

СЕВМОРПУТЬ: ИЗ МУРМАНСКА В ПЕВЕК И ОБРАТНО

ЮРИЙ БАНЬКО
«Нефтегазовая Вертикаль»



На палубу танкера «Хатанга» Мурманского морского пароходства (ММП) я ступил в субботу 14 сентября. Изначально планировался отход 12 сентября, с этой даты я и взял отпуск, но в рейс на Певек мы отправились 15-го в 4 часа утра. Немало времени требовал процесс приемки груза дизельного топлива для Певека из рейдового перевалочного комплекса на базе супертанкера «Натали» в Кольском заливе, предъявления судна регистру и портнадзору, бункеровка топливом и приемка питьевой воды.

Туда...

С экипажем, которым руководит капитан Константин Барабанов, повезло. Отношения установились доброжелательные. Бытовые условия выше всяких похвал. Морякам в свободное от вахт время есть чем заняться: к их услугам видеосалон с огромной видеотекой, спортзал с тренажерами, сауна с бассейном, небольшая библиотека. Но после вахт моряки в основном отдыхают по

своим каютам. Есть и исключения: боцман Олег Ларченко ежедневно совершает прогулки по палубе да вместе с матросом Константином Толстопятенко тренируется в сделанном своими силами палубном спортгородке.

После приема пищи в специально отведенном под курилку помещении моряки травят байки из своего богатого морского прошлого. У всех за плечами не один год плаваний по морям и океанам. Некоторым из них довелось

работать и в регионах, где бесчинствуют пираты. Капитан К.Барабанов предотвратил захват танкера «Хатанга» пиратами у берегов Нигерии, а Сергей Тихиня и Геннадий Мещерин не понаслышке знают о нападениях пиратов в Аденском заливе, где ходили на супертанкере «Надежда». Был случай, когда пираты захватили следовавшее за «Надеждой» норвежское судно.

Пока первые трое суток плотно общались с членами экипажа,

время летело незаметно. Потом стало угнетать однообразие. Менялись вахты на ходовом мостике, листы морских навигационных карт на штурманском столе, на которых прокладывался маршрут, да неизменным оставалось время приема пищи: завтрак 7.30, обед 11.30, ужин 17.30, несмотря на смену часовых поясов (в Певеке разница во времени с Мурманском 8 часов).

Досуг могло бы скрасить созерцание моря с ходовой рубки, но задолго до подхода к острову Колгуев судно накрыл плотный туман, который не рассеивался почти двое суток. Да и потом, когда тумана не было, делать на ходовом мостике было нечего — вокруг были бескрайние морские просторы, сливающиеся на горизонте с такого же, как море, цвета небом. Но на мостик наведывался с завидным постоянством для того, чтобы в очередной раз посмотреть на картах пройденный путь, который сокращался не так быстро, как хотелось бы.

Пока шли проливом Карские ворота, на мостике находился капитан. Плавание в этом проливе осложняют сильные течения, а на вахте был третий помощник капитана Алексей Василенко. Уже в Карском море на встречном курсе показался теплоход «Юрий Аршеневский» ММП, возвращавшийся из Певека, куда осуществлял снабжение по Северному заводу. Произошел радиообмен между вахтенными штурманами. Информация обнадежила: лед в Восточно-Сибирском море не сплошной, разбитый, встречаются айсберги. Проводку осуществлял атомный ледокол «Ямал».

В минуты накатывавшей хандры появлялась мысль: «А нужно было тебе тратить отпуск на это плавание. Сидел бы дома, с женой, детьми, внуками и внучкой, родившейся всего месяц тому назад. К тому же, собирался ведь с друзьями съездить на несколько дней на охоту».

Можно было бы понять, если бы кто-то просил меня об этом, если бы была в этом жизненная необходимость. Так нет же, самаю пришлось просить гендиректора ММП Александра Медведева допустить на танкер. Ведь статью

о Севморпути можно было написать по впечатлениям и рассказам моряков пароходства и «Атомфлота», с которыми сложились неплохие отношения.

Вроде бы все правильно, но когда еще появилась бы возможность пройти сугубо сухопутному человеку по Северному морскому пути. Да и журналистика, как наркотик, требовала новых впечатлений. Чтобы писать о чем-то, нужно иметь представление об описываемом явлении. В последние годы много говорится о транзитном потенциале СМП, появляется много статей на этот счет. Касался этой темы и я, но всегда старался исповедовать принцип, прочитанный в повести Антуана де Сент-Экзюпери «Военный летчик»: «Для того чтобы понимать, нужно видеть, а чтобы видеть, нужно участвовать». Вот для этого понимания и решил увидеть, что такое Севморпуть, со всеми его прелестями долгого плавания.

В голове крутилась еще одна мысль, не дававшая покоя: отпуск взял на 25 суток, но, выйдя в рейс, пообщавшись с капитаном, понял, в этот временной интервал не уложусь. Придется отправлять телеграмму с просьбой о продлении отпуска. Путь в одну сторону займет 14 суток, плюс трое на выгрузку — получается месяц. О чем еще жалеть, так это о том, что нельзя выспаться впрок. Свободного времени более чем достаточно.

