

# ВИКТОР КОНЕЦКИЙ

МОРСКАЯ  
СЕРИЯ



# ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС

СТОЛКНОВЕНИЕ  
В ПРОЛИВЕ  
АКТИВ-ПАСС

**Виктор Викторович Конецкий**  
**Последний рейс. Столкновение**  
**в проливе Актив-Пасс**

Серия «За Доброй Надеждой», книга 8

Серия «Морская серия», книга 7

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=138662](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=138662)*

*Последний рейс. Столкновение в проливе Актив-Пас / Виктор Конецкий:*

*АСТ, Астрель; Москва; 2023*

**Аннотация**

«Последний рейс» – восьмая книга знаменитой путевой прозы Виктора Конецкого. В ней выдающийся писатель-маринист подводит итоги прожитой жизни и навсегда прощается с морем.

# Содержание

Столкновение в Проливе Актив-Пасс	5
Часть 1	5
Часть II	52
Конец ознакомительного фрагмента.	89

# Виктор Конецкий

## Последний рейс. Книга 8



Издательство  
АСТ

© Виктор Конецкий, 2001

© Оформление. ООО «Издательство АСТ», 2023

# Столкновение в Проливе Актив-Пасс

## Часть 1 Катастрофа

### 1

Теплоход «Сергей Есенин» вышел из Владивостока на Японию в понедельник 13 июля 1970 года под командованием капитана Николая Гавриловича Хаустова.

Судно находилось в хорошем техническом состоянии, согласно правилам снабжено, полностью укомплектовано экипажем.

*Николай Гаврилович Хаустов, капитан дальнего плавания. 1929 года рождения.*

*С 1945 года учился в школе речных юнг, затем окончил среднее мореходное училище в Ростове-на-Дону в 1950 году.*

*До 1955 года плавал последовательно 3-м, 2-м, старшим помощником капитана.*

*С 1958 года капитан пяти тысячного сухогруза «Серпухов». С 1965-го по 1968-й – капитан пассажирского теплохода «Русь», бывший «Кордильера» (12 500 БРТ, 850 пассажиров, 4000 тонн груза).*

*С 1968-го по 1970-й капитан т/х «Новиков-Прибой» (11 200 БРТ).*

*В период с 1960-го по 1965-й заочно окончил Владивостокское высшее инженерное морское училище и специальные курсы по использованию радиолокации.*

*С мая 1970 года капитан-наставник Дальневосточного морского пароходства.*

*В рейс на «Сергее Есенине» был послан для подмены заболевшего капитана, а также для личного знакомства с линией Япония – Канада.*

*Первый порт захода – Хирахата, второй – Кобе, третий – Иокогама.*

*Приход в Хирахату утром 15 июля, снялись из Иокогамы 23 июля, имея на борту 3750 тонн груза – стальной прокат, химикалии, автомобили.*

*Порты назначения – Ванкувер и Нью-Вестминстер, Канада.*

*Для следования по внутренним канадским водам суда обязаны прибыть сперва в порт Виктория на острове Ванкувер, там пройти карантинные формальности и взять лоцмана. Остров Ванкувер и порт Ванкувер – разные географиче-*

ские пункты.

02.08. Капитан встал в четыре часа утра. Весь путь от Японии судно прошло в тумане, и он был уверен, что и подходы к проливу Хуан-де-Фука будут закрыты туманом. Кроме этого, его беспокоили навигационные предупреждения, принятые накануне. В предупреждении сообщалось о большой группе рыболовных судов в районе пролива Хуан-де-Фука.

Этот пролив разделен на две половины – американскую и канадскую. Рыбаки обычно занимают одну из сторон, оставляя другую более-менее свободной. Капитан принял решение проходить пролив по канадской стороне.

Видимость в Хуан-де-Фука против ожиданий оказалась приличной. Была только легкая мгла. «Сергей Есенин» шел к острову Виктория полным ходом – около двадцати узлов.

На подходе к Виктории встретили несколько лесовозных барж, очень больших, на буксирах.

Сам порт открылся около восьми часов утра. Городок был зеленый, веселый, хорошо просматривались аккуратные дома и улицы, освещенные утренним солнцем.

Хаустов вывел судно к месту приема лоцманов и стал ожидать лоцманский катер в дрейфе, не становясь на якорь. Накануне он проработал со штурманами пути следования в канадских шхерах и специальные правила плавания в береговых водах Канады.

Лоции «Западная часть Канады. Части 1 и 2» от порта

Виктория на острове Ванкувер до порта Ванкувер на материке рекомендуют два пути: наиболее безопасный и широкий для судов с большой осадкой – через пролив Боундари, и другой, более короткий, но узкий, извилистый и сложный – через пролив Актив-Пасс.

Для теплохода «Сергей Есенин» капитан избрал более длинный, но более безопасный путь через пролив Боундари. Соответственно он проложил на советской карте № 8532 курсы предварительной прокладки.

Никаких дурных предчувствий у капитана не было и быть не могло. Рассеявшийся туман на подходе к проливу Хуан-де-Фука был той мелочью, от которой еще ярче засверкала в его душе радость жизни.

В сорок лет он был капитаном-наставником большого парокходства. Позади было длительное командование таким замечательным лайнером, как «Русь». Позади был кандидатский минимум. И почти готова к защите диссертация: «Перевозка грузов иностранных фрахтователей на примере линии “ФИСКО” (Фар Ист Шиппинг Компани)». Во Владивостоке его ожидала женщина, которую он любил, отношения с которой были наконец четко определены и семейная жизнь налажена.

В этом рейсе капитан Хаустов уже заработал премию «За безлоцманское плавание во Внутреннем Японском море». Такое плавание сильнее выматывает, но приносит профессиональное удовлетворение, прибыль парокходству и премию



капитану. В японских портах, посещаемых в этом рейсе, Николай Гаврилович нашел несколько новых интересных документов, которые укрепят диссертацию.

## 2

Лоцман Краббе прибыл в 09.30. Вахтенный штурман познакомил его с главными приборами и устройствами в рубке «Есенина», особенностями управления судном. Лоцман сказал, что знает их, так как уже неоднократно водил однотипные суда.

При себе у него находилась переносная УКВ-радиостанция «уоки-токи», работающая на шестом канале.

*Лоцман Краббе, 45 лет. Капитан судов дальнего плавания.*

*(В английском флоте градация дипломов другая, нежели на нашем: капитан судов малого плавания, старший помощник судов дальнего плавания, капитан судов дальнего плавания.)*

*Родился в Бристоле, с 1941 года начал плавать на британских судах кадетом, с 1945 года в Северной Атлантике и в Тихом океане на танкерах последовательно 3-м, 2-м, старшим помощником. С 1955 года капитан танкера. С 1959 года имеет диплом по радиосвязи.*

*В 1963 году вступил в ассоциацию канадских лоцманов.*

*Общий стаж плавания 29 лет. Специальный лоцманский район – прибрежные воды Британской Колумбии, Канада.*

*Капитан Краббе худощав, спокоен, уверен в себе.*

*Выше среднего роста. Нижняя челюсть немного вперед, волосы на тщательный пробор, чем-то похож на немца.*

Лоцман сообщил предполагаемое время прибытия в порт Ванкувер – 14.30. Капитан согласовал с лоцманом путь следования через пролив Боундари и показал предварительную прокладку на карте.

Около 09.50 последовали в порт Ванкувер. Машина работала полным ходом в маневренном режиме (переведена на дизельное топливо, обороты уменьшены до 95 в минуту).

На мостике кроме лоцмана находились старший и вахтенный 3-й помощники капитана, рулевой Наумов, вперёдсмотрящий на крыле Титенко и боцман Менкин на баке, постоянно работали РЛС «Дон» и радиостанция «Корабль» на 16-м канале.

Позднее, около 10.30, старший помощник капитана был отпущен с мостика, чтобы проконтролировать подготовку к работе грузовых стрел. Плавание проходило нормально, путь судна проходил по правой стороне фарватера, в соответствии с предварительной прокладкой местоположения судна регулярно определялись взятием визуальных пеленгов и расстояний по РЛС.

Лоцман по своей рации вел короткие разговоры с лоцман-

ской станцией, на которые Николай Гаврилович не обращал внимания.

Приблизительно в это время началась приемка пассажиров и автомобилей на теплоход «Королева Виктории» в порту Тсавассен на канадском берегу. «Королева Виктории» должна была доставить пассажиров и груз на остров Ванкувер в порт бухты Шварцбей.

*«Королева Виктории» – двухвинтовое судно с наибольшей длиной 426,38 фута, шириной 16 футов, построенное в 1962 году, реконструированное в 1970 году, когда его длина была увеличена на 84 фута путем вставки секций между мостиком и машинным отделением. Полный ход 17 узлов, мощность машин 6000 сил, двигатели управляются с мостика. Имеет два руля и подруливающее устройство. Машина реверсируется за 6 секунд. Еще некоторое время необходимо для развития оборотов на полный ход назад.*

*«Королева Виктории» – красивый современный паром, принадлежащий Управлению паромных переправ провинции Британская Колумбия, высокоманевренное судно, способное крутиться волчком на месте и приспособленное специально для плавания в стесненных условиях паромных переправ. За рабочий день «Королева Виктории» делает восемь рейсов между Тсавассеном и Шварцбеем, отходя от причала каждые два часа. Осадка ее 16 футов.*

«Сергей Есенин» шел между лесистыми красивыми островами.

Было заметно, что лоцман Краббе любит эту тихую воду, теплые камни, плотную зелень лесов и аккуратные черепичные крыши одиноких домов. Он проплывал здесь, вероятно, уже сотни раз, но мир воды и зелени не наскучил ему.

Покоем тянуло с берегов. Спокойной была и у лоцмана манера держаться на мостике, спокойно и четко он отдавал команды и произносил числительные. Он не расхаживал с крыла на крыло, стоял на месте и потягивал маленькими глотками кофе. И запах кофе плыл вместе с ними сквозь свежесть утреннего воздуха.

Рулевой держал 346 по компасу, но судно заметно сносило к востоку, и после точного, по трем визуальным пеленгам, определения, которое сделал в 11.18 вахтенный штурман Горбунов, – причем пеленга пересеклись в одной точке, подтвердив тем самым близкую нулю поправку компаса, – взяли градуса четыре на снос.

Капитан Хаустов начал слушать прогноз погоды на 16-м канале радиостанции «Корабль», слышно было плохо, приходилось напрягать слух, но штамп погодной сводки был так знаком, что многое просто угадывалось.

С правого борта скалистым мысом закончился остров

Стюард, и сразу за этим мысом резко, отдельно распахнулся широкий пролив Боундари, в который им предстояло поворачивать, чтобы выбраться на еще более широкий простор пролива Джорджия.

Лоцман Краббе что-то скомандовал на руль. Капитан не расслышал английскую команду и потому приглушил звук радиостанции.

Рулевой монотонно повторил за лоцманом: «Тен ту пот!» (руль десять градусов влево). Они начинали поворачивать не вправо, в пролив Боундари, а влево, в канал Свонсон.

– Мистер пайлот, правильно ли вы поворачиваете влево? – громко спросил Хаустов.

– Да, капитан, я правильно поворачиваю влево, – сказал Краббе.

– Вы уверены, что здесь нужно поворачивать влево? – переспросил капитан.

– Да, да, не волнуйтесь, капитан, я собираюсь пройти проливом Актив-Пасс. Прямо руль!

– Руль прямо! – повторил рулевой.

– Прошу вас к карте, – сказал капитан лоцману. Карта «Тихий океан, побережье Северной Америки, от пролива Хуан-де-Фука до пролива Джорджия» была масштаба 1:100 000.

– Почему вы решили вести нас более узким и извилистым проливом, мистер пайлот?

– Это наиболее удобный путь, капитан, в порт Ванкувер в

это время года, и обычный путь следования для судов нашего тоннажа.

– Штурман, подробную карту пролива Актив-Пасс! – приказал капитан, вернувшись в ходовую рубку.

Каждую минуту «Сергей Есенин» на полном маневренном ходу проходил 518 метров.

– Есть, Николай Гаврилович!

– Сколько на румбе?

– Триста тридцать! – доложил рулевой.

– Карты пролива Актив-Пасс масштабом менее один к ста тысячам у нас нет, Николай Гаврилович, – доложил вахтенный штурман.

Карты этого района вообще отсутствуют в наших каталогах – в СССР они не издавались.

– Я здесь первый раз. Скажите, на вашей памяти «Есенин» ходил проливом Актив-Пасс? – спросил капитан у третьего штурмана.

– Не помню... может, и ходил, только свою вахту помнишь... Следы прокладки вроде заметны на путевой карте, – ответил третий.

– Мистер пайлот, у меня нет крупномасштабной карты пролива Актив-Пасс, – сказал капитан.

Нет такого судоводителя, который внутренне не будет некоторое время сопротивляться изменению маршрута, застолбленного уже ранее предварительной прокладкой.

«Вероятно, пролив Боундари в это время закрыт для на-

вигационных целей, – подумал капитан. – Может, в войну играют? Или в Боундари течение сильнее? Сулои очень заметны на камнях...»

«Сергей Есенин» втягивался в канал Свонсон. Конечно, места для разворота на обратный курс было достаточно, но крутить поворот на сто восемьдесят градусов было бы слишком рискованно для Хаустова.

Лоцман Краббе взял свою лоцманскую сумку-портфель, вытащил сброшюрованную карту, вырвал листок с проливом Актив-Пасс и протянул капитану с извечным: «О'кей, капитан!». Масштаб лоцманской карты был 1:10 000. Беспокоясь только о глубинах в проливе, капитан проложил по судовой путевой карте генеральные курсы. Глубины по курсам были вполне достаточными для «Сергея Есенина». Уже внутренне согласившись идти через Актив-Пасс, Хаустов спросил о возможных опасностях в проливе.

