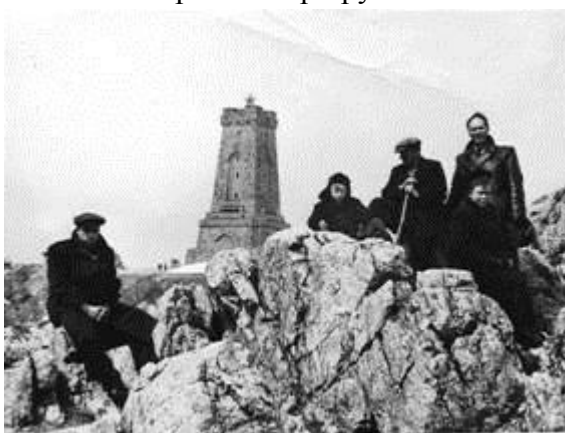


Алексей Кротов

Записки графомана или слезы по былым странствиям.

1. Мои первые полевые «работы» (если их можно так назвать) были весной-летом 1955 года, когда мы с мамой на 3 месяца ездили в Болгарию к отцу, который там работал 4 года по договору с Болгарским правительством, где создал кафедру маркшейдерского дела в Софийском горном институте и выпустил первый поток маркшейдеров. Впечатлений было масса, множество экскурсий по всей стране, в том числе на Шипку. Жили мы в **Софии**, в шикарной гостинице в центре города, рядом с мавзолеем Димитрова. В свободное время отец водил меня по городу, показывая его достопримечательности (церкви, памятники, парки) и заставлял запоминать дорогу. Работал он на окраине города и несколько раз брал меня с собой в институт. Однажды попросил проводить его до работы, сказав, что обратно я пойду один. Я не спеша брел по городу, у самой гостиницы загляделся на витрину с игрушками и вдруг увидел в витрине отражение отца. Так он меня проверял не заблужусь ли я. С того дня меня отпускали гулять по городу одного. Это были мои первые «маршруты».



Поселок Шейново. Шипка.



София. Сзади памятник царю Александру II

2. Лето 1961 года (после 6 класса). В свои настоящие первые полевые работы я поехал с мамой в составе Сезонной партии Всесоюзного нефтяного научно-исследовательского геологоразведочного института (ВНИГРИ). Мама работала в этом институте начальницей отдела. У нее была 3-х годичная тема по Северному Кавказу. Полевые работы заключались в опробовании нефтяных скважин. В этот полевой сезон работали в пределах Ставропольского края, Кабардино-балкарской и Карачаево-черкесской АССР. Полевая база партии располагалась в Пятигорске. Туда мы приехали поездом. Параллельно с нами, своим ходом в Пятигорск добрался начальник партии на автомобиле ГАЗ-63 (крытый железный фургон, с установленной внутри его лебедкой с намотанным кабелем), принадлежащим ВНИГРИ. Все работы и разъезды выполнялись с помощью этого автомобиля. К сожалению, за давностью лет я не помню все населенные пункты, которые мы посетили, но основные у меня записаны в дневнике. Воспроизвожу хронологию наших передвижений: **Ленинград – Пятигорск – Баксан (Кабардино-балкарская АССР) – Тырныауз – Верхний Баксан – Эльбрус – Баксан – Нальчик – Пятигорск – Ессентуки – Кисловодск – Черкесск (Карачаево-черкесская АССР) – Карачаевск – Теберда – Домбай - начало Клухорского перевала** (хотели проехать по Клухорскому перевалу в Сухуми, но в тот год дорога по перевалу была разрушена и пришлось возвращаться в Пятигорск) – **Пятигорск – Минеральные Воды – Ленинград**. Из Минеральных Вод в Ленинград летели самолетом. Для меня, мальчишки, впечатлений было больше, чем достаточно. За одно лето увидеть большую часть красот Кавказа. Один Домбай чего стоит с его вершинами (Бело-Лакая), ледниками и могилами погибших альпинистов. У подножья Эльбруса в долине нарзанов попил настоящей минеральной воды из ручья. Общение с местными жителями, исключительно доброжелательными и общительными.

3. Лето 1962 года (после 7 класса). В этот полевой сезон работы проводились в основном в пределах Краснодарского края. И база Сезонной партии ВНИГРИ также была арендована в Краснодаре. Причем помещение, в котором располагалась партия, было арендовано у дальних родственников начальника партии - Володи Ерофеева (впоследствии Володя одно время был зам. директора ВНИГРИ). В этот раз мама разрешила мне добираться до Краснодара на фургоне в компании Володи Ерофеева, студента 4 курса ЛГИ Леонида и, соответственно, шофера. Ехали через всю европейскую часть России со многими остановками на перекус и ночевки. Первая остановка с ночевкой была где-то в деревне Новгородской области у родственников шофера. Встречали нас очень радушно, накормили вкусной деревенской едой, но при этом дали мне стакан самогона предупредив, чтобы я не говорил об этом маме. Но после стакана я не только говорить, но и мычать уже не мог. Зато спал крепким сном, и 2 дня ничего не лезло в глотку.