Третьи и четвертые сутки пути шли по Печорскому и Карскому морям. Пока здесь затишье, лишь отгружается нефть Тимано-Печоры через СМЛОП «Варандей», да готовится к началу добычи нефти МЛСП «Приразломная». В 2014 году «Газпром» планирует выполнить разведочное бурение на Долгинском нефтяном месторождении в Печорском море, извлекаемые запасы которого на данный момент оцениваются в 130–140 млн тонн нефти (почти в два раза больше, чем у Приразломного).

Но в ближайшие годы в Баренцевом, Печорском и Карском морях начнется нефтегазовый бум, связанный с получением лицензий на разработку арктического шельфа компанией «Роснефть». Во время посещения Хьюстона, нефтегазовой столицы США, пре-

зидент НК «Роснефть» Игорь Сечин заявил, что ресурсов арктических лицензионных участков, полученных этой компанией, хватит для добычи нефти и газа в течение 100 лет. НК «Роснефть» намерена направить на геологоразведку и освоение шельфа Карского моря \$3,2 млрд. Уже в 2014 году на участке «Университетский» намечено выполнить разведочное бурение.

Похоже, что вскоре в Баренцевом и Печорском морях появятся китайские флаги. И.Сечин подписал договор с китайской компанией CNPS на разработку шельфовых месторождений Западно-Приновоземельского, Южно-Русского и Медынского-Варандейского. Шельф Карского моря «Роснефть» будет разрабатывать с ExxonMobil. Но пока что на всем пути следования чистый горизонт, никаких буровых платформ.

По правому борту в нескольких десятках миль полуостров Ямал, один из «газовых баллонов» России огромной емкости. В недрах Ямала залегают более 50 трлн м³ газа — 13 трлн Штокмановского месторождения, еще 14 трлн на приямальском шельфе, в Обской и Тазовской губах. Здесь активно работают «Газпром» и НОВАТЭК, а месторождения газа в Обской и Тазовской губах открывало мурманское подразделение компании ООО «Газфлот» самоподъемной буровой установкой «Амазон».

«Газпром» ввел в строй на Ямале крупнейшее газовое месторождение — Бованенковское — с ежегодным объемом добычи 115 млрд м³. Для сравнения: при реализации первой фазы Штокмановского месторождения годовой объем добычи газа должен был составить 27 млрд м³. Здесь построена и введена в эксплуатацию первая нитка газопровода Бованенково–Ухта протяженностью 1260 км. Часть газопровода проходит по дну Байдарацкой губы.

НОВАТЭК планирует в 2016 году ввести в строй завод по производству сжиженного природного газа в рамках проекта «Ямал СПГ» производительностью 15 млн тонн СПГ в год. Для отправки СПГ судами-газовозами строится порт Сабетта, куда грузы для строительства порта и объектов инфраструк-

туры доставляют суда Мурманского морского пароходства.

При строительстве на Ямале завода также не обошлось без иностранного участия. 20% принадлежит Total, еще 20%, согласно подписанному в сентябре 2013 года в ходе саммита G20 договору, — китайской CNPS.

Вообще, Арктика, шельф арктических морей — огромная кладовая полезных ископаемых, и не только углеводородов. Как отмечают ученые, помимо целого ряда месторождений на арктических островах и побережье (полиметаллические и марганцевые руды архипелага Новая Земля, золото острова Большевик, уникальное редкоземельное Томторское месторождение и другие), арктический шельф содержит богатые россыпи олова и золота и такое уникальное полезное ископаемое, как мамонтовая кость. На Новосибирских островах сосредоточено до 12 тыс. тонн, а на сопредельном шельфе с глубинами моря до 50 метров — до 266 тыс. тонн мамонтовой кости, ценного высоколиквидного сырья.

Утром 18 сентября прошли Диксон. В соответствии с частью 1 «Лоции Карского моря» 500 миль от Диксона до пролива Бориса Вилькицкого считаются одними из труднейших по ледовым и навигационным условиям. Правда, мы идем в сентябре, в самое благоприятное время для следования по СМП.

Пятые сутки пути, а за все это время встретили лишь одно судно. Пока что Севморпуть оживленной трассой назвать сложно. Куда ни кинь взор, вокруг пустынные свинцовые воды. К 13.00 19 сентября

вошли в пролив Гарнета между островами Арктического института и островами Известий ЦИК. Дальше наш путь должен был лежать к островам Мона, где предстояло сделать остановку в ожидании других судов, из которых будет сформирован караван для проводки атомным ледоколом.

Но бывают радостные минуты и в однообразии длительного плавания. Из штаба морских операций ФГУП «Атомфлот» поступила рекомендация следовать к острову Белуха, а это значительно ближе к проливу Матисена, по которому нам предстоит проследовать между островами архипелага Норденшельда. Кромка льда оказалась дальше, чем предполагалось. Опять же из информации штаба морских операций узнали, что на входе в море Лаптевых находится 13 айсбергов размером от 100 до 200 метров в поперечнике. С учетом того, что в этом районе совсем недавно пробил о льдину борт танкер «Нордвик», от судоводителей потребовалось удвоенное внимание. Вместо четырехчасовой они перешли на шестичасовую вахту, которую стояли парами, пока не прошли опасную зону.