## 4

Пролив Актив-Пасс разделяет острова Галиано и Мейн. Северо-западной оконечностью острова Мейн является полуостров Индейская Резервация, названный так потому, что на его северном берегу находится индейский поселок. Полуостров заканчивается мысом Хелен (или Элен). Между мысом Элен и южным берегом острова Галиано мысом Коллинзон находится самая узкая часть пролива Актив-Пасс – «гор-

лю» по-нашему, называемая Собачья Нога. Глубина судоходного фарватера в самом узком месте около 20 сажен для океанских судов.

Двадцатисаженные изобаты разделяются максимум полукабельтовым. От двадцатисаженных изобат в сторону берегов глубины резко падают и изобилуют осыхающими камнями. На камнях к северо-востоку от мыса Коллинзон установлен огонь, который называют «Зеленый».

Международные правила по предупреждению столкновения судов не дают четкого определения понятия «узкий пролив», или «узкость».

Но вероятно, пролив Актив-Пасс попадает под такое понятие на всем протяжении его двух с половиной миль. Тогда для Актив-Пасс следует применять правило № 25: «А) В узком проходе каждое судно с механическим двигателем, следующее вдоль прохода, должно, если это безопасно и возможно, держаться той стороны фарватера или прохода, которая находится с правого борта судна. Б) Каждый раз, когда судно с механическим двигателем приближается к изгибу прохода, где другое судно, подходящее с противоположного направления, не может быть видимым, тогда такое судно с механическим двигателем, подойдя на расстояние полумили к изгибу, должно дать сигнал: один продолжительный звук свистком, на который любое приближающееся судно с механическим двигателем, находящееся в пределах слышимости за изгибом, должно ответить подобным же сигналом.



Независимо от того, услышан ли сигнал судна, приближающегося к изгибу с другой его стороны, такой изгиб надлежит обходить с внимательностью и осторожностью».

— Главная опасность — паромы, капитан, — сказал Краббе, вытаскивая длинную синюю бумажку, расписание движения паромов между Тсавассеном и Шварцбеем. — Сейчас, согласно этому расписанию, паромов в Актив-Пасс не будет. Вторая опасность — течения. Они очень сильные, но мы попадаем в слэк.

— Я не уверен в том, что правильно понимаю слово «слэк», мистер пилот, — сказал капитан.

Лоцман Краббе объяснил, что это слово обозначает момент смены вод, при котором здесь всякие течения практически отсутствуют. Посмотрев свою таблицу приливов, Краббе сказал, что слэк наступит в 11.35.

Теплоход «Королева Виктории», с командой 53 человека под командованием капитана Поллока, отошел от причала в порту Тсавассен в свой обычный рейс на Шварцбей 2 августа 1970 года около 11 часов 08 минут.

По расписанию судно должно было отойти в 11.00 местного времени.

На борту парома находилось 626 пассажиров, 125 автомобилей, 3 автобуса и 19 других машин.

Капитан Поллок уже сделал один круговой рейс, а этот должен был стать вторым и последним на сегодня для капи-

тана и его экипажа.

Кроме запоздалого отхода, обычного для этого времени года, все остальное было нормальным. Один из двух радиолокаторов не работал, но это никого не волновало, так как погода была хорошая.

Капитан Поллок отвел судно от причала, работая машинами враздрай, развернул его на курс, ведущий в пролив Актив-Пасс, дал команду машинам «полный вперед» и, передав управление старшему помощнику Киронну, ушел в свою каюту.

Настроение капитана можно определить словами «будни в воскресенье».

*Капитан «Королевы Виктории» Поллок, 57 лет. На море с 1929 года, восемь лет служил в ВМФ, во время войны работал в Морском отделе по проливу Ла-Манш. С 1948 года штурман, с 1953 года имеет диплом капитана судов прибрежного плавания, с 1963 года капитан парома. Общий стаж морской работы 36 лет.*

В 11.47 «Есенин» лег на чистый норд. Вахтенный штурман определился по радиолокатору. До смены вахты ему оставалось тринадцать минут. Они продолжали идти полным ходом.

Впереди и вокруг виднелось довольно много мелких прогулочных яхт и моторных катеров. Был полдень августовско-

го воскресенья – раздолье для местных рыболовов, и мечтателей, и спортсменов.

Если велосипедист решит прокатиться посередине улицы Горького, Невского проспекта, Бродвея или Елисейских полей, его посадят в сумасшедший дом. Но на морских переулках, площадях и улицах до сих пор существует обычай, по которому шататься под носом грузовиков разрешается практически всем желающим. Судно длиной сто шестьдесят метров с мощностью двигателя 12 000 лошадиных сил должно остерегаться каждого ялика.

В 11.50 на мостик поднялся второй штурман.

Капитан приказал предупредить вахтенного механика о том, что судно входит в узкость, и сам вызвал по трансляции старшего помощника на мостик с палубы для укрепления вахты.

Затем высказал озабоченность лоцману на большую скорость судна.

– Капитан, я уже неоднократно проводил подобные суда, – сказал Краббе.

– Наша скорость мне кажется большой, мистер пайлот, – повторил Николай Гаврилович. – Мы имеем девяносто пять оборотов – это чистых семнадцать узлов в маневренном режиме.

– На большой скорости здесь безопаснее управлять судном, капитан.

– Хорошо, – сказал капитан и поднял к глазам бинокль.

Из-за поворота пролива показались два маленьких рыболовных сейнера. По правому борту летели навстречу лесные прогалины острова Мейн, просвеченные солнцем сосны, нежная лесная опушка и камни Энтерпрайз Рифа, украшенные кружевом то ли слабого прибоя, то ли сулоем от течения.

Среди камней торчал навигационный огонь. С левого борта открывалась перспектива пролива Тринкомали. Этот пролив был весь заполнен солнечным светом – казалось, солнечный свет, а не соленая и тяжелая вода, плескался между островом Галиано и островом Солтспринг. Прямо по носу становился виден вход в пролив Актив-Пасс.

Японский городской, подумал капитан, какая узкая дырка! И почему на камнях такой сулой, если сейчас смена течений? Как лоцман назвал момент смены?.. «Слэк» он его назвал. Надо будет запомнить: слэк – момент отсутствия течений при смене отлива приливом. А рыбачки очень жмутся к правому берегу, черт бы их побрал...

Звуковой шум, напоминающий космический, которым шумела, работая на прием, радиостанция «Корабль», позади капитана в рубке прекратился, и вместо этого шума раздался спокойный и негромкий голос Краббе. На шестнадцатом канале лоцман оповещал все суда в проливе Актив-Пасс о приближении торгового теплохода «Сергей Есенин».

Лоцману никто не ответил.

Краббе повторил оповещение по шестому каналу своей портативной лоцманской радиостанции.

И опять никто не отозвался. Значит, пролив Актив-Пасс был свободен от крупных судов.

## 5

На капитанском мостике «Королевы Виктории» стоял старпом Киронн.

*Настоящая, вернее, первая фамилия старшего помощника капитана была Киселев, Зигмунд Киселев. Он родился в России в 1902 году.*

*В 1913-м семья переехала в Польшу, где он закончил Морской колледж. Повторяя судьбу Конрада, в 1935 году Киронн оказался в Англии и прошел по британской морской лестнице с самого низа и до капитана. Потом плавал в союзных конвоях на Мурманск и Архангельск во время войны и навсегда, вероятно, запомнил песенку о «русской девушке и британском дымке». В 1948 году перебрался в США, опять прошел путь от третьего штурмана до капитана в торговом флоте.*

*Все эти годы он был Киселевым.*

*Что знало русского поляка по земному шару?..*

*В шестидесятые годы он эмигрировал в Канаду и только тут сменил фамилию. С новой фамилией ему пришлось еще разок пройти морскую службу от матроса (матросом Киронн отмолотил год) до чифмейта (старпома) и от мейта*

до капитана маленького (на 30 автомобилей) парома. Для пятидесятивосьмилетнего моряка это в наше время можно назвать подвигом скромности.

В 1968 году Киронн в возрасте 66 лет был назначен старшим помощником капитана на «Королеву Виктории».

Внешне это был уныло-длинный мужчина, который плевать хотел на любую моду и носил уныло-длинный, ниже колен ма кинтош. Он знал морскую работу насквозь и еще на милью вглубь. Он имел, как говорят англичане, «морской глаз». По-русски о таком говорят «глаз-ватерпас». Он никогда не кичился своим мужественным, конвойным прошлым. Скорее всего, он был из тех редких людей, которые забывают прошлое, забирая из него с собой только опыт и навыки, но не пережитые эмоции.

Киронн не чурался человеческих контактов, но и не любил их. Вероятно, он мог бы хорошо работать у Ноя среди чистых и нечистых старшим штурманом.

Киронн на частотах 2182 и 2366 кГц по радиотелефону сообщил в эфир о приближении судна к проливу Актив-Пасс и ожидал ответа от других судов, двигающихся в противоположном направлении. Ответа не было.

Пересечение пролива Джорджия было без происшествий. Между четырьмя и пятью милями от буя рифа Госсип, близ северного входа в Актив-Пасс, по радиотелефону он получил сообщение с парома «Королева Эскваймлт», одно-

типного судна, которое шло в порт Тсавассен из Шварцбея, о состоянии движения в проливе.

Когда паром «Королева Эскваймлт» был на траверзе мыса Маттьюз (обычно называемого Маттьюз Блаф), капитан Амадео вторично сообщил по радиотелефону, что движение в проливе обычное для воскресенья и больших судов нет. Паром «Королева Виктории» в это время находился примерно в одной-двух милях от буя Госсип Риф.

Примерно в это же время капитану Поллоку сообщили в каюту о приближении к проливу, и машинная команда надлежащим образом подготовилась.

Капитан Поллок поднялся на мостик.

Вблизи входа в пролив на мостик пришел матрос Ван Сикл и стал на руль, а другой матрос, Тори, заступил на дежурство у брашпиля на баке как якорщик, где он приготовил якоря для аварийного использования. В его обязанности входило сообщать обо всем необычном, хотя неясно, что должно рассматриваться как необычное. Однако те, кто был на мостике, который на этом судне вынесен вперед, были в лучшем положении, чем он, выставленный для наблюдения водного пространства.

Когда «Сергей Есенин» приблизился к Энтерпрайз Рифу, стало ясно, что лоцман будет расходиться с двумя встречными рыбацкими сейнерами левыми бортами. Лоцман Краббе приказал:

– Пять градусов право по компасу!

– Пять градусов право по компасу! – повторил капитан.

– Есть пять градусов право по компасу! – сказал рулевой.

Лоцман дал один короткий гудок. Судно подвернуло еще ближе к Энтерпрайз Рифу – впереди и совсем рядом с курсом торчал на камнях белый маячок, окруженный белой камеркой приборя. Этот поворот был очень неприятен капитану.

– Сколько до Энтерпрайз? – спросил он второго помощника, который стоял на радаре.

– Два кабельтова! – доложил он. Черт побери, подумал капитан, хватит баловаться!

Было 11.58. Ничего не сказав вслух, капитан перевел рукоятку машинного телеграфа на «средний». Они нормально миновали Энтерпрайз Риф и чисто разошлись с двумя рыболовными ботами левыми бортами, но в капитанской душе копилось беспокойство: не следовало на таком ходу прижиматься к рифу, не следовало на таком ходу идти в толчею маленьких суденышек, которых виделось впереди все больше. Краббе взглянул на телеграф, на капитана и промолчал.

– Лево пять по компасу! – скомандовал капитан, возвращая судно на тот курс, которым они шли до расхождения с рыбаками.

– О'кей, капитан! – сказал Краббе.

Двигателю надо было 15 секунд, чтобы сбавить обороты с 95 до 70. Судну надо было еще три минуты, чтобы сбавить скорость с 17 узлов до 12 узлов – скорости, соответствующей



среднему ходу в маневренном режиме.

– Сколько до Энтерпрайз? Доложите траверз! – сказал капитан второму помощнику.

– Мы на траверзе! До маяка кабельтов!

– Хорошо! – сказал капитан.

Было около 12.00.

Лоцман дал один длинный гудок, согласно правилу № 25, предупреждая суда, могущие оказаться за мысом Элен.

Ответа не донеслось.

Под самым мысом видны стали еще два рыболовных суденышка. Они никого не волновали, так как не мешали «Есенину» заходить в Собачью Ногу – с ними спокойно можно было разойтись правыми бортами.

В 12.02 место «Есенина» было определено старшим помощником по визуальному пеленгу и расстоянию по РЛС в одном кабельтове к западу от маячка Энтерпрайз Риф (широта обсервованная  $48^{\circ}50,7'$  северная, долгота  $123^{\circ}21,0'$  западная, ГКП  $102^{\circ}$ , Д 0,1).

– Право помалу! – приказал лоцман Краббе, начиная поворот в Актив-Пасс, и дал один короткий гудок, который означает «меняю курс вправо» для всех судов, находящихся в видимости друг друга. Этот гудок лоцман, вероятно, адресовал двум рыбачкам под мысом Лен и прогулочной мелочи в проливе.

В 12.04 руль был положен  $20$  градусов право.

Судно чуть накренилось в сторону, обратную повороту.

Киронн продолжал управлять судном. Паром «Королева Виктории» вошел в пролив по середине фарватера на полной скорости, которая с учетом встречного течения составила около 15,5 узла. Судно проследовало к мысу Мери Анн, где, как обычно, была дана команда положить руль право на 15 градусов, и они легли на истинный курс 272 градуса. На этом курсе, следуя той же скоростью, судно приблизилось к мысу Маттьюз Блаф, пройдя его траверз на расстоянии от 0,6 до 1 кабельтова. Никто из свидетелей не определял это расстояние при помощи инструментов.