В Краснодаре жили в частном доме на окраине города у родственников Ерофеева, весьма доброжелательных и гостеприимных людей. Где-то на 3 день пребывания в Краснодаре я с шофером и студентом Леонидом (высоким, здоровым парнем, по его словам, боксером) поехали в центр города погулять. И погуляли. В кафе прилично выпили, в скверике добавили, дальше плохо помню. По рассказу шофера, Леонид начал приставать к кавказцам, завязалась драка. Появился милицейский «воронок», кавказцы и Леонид сбежали, а меня с шофером забрали в вытрезвитель (в этом заведении был первый и последний раз в жизни). Помню, проснулся в большом зале коек на 15, совершенно голый под простыней. Вокруг побитые рожи. Попытался встать и завыл от боли в спине, как потом оказалось у меня гематома на пол спины с отпечатками подков. Испугался жутко. Кое-как встал, пошел искать своих, с трудом узнал шофера: вместо физиономии - блин. Далее рассказ уборщицы. Когда нас привезли шофер начал выступать и толкнул мента, его начали лупить, я прыгнул на спину одного из ментов, меня сбросили на пол и начали бить ногами. Уборщица меня спасла, оттащила от ментов и бросила на кровать. Деталей, как меня раздевали, не рассказывала. Утром, когда мы с шофером оделись, нас вызвали на разбор полетов. И тут, рядом с милицейским старлеем, мы увидели родственницу Ерофеева. Оказывается, Леонид, добравшись до базы, все рассказал хозяевам. То ли хозяйка знала кого-то из милицейского руководства, то ли еще что-то, история умалчивает, но нас немного пожурив, отпустили. Правда, когда мы прибыли на базу, Ерофеев меня напугал до смерти, сказав, что звонил в Ленинград маме и все рассказал. Как потом выяснилось, обманул и так меня воспитывал. В конце сезона, кто-то все-таки маме настучал. Этот сезон по впечатлениям был не такой яркий, как предыдущий, но узнал много новых населенных пунктов: **Краснодар – Усть-Лабинск – Майкоп – Апшеронск – Кропоткин – Армавир – Невинномысск – Ставрополь – Краснодар.** Из Краснодара мы с мамой уехали в Геленджик. Мама решила меня побаловать Черным морем. Поселились мы в частном доме рядом с семьей Ушаковых, которые там отдыхали. Через несколько дней из Ленинграда пришла телеграмма, что умерла бабушка (мамина мама). Мама улетела в Ленинград, оставив меня на попечение дяди Толи Шереметьева (брат мамы), который отдыхал с семьей в военном пансионате в Фальшивом Геленджике, куда я и перебрался до конца лета.

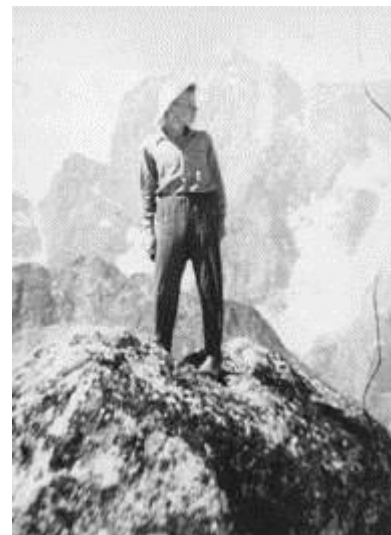
4. Лето 1963 года (после 8 класса). Этот полевой сезон был последним в маминой 3-годовой теме по Северному Кавказу. Работали этим летом в основном в пределах Дагестанской ССР. База партии обосновалась в Махачкале. В этот раз, поминая мои прошлогодние прегрешения, мама не пустила меня добираться до Махачкалы на автомобиле с шофером и рабочим. Основная часть партии летела в Махачкалу на самолете. Почему-то этот полевой сезон я помню хуже всего. То ли он был короче остальных, то ли ничего особенно впечатляющего не было. Хотя, судя по записи, населенных пунктов объехали больше чем раньше: **Махачкала – Каспийск – Избербаш**



Лето 1961 года



Дали прокатится.



На Домбае



Любуемся Эльбрусом



Мой день рождения на Кавказе



Опасная дорога.



Перед Клухорским перевалом

– Дербент – Белиджи – Ваги – Цудахар – Буйнакск – Кизил Юрт – Хасавюрт – Гудермес – Грозный – Кизляр – Кочубей – Махачкала. Больше всего запомнился цветущий Грозный, а также Махачкала, потому, что там много купались в Каспийском море и ели черную икру. Запомнился случай, когда на пляже в Махачкале, я перед кем-то красуясь, быстро поплыл кролем к буйкам и вдруг начал задыхаться. Причем чем дальше плыл, тем труднее было дышать. Остановился, когда чуть не воткнулся во что-то большое, серое и жутко вонючее. Это оказалась огромная белуга со вспоротым брюхом, вероятно выкинутая браконьерами после того как они забрали икру. С трудом я добрался до берега. В тот год, как раз, проходили судебные процессы над рыбными браконьерами, хотя Махачкалинский рынок был завален черной икрой. Из Махачкалы в конце лета я улетел в Ленинград.

5. Лето 1964 года (после 9 класса). У мамы во ВНИГРИ новая тема по Волго-Уральской нефтегазовой провинции. Полевые работы по опробованию нефтяных скважин. Изучали закрытые, отработанные скважины с помощью газоотборника, который опускался в скважину с помощью лебедки, установленной в крытом фургоне. Мама сжалась, и отпустила меня проехать на автомобиле до места полевых работ, под присмотром студента 5 курса ЛПИ Андрея Степанова (его отец, доктор наук работал с мамой во ВНИГРИ). Таким образом, мы опять на машине пересекли практически всю европейскую часть России.