Как сказал старпом Валерий Твердохлебов, идти будем под берегом, там, где лед разреженнее. Он протянул мне тоненькую книжку «Практика плавания во льдах», изданную еще в 1970 году Минморфлотом СССР. Полистав страницы, нашел интересную фразу: «...помните, что длинный путь по чистой воде или в разреженном льду выгоднее короткого пути в сплоченном льду». Правильно ведь поется в песне:

«Нормальные герои всегда идут в обход».

Утром 20 сентября легли в дрейф в десятке миль севернее острова Белуха, в рекомендованной точке формирования каравана судов для проводки атомным ледоколом. Невооруженным глазом видна кромка льда. На палубе появился снег, температура понизилась до минус 3 градусов. В этом же районе в ожидании теплохода «Петр Анохин», но у него осадка поменьше, и он ушел в бухту Обширная полуострова Заря. Острова уже покрыты снегом. Ночью подошло еще одно судно, танкер «Эвбекинот». Он также укрылся в бухте.

Наиболее сложным проливом, который преодолевают суда, идущие по Севморпути, считается пролив Вилькицкого, между островами Северной Земли, в названии которых политическая составляющая: Большевик, Октябрьской Революции, Комсомолец и Пионер. На всех этих островах сформировались ледники высотой от 300 до 900 метров. Из отколовшихся от этих ледников громадных кусков и образуются айсберги.

Новые времена диктуют и новые названия. К примеру, острову Расторгуева в Таймырском заливе присвоено имя Колчака.

О времена, о нравы. Царю Николаю II, которого в советских учебниках истории называли не иначе как «Николай кровавый» за жестокое подавление выступления 1905 года, за Ленские события, за «стольпинские галстуки», сейчас ставят памятники и канонизировали в святые. Вот и адмиралу Колчаку место на карте на-



шлось. В годы гражданской войны и иностранной военной интервенции адмирал Колчак воевал с большевиками. Но его, как офицера, адмирала, понять можно — он остался верен единожды данной присяге. Что касается появления имени Колчака на карте, то он действительно внес свой значительный вклад в исследование Арктики.

Конечно же, для читателя было бы интересно знать, кто такой Норденшельд, каков вклад Колчака в исследование Арктики, почему пролив назван именем Бориса Вилькицкого и т.д. Но это были бы уже не путевые заметки. Тем более что сегодня, при наличии Интернета, любознательным читателям узнать это довольно просто.

На трассе Севморпути, находясь в ожидании ледокольной проводки, понял, в чем недостаток плавания по северным морям. Как правило, чтобы определиться, сколько суток потребуется на следование из порта Азии в порт Европы по традиционному маршруту, нужно разделить расстояние на среднюю скорость плавания. В Арктике этот способ не подходит.

Вторые сутки ждем ледокол. Понятно, что ледоколы заняты проводкой судов с востока на запад, но ожидание тяготит. Да и при плавании во льдах судам приходится снижать скорость. По расчетам, учитывая среднюю скорость судна, путь до Певека и обратно занял бы 20 суток. Мы в пути уже семь суток, а не прошли и половины расстояния до конечной точки маршрута. Но для тех, кто отправляет грузы из Европы в Азию или наоборот, выгода от использования Севморпути несомненная — выигрыш во времени, а значит, и в затратах, отсутствие пиратов и штормов.

21 сентября в 19.20 в динамике раздался голос вахтенного офицера атомного ледокола «Ямал», который, сообщив, что завершает проводку каравана части отряда кораблей Северного флота, назвал координаты, в которых будет формироваться наш караван, и предложил экипажам судов, ожидающих проводку, быть в готовности к движению.

Через пару часов после назначенного времени мы двинулись в путь на восток. Впереди атомный ледокол «Ямал», за ним танкер «Эгвекино́т», следом «Хатанга», замыкал караван сухогруз «Петр Анохин».

Слева по борту с ходового мостика «Хатанги» увидели огни каравана отряда кораблей Северного флота, который вел атомный ледокол «Таймыр». К сожалению, наступившая темнота не предоставила возможности рассмотреть корабли. Видны были лишь включенные прожектора на них да, как новогодняя елка, сверкала огнями атомный ледокол «Таймыр».

К счастью, в проливе Матисена сплошных ледовых полей не было, плавали лишь отдельные льдины, а потому ход не сбавляли. Нам повезло, что ветер отогнал ледовые поля на север.

Судоводители с удивлением посматривают на меня: чего, мол, человеку не спится. Им меня не понять. Для них это плавание — обычное дело, для меня событие, которое вряд ли еще когда-либо повторится. Будет что рассказать жене, детям, внукам, знакомым. Да и уходить с ходового мостика, значит, пропустить что-то интересное. Пока пошел в каюту и сел

почитать, произошло перестроение каравана: между танкером «Эгвекино́т» и «Хатангой» встал атомный ледокол «Таймыр», который, завершив проводку отряда кораблей Северного флота, вернулся и догнал наш караван.

Война-войной, а обед по расписанию. Повар Владимир Човгун, балующий экипаж отлично приготовленными блюдами, сегодня, 22 сентября, отличился вновь. По случаю 74-й годовщины создания Мурманского морского пароходства приготовил на обед великолепную солянку и шашлыки. Экипажу корабля пришло персональное поздравление от гендиректора пароходства А.Медведева. Что ж, моряки своим трудом заслужили такое внимание.