В это время на мостик поднялся второй помощник Манси. Ситуация на мостике была следующая: капитан вступил в командование судном, старший помощник управлял машинами, матрос Ван Сикл стоял на руле и второй помощник, который по роду своей деятельности частично привлекался к управлению судном, находился на мостике.

В проливе было несколько сейнеров, идущих в южном направлении. Обычно эти суда при приливном течении держатся правой стороны пролива до мыса Маттьюз Блаф, затем они пересекают пролив, переходя на левую сторону, и выходят на близком расстоянии около мыса Элен.

Когда паром «Королева Виктории» приблизился к мысу Маттьюз Блаф, три сейнера – «Белина», «Грейт Норсерн 6»

и «Кейп Чарухил», – пересекая пролив, следовали на левую сторону к мысу Элен. Сейнер «Кейр Рассел» был на правой стороне пролива и не начинал еще пересекать его. Паром «Королева Виктории», обладая большой скоростью, обогнал эти суда и, пройдя мыс Маттьюз Блаф, обогнал сейнер «Кейр Рассел», который находился справа по носу парома. Местоположение сейнера «Кейр Рассел» безусловно является важным фактором при оценке ситуации. Не ясно, какое влияние, если таковое было, оказывали на путь парома «Королева Виктории» другие сейнера.

В 12.04 «Сергей Есенин», имея руль 20 градусов на правом борту, начал входить в узкую часть пролива Актив-Пасс в расстоянии от правого берега приблизительно 0,08 мили.

Выходящую из-за мыса Элен «Королеву Виктории» визуально обнаружили на «Есенине» практически одновременно: боцман Менкин на баке – он доложил на мостик по спикеру: «Вижу судно справа по носу!»; лоцман Краббе: «Паром на правой стороне канала!» и сразу: «Средний ход назад!!!» Увидел ее, конечно, и капитан, который стоял у машинного телеграфа.

Курсовой угол с «Есенина» на «Королеву Виктории» в момент обнаружения 20–50 градусов правого борта, дистанция около 3,5 кабельтова. Паром выкатывался из-за мыса Элен, подставляя свой левый борт теплоходу.

Капитан Хаустов перевел телеграф не на «средний назад»,

а на «полный назад» и еще два раза отзвонил телеграфом эту команду, что означало «аварийный полный задний ход!».

«Есенин», послушный рулю, положенному 20 градусов правого борта, продолжал совершать циркуляцию вправо.

Паром продолжал пересекать курс «Сергея Есенина» справа налево, незначительно уваливаясь вправо.

Машина «Есенина» начала отрабатывать задний ход через 35–45 секунд после отдачи приказа по телеграфу, руль оставался в положении 20 градусов правого борта. После дачи заднего хода нос «Есенина» не пошел вправо, так как его винт был правого шага. Вероятно, к действию винта и руля примешивалось и действие течения, которое, судя по бурунам на камнях и сулоях вокруг судна, было весьма значительным.

*Помощник генерального прокурора провинции Британская Колумбия мистер Джилберт Кеннеди сидел вместе с женой Элизабет в двенадцатифутовой лодке возле берега острова Галиано.*

*Он собирался ловить рыбу, выйдя в пролив около одиннадцати часов. Но сперва оказалась не в порядке снасть, потом на винт намотался мешок. Кеннеди поднял мотор и принялся очищать винт. Лодку сносило к северо-востоку приливным течением. Элизабет любовалась знакомым пейзажем и пилила супруга. Как любой женщине, ей нравилось пилить человека, который только и делал, что пилил дру-*

гих, и все другие побаивались его. Элизабет видела катер береговой охраны на воздушной подушке. Потом прошел в Актив-Пасс паром «Королева Эскваймлт». И лодка Кеннеди покачивалась на волне от него. Они находились между Зеленым мысом и мысом Колинсон, когда с севера показался красивый и быстрый пароход.

На самом носу парома «Королева Виктории» молодой и скромный негр-пассажир снимал кинокамерой панораму пролива Актив-Пасс. Он вел ее справа налево – берег острова Галиано, рыболовный сейнер чуть впереди и правее парома, флагинок «Королевы Виктории» с флагом, трепещущим на встречном ветру, и красивое судно, выходящее из-за кудрявого мыса Элен.

Негра звали Бейли. Большие всего на свете он боялся политики.

– Уйдите с носа! – крикнули ему. – Там не разрешается быть пассажирам!

К моменту этого крика и сам Бейли уже испытывал быстро нарастающее желание убраться с бака парома.

Встречное судно, казалось, нацеливает свой острый и длинный форштевень прямо ему в лоб.

Смазывая последние кадры в камере, Бейли повернулся и бросился бежать в направлении кормы.

После того как капитан Хаустов увидел паром, у него мелькнула мысль положить руль на правый борт. Крайнее

правое положение руля 35 градусов. Руль же был положен только на 20 градусов: оставался запас в 15, который мог прибавить угловую скорость повороту судна. Но по глазомерному определению расстояние до камней возле мыса Элен было очень опасно, катастрофически маленьким – капитану оно показалось в восемьдесят – сто метров. «Сергей Есенин», несмотря на большой размер (160 метров), был поворотливым судном. Он мог повернуть в полном грузу на 90 градусов по дуге с радиусом в 2 кабельтова. Но, добавляя судну угловую скорость поворота, капитан неизбежно, как показалось ему, высаживал теплоход на камни.

Поэтому капитан дал аварийный задний ход, но уже через доли секунды интуитивно почувствовал, что столкновения все равно не избежать, и, выбирая из двух зол, выбрал посадку на мель и скомандовал:

– Право на борт!

Рулевой положил руль с 20 градусов до предельного положения в 35.

Объективно этот поворот руля никак не менял ситуацию, так как машина уже забирала на задний ход, и действие руля становилось неэффективным.

Около 12.06 тишина в машине и на мостике «Есенина» кончилась – судно затрясло, как трясет практически любое судно, когда его двигатель и винт работают на задний ход. На мостик занесло ключья дизельного выхлопа.

Увидеть, отрабатывает ли «Королева Виктории» тоже зад-

ний, с мостика «Есенина» уже было невозможно – нос теплохода закрывал обзор.

Около 12.07 суда столкнулись под углом в 45 градусов. Нос «Сергея Есенина» вошел в борт «Королевы Виктории» позади ходового мостика и перед самой трубой. Сотрясение было слабым. По ощущению напоминало вхождение какого-нибудь мягкого тела в мягкую вязкую среду: от трения металла о металл возникло большое количество искр. Через 30 секунд над носом «Есенина» поднялось и быстро исчезло облачко ржавого цвета – очевидно, ржавая пыль из тех самых прослоек, которые всегда образуются между металлическим бортом и внутренней обшивкой.

В момент столкновения паром подавал частые короткие гудки.

*Старушеница миссис Стюарт, доживавшая свой век в доме с красной крышей на высокой, около ста метров, скале, возвышавшейся над проливом Актив-Пасс на острове Галиано, вышла на веранду, услышав низкий и красивый гудок парохода. Она увидела мощное судно, которое мчалось близко к маячку Энтерпрайз Риф. Судно накренилось, поворачивая в пролив. С извечным любопытством берегового жителя миссис Стюарт старалась разобрать название судна, но никак не могла этого сделать. Несколько гудков донеслось с пролива. Миссис Стюарт повернула голову влево и увидела*

белую «Королеву Виктории». Дальнейшее напомнило ей случай на костюмированном балу в Калифорнии полвека назад, когда она наблюдала за дракой с галереи танцевального зала. Жениха миссис Стюарт тогда побили с такой молниеносной быстротой, что никакого удовольствия невеста не успела получить.

Красивое судно и паром поцеловались с легким скрежежетом. Миссис Стюарт захлопала в ладоши и бросилась к телефону. Ей хотелось немедленно сообщить миссис Сюзанне – давнишней подруге и сопернице по школьному пансиону – о столкновении перед окнами ее дома. Добрую минуту миссис Стюарт приплясывала у телефона. Телефон Сюзанны был занят. Конечно, она болтала с внучкой.

Миссис Стюарт бросила трубку и схватила фотоаппарат. Следовало сохранить для Сюзанны хотя бы снимки. Без снимков Сюзанна никогда не согласилась бы поверить миссис Стюарт, что та оказалась непосредственной свидетельницей происшедшего события.

Сцепившиеся суда медленно поворачивались по часовой стрелке в середине пролива. Три раза миссис Стюарт щелкнула с веранды, затем семь раз с лужайки перед домом и еще десять, забравшись в автомобиль сына. Только тогда внуки смогли отнять у бабушки аппарат и начали щелкать сами.

Другая старушенция, миссис Наудент, все лето наблюдала за снующими взад-вперед по проливу паромами. Это бы-



ло ее главным развлечением.

Второго августа в полдень миссис Наудент готовила на кухне ленч. Она несколько опаздывала с ленчем, потому что уже прошел полдень. И чтобы напомнить миссис Наудент о быстротекущем времени, ее сестра Маргарет включила на полную громкость приемник в своей комнате. Это была ее обычная манера.

Паром «Королева Виктории» миссис Наудент обнаружила в зеркальном стекле кухонного шкафа. «"Королева" тоже опаздывает», – подумала она.

От момента появления паромов в проливе до исчезновения его за большим кленом, росшим к востоку от веранды, должно было пройти пять минут. Сквозь крону клена белая коробка паромов скользила зыбким привидением. Затем она окончательно исчезала в кустах сирени.

Миссис Наудент обычно не отвечала на мелкие выпады и укусы младшей сестры, но демонстрировала злоеущую замедленность в поведении. И в тот раз, обнаружив в стекле шкафа «Королеву Виктории», старушеница уменьшила газ под сковородкой с беконом, взяла бинокль и вышла на веранду, чтобы пять минут разглядывать длинноволосых современных юнцов и короткие юбки современных девиц на палубе паромов. С веранды она увидела еще одно судно, поворачивающее из-за мыса Элен навстречу «Королеве». Это судно показалось ей огромным и было незнакомым. Она попыталась прочитать в бинокль его название, но смогла разобрать

*только большие буквы на сером борту: «ФИСКО ЛАЙН». Затем в поле зрения бинокля вошел толстый бок парома. Миссис Наудент увидела бегущих в корму парома длинноволосых юнцов и беззвучно повизгивающих девиц в коротких юбках и широких штанах.*

*Суда столкнулись, и миссис Наудент прошептала: «Какой ужас!»*

## 7

После столкновения оба сцепившихся между собой судна на короткий (несколько секунд) промежуток времени пошли влево для наблюдателя с «Есенина», то есть «Королева Виктории» погасила инерцию правого поворота теплохода и отбросила его нос влево от мгновенного курса столкновения. Затем «Есенин» опять начал разворачиваться вправо, так как продолжал движение вперед, и «Королева Виктории» превратилась как бы в его носовой руль (положение бобра, который плывет с веткой в зубах, – большая половина ветки с правой стороны, она больше тормозит и разворачивает бобра вправо. Так действовала правая для «Есенина» кормовая часть парома, посаженного на его форштевень).

Машина «Сергея Есенина» продолжала отрабатывать аварийный задний ход еще около минуты после столкновения.

Поведение лоцмана Краббе было спокойным, его советы

и указания продолжали оставаться четкими и разумными.

– Застопорите машину, капитан! – секунд через тридцать после удара сказал лоцман. – Не следует сразу вытаскивать форштевень из их борта!

– Вас понял! – сказал капитан, застопоривая машины, и одновременно приказал: – Общесудовая тревога! Старшему помощнику на бак! Осмотреть повреждения! Замерить в форпике, в носовом диптанке, в танке номер один, в льялах трюма номер один!

Старпом побежал на бак, вахтенный второй помощник объявил тревогу звонками и по трансляции, указав место сбора аварийной партии возле первого трюма, сдал ведение записей суперкарго, который был расписан по тревоге на мостике, и побежал к месту сбора.

– Руль можно прямо! – сказал Краббе. – Капитан, все это чепуха! Не волнуйтесь! Немного поцарапались – вот и все...

– Вы можете связаться по своей рации с паромом? – спросил капитан.

– Нет. У них нет «уоки-токи».

– А по нашему «Кораблю»?

– Нет. У них нет шестого и шестнадцатого канала.

Капитан по спикеру приказал старпому на баке запросить паром: тонут они или нет, нет ли пожара, есть ли убитые и раненные.

Одной из его первых мыслей было вытолкнуть «Королеву Виктории» на берег, если ее положение угрожающее. Но

крен у парома не прибывал – как «Королева Виктории» чуть отклонилась от удара в верхнюю часть левого борта, так она и продолжала оставаться. Сцепившиеся суда совершали совместный поворот вправо и, подталкиваемые течением, плыли к Собачьей Ноге. Теперь следовало предпринять какие-то меры против возможной посадки обоих сцепившихся судов на камни, которые оставались в очень опасной близости из-за узости пролива Актив-Пасс в том месте, где произошло столкновение. Еще очень беспокоил груз в первом трюме. Согласно японским документам на этот груз, он представлял из себя химикалии, которые способны были при соединении с морской водой выделять отравляющий газ типа хлорфосгена. Об этом в силу особых обстоятельств знали только он и фирма – отправитель груза.

В 12.12 командир аварийной партии второй помощник Бурнос доложил о сборе по тревоге аварийной партии. И аварийная партия приступила к осмотру повреждений. Одновременно на бак были поднесены штормтрапы, необходимые для возможной пересадки пассажиров с парома. К носу судна раскатали пожарные шланги и были запущены пожарные насосы, так как выяснилась значительная опасность возникновения пожара на борту «Королевы Виктории» – на автомобильной палубе парома были раздавлены автомобили, и бензин тек из них.

