая пьяными и ненормальными и похлеще.

А вот мотористы, знающие, к чему может привести обводнённое масло, не понаслышке, в знак солидарности со своими коллегами с десантного корабля, просили стоять до конца и не поддаваться хамскому напору майора.

И здравый смысл, и распоряжение диспетчера, и решение командира ЭМЧ десантного корабля, и мой капитанский долг и совесть – все говорили за то, чтобы не принимать и не подавать на корабль это обводнённое масло.

Всё было на нашей стороне, и можно было торжествовать и гордиться таким единством перед надвигающейся, до конца не осознанной, но вполне реальной опасностью от некачественного масла, если бы оппонирующая сторона в лице майора со склада ГСМ руководствовалась теми же благородными мотивами и руководящими документами, что и мы.

Невольно, как капитан, я оказался на острие конфликта между боевым кораблём и складом горюче-смазочных материалов, за каждым из которых стояли мощные флотские

силы, интересы которых не всегда совпадают с целями и задачами текущего момента. Равнодействующие до поры до времени, они в любой выгодный для себя момент могут пере-силить друг друга, но всегда будут оставаться в тесной взаимосвязи, и никогда даже такой конфликт не перерастёт в конфронтацию.

Не дай Бог какому-либо промежуточному звену оказаться между ними, когда они выявляют виновного, защищают честь мундира, докладывая о происшествии. Раздавят, как кранец между бортами!

Осознавая это, даже исполненный уверенности в своей правоте, я тем не менее, не смог до конца избавиться от тревог и сомнений за исход этого противостояния, будучи тем самым промежуточным звеном в прямом и переносном смысле.

Так, командир корабля, вынужденный идти минным полем на свой страх и риск им же заданным курсом, взявший на себя всю ответственность за корабль, экипаж и тех, кто идёт за ним, несмотря на внешнее спокойствие на лице, в голосе и взгляде, в душе переживает бурю

всяких чувств, сомнений и противоречий, но остаётся непоколебимым в выбранном им пути, так как, чтобы задавать рулевому этот курс, он готовился всю предыдущую жизнь.

И у меня не было твёрдой внутренней уверенности, хотя внешне был спокоен и невозмутим. Я с содроганием ждал, что мина сейчас коснётся борта, и взрыв, мощный и сокрушительный, разбросает наше единство и нас в разные стороны, не оставив на поверхности и следа от наших убеждений в собственной правоте и бескомпромиссности.

И дурацкое предчувствие, а может быть, жизненный опыт меня на обманули.

Сойдя с корабля, я пошёл к машине передать распоряжение диспетчера майору. И вдруг около машины я увидел... самого начальника службы горюче-смазочных материалов флота! Невероятно! Так вот она, мина-то какая! Я подошёл, представился ему, доложил обстановку с обводнением масла и замолчал, ожидая ответной реакции. Начальник, не задавая никаких вопросов, не вникая ни в суть, ни в детали, стал многократно повторять одно-единственное слово:

– Принимать! Принимать! Принимать!

Никакие известные доводы «против» им не воспринимались, он слушал их и не слышал, продолжая повторять:

– Принимать! Принимать! Принимать!

И когда, как мне показалось, я убедил его и заверил, что как только из шланга машины потечёт чистая струя масла, сразу начнём принимать, он ещё раз повторил:

– Принимать! – И уже собравшись уйти, посмотрел куда-то мимо меня, замолчал и остановился.

Я повернул голову и увидел майора, шедшего к своему самому высокому начальнику. Он шёл к нему какой-то подпрыгивающей походкой, как говорят, «на полусогнутых», размахивая невпопад руками, в грязной кремовой рубашке, расстёгнутой до пупа, в фуражке на затылке, с застывшим страхом в глазах на выкате, с открытым ртом, судорожно глотающим воздух, и с собачьей готовностью за что угодно получить плетё от хозяина. Доковыляв до него, взмахнув рукой в каком-то анархистском приветствии, он стал докладывать свою версию случившегося.

Поразительно, его сумбурная речь, абсолютно без мата, которую он произносил заикаясь и с придыханием (наверное, трудно без мата, угроз и оскорблений), начальником понималась лучше, чем моё изложение этих же событий. Он его не перебивал, а только кивал головой, не произнося ни слова.

То, что я услышал, потрясло меня не меньше, чем увиденная вода из шланга на палубе судна. Оказывается, вместо соляра для промывки цистерны при смене масла была использована вода! Обычная вода!

Майор как-то доверительно сказал ему:

– Ну вы же знаете – соляра нет! – И начальник кивнул головой, принимая это как должное.

В этом была ещё большая невероятность!