К десяти утра 22 сентября прошли пролив Матисена и вошли в Таймырский залив. Впереди пролив Вилькицкого. Ночью впервые за семь суток плавания увидел огни населенного пункта на берегу. То был мыс Челюскин. Безусловно, при совершенствовании инфраструктуры Севморпути таких огоньков на берегу появится больше. Пролив прошли без всяких осложнений. Во время предыдущего рейса, а это было всего лишь дней 20 тому назад, в про-



ливе Вилькицкого ледоколы занимались проводкой танкера «Хатанга» вначале туда, а потом назад в сплошном льду в общей сложности 68 часов. Для иллюстрации этих слов попросил членов экипажа дать пару фотографий ледокола во льдах и айсберга.

Спустя некоторое время караван распался: атомный ледокол «Ямал» ушел вперед к двигающемуся навстречу отряду кораблей Северного флота, «Петр Анохин» пошел на Хатангу, а «Эгвекино́т» за нами продолжил путь на Колыму. У каждого своя задача. «Таймыр» остался ждать подхода каравана судов во главе с «Ямалом».

В море Лаптевых встречными курсами разошлись со вторым отрядом кораблей Северного флота во главе с ТАРКР «Петр Великий». В его составе были два больших десантных корабля «Оленегорский горняк» и «Кондопога» с тремя кораблями обеспечения.

Вахтенный офицер «Петра Великого» поинтересовался ледовой обстановкой в проливах

Вилькицкого и Матисена. Пожелав друг другу доброго пути, отряд кораблей и танкер «Хатанга» пошли каждый своим курсом.

Моряки тут же вспомнили, как во время предыдущего плавания в Певек над ними пролетели два стратегических ракетоносца Ту-95, причем, один из них, снизившись, приветственно помахал крыльями. Нужно ли говорить насколько доброжелательно относятся гражданские моряки к таким встречам.

Споры за Арктику в ближайшие годы обострятся, и обеспечивать России свое военное присутствие на Севморпути и в Арктике в целом крайне необходимо.

Нам до Певека осталось идти не менее четырех суток, с прохождением через пролив Санникова Новосибирских островов.

Наверное, только следуя поездом из Москвы до Владивостока или плывя на судне по Севморпути можно осознать, насколько необъятна территория России и протяженны ее морские границы. Как в сказке про кота в сапогах: «Чьи это поля? — Карабаса Ба-

рабаса. — Чьи это замки? — Карабаса Барабаса». Так и здесь, сколько ни плывем, а все воды России. Впечатляет и заставляет задуматься, почему при таких природных богатствах мы по уровню жизни и промышленному потенциалу не в мировых лидерах. То ли правительству с народом столетиями не везет, то ли народу с правительством...

Перед проливом Санникова на мелководье моря Лаптевых капитан К.Барабанов дал команду снизить скорость до шести узлов. Береженого бог бережет. Здесь глубина моря всего-то полтора десятка метров, а то и менее, а осадка танкера более 10 метров. На мелководье волнение усилилось, но танкер, груженный под завязку, сильно не качало. На этом мелководье понимаешь, что один из сдерживающих факторов развития СМП — слишком малые для крупнотоннажных судов глубины на традиционных маршрутах. А для того, чтобы прокладывать новые высокоширотные глубоководные маршруты севернее



Новосибирских островов и не только в конце лета и осенью, нужны мощные атомные ледоколы нового поколения.

Утром, на одиннадцатые сутки пути, вошли в пролив Санникова. Чтобы гордо заявить, что прошел весь Северный морской путь, нужно было бы еще пройти проливом Лонга, пересечь Чукотское море и преодолеть Берингов пролив. Но эти свершения оставим профессиональным морякам. С меня достаточно и данного морского круиза. Моряки парусного флота, пересекавшие экватор, вдевали себе в мочку уха серьгу, а те, кто преодолевал пролив Дрейка, что между Южной Америкой и Антарктидой, носили серьги в обоих ушах и в английских пабах имели право класть ноги на стол.

За преодоление Севморпути знаки отличия не выдаются, хотя, кто его знает, как отмечают это событие иностранные моряки. Мы же обойдемся без сережек, но по возвращении в Североморск выйду у моряков-североморцев знак «За дальний поход».

За сутки до прихода в Певек в Восточно-Сибирском море вошли в полосу формирования молодого льда. Зима в этих широтах уже началась. Когда до Певека оставалось менее 80 миль, разминувшись с атомным ледоколом «Вайгач», который вел из Японии в Роттердам греческий танкер *Prorontis* со 105 тыс. тонн газоконденсата. Его размеры впечатляют: 249 метров длиной и 44 шириной. «Хатанга» не маленький танкер, но этот на 100 метров длиннее и почти на 20 шире. Поскольку его осадка более 15 метров, караван пойдет по маршруту вокруг Новосибирских островов.

С «Вайгачем» связаны наши надежды на быстрое преодоление пролива Вилькицкого на обратном пути. Он, после проводки танкера *Prorontis*, двинется в обратный путь с двумя судами, а затем будет лидером у «Хатанги».