В эти секунды капитан успел спуститься в каюту, схватил

фотоаппарат и вернулся на мостик.

С мостика он сделал около пятнадцати снимков картины взаимоположения сцепившихся судов, стараясь прихватить берега в качестве фона, но берега не помещались в кадр. Затем он сам пошел на бак, передал аппарат старпому, приказал сфотографировать повреждения и сам спросил человека на мостике парома, сколько пассажиров у них на борту и не нуждаются ли в их помощи.

С мостика парома человек ответил, что на пароме среди пассажиров жертв нет, судно на плаву и в помощи пока не нуждается. Капитан вернулся в рубку и сказал лоцману, что жертв нет.

– О’кей, капитан! – сказал лоцман Краббе. – Советую вам, капитан, все временные моменты указывать с добавлением слова «около, приблизительно». Со временем в таких случаях всегда бывает потом много сложностей. Вы меня поняли?

– Да, спасибо, – сказал капитан.

*Прокурор Джилберт Кеннеди и его жена Элизабет внимательно наблюдали столкновение двух судов. Суть произошедшего не совсем была понятна. Но им казалось, они ясно видели, что русское судно стало причиной столкновения.*

*Столкновение красного флага, то есть серпа и молота, с кленовым листом немедленно включило в старом прокуроре Кеннеди негативную реакцию. Конфликты с большевистскими рыболовными траулерами в прибрежных канадских*

водах, международная авиационная выставка, прибытие советских хоккеистов во главе с тренером Тарасовым, понижение туристического интереса к западному берегу Канады со стороны французских фирм, блок русских с де Голлем, каверзы Помпиду, слабость Хита, грубая игра Никсона, мальчишество Трюдо, вечная звезда в петлице премьера и еще тысяча и одна серьезная мысль тропическим ураганом пронеслась в голове мистера Кеннеди.

– Это наш шанс! – воскликнула Элизабет. Она, как и всегда, первой пришла в себя и начала действовать. Супруги давно уже представляли собой единый организм с двумя головами. Причем, хотя выше и заметнее торчала голова Джилберта, но варила кашу голова Элизабет.

В 12.15 старпом доложил о результатах первого беглого осмотра. Воды в первом трюме не было, видимых повреждений груза тоже. Имелось несколько небольших пробоин в носу выше главной палубы, исчез левый якорь, был погнут шток правого. Еще старпом передал просьбу капитана парома прислать врача – обнаружили двое раненых.

Судовой врач «Сергея Есенина», уравновешенный, спокойный, около пятидесяти лет, прошедший войну, хороший хирург, был в рейсе первый раз. Обычно он работал на берегу. Вероятно, отправился в море с целью проветриться и подзаработать.

Врач перелез на «Королеву Виктории» с бака теплохода.

Капитан начал писать первую радиограмму в пароходство: «АВАРИЙНАЯ ВЛДВ ЧМ БЯНКИНУ 2/8...»

– В какое время мы столкнулись? – спросил он ближайшего от себя человека. Это был суперкарго.

– Двенадцать ноль пять! – сказал суперкарго. Капитан засомневался в точности его ответа. Суперкарго в вопросах судовождения не разбирался.

– Посмотрите по журналу, пожалуйста! – сказал капитан второму радисту, который ожидал радиограммы в рубке.

Тот побежал в штурманскую, глянул на карту, где у точки местоположения судна стояла цифра 12.08.

Двенадцать ноль восемь!

Капитан написал: «1202 МЕСТНОГО ПРОЛИВЕ АКТИВ-ПАСС ПЕРЕХОДЕ ВИКТОРИЯ ВАНКУВЕР ЛОЦМАНОМ БОРТУ СТОЛКНУЛИСЬ ПАРОМОМ ЗПТ ПАРОМ НА ПЛАВУ ЗПТ ИМЕЮТСЯ ПОВРЕЖДЕНИЯ ПАРОМЕ ТАКЖЕ НАШЕМ СУДНЕ ПАРОМЕ ИМЕЕТСЯ ДВОЕ РАНЕНЫХ ДАЛЬНЕЙШЕМ БУДУ ИНФОРМИРОВАТЬ».

«Воскресенье, – подумал он. – В пароходстве только дежурный».

Потом, во Владивостоке, ему было безнадежно сложно понять самому и объяснить другим, почему вместо «08» он написал «02»? Вероятно, разница между первым, промелькнувшим в сознании временем столкновения «12.05» и последующим «12.08», разница, которая состояла из трех ми-

нут, была им вычтена из первого времени, вместо того чтобы быть прибавленной к нему.

Зачем его мозг занимался арифметическим действием там, где они не требовались, представляет тайну. Последствия описки оказались значительными.

Мостик «Есенина» находился от мостика «Королевы Виктории» на расстоянии ста метров. Сообщение голосом было невозможно. Связь по радиотелефону отсутствовала, но необходимо было строго координировать действия обоих судов, особенно попытки работать машинами. А работать машинами было необходимо, чтобы не давать сцепившимся судам сесть на камни и продрейфовать сквозь узкий пролив Актив-Пасс под действием течения на относительный простор пролива Джорджия.

Капитан дал еще радиограмму агенту: «ПАКИНТЕР ВАНКУВЕР ПОЛДЕНЬ 2/8 МЫ СТОЛКНУЛИСЬ ПАРОМ КОРОЛЕВА ВИКТОРИИ ПОЖАЛУЙСТА ОРГАНИЗУЙТЕ ВСЕ НЕОБХОДИМОЕ КАПИТАН». Он имел в виду адвоката и сюрвейера. И дал радиограмму в Монреаль советскому торговому представительству: «2/8 МЫ ИМЕЛИ СТОЛКНОВЕНИЕ ПОЖАЛУЙСТА ПОШЛИТЕ ВАНКУВЕР ПРЕДСТАВИТЕЛЯ КАПИТАН».

От мыса Элен подошли два рыболовных сейнера и держались вблизи «Королевы Виктории», под самый борт парома подошло судно на воздушной подушке под флагом ВМФ Ка-



нады, вокруг кружили уже несколько десятков катеров и яхт. Все эти суда сильно мешали целенаправленному движению сцепившихся судов и вынуждали опасаться за них при даче ходов, ибо могли оказаться под кормой в районе винтов.

«Есенин» в течение всего этого времени выступал в роли толкача, держа руль в диаметральной плоскости, чтобы по возможности не шевелить форштевнем в пробойне, не расширять ее – только давить на «Королеву Виктории», а паром работал машиной вперед или назад, выступая в роли направляющего движения всей системы переднего руля.

Такое маневрирование требовало от судоводителей обоих судов большого напряжения, мастерства, хладнокровия и точной координации, которая сильно усложнялась из-за плохой связи. Команды лоцмана Краббе и капитана Хаустова передавались по спикеру на бак, с бака старпом через мегафон кричал их на мостик парома. У парома же оказалось нарушенным управление двигателями с мостика.

В 12.30 с парома вернулся доктор и сообщил, что ему пришлось констатировать смерть ребенка, возраст ребенка около года, мать находится в безнадежно тяжелом состоянии и отправлена на катере береговой охраны в госпиталь.

– Мистер Краббе, – сказал капитан, – мой доктор установил смерть годовалого ребенка на борту парома.

Краббе побледнел, сел в лоцманское кресло и на некоторое время вырубился.

Капрал Хамманд, его жена Анна, 31 года, с семимесячным сыном Питером возвращались домой в Викторию. Анне нездоровилось, и вся семья решила не покидать автомобиля, который был установлен на автомобильной палубе ближе к левому борту и почти в центре судна. Через 15–20 минут после отхода из Тсавассена, Хамманд решил подбодрить свою жену кофе и направился за ним в кормовой кафетерий.

На палубах ходили, сидели люди, много людей, слышалась французская и английская речь с американским акцентом — на судне ехало много туристов. Судно проходило живописной частью пролива, очень многие фотографировали окружающие рыболовные сейнера и прогулочные яхты. Ярко светило солнце, море было ярко-синее и чернело у берегов нагромождением камней с нависшими над ними скалами, и только наверху все было покрыто зеленой кроной деревьев.

Еще больше народу было в кафетерии. Взяв у бармена два бумажных стаканчика с кофе и пакет с бутербродами, Хамманд поспешил назад к своей автомашине, на автомобильную палубу. Спустившись по трапу на палубу, в ее кормовой части он вдруг увидел яркий сноп искр в том месте, где стояла его автомашина и где находилась жена вместе с сыном. Ему показалось, что ударила молния, и сразу стало темно. Через мгновение до его слуха донесся скрежет рвущегося металла, звон стекла, остро запахло гарью и бензином. В полутьме, натываясь на автомашины и почему-то держа

в руках стаканчики с кофе, он бросился к середине судна. Все в этом месте изменилось. Вместо стройных рядов автомобилей он увидел свалку для металлолома, все, что стояло у борта, было разбито и искорежено, откуда-то сверху и сбоку в помещение проникали узкие полосы яркого света. На крыше его автомобиля частично лежали два других, вся палуба усыпана осколками и залита потоками бензина и воды. Правый борт его автомобиля был свободен. Из автомобиля был слышен хрип, перемежающийся редкими стонами.

Дверцы машины перекосило, и они не открывались. Бросив кофе и бутерброды, Хамманд нечеловеческими усилиями пытался открыть дверцу, но это было бесполезно. Оглянувшись вокруг, он увидел на правом борту багор и лом, вероятно предназначенные для противопожарных целей. В это время к нему подбежали трое или четверо мужчин. Один из них, не говоря ни слова, схватил лом и вставил его в щель между корпусом и дверцей автомобиля. «Осторожно, там моя жена и ребенок!» – закричал Хамманд. Раздался треск сломанного замка, дверца открылась, и к ногам мужчины из автомобиля вывалился ребенок, тело его было неподвижным. «Врача, немедленно сюда врача!» – закричал мужчина и взял ребенка на руки. Хамманд пробрался в автомобиль. Анна была прижата деформированной крышей к рулевому колесу автомобиля, все ее тело было залито кровью, она дышала редко с бульканьем и хрипом. С помощью другого мужчины он вытащил Анну из машины, из ее груди с каждым

*вздохом на него выливалась струя крови, Анна была без сознания. Она умирала.*

## 8

Теперь визит на «Королеву Виктории» для Хаустова стал абсолютно неизбежен. И он решился покинуть мостик своего судна, оставив за себя старпома.

На полубак поднялся по левому трапу. До крыла мостика «Королевы Виктории» отсюда было метров пять. На крыле мостика «Виктории» стоял сутулый старик в морской форменной одежде с нашивками старшего штурмана, который производил впечатление человека, тяжело придавленного горем.

Ниже крыла мостика видна была часть носовой палубы парома. Там бродили пассажиры в оранжевых спасательных нагрудниках. Некоторые смотрели в щель между бортом парома и «Сергеем Есениным». Было отстраненно-тихо. Только поскрипывал трущийся металл и всплескивала вода в остроугольном треугольнике, образованном носом теплохода и бортом парома.

– Я капитан! – четко сказал капитан старику. – Мне доложили, что погиб ребенок. Возможно ли еще обнаружение погибших, и чем мы можем помочь вам?

– Бога ради, пожалуйста, тише! – сказал старик и приложил палец к губам. – Говорите только по-русски. Мы опа-

саемся паники среди пассажиров. Кроме ребенка, есть двое тяжелораненых, мы отправили их на катере береговой охраны. Видели катер на воздушной подушке?

– Да, – сказал капитан. Его, конечно, удивила русская речь, раздавшаяся с мостика канадского парома.

– Есть еще несколько человек, легко порезанных стеклами.

– Может ли паром затонуть?

– Нет, у нас не повреждена понтонная часть. У нашего судна, как у подводной лодки, есть жесткий и мягкий корпуса. Ваш форштевень остановился возле жесткого. Затоплены только фекальный танк и фекальная цистерна... Во всяком случае, я сейчас так думаю. Больше всего я опасюсь возникновения пожара.

– С кем я говорю?

– Старший помощник капитана Киронн.

– Благодарю вас, – сказал капитан и вернулся к себе на мостик.

На капитанский мостик «Королевы Виктории» поднялся лоцман Вильсон. После трудной ночной проводки он возвращался домой на пароме и из окон кормового кафеテリア наблюдал за сближением судов.

*Капитан Поллок, бледный, держась за ручки бездействующего телеграфа, вскинул на него глаза и воскликнул:*

– Благодарю вас! Дьявол поberi все это. Но, думаю, теперь мы наконец получим шестой и шестнадцатый канал.

Позднее в суде капитан откажется от этих слов, как откажется он и от многого другого, в том числе от собственной фотографии, где был снят с капитаном русского судна, когда тот пришел к нему на полубак, чтобы лично поговорить с капитаном парома. Эта фотография будет предъявлена и старшему помощнику Киронну, но он «не узнает» на ней своего капитана.

Вильсон предоставил капитану Поллоку свою радиостанцию «уоки-токи». Связь между судами наладилась и не представляла большие трудностей. Прошел час после аварии.