Когда что-либо нарушает рядовой матрос, рабочий, объяснить (но не оправдать) можно – не знал, не научили, впервые и так далее. Но когда это исходит от начальства, тем более такого высокого ранга, есть чему удивиться!

Этот негативный служебный и нравственный аспект, вызванный преднамеренным обводнением масла, и услышанную вслед за этим фразу, я переварил не сразу.

Начальник повернулся, пошёл к причалу, а майор, семеня сбоку и изогнув шею, говорил ему в ухо:

– Они там все пьяные! – он кивнул на меня и на судно.

Оглушённый, я стоял у машины, смотрел им вслед, и когда до меня дошёл смысл сказанного, было поздно – начальник садился в катер, а к машине шёл довольный майор, улыбаясь и говоря:

– Ну что, получили? – и, изобразив шар между ладонями, продолжил: Вы меня снизу, – он размахнулся и слегка ударил снизу рукой воображаемый шар, – а я вас сверху!

Он размахнулся и ударил сильнее, и хлопок ладоней стал гораздо громче, чем первый, что, по-видимому, символизировало в его понятии, как он расправился с нами.

Сволочь, конечно, но разговаривать с ним на эту тему не хотелось. И перед людьми и перед собой было стыдно за его распушенность, звание майора на погонах и ту отталкивающую гадливость, которую он вызывал даже просто своим гнусным видом.

Да, это был не офицер, а полное ничтожество, которому на всех и всё наплевать, лишь бы свалить свою вину на кого угодно.

Ни сейчас, ни потом до него так и не дошло, что его халатность может обернуться большой бедой кораблю, экипажу и десанту.

Однако надо работать. Втроём – с командиром ЭМЧ десантного корабля, «негодяем»-майором, как я окрестил его для себя, мы подошли к автоцистерне. И после того, как из шланга пошла нормальная струя масла, командир ЭМЧ решил, что теперь принимать его можно, чем скандальный вопрос и разрешился. Дальше – дело техники.

Пока разворачивался шланг с машины и судно готовилось к приёму, на причал подъехал «жигулёнок», из которого вышли три человека, в том числе женщина в форменной кремовой рубашке с внешностью суровой и решительной. Не знаю, почему, но мне показалось, что это из лаборатории за анализом масла. Она пообщалась с майором, затем подошла ко мне с блокнотом. Серьёзно-мрачно, не поздоровавшись, не извинившись и не представившись, смотря куда-то вниз и в сторону, каким-то неприятным и требовательным голосом попросила меня назвать мою фамилию и работавших на причале со шлангами матроса и помощника капитана.

Предполагая, что это ей нужно для составления акта об обводнении масла, я без всякой задней мысли назвал аж по буквам их имена и фамилии, хотя подумал, что для составления акта достаточно одной моей или помощника, после чего попросил не затягивать с актом.

– Акты мы сейчас напомним, а анализ будет позже, – сказала она, закрывая блокнот и направляясь к машине, гаденько улыбаясь майору, если можно представить себе улыбающийся кирпич.

И лишь после того, как хлопнули дверцы, машина развернулась и уехала, так и не взяв пробы масла на анализ, я понял, что меня в чём-то обвели вокруг пальца, простенько и красиво.

А должен был быть настороже – у негодяя-майора и окружение должно быть, как от яблони упавшее яблоко.

Работа началась, и я забыл о загадочном появлении полуформенной феи на причале и её внезапном исчезновении.

Около двадцати одного часа работу с первой автоцистерной окончили. Затем с помощью моряков корабля судно перешвартовали к его борту, подали шланг и начали

перекачку масла. Убедившись, что всё идёт как надо, я перелез на борт десантного корабля доложить диспетчеру о выполнении первой части дополнительных работ, поскольку предыдущий доклад об обводнённом масле наверняка вызвал большой переполох, и с него требуют новой информации.

Телефон стоит только у оперативного дежурного. Чтобы добраться до него, нужно пройти несколько коридоров с поворотами, подняться с верхней палубы по нескольким трапам, а затем дожидаться очереди звонить.

Появились и другие вопросы к диспетчеру, и я сидел, обдумывая, как кратко изложить их в отпущенное время. Рядом стояли офицеры штаба и переговаривались о своих делах, тоже ждали своей очереди. Я уже примелькался здесь, ко мне привыкли и уважительно давали воз-



можность позвонить вне очереди. Но сейчас пришлось подождать, всем нужно было срочно доложить о подготовке к выходу на боевую службу, проделанной работе и нерешённых вопросах.