В час ночи 28 сентября наконец-то вошли в Чаунскую губу, на восточном берегу которой расположились город Певек и морской порт.

К зиме здесь готовятся основательно. В порту под разгрузкой

стояли два сухогруза и небольшой танкер, которые прибыли под проводкой ледокола «Адмирал Макаров». По-видимому, еще около месяца сюда будут приходить суда. В прошлом году, как сказал лоцман, навигация здесь завершилась 5 ноября.

С помощью лоцмана и буксира «Николай Таврат» пришвартовались к причалу нефтеналивной базы. Старпом Валерий Твердохлебов, донкерманы Сергей Тихиня и Геннадий Мещерин начали процесс подготовки к передаче топлива с танкера на берег, который продлится трое суток. Время стоянки я использую для знакомства с городом. Трое суток придется жить в непривычном режиме, бодрствовать, когда у нас ночь, и спать, когда в Мурманске день. Радует, что наконец-то смогу поговорить по телефону с женой, детьми, друзьями.

Через трое суток, завершив выгрузку топлива, мы отправимся в обратный путь. Очень хочется домой.

...и обратно

Умеют финны и немцы строить корабли. Крепкие, красивые, надежные и комфортные для работы и проживания экипажа. Не секрет, что именно в Финляндии строились для Морфлота СССР сухогрузы, танкеры, дизель-электрические ледоколы и корпуса двух атомных ледоколов «Таймыр» и «Вайгач».

А теперь представьте, что в проектирование и строительство судна вложили свои мозги, свою педантичность и культуру труда, свои технологии сразу и немцы, и финны. Получились прекрасные танкеры усиленного ледового класса «Уйкку» и «Лунни», построенные немцами по проекту и по заказу финнов, а затем полностью переданные нашими северными соседями. Они стали первыми в мире с двигателями «Азипод».

На одном из этих танкеров, «Индига», приобретенным в 2003 году Мурманским морским пароходством и изначально носившем название «Лунни», мне довелось по воле случая пройти Карским, Баренцевым и Белым морями

почти пять суток от Диксона до Архангельска. На этот танкер я попал после пересадки с танкера «Хатанга», на котором возвращался из Певека в Мурманск. Но обо всем по порядку.

Следуя из Певека домой, в районе реки Индигирка по радио услышали информацию о том, что из-за раннего ледостава и нерасторпности поставщиков завоз грузов на зиму для населенных пунктов Якутии выполнен лишь на 50%. К сожалению, за Северный завоз берутся и те, кто, не имея ни судов, ни возможностей для накопления необходимых объемов топлива и последующей доставки потребителям, пытаюсь заработать на этом процессе, срывают доставку нефтепродуктов, обрекая людей на тяжелейшие испытания. К чести моряков ММП, они практически завершили выполнение задач Северного завоза.

Первоначально танкер «Хатанга» после доставки дизельного топлива в Певек должен был идти сразу в Мурманск. Но гнать судно в балласте, без груза — верх расточительности. Поэтому в Мурманском морском пароходстве приняли правильное, с точки зрения эффективного использования танкера, решение: направить его в Обскую губу, где на него с речных танкеров с маленькой осадкой принять груз, затем передать его на другой танкер, и уж потом следовать в Мурманск. Решение-то правильное, но для меня это была катастрофа. Рейс затягивался, как минимум, на неделю, и из отпуска я вернулся бы суток на 15 позже.

Члены экипажа подсказали неплохой вариант: из Хатангского залива вышел танкер «Индига», которому предстояло дойти до Архангельска, загрузиться топливом и доставить его в Певек. Если бы меня пересадили с «Хатанги» на «Индигу», то я мог бы на нем добраться до Архангельска, а оттуда уже на поезде до Мурманска, значительно сократив свой затянувшийся морской круиз. Не долго думая, написал письмо гендиректору ММП А.Медведеву с обоснованием такого варианта и просьбой принять правильное для

меня решение. Положительный ответ пришел в тот же день.

Всегда возвращения домой из отпуска ждешь с нетерпением. В этот раз, особенно. Нет, условия пребывания на борту танкера были отменные, отношения с экипажем доброжелательные. Довелось увидеть многое из того, о чем и не мечтал, пообщаться с интересными людьми. Но плавание лично для меня затянулось.

Только сейчас я понял моряков, находящихся на замкнутой территории длительный период, когда передвижения ограничиваются каютой, местом несения вахты и кают-компанией, где принимается пища. Где тебя окружают одни и те же лица, где по вечерам невозможно, сидя у телевизора, посмотреть новости из-за отсутствия приема сигнала или почитать свежую газету, где все подчинено строгому распорядку дня, где необходимую работу нельзя отложить на потом, а тоска по дому, семье ощущается более обостренно.

При следовании к проливу Санникова в районе дельты реки Индигирка на танкере объявились три новых пассажира — полярные совы. Остается удивляться, как эти птицы в сотне километров от берега ночью нашли судно. Ка-

кой биолокатор помог им отыскать крохотную цель на бескрайних морских просторах. По-видимому, они решили сменить ПМЖ, используя дармовой попутный транспорт. Весь день птицы сидели на палубе, а с наступлением темноты две совы с попутным ветром устремились на остров Котельный.