Ленинград – Москва – Тамбов – Борисоглебск - Сталинград (Волгоград) - Камышин – Саратов – Куйбышев (Самара) – Ульяновск – Казань – Набережные Челны – Нефтекамск – Пермь – Березники – Соликамск (посещение соляных пещер) – **Пермь – Казань – Ленинград.** Начиная со Сталинграда, передвигались на машине с работами вдоль Волги, а затем вдоль Камы. Базы партии в этот год не было, ночевали под открытым небом, в фургоне, редко в гостиницах, чтобы помыться в душе. В районе Куйбышева, Ульяновска и практически до Казани поражало огромное количество зажженных факелов с газом, которые ночью освещали всю округу. Не понятно, почему эти скважины не глушили. Вероятно, не было тогда единой сети газопроводов. Почти во всех городах заходили в краеведческие музеи. В Соликамске удалось спуститься в соляные шахты и посетить соленые пещеры. Зрелище в пещерах завораживающее, сталактиты и сталагмиты различных размеров и всех цветов радуги. Все это чудо блестит и сияет. Воздух чистейший. Были там и соляные лечебницы.



После посещения соляной шахты с образцами соли Трапеза на временной стоянке в лесу

6. Лето 1965 года (после 10 класса). Оформился рабочим в Сухонскую партию Ленинградской комплексной геологической экспедиции ПГО «Севзапгеология». До Вологды добирались поездом, там несколько дней жили в «Доме колхозника». Из Вологды до Нюксеницы добирались на пароходе по реке Сухона. Это был мой первый рейс на водном транспорте, продолжительностью 36 часов.

Ленинград – Вологда – поселок Нюксеница (на реке Сухона) – гидрогеологическая съемка – 3 маршрута по притокам Сухоны (масса деревень и поселков по пути следования – все брошенные) – **д. Городишна – д. Кишкино - д. Бобровка - Нюксеница – Вологда – Ленинград.**

В поле был вместе со школьным приятелем Володей Кудрявцевым. В середине лета, а точнее в мой день рождения, в Нюксеницу приехал друг Володи – Аркадий Халов с приятелем и мы бурно отметили это событие. Несколько раз в Нюксеницу приезжала моя сестра Нина, которая работала в другой партии. В маршрутах на надувной лодке работал в паре с геологом Димой Саниным. Я, как рабочий, всегда на веслах, либо буксирую лодку со скарбом через перекаты. Дима описывает береговые обнажения, иногда, высаживаемся на берег, делаем закопушку и, уж совсем редко роём шурф. Вроде бы почти центр европейской части России, а глушь невероятная, тайга непроходимая. Из дорог практически, только река. Поэтому хутора на притоках Сухоны брошенные. Вероятно, люди спускались вниз по притокам и селились на берегах Сухоны, где были дороги и снабжение. Наши же маршруты пролегали в местах не пуганного зверья и птиц. А живности, в отличие от людей, в маршрутах встречалось очень много. Видели зайцев, лисиц, бобров, кабанов и даже медведей. На воде было много уток, которых иногда постреливали и с удовольствием приготавливали, чтобы разнообразить тушеночную диету. В начало маршрутов (истоки притоков Сухоны) нас закидывали на вертолете. Мы выгружали палатку, спальники, резиновую лодку, кое-какой скарб и еду. Вертолет улетал, а мы надували лодку и начинали маршрут. Однажды, когда летели в очередной маршрут, попали в сильнейшую грозу, вертолетчики увидели лесную деревню и приземлились в ее центре. Домов там было 6-7, не больше. Сначала мы думали, что деревня брошенная, но когда мы вышли из вертолета, из домов, крестясь, начали появляться люди. Это были старики и старушки. Вероятно, они никогда не видели вертолетов. Но, увидев людей, отошли от страха и даже стали приглашать в дома. Ко мне подошла одна из старушек и позвала к себе в дом. Сказала, что я очень похож на ее сына, которого не видела уже лет 10. Ушел и пропал. Накормила меня картошкой с солеными огурцами и яичницей. Живут они в деревне автономно, своим хозяйством, хотя по лесной дороге на лошади можно добраться до деревни с продовольственной лавкой, но ехать очень далеко. В деревне мы переждали грозу, а когда пошли грузиться в вертолет, каждый нес какой-нибудь съестной подарок. Мне старушка (как оказалось, ей было всего 50 лет) дала десяток свежих яиц. Я же, по договоренности с Димой, отдал ей 2 банки тушенки и 2 коробка спичек, которым она была особенно рада. В Нюксенице мы жили в арендованном частном доме втроем с Димой Саниным и Володей Кудрявцевым. Причем, мы с Володей почему-то спали на сеновале, на чердаке дома, вероятно, нам так больше нравилось. Поселок Нюксеница был довольно большой. Несколько магазинов, большая школа, дом культуры, библиотека и свой небольшой аэродром для малой авиации и вертолетов. В промежутках между маршрутами мы с Володей посещали вечерние танцы на открытой площадке около дома культуры. По началу, местные парни смотрели на нас настороженно и даже агрессивно. Но, когда на их выпускном вечере мы спели несколько песен Окуджавы, которого они не знали, нас зауважали. Мы с ними подружились и даже играли с ними в баскетбол и футбол. Когда получали зарплату, устраивали небольшой сабантуй с болгарским вином «Бисером» или «Варной».