Мне эта атмосфера была знакома по прежней службе, и я терпеливо ждал, думая о своём, вполуха прислушиваясь к общим разговорам. То, что корабль готовился к походу в Югославию с десанниками на борту, известно было и нам. Сроки были жёсткие, а работы – много. И телефон «раскалился» от беспрерывно принимаемой и передаваемой информации. Время шло, и все спешили до полуночи отчитаться, и каждый считал свой доклад важнейшим на этот момент.

Наконец оперативный разрешил позвонить и мне. Набрав номер, доложив обстановку и ход подачи масла, вместо привычного – звонить через час, вдруг услышал вопрос::

– Что у вас случилось? Наш дежурный по части говорит, что вы там все пьяные, да так обнаглели, что водку с горла пьёте и стаканами на верхней палубе, не хотите работать и срыгаете подачу!

То, что я передумал и пережил за несколько секунд этой тирады – не передать, настолько ошеломляющим и сногсшибательным был смысл полученной информации о самих себе и нашей работе.

В морской практике, как и в военной службе на флоте, есть ситуации, где капитан или командир должен принять решение немедленно, даже опережая события, и из всех вариантов избрать единственный, ведущий к безусловному решению проблемы. Такая ситуация может наступить при спасении судна, корабля и экипажа в шторм; при аварии, грозящей жизни корабля и экипажа; при плавании в проливах, портах и других сложных навигационных условиях, а также при спасении человека, упавшего за борт, и конечно, в бою или обстановке, приближённой к боевой, когда во всех случаях промедление смерти подобно. Такой случай наступил и для меня.

Я вдруг почувствовал, что бросить нам такое тяжкое обвинение мог только враг, кому безразличны судьбы не только десантного корабля с экипажем и десантом, но и экипажа нашего судна, помешавшего осуществить злой умысел.

И в то же мгновение мозг, отбросив усталость и прочее, не имевшее отношение к возникшей проблеме, заработал чётко и конкретно, анализируя ситуацию и прогнозируя ее развитие, как в самой тяжёлой, доселе невиданной мной виртуальной действительности. В памяти вспыхнули и связались в один узел все те сомнительные эпизоды, связанные с угрозами что-то сделать, если откажемся принимать себе и подавать на десантный корабль обводнённое масло, и от майора, и однословного (Принимать! Принимать! Принимать!) начальника службы горючесмазочных материалов флота, и даже от не имевшей никакого отношения к нам кирпич-бабы, неизвестно для чего записавшей наши фамилии.

То, что нас «подставили» умело, профессионально, сомнений не вызывало. Кто-то на уровне выше майора (хотя и он подлец законченный!) прикрыл свои промахи и халатность, если не сказать больше. А мы, встав намертво, не поддаваясь никаким уговорам, предотвратили подачу обводнённого масла на корабль, тем более, доложив «наверх», сорвали этот коварный замысел. Я понял, что своей бескомпромиссной позицией мы разворотили какой-то гадюшник, и ядовитые зубы первого гада уже впились в тело экипажа, выдавив порцию парализующей отравы в виде обвинения в пьянстве всего коллектива.

Теперь не майору-негодяю за поставку к подаче обводнённого масла, а нам – экипажу судна, и прежде всего мне, капитану, придётся «отмазываться» от грязного и бесстыдного обвинения людей, чётко и добросовестно исполнивших свой профессиональный долг.

Я сразу оценил наше положение как тяжелейшее и безысходное, состояние людей, оклеветанных в пьянстве, и тут же стал продумывать должные контрмеры, в первую очередь правовые, набросав в уме план первостепенных действий на ближайшее время по защите экипажа.

Диспетчеру напомнил, что жду представителя части, чтобы объективно разобраться с обводнением масла и теперь ещё и нашим «пьянством». Но он сказал, что по-прежнему нигде никого нет, и прислать никого не может.

Я понял: начальство всех уровней остаётся в стороне, ибо «информация» (злостная ложь!) о нашем пьянстве, пущенная негодяем-майором, дошла до самых высоких инстанций, а оттуда, как от эпицентра взрыва, пошла «ударная» волна, разрушающая и сметающая всё, что ей противостоит.

Надеяться на чудо было глупо, выкарабкаться из этой грязи придётся самим. И начинать это надо сейчас, немедленно. Положив трубку, я тут же проинформировал оперативного дежурного о разговоре с диспетчером и попросил помощи: завтра нашим «слезам» никто не поверит, а грязь наши же начальники размажут так, что от нас останется мокрое место.

У оперативного дежурного находилось 5–7 старших офицеров. Выслушав, они рассмеялись, сказав, что это просто глупая шутка и всё будет нормально – они в любое время подтвердят нелепость подозрения, и предложили своему флагманскому врачу произвести освидетельствование нашего состояния. Уверовав в их оптимизм и не желая подвергать себя и экипаж этой унижительной для нормального человека процедуре, я отказался.