Но до него было несколько десятков километров. Как птицы узнали, что мы приблизились к конечной точке их маршрута и им пора улететь? Какой бionавигатор подсказывает им путь? Еще одна сова сутки продолжала путешествовать на танкере, а потом и она улетела в одном ей известном направлении. Боцман Олег Ларченко рассказал случай, когда на «Хатангу» в Роттердаме сели два окольцованных голубя, выполнивших с моряками два рейса в Обскую губу и обратно.

13 дней тому назад мы следовали проливом Вилькицкого практически по чистой воде. В этот раз обстановка изменилась кардинально. На подходе наблюдали несколько айсбергов, сам пролив оказался почти полностью покрыт льдом. Впереди шел танкер «Индига» усиленного ледового класса, а «Хатанга» за ним по проложенному во льдах каналу. На вы-

ходе из пролива встречным курсом проследовал караван из двух судов, ведомый атомным ледоколом «Таймыр». Он после проводки судов до чистой воды развернулся, догнал нас и взял «Хатангу», «Индигу» и научно-исследовательское судно «Григорий Михеев» под ледокольную проводку.

Трое суток, пока мы шли проливами Вилькицкого и Матисена, вокруг был лед. В прошлом году, как рассказывали члены экипажа «Хатанги», они в конце октября шли в Мурманск по чистой воде. Это к разговорам о глобальном потеплении и освобождении СМП ото льда.

На «Индигу» меня «переместили» краном в небольшой клетушке — ее моряки называют беседкой, — которую перенесли по воздуху с борта одного танкера на другой.

Покачивание танкера на волнах убаюкивает. Но в Карском море мы попали в пятибальный шторм, из-за которого пришлось изменить курс, чтобы стать носом на волну.

На третьи сутки плавания на «Индиге» убедился в том, что Севморпуть становится оживленной морской транспортной магистралью. Только в проливе Карские ворота одновременно находились



семь судов. Танкеры «Индига», «Форстраум» и НИС «Григорий Михеев» шли на запад, им навстречу — сухогруз «Мончегорск» и буксир «Полярный» в Дудинку, еще два судна — «Инженер Вишняков» и «Святой Петр» — в Обскую губу.

У острова Колгуев опять попали теперь уже в семибальный шторм, которым нас встретило Баренцево море. Члены экипажа отнеслись к нему спокойно, но меня впечатлило то, что столбы брызг, пены и воды накрывали не только нос судна, но и мачту не нем, высота которой вместе с корпусом танкера от уровня воды почти 20 метров. Здесь пришлось думать не о том, как заснуть, а как удержаться на койке, чтобы не оказаться на полу. И опять капитану Владимиру Румянцеву пришлось удлинять маршрут.

Вместо того чтобы повернуть после Каниного носа в горло Белого моря, пришлось идти под прикрытие Кольского полуострова, почти до Святого Носа, а затем развернуться и идти вдоль берега в Белое море. Должен отметить ювелирную работу капитана при швартовке 164-метрового судна к причалу, между двумя судами, когда до стоящего впереди судна было 10 метров и столько же до стоящего сзади.

По приходу в Архангельск в ночь с 11 на 12 октября агент, обслуживающий танкер, ошарашил новостью: ближайший поезд на Мурманск 16 октября, билеты на самолет до Мурманска раскуплены на неделю вперед. Он предложил вариант, который меня устроить не мог, — самолетом через Москву со стоимостью билетов более 15 тыс. рублей.

Честно говоря, не раз за этот месяц, сталкиваясь с непредвиденными обстоятельствами, вспоминал себя недобрым словом за решение провести часть отпуска в морском круизе на Севморпути.

Рано утром отправился на вокзал. Хорошо кассир предложила недорогой вариант: на поезде до Волховстроя, а оттуда до Мурманска. Но интервал между прибытием и отправлением поезда 17 минут. Пришлось согласиться, ибо вариант с поездкой через Москву для меня отпал.



Теперь, когда слышу разговоры о развитии инфраструктуры вдоль трассы Севморпути, мне останется только смеяться. Два основных арктических порта на этой трассе Мурманск и Архангельск практически не имеют нормального железнодорожного сообщения благодаря монополисту — Российским железными дорогами. Один-два поезда в неделю воспринимать как нормальное железнодорожное сообщение не приходится.

Первые среди подобных

Как, следуя на таком танкере, да не рассказать о его возможностях и о тех, кто эксплуатирует эту технику. Вот уже десять лет танкеры «Индига» и «Варзуга», бывшие финские «Луни» и «Уйкку», купленные в собственность Мурманским морским пароходством, трудятся на эту компанию. Они — первые в мире среди появившихся позже судов с двигателем «Азипод».

В 1995 году финны на своей верфи «Раума-Репола» полностью переделали эти два танкера, построенные в Германии по финским проектам.

Попробую простым языком пояснить принцип работы судна с таким двигателем. Предварительно сам проконсультировался у старшего механика «Индиги» Владимира Тихоньиха и первого электромеханика Сергея Филипова. Если в обычном судне мощность передается от главного

двигателя на вал винта, то здесь стоят три дизель-генератора, вырабатывающие электроэнергию, которая после преобразования подается на винторулевой комплекс, этот самый «Азипод», представляющий гондолу, подвешенную в кормовой части под корпусом судна, в котором размещен электродвигатель, вращающий винт.