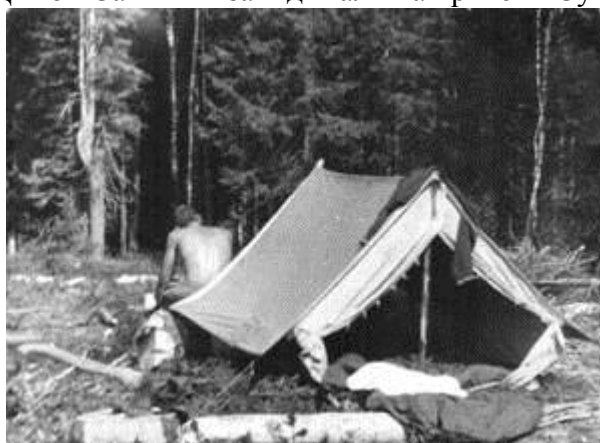
7. 1966 год. После экзаменов в школе, экзамены в Ленинградском Горном институте (ЛГИ). Конкурс на геофизический факультет – 25 человек на место. В этот год в школах ликвидировали 11 класс и было сразу 2 выпуска в школах – 10 и 11 классы. Этим и объясняется такой большой конкурс в ВУЗы. Хотя, в Горный институт на геологию и геофизику в те года всегда был большой конкурс, в отличии от настоящего времени. Сдал 4 экзамена все на 5, и стал студентом ЛГИ. Помогло, что всю зиму 1965-66 года занимался на подготовительных курсах ЛГИ. Экзамены сдавал параллельно с просмотром



Лето 1965 года. На этом вертолете нас с Димой Саниным закидывали на притоки Сухоны



Переход через пороги



Устраиваемся на ночлег



Рабочий 1 разряда Сухонской партии



Поселок Ньюксеница, берег Сухоны



Кудрявцев изображает вертолетчика



Начальник экспедиции (Лепьяйнен) инспектирует наш отряд (с гитарой Дима Санин)



Первобытным быть хорошо, ума не надо

чемпионата мира по футболу, который проходил в Англии. Наша сборная на этом чемпионате выглядела очень прилично и заняла то ли 2, то ли 3 место.

С 1 сентября по 1 октября первокурсников всех факультетов ЛГИ (а это человек 300), перед началом занятий направили на стройку Киришского нефтеперерабатывающего завода. Жили в палатках на раскладушках, спали в спальнях мешках, в середине сентября начались первые морозы, поэтому мерзли по ночам. Жили сначала в 4-х местной палатке с Сергеем Озолиным, Колей Луценко и Виктором Владимировым. (Сергея и Виктора уже нет в живых). Был случай, когда Коля Луценко, в пьяном безобразии залез в спальник головой в узкую часть спальника. Ночью мы проснулись от придушенных криков, скрипа раскладушки, которая ходила ходуном. Это Коля проснулся в полной темноте и, вероятно, практически без воздуха, дико испугался и не знал, как ему вылезти из мешка. Пришлось вмешаться соседям и выволакивать его из мешка за ноги.

Занимались, в основном, рытьем котлованов и траншей, месили под дождем глину. В общем, приучали нас к полевым условиям. Вместо спецодежды всем выдали поношенные военные гимнастерки, галифе и резиновые сапоги, которые мы сдали перед отъездом в Ленинград. Кормили нас по-армейски – щи да каша. И все это происходило в огромном бараке с деревянными столами человек на 100. Все девицы работали на кухне, помогали с готовкой и мыли посуду. В Киришах мы, более или менее, узнали друг друга, и даже кто-то с кем-то подружился. Там я впервые познакомился со своей будущей женой, тогда Леной Александровой, которая жила в палатке вместе с моей соседкой по подъезду Валею Фомкиной.



С Захаром Гринером в Киришах.



Прощай Кириши, здравствуй, ЛГИ
(Озолин, Кротов, Гринер и Луценко)

8. Лето 1967 года. Первая производственная геофизическая практика после окончания 1 курса геофизического факультета Ленинградского Горного института (ЛГИ). Работы на Кольском полуострове. Сейсмические работы (глубинное сейсмическое зондирование – ГСЗ) с целью определения места заложения Кольской сверхглубокой скважины. Сначала – работа в полевом отряде по укладке многокилометровых сейсмических кос в лесу. Затем работа на взрывном пункте под г. Мончегорск. Заряды – 40 мешков тротила (1600 кг.) закладывались на дно, в центр небольшого лесного озера. Во время взрыва вся вода поднималась в воздух вместе с рыбой и дно хорошо просматривалось. Через несколько взрывов береговые сосны попадали в озеро, и очередной взрыв готовить было трудно, т.к. на лодке к центру озера было уже не добраться. В результате этих работ было выбрано место заложения Кольской сверхглубокой скважины, которую пробурили на 12 километров. По этому поводу А.Городницкий написал: «И в познании ни на сколько не

продвинулись мы, наверно, пробурили дыру на Кольском, а попали вновь на поверхность». Вот такая оценка доктора геолого-минералогических наук, на это событие.