Какая это была непростительная ошибка!

Командир ЭМЧ, с которым мы общались, можно сказать, весь день, присутствовавший при этом, подтвердил, что он не заметил ничего такого, что давало бы повод считать нас, то есть экипаж, пьяным. Наоборот, при всех он выразил благодарность, что предотвратили подачу на корабль обводнённого масла.

Сошлись на том, что командир ЭМЧ и оперативный дежурный напишут общую бумагу, где конкретно в адрес нашего начальника будет доложено о нашем нормальном рабочем состоянии и будет решительно отмечено нелепое подозрение о нашем коллективном пьянстве. А если потребуется дополнительная помощь, то они её окажут на любом уровне – от командира дивизии до командующего флотом.

В их искренности я сомневаться не мог, хотя подумал, что вряд ли наши головы стоят внимания таких высоких начальников. Я поблагодарил их за поддержку и выразил надежду, что до этого дело не дойдёт и мы справимся сами, а прощаясь, пожелал им счастливого плаванья. «У них своих забот хватает, зачем им наши, – подумал я, выходя от оперативного дежурного. – Спасибо и за эту бумагу – это уже кое-что».

Спустившись на судно и убедившись, что работа идёт нормально, я зашёл в ходовую рубку, сел на диванчик и задумался, перебирая в памяти события дня, анализируя принятые решения и действия.

Было уже темно, из открытых дверей потянуло приятной прохладой и сыростью. Опустел причал, стихал шум на корабле, и лишь у нас гудели двигатели, качая масло, да перекликались моряки, стоящие на приёме-передаче.

Пожалуй, это была первая минута в цепи событий, когда я смог присесть и осмотреться. В голове шумело, хотелось закрыть глаза, расслабиться и освободиться от накатившей усталости и раздражения, прежде всего на самого себя за неэффективность

принимаемых мер. Наверное, был другой способ решить всё быстро и энергично, но он мне в голову не приходил. Я вспомнил поочередно все «криминальные» эпизоды – вот оно, определение всем событиям, связанным с подачей обводнённого масла (!), и уже усмотрел ошибки и нелогичность своих действий и поступков. Ну зачем мне понадобилось наращивать шланг с машины? Старый, списанный, непроверенный, под давлением он мог просто лопнуть! А это тоже ЧП, уже связанное с загрязнением моря. Поставщик должен пользоваться своими шлангами. Помог себе называется!

Зачем я брал на борт себе первую пробу в таком количестве? 0,5 литра – и достаточно! Вода – дробь приёму! Пусть у него голова болит, и он разбирается и ищет выход из положения.

Зачем я объяснял начальнику ГСМ флота, почему нельзя принимать и подавать обводнённое масло на корабль? Он что, не знает?

Надо было принести вахтенный журнал и попросить его записать своей рукой приказание о приёме обводнённого масла после записи результатов первой пробы. Да он бы и к авторучке не прикоснулся, а то: «Принимать! Принимать! Принимать!».

Почему не прибыл представитель части? Где начальники? До какой степени я прав, отказываясь принимать и подавать обводнённое масло? Всё ли я сделал, как капитан, чтобы не сорвалась подача?

Всё можно было решить иначе, результативней, убедительней. Но восторжествовало классическое: хотели, как лучше, а получилось, как всегда.

Я вспоминал и корил себя за всё, что было сделано не так, как представлялось сейчас. Эти и другие моменты безжалостно терзали меня своей остротой, не давая ни на миг передышки и покоя. Мысли – мог и не предпринял, должен, а не сделал, видел, но не предотвратил – самые садистские пытки капитанского самолюбия ответственностью за судно, экипаж, приказ-задание!

И всё-таки в одном я безоговорочно прав, не подвергая это никакому сомнению: обводнённое масло нельзя было принимать и подавать на корабль! На этом я стоял и буду стоять насмерть, как бы патетически это ни звучало!

Этот первый вывод немного успокоил, но облегчения не принёс, потому что на следующий вопрос, почему все начальники сразу поверили, что экипаж пьяный, я ответа и объяснения не нашёл.