Благодаря тому, что эта гондола может поворачиваться на 120 градусов в каждую сторону, судно приобретает высокую маневренность. Главание во льдах облегчает пневмообмыв. Специальные компрессоры подают сжатый воздух вдоль корпуса судна, предотвращая прилипание снега и льда. Аналогичный пневмообмыв имеется на атомных ледоколах. Есть на танкере и подруливающее устройство, обеспечивающее более удобную швартовку судна.

И крепкий корпус, и пневмообмыв, и мощность двигателей дают танкеру возможность спокойно двигаться во льдах в Белом море. На Севморпути не забалуешь, тут уж нужна проводка атомного ледокола, но в течение полугода суток по проливу Вилькицкого во льдах мы шли на танкере «Хатанга» по каналу, пробитому танкером «Индига».

Нельзя не сказать пару слов о комфортных условиях для экипажа, созданных на этом судне. Басня «Крыса и мышь», в которой высмеиваются те, кто преклоняется перед всем западным, заканчивается такими словами:



*Я знаю, есть еще семейки, где
наше хают и бранят,
Где с умилением глядят на за-
граничные наклейки,
А сало — русское едят.*

Я ем русское сало, но не могу не отметить то, с какой продуманностью и заботой об экипажах построены эти танкеры. Отличные одноместные каюты с санузлами, две кают-компании для приема пищи, две сауны и бассейн для членов экипажа, а также сауна и бассейн для капитана, видеосалон, тренажерный зал — все это призвано облегчить пребывание моряков в рейсе, помочь им восстановить силы для несения очередной вахты.

Ну и уж что меня сразило наповал, так это подрессоренная надстройка судна, чтобы членов экипажа не беспокоила вибрация от работающих двигателей. Такого я вообще не видел нигде.

Все это создает настрой экипажа на продуктивную работу. И в рамках Северного завоза образца 2013 года танкер «Индига» поработал неплохо.

Об этом рассказал капитан «Индиги» Владимир Румянцев, судоводитель с большим опытом работы. Его морской стаж насчитывает почти 35 лет и начинался с рулевого-моториста. После окончания Мурманской высшей

мореходки ходил в море на рыболовных судах, сухогрузах, ледоколах Мурманского морского пароходства, довелось потрудиться и на танкерах в Норвегии, а с 2006 года его биография связана с ОАО ММП.

Здесь также ходил в море и на сухогрузах, и на танкерах «Следзюк», «Надежда», «Хатанга». В 2013 году стал капитаном танкера «Индига». Этот — 2013-й — год выдался напряженным. Вместе с танкерами «Варзуга» и «Хатанга» занимались Северным завозом. «Индига» доставляла топливо в Певек, в Анабарский и в Хатангский заливы. Предстоит еще один рейс в Певек, и на этом задачи Северного завоза будут выполнены.

Первый рейс, который начался 25 июня, запомнился больше всего. В Певек под проводкой атомного ледокола «Вайгач» пришлось идти вместе с танкером «Варзуга» вокруг Новой Земли и дальше высокоширотным маршрутом, огибая Северную Землю и Новосибирские острова с севера. До Певека шли 18 суток по каналу, который прокладывал атомный ледокол «Вайгач» во льду толщиной до полутора метров.

Предстоящий в октябре рейс в Певек, учитывая уже закрытые льдами проливы Вилькицкого и Матисена, будет также непростым.

Зная, что судно напичкано сложнейшими механизмами, не мог не пообщаться со старшим механиком «Индиги» Владимиром Тихоньких, чтобы спросить, кто и как их обслуживает. Сам Владимир Владимирович механик с большущим стажем работы на судах. После окончания Дальневосточного ВИМУ в 1974 году трудился третьим механиком в Дальневосточном пароходстве на сухогрузах. Два года занимался наукой, готовя диссертацию в стенах родного вуза, но в 1979 году принял решение, изменившее и место работы, и место жительства: переехал в Мурманск.

Попробовал устроиться в Мурманское морское пароходство, но туда в ту пору было не попасть. Пришлось пойти работать на танкерах Севрыбхолдфлота, где и оттрубил до 2002 года. Старшим механиком он стал в свой день рождения в 1985 году тридцати трех лет от роду. А в Мурманское морское пароходство Владимир Владимирович все же пришел в 2002 году. С той поры довелось ходить в море на танкерах «Следзюк», «Кононович», «Варзуга» и с 2010 года на «Индиге». О своих подчиненных отзывается только положительно.

Андрей Парфенов вырос до второго механика на его глазах. На танкере «Следзюк» Андрей

Владимирович был токарем-мотористом, причем экстра-класса. Когда на исполнительном механизме рулевой машины полетела шестеренка, он сумел на станке выточить новую, которая прослужила до момента продажи танкера. Старший механик даже не подозревал, что Андрей Парфенов учится заочно в мореходке. Сразу после ее окончания он стал четвертым, третьим, а теперь и вторым механиком. Имеет огромный практический опыт.