Ленинград – п.Пинозеро (база партии) – работа – г.Кандалакша – работа – г.Мончегорск – работа – п.Пинозеро – Ленинград. На эту практику на Кольский был направлен весь поток 1 курса геофизического факультета (70 студентов). Нас разделили на 2 отряда. Наша база была в Пинозере, а второго отряда - в Кандалакше. После этого поля мы уже хорошо знали друг друга.



На базе в Пинозере.



На фоне АТЛ, на котором возили косы и нас (Стремский, Добросердов, Ронин и Кротов)

9. Лето 1968 года. Учебные практики после 2-го курса ЛГИ. Геодезическая практика – **п. Вышгород (Исковская область).** Геологическая практика – **Крым (Симферополь, Куйбышево, Бахчисарай, Севастополь, Ялта, Старый Крым).**

На геодезическую практику ехали на поезде до станции Дно. Там нас встретили с машиной, на которую погрузили чемоданы и рюкзаки, а сами пешком топали 10 километров до поселка Вышгород. Там находилась хорошо оборудованная база Горного института с двумя 2-х этажными домами (один для преподавателей, другой для студенток) и несколькими большими палатками для студентов – мужиков. База была старинная, еще довоенная, но пришли демократы, и все пошло прахом, не стало базы, ни в Вышгороде, ни в Крыму. После геодезической практики вернулись в Ленинград и через несколько дней, оккупировав 2 плацкартных вагона поезда Ленинград – Симферополь, двинулись в Крым.

Из Симферополя как-то добирались до поселка Куйбышево, через который текла река Бельбек. В 3-х километрах от Куйбышево, в небольшом ущелье располагалась геологическая база ЛГИ. База была прилично оборудована с капитальным 2-х этажным кирпичным зданием для преподавателей и столовой. Для студентов в 2 ряда натягивались 4-х местные палатки. В конце базы было небольшое водохранилище, в котором можно было купаться. С начала практики на базе были студенты 2-го курса геофизического факультета и 1-го курса геологического факультета. Всех студентов делили на группы из 4 человек. Каждой группе выделяли участок, на который мы должны были составить геологическую карту. Геологические границы мы должны были нарисовать согласно найденной в породах фауны. Как правило, у каждой группы в зачетке были карты от предыдущих курсов. Поэтому, уходя в маршрут, мы только делали вид, что собираем образцы пород с фауной, а в основном загораили или купались в Бельбеке.

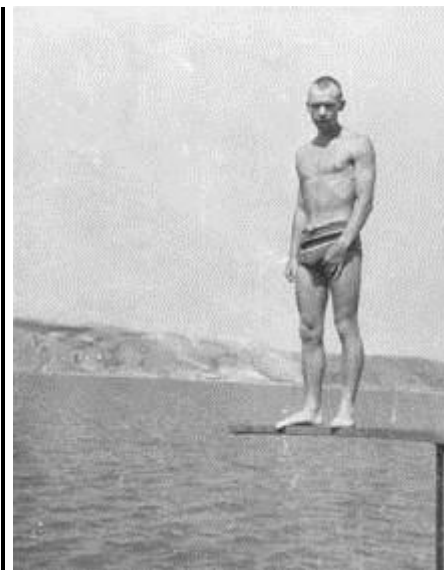
По вечерам ходили в Куйбышево в кино, а если были деньги, то посещали «Парус» - местное кафе с открытой верандой и натянутым тентом. С местными мы дружили и устраивали турниры по баскетболу и футболу. Это умиротворение длилось до тех пор, пока на практику не приезжали (примерно через месяц после начала) буровики с факультета техники разведки. Ребята там были крутые и по пьянке завязывали драки с местными, в результате перепадало и нам.

Возили нас и на экскурсии. Были в Бахчисарае и в Севастополе, смотрели панораму и купались в море. Посещали базу московского университета, которая в корне отличалась от нашей. База была обнесена оградой, напоминающей ограду Летнего сада. Перед входом располагался рынок с различными фруктами и напитками, которые продавали местные жители. В гости на нашу базу приезжали студенты геологи Ленинградского университета. Приехали на грузовике с бочкой вина. Соответственно, повеселились от души, на следующий день в маршрут никто не пошел.

Зачет по практике получили все, несмотря на то, что защита материалов и обоснование нарисованной карты происходила перед серьезной комиссией из наших преподавателей. После практики, мы с Сашей Меньшиковым и Лешей Егоровым (в настоящее время декан геологического факультета ЛГИ, т.к. геофизический факультет ликвидировали) решили остаться покупаться в Черном море. У нас была небольшая палатка и остатки полученной за 3 месяца стипендии. В Ялте мы сели на морской трамвайчик и двинулись в сторону Судака. По пути высмотрели укромный уголок с небольшим распадком. Высадились в Солнечногорске, километра 3 прошли назад к увиденному распадку где, как мы и ожидали, протекал ручей с пресной водой. Палатку закрепили под раскидистым дубом. Там, купаясь, загорая и ловя рыбу, прожили 2 недели. В конце сентября поездом из Симферополя отбыли в Ленинград.