«АВАРИЙНАЯ ВЛДВ ЧЗМ КАШУРА 1410 ВЫШЛИ ПРОЛИВА РАСЦЕПИЛИСЬ ПАРОМОМ СЛЕДУЕМ ВАНКУВЕР ЗПТ ПАРОМ ИМЕЕТ БОЛЬШИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ КОРПУСА ЛЕВОГО БОРТА ВЫШЕ ВАТЕРЛИНИИ ЗПТ ОДИН РЕБЕНОК ВОЗРАСТЕ ОДИН ГОД УБИТ ДВОЕ РАНЕНЫ ЗПТ ПОВРЕЖДЕНИЯ НАШЕГО СУДНА НЕБОЛЬШИЕ ПОТЕРЯН ЛЕВЫЙ ЯКОРЬ ИМЕЮТСЯ ВМЯТИНЫ ФОРПИКЕ ТЧК СУДНЕ ОТСУТСТВУЕТ ПОЛОЖЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙ ЗА ГРАНИЦЕЙ ЗПТ ПРИХОДОМ ЗАКАЗАЛ СЮРВЕЙЕРА ПРОИЗВЕДЕНЫ ФОТОГРАФИИ ПОВРЕЖДЕНИЙ ВЗАИМНОГО ПОЛОЖЕНИЯ СУДОВ ЗПТ ПРОШУ СРОЧНО РЕКОМЕН-

## ДАЦИЙ ОФОРМЛЕНИЮ АВАРИЙ»

Радиограмма уже ушла в эфир, когда он узнал о второй смерти на пароме. Там несколько раз объявляли по общесудовой трансляции о розыске девушки Шейлы Тейлор, шестнадцать с половиной лет, американки, туристки. Ее расплющенное тело выпало из искореженного металла, когда суда разъединились. Об этом сказал Краббе, приняв известие от своего коллеги с борта «Королевы Виктории».

– Еще одна смерть, – сказал лоцман Краббе. Он был глубоко потрясен, но продолжал управлять судном на маленьком отрезке оставшегося до порта Ванкувер пути, четко командуя на руль и машину.

Еще в 09.30 никогда ранее не встречавшиеся, чужие люди – лоцман и капитан – вступили в очень сложные, можно сказать, глубоко интимные отношения. После же аварии они стали сиамскими близнецами. Их судьбы оказались сплетенными неразрывно. Впереди их ждал суд людей и глаза родственников погибших. И к этому следовало готовиться.

– Не беспокоитесь ли вы о нашей большой скорости при подходе к Актив-Пассу? – спросил капитан сразу после того, как суда расцепились.

– Нет, капитан. Мы всегда ходим здесь так. Обычно я сбавляю до среднего на траверзе Энтерпрайз Рифа, я часто делаю это только символически. Вы сбавили до среднего за несколько секунд до того, как я сам сделал бы это. Дальней-

шее зависело уже от Бога, а не от нас с вами.

(Чем больше проходило времени после столкновения, тем настойчивее Хаустову казалось, что их скорость была чрезмерно большой. И тем сильнее ему казалось, что он проиграл в столкновении волю на мостике, когда не сбавил ход еще на траверзе острова у мыса Протлок. Нутро, интуиция, тщательно воспитанная в себе осторожность сигнализировали ему о повышенной скорости. Но лоцман был уверенным в своих знаниях места человеком. И он попал под гипноз его уверенности – или это уже начинается самоедство? Вот уж в чем он никогда не был грешен, так это в излишнем самомедстве.)

– Средний вперед! – приказал Краббе. Он как бы демонстрировал свою уверенность и сейчас, после несчастья, ведя к порту Ванкувер судно, лишившееся якорей, с помятым носом.

– Средний вперед! – приказал капитан после секундного колебания.

«Есенин» коротко задрожал и прибавил ход.

– Только не называйте точное время, – пробормотал Краббе.

– Спасибо, – сказал капитан. – Скажите, вы помните, что мы все время поворачивали только вправо?

– Да. Мы поворачивали только вправо.

– Что означали ваши два коротких гудка в момент обнаружения парома?



– Я предлагал им разойтись правыми бортами, используя оговорку правила номер двадцать пять ППСС.

– Тогда они получают возможность сказать, что сами отворачивали вправо потому, что приняли ваше предложение. Нам же, если быть последовательными, следовало положить лево на борт и дать полный.

– Думаю, они не слышали моих гудков, капитан, – сказал лоцман Краббе. – Мы могли только вправо и только задний ход. И мы так поступили. Они находились на нашей стороне фарватера.

– Какова ответственность судоводителей по вашим законам? То, что нам предстоит суд, я не сомневаюсь, но меня интересует, какой суд.

– Уголовная ответственность в Канаде для судоводителей наступает, капитан, только в случаях умышленности, алкогольного опьянения или при нахождении на мостике после употребления наркотиков... Мы будем швартоваться правым бортом. Пусть ваши люди приготовятся подать буксир через центральный клюз на полубаке!

– Вас понял! – сказал капитан.

Архитектура причала в Ванкувере, к которому швартовался «Есенин», была не совсем обычной. Фактически это был пирс, в центре которого возвышалась пакгаузная часть. Сплошная крыша пакгаузов связана была с берегом автомобильным проездом. На этой крыше располагалась смотровая

площадка и стоянка автомобилей. С причала туда следовало подниматься по одномаршевым наружным лестницам.

К моменту швартовки автомобильная стоянка уже была забита машинами. На причале ожидали агент Бент Соренсен и адвокаты компании, группа полицейских и много корреспондентов.

– Господа, прошу меня извинить. Но прежде чем отвечать на ваши вопросы, я должен взглянуть на свое судно с причала. Сейчас вам принесут кофе. Я вернусь быстро.

– Капитан, там на вас набросятся корреспонденты. Пожалуйста, я пойду с вами и прикрою вас, – сказал агент. – И предупредите экипаж: никаких интервью! Пусть отсылают всех к вам.

– Экипаж предупрежден, – сказал капитан.

Они спустились на палубу и вышли на причал. Действительно, представители канадской прессы не теряли времени даром. Обвешанные магнитофонами и фотоаппаратами, они вели себя с настырностью и наглостью комаров.

Повреждения носовой части были незначительными. Только отсутствие левого якоря придавало носу судна какой-то непривычный и растерянный вид.

– Боюсь, капитан, что сегодняшнее происшествие означает конец «Фиско лайн», – сказал агент.

– Это почему? – спросил капитан.

Агент обязан был оказать поддержку. Для этого он здесь и находился. А поддержку приходилось оказывать ему. Ничего

себе: конец «Фиско лайн»! Капитан слишком хорошо знал все перипетии и сложности рождения этой компании.

— Кто наш адвокат? — спросил капитан, когда они шли по причалу к трапу.

— Мой друг, — сказал агент. — Он будет драться не за страх, а за совесть. Но это конец «Фиско лайн», — повторил он. Очевидно, он уже видел все последствия для себя лично в этом случае: потеря работы, подмокшая репутация и т. д. и т. п.

Под вспышками блицев они прошли на судно. Вахтенный матрос у трапа был одет чисто, повязка вахтенного была на месте, вахтенный штурман блестел золотом новенькой формы, боцман копался у стрелы четвертого номера — судно продолжало жить ритмичной, невозмутимой жизнью.

Полицейские чиновники вели себя корректно. Они, конечно, проверили всех действующих лиц на алкоголь, но сделали это так, что проверяемые не заметили, — техника на грани фантастики. Никакие документы изъяты и опечатаны не были. Даже курсограф они не тронули. Несколько вопросов под магнитофон: расстояние до мыса Элен в момент столкновения, кто находился на мостике, предпринятые действия перед столкновением и после. Капитан отвечал предельно скупко: «Дали аварийный задний, положили руль право на борт...»

Лоцман Краббе сидел тут же и подтверждающе кивал головой.

Письменных свидетельств полицейские не потребовали.

# Часть II

## Начало следствия

### 1

#### *ЗАЯВЛЕНИЕ О МОРСКОМ ПРОТЕСТЕ*

*Я, Хаустов Николай Гаврилович, капитан т/х «Сергей Есенин», приписанного порту Владивосток, принадлежащего Дальневосточному пароходству и плавающего под флагом СССР, 23 июля 1970 года вышел из порта Иокогама, Япония, имея на борту 3754 тонны стали и генерального груза, и совершил плавание в порт Ванкувер, Канада, куда прибыл 02 августа 1970 года.*

#### *ЗАЯВЛЯЮ:*

*02 августа 1970 года около 12.07 судового времени произошло столкновение канадского парома «Королева Виктории» и советского т/х «Сергей Есенин» в проливе Актив-Пасс в районе мыса Элен.*

*Т/х «Сергей Есенин» в 09.34 судового времени 02 августа принял на борт лоцмана Краббе и карантинные власти. Закончив оформление прихода карантинными властями, судно под проводкой лоцмана Краббе направилось в порт Ванкувер*

для выгрузки. Предварительная прокладка и точки поворота были сделаны мной заранее. Погода была хорошая, видимость – 10–15 миль. На мостике стояла усиленная вахта, на руле стоял старший рулевой Наумов Г. Н., на баке у якорей, готовых к отдаче, стоял боцман Менкин В. С. Судно следовало маневренным режимом, имея 95 оборотов в минуту главного двигателя. Работала РЛС «Дон». Около 11.30 судно должно было лечь на истинный курс 64 градуса и через проход Боундари выйти в пролив Джорджия. Однако лоцман Краббе неожиданно заявил, что судно направится в пролив Джорджия через пролив Актив-Пасс, которым до этого времени судно никогда не пользовалось. Лоцман проверил в моем присутствии состояние приливо-отливных течений в проливе Актив-Пасс и расписание движения паромов. После проверки лоцман Краббе заявил, что в момент прохождения пролива Актив-Пасс приливо-отливных течений не будет, а также в соответствии с расписанием паромов не будет. За 20 минут до подхода к мысу Элен вахтенный 4-й механик был предупрежден о подходе к узкости. Ввиду сложной навигационной обстановки все три помощника были оставлены на мостике. Мною лоцману было предложено уменьшить скорость судна, на что лоцман Краббе ответил, что данная скорость является лучшей для прохода пролива Актив-Пасс. Также лоцман запросил около 11.55 по УКВ «Корабль» на 16-м и 06-м каналах о наличии судов в проливе Актив-Пасс. Ответа на запрос не последовало.

довало. Около 11.58 разошлись с двумя рыболовными судами, дав один короткий сигнал тиффоном, и изменили курс 05 градусов вправо, машине был дан средний ход вперед по моему распоряжению. Разошлись левыми бортами, причем мое судно прошло на очень близком расстоянии, приблизительно на 0,08 мили от банки Энтерпрайз. Пройдя траверз банки Энтерпрайз, дали один длинный сигнал, других сигналов не было слышно. Около 12.04 судно, дав один короткий гудок и положив руль 20 градусов вправо, начало огибать мыс Элен на расстоянии 0,08 мили, определенном по радиолокатору, когда неожиданно появилось судно справа по носу, на курсовом угле 20–40 градусов правого борта, следовавшее не (на? – Ред.) своей стороне узкости, впоследствии оказавшееся канадским паромом «Королева Виктории». Лоцман сразу же дал средний задний ход, а я немедленно дал полный ход назад, трижды повторив эту команду телеграфом. Мое судно уваливалось вправо на расстоянии 0,08 мили от мыса Элен. Около 12.07 суда столкнулись. В момент столкновения существовало приливное течение, скорость 2,1 узла и истинное направление 45 градусов. Сразу же после столкновения объявлена общесудовая тревога по борьбе за живучесть судна. Около 14.10 с помощью буксира и своим малым задним ходом суда разошлись. Мое судно направилось в порт Ванкувер и в 16.45 пришвартовалось к причалу Сентениел Пиер № 1. Мною был вызван сюрвейер для осмотра повреждений.

*Я, капитан, и весь экипаж судна приняли все меры для предотвращения столкновения, строго руководствуясь правилами ППСС и требованиями хорошей морской практики.*

*На основании вышеизложенного я заявляю этот морской протест против всех возможных претензий с чьей-либо стороны как ко мне, так и к судовладельцу.*

*В подтверждение вышеизложенного представляю выписки из судового журнала № 17, а также в подтверждение обстоятельств, указанных в судовом журнале, прошу опросить свидетелей, членов экипажа...*

*Капитан т/х «Сергей Есенин» Хаустов Н. Г.*

Составление морского протеста Николай Гаврилович закончил около шести утра в понедельник. К этому моменту он не спал ровно сутки, даже больше.

Сутки назад начал слабеть туман над Тихим океаном на подходе к проливу Хуан-де-Фука, и открылся веселый порт Виктории, и поднялся на мостик спокойный лоцман Краббе. Да, еще сутки назад вокруг и на душе были удивительно светлый мир и покой...

В шесть утра третьего августа он прилег и, прежде чем заснуть, коротко поставил все точки над «i». Он считал, что от начала и до конца делал все правильно. Правильно вел себя на мостике. Правильно после аварии. Правильно вел документацию. О штурманах он мог бы сказать только хорошие слова. И на мостике, и в момент аварии, и после штурмана

действовали четко и грамотно. У него не было к ним никаких замечаний, кроме ведения записей чернового журнала суперкарго. Но суперкарго не был судоводителем; его привела на мостик тревога, то есть судьба.

В восемь утра Николай Гаврилович был уже на ногах. Он принял душ, побрился, надел свежую рубашку. Закончив туалет, он сел за письменный стол и записал: «1 000 000 \$ – убыток моей стране + моя поломанная судьба и судьба женщины, которая дорога мне». Капитан подвел черту в своей записи и добавил: «Я должен выиграть процесс». В том, что процесс будет громким, он не сомневался.