По опыту прежних лет службы и работы на флоте я знаю: большего проступка, почти без суда приравняваемого к преступлению, чем пьянство, на флоте нет. Обвинение в пьянстве – это конец всему: карьере (в благородном морском понимании),

планам, надежде. С ярлыком «пьяница» никто не станет слушать тебя, разбираться и принимать всерьёз. Даже вчерашние собутыльники будут шарахаться от тебя, чтобы «не испачкаться», если «сгорел» ты, а не они. Обвинение в пьянстве – самый мощный инструмент дискредитации человека, истины, дела. Скажи какой-либо начальник: «Вы пьяны!» – и труба всему, ведь ему не надо свидетелей, это же не судебное определение, а его личная оценка, которая не нуждается в доказательствах, но ляжет стоп-анкером в характеристике, аттестации, представлении на долгие годы, не давая продвижения по службе и в работе.

Обвинение в пьянстве как бы лишает человека чести, совести, достоинства и переводит его в касту неприкасаемых. Он теряет уважение, доверие, вокруг него создаётся атмосфера неприязни и осуждения.

Обвинение в пьянстве – это тот ком грязи, который оставляет след не только на рубашке, но и на биографии, авторитете, судьбе. Многим людям оно исковеркало жизнь, но вдвойне обидней, когда обвинение в пьянстве выносится несправедливо, наговором, мстью. И человек, только что мнивший о себе с большой буквы, если не сломался, не сдался и возмечтал восстановить своё доброе имя в борьбе с клеветой, превращается в презируемого правдоискателя, униженного и не имеющего никакого шанса смыть это оскорбление и позорное пятно.

Из всех событий сегодняшнего дня напрашивался и другой вывод: дело только начинается, и впереди такая же темнота, как за окном ходовой рубки. Уже завтра мне первому предстоит самое мерзкое – доказать, что я не верблюд и не подлец, что наш экипаж – нормальные люди, понимающие всю степень ответственности и однозначно отвергающие приписанный нам грех. Поступить совестию – обречь корабль и людей, идущих в «горячую» точку, на непредвиденные аварии и происшествия – нам и в голову не приходило.

Как был прав Геббельс: «Ложь должна быть настолько невероятной, чтобы в неё поверили сразу». И мои начальники, с которыми я проработал не один десяток лет без пятна на должностном мундире, поверили!

– Вот тебе и пьяница! – сказал я сам себе, поднимаясь с диванчика и делая первый обдуманный шаг в поисках выхода из создавшегося положения.

А решил я собрать экипаж и рассказать им всё, как есть, поделиться той обеспокоенностью и дурным предчувствием, которые не дают покоя с момента известия о нашей «пьянке».

Собрались в ходовой рубке, так удобней для работы: и видно всё, и вмещаются все. Молча выслушали, что я думал о происшествии и ожидаемых последствиях после того, как нас обвинили в пьянстве. Рассказал также о мерах, какие я намерен предпринять, в том числе и упреждающих возможность несправедливого решения.

Возражений не было, предложений – тоже. Обвинение в пьянстве их настолько ошарашило, что никто сразу не поверил:

– Вы что, серьёзно говорите о пьянке? Кому это в голову взбрело? Зачем?

Это были вопросы честных, порядочных людей, не способных совершить подлость и не ожидающих её от тех, с кем они работают. И лишь когда поняли, что в пьянстве обвиняют всех, вопросов стало больше:

– Кто это сделал?

– Кому это нужно?

– Почему до сих пор к нам не приехал представитель части?

– Что мы сделали неправильно?

– Как можно обвинять всех сразу?

Горечь, боль, недоумение звучали в коротких выступлениях и репликах. Однако общее возмущение очень быстро сменилось унынием, и наступило молчание, тягостное и тревожное, как после потери хода.

Старые моряки, прошедшие суровую школу жизни, знавшие не понаслышке, чем кончается у нас борьба с пьянством, сразу представили себе, что грозит им в этом случае. Обычно дело кончалось одним – уволить!

Но ушли в прошлое те времена, когда уволенным с одного судна можно было тут же найти работу на другом. Сейчас устроиться по специальности матроса, моториста да и судоводителя нелегко, а в 55–65 лет – возрасте последней лебединой песни пенсионера – практически без «волосатой руки» невозможно.

Сидели как-то понуро, опустив плечи не то от усталости, не то от услышанного, веря и не веря тому, что случилось, а ещё больше тому злу, которое может их настигнуть уже завтра.

– Вы скажите им, что это неправда, – как-то обречённо сказал моряк, работавший со мной на берегу на разноске шланга от автоцистерны, фамилию которого я дал записать кипич-бабе. «Водится же ещё святая простота, которая верит, что и теперь начальство справедливо разберётся и всё уладится!» – подумал я и отпустил людей на свои рабочие места.