10. Лето 1969 года. Производственная геофизическая практика после 3-го курса ЛГИ. Оформлен техником в геофизическую партию № 30 полевой экспедиции №1 Всесоюзного института разведочной геофизики (ВИРГ). Казахстан, пешеходная магнитометрическая съемка на полигоне, перспективном на урановое месторождение. К месту полевых работ добирался через Москву. В Москве постригся наголо и сел в поезд Москва – Караганда – Джезказган. В купе, помимо меня, ехали 2 пожилые женщины с девочкой лет одиннадцати. Мое место было на верхней койке. Сначала женщины, посмотрев на мою лысую башку, поглядывали с опаской. Почти сутки я не вылезал с койки. После чего женщины начали предлагать мне что-нибудь перекусить вместе с ними. Я отказывался и на остановке купил что-то поесть. После совместной трапезы, в процессе которой они узнали, что я студент геофизик еду на практику, меня перестали опасаться и приняли в свою компанию. В конце 2-х суток пути я решил сходить поесть в ресторан. За столиком, где я устроился, сидели 2 молодых казаха, которые беседовали на своем языке. И вдруг я услышал слово геофизика. Оказалось, что они студенты геофизического факультета Алма-Атинского университета. Тут пошло братание геофизиков под 3 бутылки портвейна. На русском языке они говорили практически без акцента. Перед закрытием ресторана один из них вспомнил, что ему самое время сходить с поезда. Со вторым мы пошли его провожать, прошли весь поезд, но его вагона не нашли. Как выяснилось, его вагон уже отцепили на предыдущей станции час назад. Но парень не расстроился, сказав, что сядет на встречный поезд и найдет свой вагон. Потом мы долго прощались, и как я добрался до купе, и забрался на верхнюю койку, уже плохо помню. Утром мы прибыли в Джезказган. С поезда в дикую жару я вышел в полубморочном состоянии. Спросил, как добраться до аэропорта. Сказали, на автобусе вокруг около часа, а напрямую через поле 15 минут. Натянув на голову носовой платок с завязанными узелками, я поперся через поле со своим чемоданом. С трудом дополз до аэродрома. Через час сидел в переполненном казахами АН-2. В самолете было еще жарче, чем на улице. Когда самолет начало мотать, и он начал проваливаться в воздушные ямы, как минимум половина казахов, в основном женщины, начали блевать в выданные пакеты. Хоть мне и было с похмелья очень плохо, но я сдерживался из последних сил, отвернувшись к стенке самолета. Как только приземлились в Джезды, я пулей вылетел на поле аэродрома. Встречал меня Коля Черный, студент 2 курса ЛГИ. Узнав меня по белому лысому черепу, Коля подошел ко мне и перехватил мой чемодан. Вероятно, почувствовал мое бессознательное состояние и оказав почтение к старшему по курсу. Шмотки бросили в грузовик, который доставил нас на базу

1969 год. Казахстан



Карсакпай, дымят трубы медеплавильного завода. Над Карсакпайским водохранилищем



Работа с магнитометром



«Работа» записатора



Отряды магнитчиков и спектрометристов



Юрты знакомых казахов

партии в Джезды. Через несколько дней наш сухопутный отряд перебрался на базу в Карсакпай. В Джезды оставались отряды аэро - спектральной и автомобильной съемок.

Ленинград – Москва – Караганда – Джезказган – Джезды (база партии) – Карсакпай (база отряда) – Джезды – Караганда – Ленинград.

В Карсакпае рядом с медеплавильным заводом было водохранилище, в котором мы отводили душу от палящего солнца после рабочего дня на полигоне, где, помимо магнитной съемки, отмахивались от змей и различных насекомых. С утра меня и Колю Черния, на машине отвозили за 50 км от базы отряда в чистое поле без единого кустика, где мы и выполняли профильную магнитную съемку с магнитометром М-2. Забирали нас только вечером. Обычно я шел по профилю с магнитометром, а Коля записывал в журнал измеренные значения. Иногда разрешал Коле работать с прибором, а сам лежал на бугорке и записывал, что кричит мне Коля. Когда возвращались на машине на базу, иногда останавливались около юрт уже знакомых казахов, и они угощали нас кумысом, от которого пьянеешь круче, чем от пива. Мы же им привозили всякую мелочь (типа спичек и свечей), которую они нам заказывали.

В Карсакпае жили в большом одноэтажном кирпичном доме, арендованном экспедицией под базу отряда. Масса жутких впечатлений от охоты на сайгаков и рыбной ловли с приготовлением тройной ухи. На сайгаков охотились (если это можно назвать охотой) совместно с местными браконьерами, которые использовали наши грузовики, а мы их опыт и, частично, ружья. Выезжали в заповедные места обитания сайгаков ночью. Искали их стадо, а найдя, включали фары и прожектора, из лучей которых сайгаки убежать уже не могли, а бегали по кругу перед машинами. В это время с грузовиков стреляли по сайгакам, а настреляв нужное количество, шли добывать подранков, перерезая им горло. Мне тоже дали нож, перерезать горло не смог, но зато выдал из себя, что не удалось в самолете. Кто-то оттолкнул меня и закончил дело. В Карсакпае у браконьеров была вырыта глубокая землянка с ледником, где они хранили туши сайгаков. Выдавали нам, когда у нас заканчивалось мясо. Мясо сайгаков потрясающе нежное и вкусное, особенно парное. У меня в гараже до сих пор висят рога сайгака с куском черепа, которые выделал сам. На рыбалку нас вывозили тоже местные рыбаки на проточные озера. Какую рыбу там ловили, не помню, но тройная уха была отменной, особенно под местный сучок.