Около полудня в понедельник прилетел представитель торгпредства в Монреале Геннадий Васильевич Свешников. Никакими многозначительными угрозами последствий он мучить никого не стал. Двухметрового роста, тощий, прокаленный тропическим солнцем (раньше работал в Индонезии), довольно веселый, он видел свою задачу не в собственных расследованиях, а в сообщении капитану тех бесчисленных маленьких знаний места пребывания, без которых иностранец чувствует себя в чужой стране, как рыба в песке. Это устройство телефона-автомата, сленг подвыпившего грузчика, правила перехода улицы на зебровой дорожке и под светофором, настроение консула в дождливую и хорошую погоду, роль этого настроения в жизни колонии, размер чаевых в такси и т. д. и т. п. Кроме того, Геннадий Васильевич весело и легко решал такие важные и ответственные вопросы, как,



например, утверждение кандидатуры переводчика. Переводчик автоматически оказывался посвященным абсолютно во все интимные вопросы, которые обсуждались между администрацией судна, адвокатами, представителями противной стороны. Переводчику становились известными и задуманная тактическая линия, и стратегия, и все мелочи согласий и несогласий в нашем лагере.

Свешников утвердил в роли переводчика Владимира Плешакова, подданного Канады, бывшего югослава, окончившего инженерно-технический факультет Ванкуверского университета. Плешаков занимался переводом специальной технической литературы со всех славянских языков на английский. Он был холост, около сорока лет, по-холостяцки неухоженный и небрежный в одежде, но четкий и бесстрастный в работе. За все время Плешаков ни разу не задал ни одного вопроса, имевшего хоть какое-нибудь политическое значение. Он без всякого труда играл роль переводной машины.

Свешников одобрил и кандидатуру адвоката, предложенную агентом. Он дал адвокату Стивсу такую характеристику, как будто занимался его персоной давно и специально:

– Джон Стивс производит впечатление обаятельного малого. Он, конечно, талантливый адвокат. Его стиль на допросе – наскок, нападение, разбойный вихрь, гром и молнии. Он отчаянный сукин сын и авантюрист. Берется за любые дела. Одно время специализировался на изнасилованиях. Участвовал в делах, связанных с аварией. Если ему предложат за-

щищать астронавта, который по пьяной лавочке отстал от ракеты на Юпитере, он возьмется и за это дело. Джон удачлив. Но его главный порок – хитроумное затягивание процессов на многие годы. Он выкачивает из клиента все доллары, какие тот может и не может заплатить. Имеет коттедж за пятьдесят тысяч долларов, жену Патрицию, которая моложе его на пятнадцать лет и любит ухаживания. Двое детишек. Любит выпить, но в меру. Он, при внешней разболтанности, отлично себя контролирует. Ему под пятьдесят. Возраст особенно заметен, когда устанет. Тогда видно, что здорово уже потрепан и помят жизнью. Когда-то служил в торговом флоте... Лозунг Джона: «Правда! Вся правда! Только правда!.. Которая нужна для победы». Здесь Джон типичный англичанин. О нем сказал Голсуорси: «Англичанин – хозяин своего слова... почти всегда; он не лжет... почти никогда; честность, по английской поговорке, – лучшая политика. Но самый дух правды англичанин не особенно уважает». Эту формулу надо еще ввести под радикал канадского квадратного корня...

Свешников помолчал и добавил:

– Это раньше мы далеко превосходили англосаксов в стремлении все выворачивать наизнанку, чтобы докопаться до сути. Может быть, мы и теперь еще способны завидовать английскому практицизму, здравому смыслу, веками выработанному умению понимать то, чего в жизни можно реально добиться, и умению выбирать самые лучшие и простые

способы достижения этих реальных целей. Но сегодня мы уже не те «не от мира сего» таинственные русские. Мы русские, которые мечтают о практичности, действенности, методичности... Мы начисто даже забыли думать о фатализме.

## 2

После ухода Свешникова Хаустов принимал шерифа.

Шериф вручил ему несколько документов, напечатанных на длинных, нестандартных для нас листах плотной бумаги. Шериф ободряюще улыбнулся.

Капитан читал документы, немного путаясь в титулах и в старомодностях оборотов, но хорошо понимал смысл: Ее Величество Королева и провинция Британская Колумбия и Ее представитель distinguished Министр дорог (отделение паромов Британской Колумбии) – Истец. Судно «Сергей Есенин» – Ответчик... Иск за повреждения от столкновения. Елизавета Вторая, назначенная править Соединенным Королевством, Канадой и другими королевствами и территориями, Глава Государства, Ответственная за Справедливость, – к владельцам судна «Сергей Есенин» и всем другим лицам, заинтересованным в этом судне... «Мы даем Вам распоряжение: спустя неделю после вручения этой повестки, исключая день вручения, Вы должны явиться в Наш Финансовый суд Канады с вышеуказанным действием и дать объяснения по упущениям, которые Вы сделали, но Приговор мо-

жет быть вынесен Вам и в Ваше отсутствие...» Суть дела... «Истец, как собственник теплохода “Королева Виктории”, и как поручитель за груз и товары, перевозимые на нем, заявляет, что повреждения, полученные в результате столкновения судна-ответчика “Сергей Есенин” с судном “Королева Виктории”, происшедшего в водах Актив-Пасс в проливе Джорджия, принадлежащем Британской Колумбии, Канада, 2 августа 1970 года, произошли в результате упущений по судоводждению командования судна Ответчика... Эта повестка была выдана Дж. У. Бэрдом от фирмы Овен, Бэрд и Макдональд, адрес фирмы: 4-й этаж, улица Буррард, дом 555, Ванкувер, 1, Британская Колумбия, адвокаты Истца. 4 августа 1970 года».

Ее Величество Королева, выступающая в виде глобального истца к одинокому крестьянскому поэту Сергею Есенину.

Затем основания к выдаче ордера на арест: «Я, Вильям О’Мали Форбес, проживающий по 140-й улице, 3106, Сурей, Британская Колумбия, адвокат, клянусь и говорю следующее... Будучи информированным М. Ф. Алдусом, Генеральным директором Управления паромных переправ, о существовании иска Истца против теплохода “Сергей Есенин” за повреждения, происшедшие от столкновения вышеупомянутого судна с паромом Истца “Королева Виктории” в проливе Актив-Пасс... Указанное столкновение и повреждения, от него последовавшие, являются результатом упущений лиц, управлявших судном “Сергей Есенин”... Компенсация за

вышеуказанные потери и повреждения от вышеуказанного Ответчика получена не была... Далее я клянусь и заявляю, что вышеуказанное требование не было удовлетворено и что требуется помощь Почетного Суда заставить их выполнить это... Клятва принесена в городе Ванкувер, провинция Британская Колумбия, 4 августа 1970 года от Рождества Христова».

– Так, ясно, господа. Хотите выпить русской водки? – спросил капитан представителей власти.

Они согласились с энтузиазмом.

Он достал рюмки, подставки под рюмки, водку, сигареты и боржом.

Полицейские во главе с шерифом пили водку быстро и с удовольствием.

Потом все они поднялись в ходовую рубку теплохода.

Пустынна и тиха рубка на стоянке судна.

Шериф подошел к рулевому устройству и тесемкой привязал на штурвальчик экземпляр акта об аресте.

– Простите, капитан, но здесь останется мой человек, – сказал шериф.

Сам провожать к трапу полицейских капитан не стал. Вызвал вахтенного штурмана. Вахтенным был третий помощник Горбунов. Юноша явно получал удовольствие от роли гида. На судно стремилась попасть уйма народу. На причале одновременно стояло по несколько десятков автомашин. Совсем не пускать любопытствующих на борт значило про-

явить какую-то болезненную настороженность, демонстрировать страх перед канадским общественным мнением, подтверждать правильность мнения о закрытости нашего общества.

Капитан категорически запретил штурманам допускать людей к себе без серьезного повода, но разрешал водить по судну хоть демонстрации. Всем помощникам эта новая обязанность уже давно обрыдла, но третий оказался прирожденным гидом. Вероятно, ему еще льстила принадлежность к значительному событию. Это было первое значительное событие в его жизни.

Третий увел полицейских и сразу вернулся.

Капитан успел снять форменную тужурку и подумывал о бутылке холодного пива, когда третий вернулся.

– К вам женщина, – доложил он. – По очень серьезному делу. Она стоит у трапа уже полчаса.

– По какому делу?

– Она может сказать только вам. Она русская. Очень взволнована. Говорит, что не уйдет, пока вам не доложат.

– Молодая, старая?

– Средних лет.

– Проведите, – сказал капитан и стал надевать тужурку.

Женщине было лет сорок, хороший брючный костюм, лицо бледное, глаза воспаленные. Он пригласил ее сесть.

– Капитан Николай! – прошептала женщина, молитвенно прижимая руки к груди. – Молитесь Богу!

– Я вас слушаю, – сказал капитан. – У вас дело?

– Как русская русскому говорю вам и заклинаю: молитесь Богу, капитан Николай! Вы убили трех человек! На вас кровь ребенка!

Женщина попыталась упасть на колени, но капитан успел не допустить ее до пола.

– Успокойтесь, – сказал он. – Я благодарен за вашу заботу. Хотите воды?

Женщина зарыдала, закрыв лицо длинными волосами.

– Я приехала к вам из Виннипега от русских баптистов, мы молимся за вас, капитан Николай! Подумайте о своей душе!

Она истинно страдала, но нотки угрозы тоже звучали в ее голосе.

Исступление глубоко религиозной женщины перед убийцей ребенка.

– Успокойтесь! – повторил капитан. Она села на край дивана и рыдала уже в полный голос. Капитан вызвал врача, приказал увести женщину и успокоить ее.

У дверей она обернулась и прошептала:

– Мы будем молить Бога простить вас, но молитесь и вы, капитан Николай! На вас кровь двух женщин и ребенка!

Больше он ее не видел. И эта встреча не оставила в нем особых эмоций. Он не верил в Бога и не верил в верующих людей.

Капитан развернул газету «Колумбия», которую ему передал старпом со словами: «О нас уже пишут».

## *Я УСЛЫШАЛ УЖАСНЫЙ ТРЕСК*

*(Горожанин снял фильм, показывающий столкновение)*

*Житель Нью-Вестминстера снял кинофильм, который является важнейшим свидетельским показанием по столкновению советского сухогруза с канадским паромом «Королева Виктории».*

*Эд Джонсон, проживающий по ул. Дублин, 816, рассказал, что он после обеда, объединившись с некоторыми фотолоббистами, выехал на рыбную ловлю и, когда появился русский теплоход «Сергей Есенин», начал снимать его на пленку.*

*Он рассказал, что его брат, стоявший за ним, закричал: «Они идут к столкновению!.. Они идут к столкновению!» И он моментально начал снимать и снимал до тех пор, пока не услышал ужасного треска.*

*Он добавил, что, когда смотрел в видискатель кинокамеры, ничто не указывало на то, что суда идут к столкновению.*

*После столкновения Джонсон бросил камеру и направил свою лодку к месту столкновения, чтобы посмотреть, не упал ли кто из пассажиров за борт. Вместе с ним поехали его жена Ширли и маленькая дочь. «Мы никого не увидели на*



воде, хотя наблюдали очень тщательно и находились в 15 футах от места происшествия», – рассказал он.

Джонсон передал полицейскому офицеру с патрульного полицейского катера, что он снял фильм, показывающий столкновение, и тот разрешил им приблизиться к месту столкновения и продолжать снимать дальше. Он описал свой фильм как фильм, показывающий весь процесс столкновения, без всяких отклонений. Джонсон ожидал, что транспортный отдел попросит предоставить копию фильма для расследования. 8-милли метровый фильм был показан по телевидению в понедельник вечером.

Джонсон также заявил, что полиция, адвокаты, представляющие русское судно, и Управление паромов также хотят получить копии фильма.

## ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОКУРОР ПЕТЕРСОН ОБВИНЯЕТ РУССКИХ

### В НЕПРАВИЛЬНОМ ПОВОРОТЕ

Предварительные доклады показывают, что причиной столкновения с паромом является медленный поворот советского сухогруза «Сергей Есенин», заявил в понедельник генеральный прокурор Лесли Петерсон.

Петерсон сделал заявление при расследовании происшествия, во время которого не менее трех человек погибли и восемь было ранено.

Полиция заявила, что, возможно, некоторые были вы-

брошены за борт в момент, когда 14 700-тонный сухогруз глубоко врезался в борт парома, на котором находилось 626 пассажиров и 50 человек экипажа.

Генеральный прокурор сказал, что в соответствии с докладами, которые он получил, русское судно, направлявшееся в Ванкувер, без необходимости делало медленный широкий разворот, заходя в пролив Актив-Пасс между островами Галф. «Определенно, по докладам, которые я имею, паром не виноват», – заявил Петерсон. Он сказал, что сухогруз начал делать поворот дальше, чем обычно при входе в пролив, придя, таким образом, на путь парома, которому оставалось 20 минут, чтобы достичь своего места назначения в бухте Шварцбей на острове Ванкувер. «Не выявлено, мешали или нет плаванью лодки с отдыхающими в том месте, где сухогруз следовал», – заявил Петерсон. Он также добавил, что старший следователь Б. К. Глен-Макдональд будет вести «быстрое и полное расследование столкновения».

Два других расследования – первое, руководимое Федеральным отделом транспорта, и второе, руководимое Управлением паромов, – начали работу в понедельник.

В первые дни после прихода в Ванкувер в газетах и на телевидении снимки столкновения показывались крупным планом, было написано много статей, обвиняющих командование т/х «Сергей Есенин» в небрежном судовождении. С

обвинительными заявлениями выступили такие ответственные лица, как генеральный прокурор Британской Колумбии, министр шоссейных дорог Канады и заместитель генерального прокурора Британской Колумбии.

4 и 5 августа министерством транспорта Канады было проведено предварительное расследование, на котором свидетели – капитан, старший и второй помощники, старший механик, рулевой, впередсмотрящий матрос и боцман дали четкие и ясные показания по обстоятельствам аварии.