Мне было стыдно смотреть людям в глаза за то, с какой лёгкостью военные – майор со склада ГСМ, начальник ГСМ флота, наше руководство – поверили в нелепую ложь и клевету на людей, безупречно прослуживших и проработавших не один десяток лет и продолжающих работать на флот. Почему из нашей части никто не пришёл и теперь уж точно не придёт разобратся в происшествии и защитить своих людей от грубых нападок и лжи?

После звонка «сверху» наша судьба была предрешена. И лица людей, только что светившиеся радостью и гордостью за свою работу, как-то померкли, потускнели, и ещё больше морщин образовалось у глаз, а взгляд стал строже и суровей.

Поручив дальнейшее руководство работами своему помощнику, я спустился в каюту, не переставая думать над тем, что я ещё смогу сделать, чтобы ни меня, ни экипаж не коснулась десница расправы – скорая и неправедная.

Работы на грузовой палубе продолжались. Окончив подачу, убрали с корабля шланг и начали перешвартовку.

В иллюминатор каюты хорошо было видно каждого. Все работали сосредоточенно. Ни мне, ни помощнику вмешиваться в этот процесс необходимости не было, каждый и все вместе знали всё наизусть и могли бы выполнить эту работу автоматически.

Я смотрел и слушал, продолжая думать о своём. Чётко шли доклады и команды, обозначающие конец одного и начало другого действия:

- Отдать швартовы!
- Швартовы на борту! Проводник закреплён!
- Носовой тани к причалу!
- Крепи носовой!
- Крепи кормовой!
- Принять шланг с машины!
- Машина к подаче готова!
- К приёму готов!

На машину:

- Дать первую пробу! Стоп!
- Проба в норме, – докладывает помощник.
- Добро, – говорю я ему. – «Урок пошёл впрок!» – уже про себя подумал я.
- Начать подачу, – кричит он на машину.

И масло тугой струёй, от которой распрявился шланг, потекло под давлением в цистерну.

Наконец всё принято, и, уточнив по замерам общее количество, отдаём шланг и готовимся к перешвартовке к кораблю. Когда всё было готово, даю добро помощнику на перешвартовку. Операция простая, и он вполне справится с этим сам.

Впрочем, всеми работами руководит боцман, опытный и злющий до работы, не терпящий проволочек, тем более сачков, да их в экипаже в том «чистом» виде и флотском понимании нет. Морское дело – это его стихия, а уж подача – это как высший пилотаж – ни одного лишнего движения, ведущего к потере темпа и качества. Тут к нему не подступишься. Задержишься, замешкаешься кто, тут же заметит и выдаст:

– Спишь?! ...Мать твою! – пожалуй, самое ласковое и нежное обращение к нарушителю порядка. Ритм восстановлен, а кто-то уже шутит:

- Что, вспоминал, когда последний раз получка была?
- Да нет, он сегодня дома не ночевал.

Матрос действительно отдежурил сутки и пошёл в рейс – не хватало людей.

«Провинившийся» молчит, ему стыдно, что боцман «отметил» его, а не другого.

А тот другой за него и поясняет:

- Зато он сегодня поварихе угодил – всю перловку слопал! Вот и размечтался!

И пошло-поехало, пока боцман не «отметит» следующего:

– А ты что копошишься, как мокрая вошь на толстом... Тебе что к... гирию привязали? Тани быстрее!

И всё идёт по новому кругу.

Казалось, ничего не изменилось, все действовали слаженно, единым механизмом и ритмом. И вместе с тем в работе появился едва ощутимый сбой. Не стало слышно привычных матерно-морского исполнения шуток, подначек, здорового флотского смеха. Не то боцман стал злее, не то люди устали, но всё как-то стихло и замерло.

Пока насос качал масло на корабль, все расселись, кто где мог, а не в кружок, как раньше, и молча ждали конца подачи. И паузу заполнили безрадостные мысли о жизни, о постоянно



возникающих трудностях, годами не решаемых проблемах, теперь ещё неясном будущем: чем всё это кончится?

Я не думаю, что они очень испугались последствий клеветы, неизвестности завтрашнего дня, разве что немного, может, совсем чуть-чуть струхнули и теперь старались не показывать вида. Но то, что она вывела их из состояния равновесия – это факт.

В какой-то момент мне показалось, а они тайно почувствовали, что сегодняшняя работа может быть их лебединой песней, и они исполняли её на высоком профессиональном уровне и энтузиазме, единым внутренним порывом, вложив в неё весь свой жизненный опыт и старание, а теперь сидели и морально готовились к любому, даже худшему исходу.

Грустно и больно становилось от мысли, что завтра этого экипажа уже может и не быть, и люди разбредутся кто куда в поисках работы, у каждого начнётся новая судьба-дорога.