И Роман Майкин торил путь в механики благодаря своему старанию. На танкере «Надежда» был старшим мотористом-электротехником. Заочно получил образование, сейчас ходит в море третьим механиком. Молодой, но старательный и четвертый механик Алексей Зайцев.

Владимир Владимирович после нашей беседы отвел меня в Центральный пост управления, где познакомил еще с одним высоко подготовленным специалистом — первым электромехаником Сергеем Филипповым, как сказал Владимир Тихоньких, главным по «Азиподу». Он то и просвещал меня по этому сложнейшему устройству, которое он сам освоил без особого труда, благодаря глубоким теоретическим знаниям, полученным в Мурманской высшей мореходке, и богатому практическому опыту: как никак 30 лет отходил в море электромехаником, освоив немало типов судов. Вот уже почти 10 лет он трудится в Мурманском морском пароходстве, из них 4 года — на однотипных танкерах «Варзуга» и «Инди́га».

Старший моторист-матрос Александр Петухов по оценке старшего механика классный специалист, как и его коллега Михаил Гребеньков. Оба в пароходстве не новички. Токать-кладовщик-моторист Сергей Бахтин вообще с высшим образованием.

На танкере главными помощниками старпома при погрузке и разгрузке являются автоматика и донкерман. В курилке моряки рассказали анекдот. Учительница спрашивает ученика: какая специальность у твоего папы? Он отвечает: донкерман. А она говорит, я спрашиваю не о национальности, а о профессии твоего отца.

Действительно, не часто встречающаяся профессия, но очень ответственная на танкерах.

Донкерман-моторист танкера «Инди́га» Олег Кузнецов заслуживает уважения не только за свой высокий профессионализм, но и за преданность Мурманскому морскому пароходству, куда пришел работать после службы в армии в 1990 году.

В разговоре с капитаном Владимиром Румянцевым узнал, что в экипаже есть матрос Игорь Василец, который ходит на «Инди́ге» с момента приемки танкера в собственность ОАО ММП. Еще во время швартовки в море, перед тем как пересечь на «Инди́гу», обратил внимание на крупного моряка с серьгой в ухе, стоявшего на палубе этого танкера, а затем краном переносившего меня с борта на борт в «беседке».

Первый вопрос, который я задал ему во время беседы, как раз и касался его серьги в ухе. У него своя интерпретация этого морского обычая. Чтобы быть достойным ее носить, по его словам, нужно пересечь экватор, принять участие в кругосветном рейсе, пройти проливом Дрейка мимо мыса Горн. Все это у него в наличии. Потому в тавернах, когда он в них заходил, первые 100 граммов спиртного ему наливали бесплатно.

Где-то я прочитал еще одну версию. Моряки парусного флота вдевали серьгу в ухо как будущую плату тому, кто предаст земле на чужбине безродного моряка, пожившего в Бозе.

Экватор Игорь Викторович пересекал неоднократно, работая на судах Мурманского морского пароходства, куда пришел работать после службы мичманом на Северном флоте еще в 1991 году. Кругосветку совершил на сухогрузе «Капитан Вакула», выйдя из Роттердама и вернувшись в Санкт-Петербург в 1996 году, пройдя Суэцким и Панамским каналами.

Что касается танкера «Инди́га», то Игорь Викторович на нем с приемки в финском порту Пори в 2003 году. Старожил, ветеран. Танкер практически все время занимается выполнением поставок топлива по Северному заво-

зу, перевозками нефти из Витино в Мурманск. В прошлом году работали на Певек, Находку, Анадырь, Провидения, возили топливо на буровую платформу «Приразломная». Состав экипажа меняется, а Игорь Викторович остается. Его прельщают отличные бытовые условия на танкере, да и нет желания мотаться по другим судам.

Непосредственный начальник Игоря Викторовича — боцман Павел Шарый, которого без натяжки можно считать ветераном Мурманского морского пароходства. 30 лет стажа в одной компании случай не рядовой, из них 11 лет ходит на сухогрузах и танкерах боцманом. За порядочность и глубокие знания морского дела его уважают все члены экипажа. В своей жизни и морской практике Павел Павлович повидал немало. Был даже в составе экипажа сухогруза «Тим Бак», который захватили пираты у берегов Габона весной 2002 года.

Тогда морякам было не до фотосъемок, а вот фото с пиратами, захватившими российский танкер «Московский университет» в мае 2010 года, который освободили моряки БПК «Маршал Шапошников», члены экипажа мне дали посмотреть. Увидел бы таких на берегу, испытал бы жалость к обездоленным неграм. Но это те люди, для кого ради наживы жизнь моряка ничего не стоит.

На танкерах ММП в экипажах один электромеханик. На «Инди́ге» и «Варзуге» их двое. И на то есть веские причины, связанные с обилием дизель-генераторов, электродвигателей, трансформаторов и другой техники, связанной с использованием электроэнергии. Третьим электромехаником впервые на «Инди́ге» сходил в море Олег Мусиенко. Нет, в морском деле он не новичок. Стаж плавания в морях и на реках более 20 лет.

В общем-то, на таких специалистах и держится любое судно.

По приходу в Архангельск я расстался с экипажем. Мой путь в Североморск, их, после небольшого докового ремонта и получения груза, — в Певек, где танкер с нетерпением ждут жители самого северного города России. 