Цель расследования – определение причин столкновения и мер, предпринятых экипажем для обеспечения безопасности пассажиров парома.

6 августа по требованию владельцев парома для обеспечения их требований к Дальневосточному пароходству на судно был наложен арест. Стоимость повреждений, определяемая владельцами парома, выражалась в сумме 750 тысяч – 1 миллион канадских долларов.

Во избежание простоя судна груз, предназначавшийся для выгрузки в порту Нью-Вестминстер, решили выгрузить в Ванкувере и по возможности начать здесь погрузку.

### 3

Аварийный инспектор капитан Бурилл, которому было поручено опросить моряков «Есенина» в ходе предварительного расследования, оказался человеком знающим и стара-

тельно-объективным.

Чтобы дать возможность морякам акклиматизироваться, инспектор провел их по помещениям аварийной инспекции, пока зал тренажеры в радиолокационных классах, сказал, что сам сидел в прошлом на мели и потому понимает состояние капитана.

Адвокат Стивс еще раз повторил свое: «Отвечайте коротко, очень коротко, самое лучшее “да” или “нет”. Только то слово никак нельзя повернуть против вас, которое вы не произнесли вовсе».

В кабинете Бурилла обстановка была следующая. Он сам, адвокат Стивс, женщина-стенограф с наушниками на голове и магнитофоном под руками, кофе, карты и один допрашиваемый.

Начали с Хаустова. Разговор продолжался полтора часа без перерыва. Капитан Бурилл выяснял организацию службы на судне, квалификацию командного и рядового состава, состояние навигационных приборов и проверял все (!) прокладки курсов «Сергея Есенина» на ста пятидесяти (!) картах – от Владивостока до Японии и от Японии до Хуан-де-Фука. Просматривались комплект судовых журналов и копии всех радиogramм, имевших отношение к аварии. Карты, журналы, копии РДО были представлены ранее капитану порта Ванкувер. Причем РДО представлялись по списку, существующему в журнале радиосвязи, копии снимались фотоспособом.

Количество и качество навигационных определений и состояние прошлой документации у всех канадских моряков вызвало открытое восхищение даже с оттенком профессиональной зависти.

Инспектор капитан Бурилл фактически предвосхитил буквально все вопросы, которые потом всплывали на суде, но сделал это в сжатой, без всякой воды, форме.

Переводчиком был Владимир Плешаков. Адвокат Стивс три-четыре вопроса инспектора отвел, заявив против них протест.

После капитана были допрошены: бывший вахтенный второй помощник Бурнос (около 40 минут), старший помощник, старший механик, второй механик, третий помощник, рулевой матрос, боцман, впередсмотрящий матрос – на каждого по 10–15 минут.

Все время допроса подчиненных капитан находился в изоляции от них в соседнем помещении.

Капитана ждала радиограмма от заместителя начальника пароходства. Капитану предлагалось в связи с аварией немедленно проверить состояние магнитных компасов. Смысл этой радиограммы остался тайной для всех, кроме ее автора.

## 4

Ночью ему приснился дурной, что не удивительно, сон.

Он на палубе подходящего на приличном ходу к причалу судна. Он капитан этого судна, но почему-то швартует его с палубы. Уже пора давать «стоп» и реверс. Он идет к надстройке, чтобы быстро подняться на мостик к телеграфу, но не может найти трапа. В надстройке нет дверей, нет входа – сплошная стена. Он мечется подле этой стены и кричит. Причал надвигается все ближе. Наконец наверху показывается какое-то человеческое рыло. Он кричит: «Полный назад!» Рыло смеется. И судно с грохотом ударяется в причал и обрушивает его на себя.

Проснувшись, он встал с тяжелой головой, но сразу, в трусах и майке, занялся спортивной ходьбой по каюте, потом позанимался с гантелями, тщательно побрился и принял душ.

Свежая рубашка из мягкой льняной ткани и хороший галстук окончательно отделили его от неприятного сна. Он был уверен, что никакая самая дорогая нейлоновая рубашка никогда не сможет так помочь в тягостные моменты жизни, как способна это сделать натуральная ткань. Вероятно, это сохранялось в нем деревенское, донское детство.

За завтраком он не разрешил себе кофе, считая кофе вечерним напитком.

Позвонила Анна Ивановна Щетинина. Она пришла в Ванкувер на «Антоне Чехове» из США и, узнав о несчастье коллеги, решила его подбодрить. Анна Ивановна знала на собственной шкуре, какое состояние духа бывает у капитана по-

сле аварии, – в свое время она сидела на камнях на теплоходе «Менделеев» на Балтике.

– Старик Державин вас заметил и, в гроб сходя, собирается благословить, – сказала Анна Ивановна. – И вы еще молоды, и ваш Есенин был молод.

– Какой же я молодой? – спросил капитан, радуясь энергичному, уверенному и твердому голосу самой первой женщины-капитана в мире.

– В сорок лет-то? Конечно, молодой. Приду к вам обедать. Он приказал накрыть обед в своей каюте, приготовил хороший коньяк и, выгладив брюки, встретил Анну Ивановну у трапа.

«Интересно, помнит она, как я сдавал ей гидрометеорологию?» – думал капитан, когда первая в мире женщина-капитан поднималась по трапу. В шестьдесят пятом году он заочно оканчивал Высшее мореходное училище и получил у Щетининой всего лишь четверку. Она спросила его о новой аппаратуре для приема факсимильного изображения синоптических карт по радио, а он, хотя и плавал уже двадцать лет, с такой новинкой на судах не встречался и начал плавать на твердом полу у стола экзаменатора.

– Если бы вы были курсантом у меня на курсе, – сказала Анна Ивановна тогда, – я поставила бы вам за основной ответ пять. Но вы капитан, и должны знать все новое, что приходит на флот, раньше всех.

И влепила четверку. Это было неприятно, но правильно.

– Так, брюки глажены, и складкой можно точить карандаши, – с удовлетворением сказала Щетинина, поздоровавшись. – Жена на весь рейс наглаживает или буфетчицу эксплуатируете?

– Жена гладила, и с удовольствием, но только в период самой отчаянной любви. Теперь уже не гладит. Буфетчице свои брюки доверять не могу, когда в них надо перед иностранцами разгуливать.

– Сам, значит?

– Конечно.

– Любите такое занятие?

– Нет. Но я магнитофон включаю во время процесса.

– Бетховена или Глюка?

– Нет. Английские записи.

– Рационалист современного образца! – сказала Анна Ивановна, и не понять было – одобряет она рационалистов сегодняшнего образца или порицает.

Они выпили по рюмке коньяка и заговорили о деле. Его интересовало, достаточна ли точность расчета пути на циркуляции по формулам из «Капитанского справочника», или можно достать какой-нибудь учебник по навигации для военных учебных заведений.

Анна Ивановна сказала, что никаких особых формул не надо и точность достаточна. Она просмотрела его расчеты, график и таблицу скоростей нарастающего в проливе Актив-Пасс приливного течения.



– У вас, Николай Гаврилович, видна хватка тщательно-го расчетчика-математика. Видно, что вы верите в результат своих математических операций и тогда, когда они относительно сложны. Обычно судоводители бегут уже от квадратного корня. И, даже произведя расчеты правильно, внутренне не доверяют им. Судя по вашей уверенной манере, вам не приходилось такими делами заниматься. Вы попадали в аварии?

– Знаете, вы, вероятно, уже восьмой человек, который интересуется моим аварийным прошлым.

– Лично я даю за одного битого трех небитых, – сказала Анна Ивановна.

– В министерстве, кажется, придерживаются другой точки зрения, – сказал капитан.

– Потому я и не в министерстве, – сказала Щетинина. – Потому я здесь с вами коньяк пью, но... но все это в последний раз.

– Как понять?

Старая женщина-капитан на миг потускнела. Она никогда не закрашивала седину. Она не собиралась и ничего скрывать из своих тягот или неудач.

– Знаете, Николай Гаврилович, я на Сиэтл из Японии шла, выбираемся из Внутреннего Японского, в тумане, конечно, и чуть было не столкнулись с англичанином. Разошлись метрах в трех – их полубак мимо моего крыла мостика продефилировал, как говорят, в совершенно непосредственной бли-

зости. И вот пришли в США, там к моему приходу встречу подготовили, откопали газеты старые – еще о первом моем туда приходе, фотографии, теплые слова, то да се, а в душе у меня липкий страх! В трех метрах разошлись! Снится, конечно, это безобразие. Все. Все, Николай Гаврилович, это мое последнее плавание. Стара стала – просто боюсь. Боюсь. Никогда не боялась так жутко, так неприятно. И страх и опасения всегда были, конечно, без них только дураки плавают, но теперь что-то другое...

Или она говорила все это, чтобы утешить аварийного капитана, показать ему, что и боги судовождения в нынешних условиях способны допустить сближение с другим судном на дистанции в три метра и чудом избежать катастрофы, или все это говорилось без всякой специальной цели – делилась Анна Ивановна с коллегой своим закатом. Она вспомнила, конечно, и своего «Менделеева», и как его посадил ее старший помощник, когда она на минуту спустилась к себе в каюту, а для женщины зайти на минуту в каюту все-таки требует немного больше времени, нежели для мужчины, и вот результат. Она прямо сказала, что всегда находятся на свете люди, которые радуются чужой беде, и что капитан «Есенина» должен быть готов к встрече с такими; что в самый тяжкий момент после аварии ее, Щетинину, подло обманули товарищи с дока, чтобы нагнать сумму аварийного ремонта, куда поставили «Менделеева», и что и до сей поры есть у нее такие знакомые, которые попрекают прошлым несчастьем, и

таких долгопомнителей тем больше, чем выше они сидят.

Он обещал принять ее слова к сведению, но внутренне совсем почему-то не опасался таких последствий – уверен был в своей полной и абсолютной по всем статьям правоте.

Они выпили кофе, и Анна Ивановна сказала, что отдаст на «Есенина» своего старшего помощника, залог наши внесут быстро, арест будет снят и кому-то надо вести судно домой. Ее старпом уже дозревает до капитанских нашивок – пускай принимает судно, а она как-нибудь доберется домой и с тремя штурманами. Это на тот случай, если Хаустову придется задержаться в Канаде на суд. Очевидно, такой вариант уже был решен в пароходстве. Анна Ивановна только попросила капитана ввести старпома в должность на переходе «Есенина» из Ванкувера до Таксиса, поучить немного в этом коротком рейсе. Хаустов, конечно, согласился.

На прощание старая женщина-капитан одобрила линию поведения коллеги на предварительном расследовании.

– Держитесь сами и поддерживайте экипаж своей твердостью душевной, голубчик, – сказала Анна Ивановна и никаких больше громких слов не добавила, только потрепала по плечу.

Здесь он вспомнил, что попадал все-таки в аварийную ситуацию. В начале пятидесятых годов, когда был третьим помощником, при швартовке во Владивостоке к причалу Угольной базы на п/х «Каширстрой». Он по расписанию швартовался на баке и докладывал дистанцию на мостик.

Причал и краны на нем приближались в тот раз слишком стремительно. Он доложил: «Судно быстро идет к причалу!» Мостик не ответил. Он доложил, стараясь говорить размеренным, будничным голосом: «Судно еще быстрее идет к причалу!» Мостик опять не ответил. Он заорал: «Боцман, отдавай правый якорь! Всем бежать с бака!» И тут они с полного хода врезали в причал Угольной базы и в основание одного из кранов. Огромная стрела крана рухнула в воду рядом с судном...

– А вы-то успели с бака удрать? – спросила Анна Иванова.

– Мы с боцманом за брашпилем присели, – сказал он.

– Машины не отработали или телеграф неисправен?

– Кажется, что-то с машинами было.

– Ну и о чем вы, сидя за брашпилем, тогда думали? Что ощущали?

– Честно?

– Да.

– «Диплом накрылся!» – вот о чем думал. Я только-только диплом штурмана малого плавания на штурмана дальнего сменял. И почему-то казалось, что его теперь у меня назад отберут.

– Эгоист вы, однако! На кране, небось, крановщик чуть не поседел, а вы за диплом переживали.

– Чем я ему помочь мог? – немного растерялся он. – И потом, вы же...

– Шучу я, – сказала Анна Ивановна. – Мне как раз и нравится, что вы честно говорите, честно вспоминаете. А в столкновениях приходилось бывать?

– Нет. Это первое.

– Ну, а можете вспомнить случай, когда авария не произошла, но ошибка была?

– Сколько угодно. Даже вспоминать страшно. Был в молодости удачлив, но ужасно самонадеян. Это только теперь понимаю. Осторожным всегда старался быть, но проникал в глубину профессии медленно.

– А теперь проникли?

– Нет, этот процесс продолжается.

– Слава богу! Капитаны-наставники иногда начинают ощущать свое прошлое совсем уж безошибочным.

Он рассказал ей про случай в бухте Владимира. Заходил в бухту на «Серпухове», ночью, в тумане, по радару. Это был период раннего и молодого капитанства. На мостике был старпом – намного старше человек, с которым отношения складывались неважно. Ширина входа там двести метров. Когда пришли на поворотные створы, он скомандовал рулевому курс, сильно отличавшийся от правильного. И рулевой начал крутить пароход на этот курс, положив руль на борт...

Встреча с Анной Ивановной немного уравнивала душевное состояние капитана. И он смог совершенно спокойно просмотреть свежие газеты. Первой была «Сан-Франсис-

ко хроникл».