В каюте стало ещё темней и тише, а я стоял и чувствовал, как сердце наполняется невиданной злобой и ненавистью к тем, кто вызвал эту абсурдную ситуацию. Не поздоровилось бы, попади они сейчас мне под руку, и тем, кто спрятался от неё за телефоном, – никакой реакции ни на один звонок!

Первые шаги в реабилитации экипажа натолкнулись на невидимую, но прочную стену не то равнодушия, не то махрового бюрократизма.

Диспетчер, дежурный по части, знавшие по моим докладам ситуацию, как мне кажется, наплеваательно отнеслись к нашему SOS, а дело обстоит именно так.

Куда вы делись? Что это, боязнь ответственности, служебная немоть? Не всё же время лизать, надо же когда-то и гавкнуть, если ты ещё мужчина и офицер и при тебе совершается подлость, тем более, готовится преступление. Почему за наш счёт? Не мы же привезли на причал обводнённое масло!

А торжественные проводы на выполнение правительственного задания должны же чем-то подкрепляться, хотя бы выполнением своих должностных и дежурных обязанностей, или это была просто бутафория служебного рвения – прокукарекал, а там хоть не рассветай?

Чем больше я думал, может, даже и незаслуженно кляня всех подряд, тем больше было сомнений, загадок, вариантов, приводивших меня в тупик своей неразрешимостью в кажущейся простоте.

Было отчего призадуматься!

В какое-то мгновение я почувствовал такую слабость и беспомощность перед лицом грядущей опасности, что предательские спазмы удушливо сдавили горло, а к глазам подкатила слеза. Стало стыдно и мерзопакостно. Но ненависть оказалась сильнее этих сентиментальностей, а злоба искала выхода и действий. Я был рад, что всё это произошло в темноте, никто не видел этой секундной слабости и бессилия.

Но именно в эти мгновения я поклялся себе сделать всё возможное и невозможное, чтобы сберечь экипаж, избавиться от клеветы и вернуть каждому и честь, и человеческое достоинство, чего бы мне это ни стоило.

Тут я впервые осознал философский и практический смысл знаменитого афоризма: «Цель оправдывает средства!». Ко мне вернулись спокойствие и силы, способность рассуждать зрело, как и положено капитану. Теперь я был уверен, что за доброе имя

экипажа надо бороться всеми силами и средствами, не считаясь ни с чем и невзирая ни на что. Мы не одни, мы с флотом, и флот с нами!

До конца работы оставалось ещё полтора–два часа, и я постарался продумать до мелочей все свои действия, ибо знал – снисхождения нам (мне) не будет. Методы «выколачивания» нужных признаний не изменились даже после разгона парткомов и смены вывесок над политотделами. А это значит – борьба будет трудной и неравной, а может случиться так, что всё

решится в первой встрече в субботу или понедельник, когда для нас может наступить «последний и решительный». Я знаю, что такое бой, и имею опыт боевых действий. Будучи на кораблях на боевой службе в «горячих точках» Средиземного моря, я не раз переживал такое состояние, когда после сигнала «Боевая тревога!» готовил к бою материальную часть и докладывал на главный командный пункт корабля:

– К бою готов!

Будет бой – не будет, но я был готов к нему! И эта готовность придаёт уверенность и решительность в действиях, хладнокровной оценке обстановки и принимаемых решений.

Бой, так бой! Драться, так драться! Только там я готовился к бою с конкретным вероятным противником, а с кем здесь?..

Ожидать честного рыцарского поединка уже не приходится – в самом начале «противник» применил запрещённый приём и добился определённого успеха. Клевета, подлость, подлог – страшное оружие, и «наш» противник владеет им в совершенстве. Но, толкая к преступлению нас и замечая следы своего, он допустил ряд серьёзных оплошностей, и я не премину воспользоваться ими против него. Главный его просчёт в том, что он считает свою победу уже достигнутой и окончательной. Я помню, с каким самодовольством он хлопнул в ладони, изображая наш конец. Но это его ахиллесова пята – контрольного выстрела он ещё не сделал и уже не сделает. Теперь главное собраться с мыслями и приготовиться к контрудару – зло должно быть наказано!

Да, мы получили большую «пробоину», но корабль наплаву и экипаж не повержен – мы работали и будем работать честно и добросовестно, как велят нам долг и присяга, – о них мы всегда помним. В этом наш залог успеха.

Вступив в схватку с таким непорядочным противником в защиту экипажа, своей чести и достоинства, я имею право в дальнейшем сам выбирать оружие и тактику боя, и именно такую, на какую «враг» не рассчитывает.