К началу занятий (1 октября) мы с Чернием вернулись в Ленинград, сдали полевые материалы и получили зачет по практике.

11. Лето 1970 года. Преддипломная геофизическая практика после 4-го курса ЛГИ. Оформлен техником в геофизическую партию № 39 Всесоюзного института разведочной геофизики (ВИРГ). Приморский край. В основном работа в шахте полиметаллического рудника «Хрустальный» и других. В шахтах работа в отработанных штреках, изучение меж штрековых пространств на предмет пропущенных рудных тел. Исследования с помощью электроразведки индукционным методом с применением электроразведочного зонда, помещаемого в горизонтальные скважины меж штрекового пространства.

Ленинград – Владивосток – Сучан – Кавалерово (база партии) – Хрустальный – Тетюхе – Тетюхе-Пристань – Арсеньев – Ольга – Пластун – Кавалерово – Сучан – Владивосток – Ленинград. Самые яркие впечатления от Приморского края. Богатейшее Японское море – мидии, морские гребешки (пектен), морские ежи, звезды, огромные королевские крабы и колоссальный набор рыб. Не менее богатая тайга с потрясающим набором деревьев, кустарников, ягод и животным миром. В тайге объедались лимонником, лесной смородиной, земляникой, кедровыми орешками, собирали элеутерококк. В бухте Ольга катались на водных лыжах, посетили скалу Арсеньева.

12. Лето 1971 года. Защита дипломного проекта. Военные сборы на Ладожском озере в п. Морье. Учились стрелять из зенитного комплекса С-60 по макетам танков прямой наводкой, а также по конусу, который привязывался на тросе к самолету. Летчики были явно камикадзе, если не боялись, что бывшие студенты могут вместо конуса попасть в самолет. Стреляли, правда, болванками, но тоже мало не покажется.

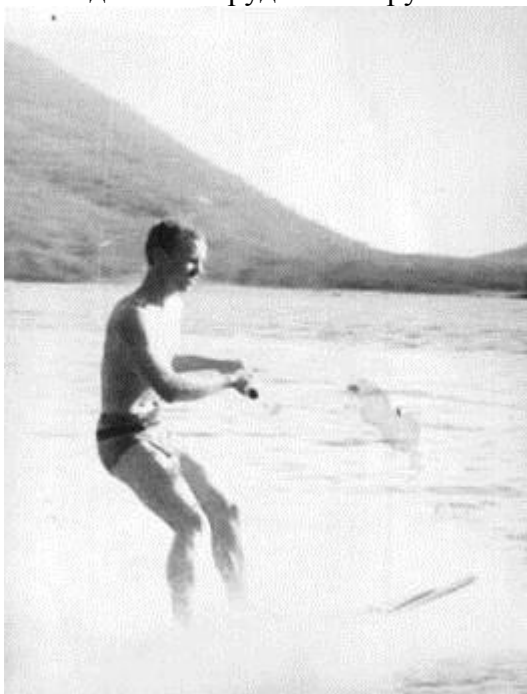
Лето 1970 г. Приморье



Обед в шахте рудника «Хрустальный».



За дарами Японского моря



В бухте Ольга.



Подарок Японского моря



Приморский край

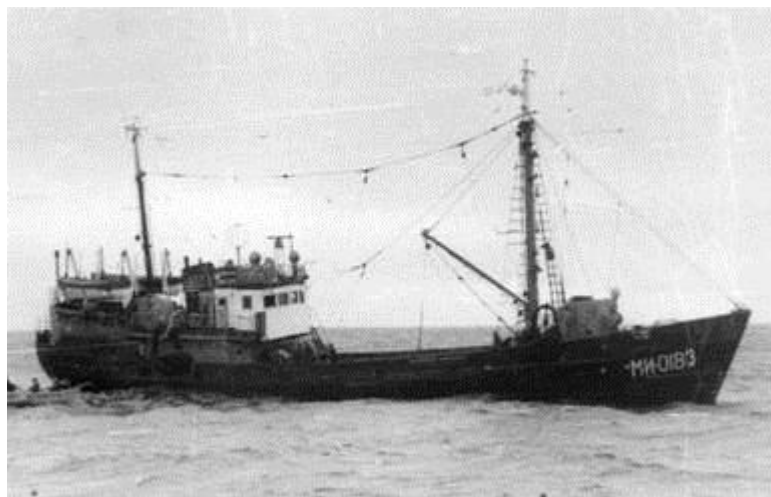


Работа в шахте

1 октября меня приняли в Полярную геофизическую экспедицию (ПГЭ, тогда она так называлась) Научно-исследовательского института Геологии Арктики (НИИГА). Полярка тогда входила в состав института. Поэтому собеседование со мной проводил Аркадий Михайлович Карасик – зам. начальника Отдела океанов, который возглавляла Раиса Михайловна Деменицкая. После беседы Карасик направил меня на 15-ю линию В.О. дом 2, сказав при этом: «спуститесь в подвал, зайдете в коридор, в комнатах направо сидят магнитчики под руководством Николая Николаевича Ржевского, в комнате налево – сейсмоакустики под руководством Михаила Михайловича Серякова». До сих пор благодарен судьбе, что я повернул налево, которая связала меня на долгие годы с замечательным человеком, моим учителем не только в профессии, но и в жизни – Михаилом Михайловичем Серяковым. С тех пор началась моя «морская» жизнь.