*Я ВИДЕЛ СМЕРТЬ НА ПАРОМЕ, И ОКАЗАЛОСЬ,  
ЧТО В ТАКИЕ УЖАСНЫЕ МГНОВЕНИЯ ВСЁ ПРОИС-  
ХОДИТ ДОВОЛЬНО-ТАКИ НЕЛЕПО...*

*Говорят, что, когда человек подвергается смертельной опасности, вся жизнь прокручивается перед глазами за несколько последних мгновений. Особенно ярко вспоминаются неоплаченные счета и безответная любовь. Это замечательные воспоминания. Они, вне зависимости от взглядов каждого, стимулируют ужас перед неизбежным и подхлестывают желание улизнуть от смерти, когда она уже рядом.*

*Несколько недель назад мне невольно пришлось проверить правильность этой теории, когда я находился на борту парома «Королева Виктории», который был разрезан, как консервная банка от сардин, идиотом у штурвала русского судна.*

*Смерть глядела мне в лицо, раздался оглушающий скрежет металла, звон разбитого стекла, затем странная тишина, которая вскоре была нарушена плачем детей и криками раненых.*

*Все эти мгновения я ждал появления перед глазами своих неоплаченных счетов, то есть кадров из плохих телефильмов, сделанных в свое время мною. Должны были мельк-*

нуть и романтические воспоминания об одной ночи на берегу Панамского канала в 1939 году. Когда ничего подобного не вспомнилось, я понял, что, очевидно, еще не умираю.

Однако смерть была близко. И была она в обличи толстошеего татарина, вместо ангела с белыми крыльями, какой рисует смерть Густав Доре.

А то, что последовало далее, не имеет ничего общего с теми драмами кораблекрушений, какие я видал на киноэкранах телевизоров.

В течение долгих часов, когда мы дрейфовали, описывая круги, причем острый нос русского судна оставался в корпусе парома, как кинжал, абсолютно ни одного слова не было произнесено ни капитаном, ни его помощниками.

Никто не отдал команды: «Женщины и дети – первыми в шлюпки!» или «Не покидать судна!»

Словом, ни один голливудский сценарист не смог бы описать эту картину ярче, нежели она была в действительности. Одно было ясно – русские были достойны порицания с самого начала и до конца.

Ни разу в течение всего происшествия ни один паршивый советский моряк или пассажир не вышел на палубу и не предложил помощь или хотя бы высказал сожаление или сочувствие сотням людей, толпящимся на борту канадского парома.

Конечно, в это время все члены экипажа собирали свои вещи и готовились к ссылке в Сибирь.

*Я не видел героев и среди канадской команды также. От них также не было никакой помощи, и они относились к пассажирам так, как относится к автомобилям распорядитель стоянки.*

*Они сделали, правда, попытку оказать помощь пассажирам – грустная комедия! – и доставить двух умирающих пассажиров на гребной шлюпке с парома к катеру канадской береговой охраны.*

*Если вид моряка торгового флота, гребущего на шлюпке не тем концом весла, не прикончил раненых, то все остальное они переживут.*

*Достаточно было взглянуть на мускулы мужчин-пассажиров, чтобы понять, что и они также не способны грести. Поэтому, невзирая на то, что я выглядел очень глупо в спасательном жилете, я решил лучше оставаться в нем, чем утонуть.*

*Итак, я стоял у релингов с другими пассажирами, как гавайский турист в оранжевом жилете, и думал о том, что единственное, чего не хватает для полной картины кораблекрушения, это шторма, который завывал бы, как веселая полоумная певичка в телевизионном сериале «О, Сюзанна», и не хватает также настоящего морского волка, зубастого и хриплого, как капитан в пьесе «Королева и я».*

*И почему жизнь так не похожа на телевизионное представление?*

*Два судна столкнулись в узком проливе между острова-*



ми, как могут столкнуться два человека на крутом повороте коридора. Канадский паром по-джентльменски замедлил ход и отвернул вправо, но русское судно продолжало идти, как пьяный слепой.

К тому времени, когда русские начали отворачиваться, было уже поздно. Ничего не оставалось делать, только схватиться за что-нибудь и наблюдать, как они врезаются в наш борт, разбрасывая тела по сторонам, как спички.

Я подумал, как все-таки нереально рисуют смерть в телеспектаклях. В этих спектаклях подаются бескровные трупы и санитарное убийство. Если бы при этом брызгала кровь, смерть выглядела бы более правдоподобной.

Поскольку я связан по работе с телевидением и просматривать телепередачи – это моя обязанность, я был довольно-таки практичным во время происшествия и вспомнил сериал, посвященный несчастным случаям; там один голливудский моряк восклицает: «На море легче сгореть, чем утонуть!»

Однако эта серия еще не дошла до Канады. А если и дошла, офицеры «Королевы Виктории» не видели ее, потому что, хотя потоки бензина лились по палубе из разбитых автомашин, они отказались предупредить пассажиров о том, чтобы те не курили, опасаясь, что подобное объявление вызовет панику. Одна только мысль о том, что под нами две палубы с разбитыми машинами, которые могут взорваться в любую секунду, превратила меня в убежденного

противника курения. Однако курильщики – бестолковый народ, я убедился в этом. Упрашивать их не курить было так же бесполезно, как упрашивать монаха не читать молитв.

Почти сразу после столкновения произошла удивительная вещь. Небольшие суда начали появляться одно за другим – моторные яхты, парусные лодки, рыболовные суда и даже гребные шлюпки – по крайней мере, штук семьдесят. В течение двух часов, когда сцепившиеся паром и русское судно дрейфовали по течению, эти небольшие суда оставались поблизости, готовые в любую минуту оказать нам помощь.

Я могу простить капитану парома многие его действия, но я никогда не прощу ему того, что он не поблагодарил этих дружески настроенных людей. Вместо благодарности их даже обругали через мегафон, когда одна из лодок недостаточно быстро ушла с пути столкновения судов.

В следующие дни комедия ошибок продолжалась. Канадские официальные лица раскрыли пасти даже шире, чем их коллеги южнее границы. Первым мы услышали высказывание министра путей сообщения Весли Блэка. Если кому-либо из писателей придет в голову описать помпадура, я знаю, кого я посоветую ему взять в качестве прототипа.

Блэк начал обвинять пассажиров в панических настроениях. Спасение пассажира – это дело самого пассажира – такой вывод можно сделать из заявления Блэка. «Они (пассажиры) не выполнили своих обязанностей», – сказал он и затем принялся объяснять, почему команда парома так

*плохо руководила пассажирами во время аварии.*

*Даже после того, как рассеется политический туман вокруг данного происшествия, потребуется некоторое время, чтобы установить виновного.*

*Канадский лоцман был на мостике русского судна во время столкновения, чтобы давать советы капитану, но ответственность полностью лежит на советском капитане. У одного из них явно были мозги не на месте.*

*Теренс О'Флаэрти,  
американский журналист*

## 5

Капитан Хаустов редко видел сны. И в этот раз сновидения не было. Только вдруг услышал или вспомнил издевательский голос: «Капитан, вы мыслите точками, а штурман должен мыслить площадями!»

Он проснулся и сразу вспомнил и этот голос, и неприятный случай, с ним связанный.

Он командовал теплоходом «Русь». Ранним утром второго января они подошли к Авачинской бухте в девяти-десятибалльный норд-вест. Буксиры не смогли выйти из Петропавловска, чтобы завести «Русь» к причалу. На борту находилось 850 пассажиров. Зная, что швартовка не предвидится, пассажиров не будили.

Диспетчер предложил стать на якорь.

Он вывел судно на якорное место и отдал правый якорь – семь-восемь смывчек. Якорь забрал, и он спустился вниз, оставив, конечно, машины в готовности – ветер был зверский, камчатский, со снегом и морозом. Он не успел снять пальто, как позвонил вахтенный второй помощник: «Нас дрейфует!» Он бегом поднялся обратно в рубку, дал ход и приказал выбирать якорь. И сам определял места судна по радиолокационным дистанциям. Он отлично знал Авачинскую бухту и ни капли не волновался. Девять-десять баллов для дальневосточного моряка – довольно обычная вещь в разгар зимы. Третий помощник доложил с бака: «Якорь нечист! Подняли какой-то кабель!» Это было уже хуже – удерживаться на месте в такой ветер на здоровенном пассажирском теплоходе довольно сложно. Он сразу доложил порту свои координаты и сообщил, что поднял якорем какой-то кабель. Порт ответил, что это не может быть кабелем, это обрывок кабеля или еще какая-нибудь ерунда. Он успокоился, отошел вместе с этой ерундой на якорь мили две на ветер, положил оба якоря, как следует потравил цепи.

Судно рыскало, отворачиваясь от линии ветра на 40–50 градусов, но на месте стояло прочно.

Встретили задним числом и часом Новый год; утром следующего дня ветер притих, подошли буксиры. Он выбрал якоря. Правый сохранил обрывок кабеля. Кабель скинули без больших хлопот и ошвартовались к причалу. Вскоре пришли два чудака, спросили о кабеле, он показал им карту,

они сняли кальку. Здесь он свалил дурака – никакой карты этим чудакам без капитана порта показывать не следовало. Вечером его вызвали к капитану порта. Там лежала бумажка, где сообщалось, что теплоход «Русь» стал на якорь в запрещенном для якорной стоянки месте, порвал стратегически важный кабель, оставил без связи военную базу, убытки в размере около двухсот пятидесяти тысяч рублей. К бумажке была приложена калька с графической схемкой якорной стоянки и точкой, в которой он первый раз ставил «Русь» на якорь. Только вокруг точки уже была нарисована и заштрихована окружность – площадь вероятного местонахождения судна с учетом квадратичных ошибок в определении по пеленгу и радиолокационной дистанции. Край окружности выходил за предел разрешенного для якорной стоянки района. Вот тогда он услышал издевательскую и насмешливую фразу военного штурмана: «Капитан, вы мыслите точками, а штурман должен мыслить площадями!» По существу вопроса военный был прав. И он ничего военному не ответил. Капитан порта отдал ему схемку и обосновывающие ее расчеты военных и дал ему время подумать над оправданиями до утра. Вот тогда он первый раз в жизни занялся практическим определением квадратичных ошибок. Правда, он не сомневался в расчетах военного штурмана, потому что знал об их дотошной тщательности, но все-таки начал пересчитывать – что ему еще было делать-то ночью? У него с детства была некоторая склонность к точным наукам, и его не очень

пугали квадратные корни, хотя, конечно, все-таки немного пугали. Короче говоря, у военных все оказалось идеально точно, кроме одной запятой. Вероятно, у военного штурмана, который мыслил не точками, а площадями, от радостного предвкушения чужой ошибки немного закружилась голова, и вместо «0,04» оказалось «0,4». Тогда, честно говоря, закружилась от радости голова у него. И утром капитан порта открыл совещание с военными представителями фразой: «Ну, вот, товарищи, капитан теплохода “Русь”, как вы ему и советовали, сегодня ночью помыслил площадями и...» И он оказался чист как стеклышко. И теперь, услышав в канадской ночи сквозь тяжелый сон угрюмо-насмешливый голос: «Капитан, вы мыслите точками, а штурман должен мыслить площадями!» – он встал и решил взяться за математику – авось она чем и здесь ему поможет.

Всю ночь он промучился с расчетом письменного счисления пути своего судна от траверза Энтерпрайз Рифа до момента и места столкновения. Его не отпускало какое-то сомнение в скорости судна на этом последнем этапе. Скорость получалась больше, нежели она должна была быть. И больше, нежели он утверждал в процессе предварительного расследования. Но он четко помнил, что машина сбавила обороты сразу после дачи среднего хода, потом они должны были потерять в скорости за счет тормозящего действия пера руля при повороте вправо – отклонение от рыбацких сейнеров, после чересчур близкого прохода возле Энтерпрайз Рифа и на

циркуляции – поворот вправо уже в пролив Актив-Пасс. Ему хотелось понять, на какой истинной скорости шло его судно, когда они обнаружили «Королеву Виктории». Ему хотелось четко знать, какую скорость им надо было погасить дачей аварийного заднего хода. Он раз за разом повторял расчет всего последнего отрезка пути, учитывая по формулам расстояния даже самых малых циркуляций.

Формулы он взял в «Справочнике капитана дальнего плавания», но не знал того, есть ли еще другие, более точные формулы. И тут всплыл давешний сон. Их следовало искать у военных! Военные штурмана относятся к прокладке с повышенной точностью. Они учитывают циркуляцию практически при любых условиях плавания. Им надо знать свои координаты не только в целях безопасности мореплавания, но и для специальных целей, связанных с боевой деятельностью. Их дотошность часто вызывает у торговых моряков нечто вроде снисходительной усмешки. Если бы в пролив Актив-Пасс заходил военный корабль, равный по длине и мощности двигателя «Сергею Есенину», на путевой карте его штурмана была бы предварительная прокладка с нанесенными дугами циркуляций для определенной скорости движения и при определенном угле отклонения руля. Военный штурман заранее знал бы не на глаз, и не из опыта, и не по интуиции, как корабль будет вписываться в вираж. Учитывая современные скорости торговых судов и их размеры, при движении в узкостях и при крутых поворотах торговым

морякам следует не забывать о циркуляции...

Капитан трижды проверил расчеты. И трижды точка столкновения его судна с паромом оказывалась на берегу острова Мэйн! Так как курсы он снимал с курсограммы и время лежания на каждом курсе он также брал с курсограммы, выходило, что курсограмма врал. Не брели же они друг другу навстречу по суше!

В середине ночи капитан поднялся в штурманскую рубку за таблицами приливов.

В рубке на его капитанском диване спал пышноусый стражник-канадец явно украинского происхождения, оставленный шерифом для наблюдения за опечатанным штурвалом. Это был пожилой то ли безработный, то ли пенсионер. Старику подфартило – за день сна в рубке «Есенина» он получал и доллары, и бесплатную судовую кормежку. Вот уж кто приветствовал бы даже бессрочный арест советского судна.



# 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.