На войне, как на войне! Недаром Утёсов пел: «Бей врага чем попало!». И кое-что на этом пути уже сделано. Командир электромеханической части десантного корабля подписал акт об обводнении масла, а представитель склада ГСМ отказался. Это его минус, и в акте зафиксирован. Затем командир ЭМЧ написал рапорт на имя командира нашей части, где, ссылаясь на многочасовую работу вместе с экипажем судна, случаев, которые можно классифицировать как пьянство, тем более пьянство всего экипажа, не отметил, как и нарушений инструкций и руководящих документов по приёму-передаче технических масел. С ним были оговорены дальнейшие совместные действия, если потребуется.

Подписал рапорт и оперативный дежурный, в шутку предложив увеличить сбор подписей до количества моряков, участвовавших в работах и находившихся на верхней палубе за день стоянки у борта, то есть всего экипажа корабля. Подтекст был ясен, неужели недостаточно одной подписи старшего офицера, чтобы документ приобрел официальный статус?

Когда я, оценив юмор, его всё-таки отклонил, он тут же ещё раз предложил произвести освидетельствование экипажа судна флагманским врачом. Это уже было совсем унижительно, и я отказался.

Спасибо боевым друзьям, в такую минуту и шутка помощь, это их спасательный круг, брошенный нам. Теперь доплывём!

В 23.00 работы были окончены, и, получив «добро» от диспетчера на переход, отдали швартовы, дали ход, пересекли Инкерманский створ и прибрежным фарватером последовали к своему причалу в Южной бухте. На ходовом мостике было тихо, о происшествии никому говорить не хотелось. Рейд был пуст, мы шли одни, и это ощущение одиночества добавила старая песня, донёсшаяся откуда-то с берега: «Над пустынным рейдом Севастополя...» – светлая, грустная, полная тоски и скорби, исполненная в первые в годы войны, и так пророчески отразившая нынешнее состояние Севастопольского рейда.

Однако город жил! По обеим сторонам бухты сияли огни, слышалась музыка, гудки машин и шелест троллейбусных штанг, скользящих по проводам. Кто-то кому-то кричал, какая-то девушка смеялась громко и весело. Это была обычная летняя ночь морского города-порта и военно-морской базы: кто-то отдыхал, а кто-то стоял на вахте и нёс службу.

Наконец показался и наш причал. Выйдя на пеленг приметного створа и сделав крутой разворот, мы отдали якорь и ошвартовались к причалу кормой, подобрали якорь-цепь, подали сходню, подключились к береговому электропитанию. Механик остановил главный двигатель, а я, осмотрев судно и дав необходимые указания, пошёл докладывать диспетчеру о выполнении плана выхода. Было ровно 24.00, начинались следующие сутки, суббота.

Сойдя на берег, я в шутку спросил вахтенного по причалу, почему нас никто не встречает и где машина. Он удивлённо пожал плечами. «Наверное, ничего не знает», – подумал я и, не продолжая разговор, направился в рубку вахтенного звонить диспетчеру.

Доложив всё, как было, я, конечно, спросил, будет ли нас кто-нибудь освидетельствовать на предмет трезвости, на что он ответил, что это не его дело и он заниматься нами не будет. Кроме того сказал, что после окончания рабочего дня ни он, ни дежурный по части никого найти не смогли, почему к нам и не прибыл представитель.

А затем я выслушал распоряжение дежурного по части:

– В субботу к 8.00 капитану и помощнику капитана прибыть в управление части к врию командира, а в понедельник к 8.00 – всему экипажу.

– А сейчас всем добро! – закончил диспетчер металлическим голосом.

«Значит, знал!» – остро кольнуло в груди, когда я клал трубку. Знал и не прибыл сам на место ЧП по моей неоднократной настойчивой просьбе, не прислал представителя с полномочиями разобраться с конфликтующими сторонами, справедливо установив виновность и ответственность каждого, как это принято, ведь оба подразделения – и судно, и склад – находятся у него в подчинении! Как это понимать? Это тем более странно, что не так часто мы заправляем корабли, идущие на боевую службу с правительственным заданием, обводнённым маслом. Значит, он уже получил указание «сверху» в отношении нас разобраться так, что и по тону сказанного было ясно, кто виноват или кого виновным назначить, в переводе на флотский жаргон. Значит, все: и диспетчер, и дежурный по части, и врию командира части – были в каком-то сговоре, и в чьих-то интересах сами подставили нас или способствовали этому своим безучастным отношением к происшествию. Не в этом ли причина «отсутствия» всех «вызываемых» и на работе, и дома? А однозначное распоряжение «сверху» для них было индульгенцией на все случаи исхода ЧП?! Неужели это действительно так?

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.