13. 1972 год (май – октябрь). Первые полевые работы в составе Сейсмической партии ПГЭ. Работы проводились в Баренцевом и Печорском морях. Основной задачей были морские испытания сейсмоакустического комплекса «Геокарт», сконструированного и выполненного в «железе» в подвале на 15 линии, а также выяснение возможности комплекса, при решении задачи определения структуры осадочного чехла дна акваторий. В качестве источника упругих колебаний применялся электроискровой разрядник с накапливаемой энергией до 30 кдж.

Для этих работ в Мурманске, в предприятии «Мурмансельдь», был арендован средний рыболовецкий траулер (СРТ) - «МИ-4225» водоизмещением 370 тонн.



На фотографии СРТ, арендованный другим отрядом ПГЭ, под руководством Юрия Ивановича Матвеева.

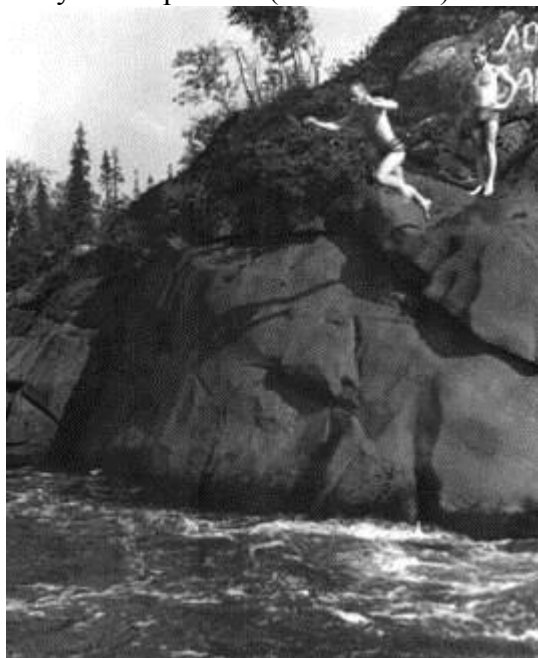
Лаборатория размещалась в трюме в миделе судна, а каюты для членов экспедиции были в носовой части судна. Иллюминаторов не было ни в каютах, ни в лаборатории. Я жил в 6-ти местной каюте на нижней койке. Сверху располагался мой приятель Саша Матюшев – здоровенный 2-х метровый детина, который постоянно пытался выключить каютную печку, т.к. наверху была жуткая жара в отличие от моей нижней койки, под которой постоянно плескалась морская вода, неизвестно откуда берущаяся. Я спал под 3-ми одеялами, одно из которых я дополнительно выклянчил у боцмана Иваныча, а второе, за ненужностью, мне отдал Саша. Сам же он спал, в крайнем случае, под простыней, а в основном же мы наблюдали его солидный голый зад. Надо отметить, что в этой каюте вместо иллюминатора на потолке был сделан задраиваемый проем, который при штилевой погоде можно было открывать для доступа воздуха и света. Однажды, где-то в середине рейса, когда я уже прикачался, и мог после вахты спать мертвым сном, я проснулся от трехэтажного мата и увидел следующую картину. В каюте, по колено в воде, среди плавающих тапочек, вещей и выючников метался совершенно голый Матюшев, матерился



Бухта Порчниха (лето 1972 г.)



Коллеги (А. Липп, А. Кротов, А. Матюшев)



«Падун» на реке Тулома. Прыгаю в водоворот



Фонтан «Самсон» в Мишуково



Запутался в сейсмических косах



Богатый улов

и выяснял, какая сволочь не закрыла потолочный проем на ночь, из которого в каюту при каждом ударе волны о борт судна лилась вода. Не помню уже, кто из «сокамерников» решился подняться в шторм на палубу и задраить проем, но воду из каюты мы вычерпывали всю ночь всем коллективом.

Ленинград – Мурманск – бухта Порчниха – работа – Териберка – работа – Дальние Зеленцы – работа – Ворзино – работа – Нарьян-Мар – работа – Порчниха – работа – Мурманск – Ленинград.

Мелких заходов было много, в основном, чтобы переждать непогоду. Любимый заход – бухта Порчниха, где был понтонный причал и на берегу располагался пограничный пост во главе с прапорщиком и четырьмя солдатами, с которыми у нас сложились самые дружественные отношения. Иногда они разрешали нам воспользоваться их вездеходом (ГТС), чтобы съездить в магазин в Дальние Зеленцы, до которых было 12 километров. Был случай, когда, по большой охоте, в Дальние Зеленцы я с Буртоновым сбегали туда и обратно за 3 часа (ГТС пограничников был в ремонте, а мы были молодые и здоровые). Работу в море скрашивала рыбалка. Ловили исключительно треску и пикшу, причем ловили без наживки на тройник с привязанной красной тряпкой. Когда попадали на косяк, то за полчаса наполняли 300-литровую дубовую бочку. При этом наглые чайки пикировали на вытаскиваемую из воды рыбу. Никогда больше не ел вкуснее ухи, чем из только что выловленной трески с печенью. Правда, в Казахстане тройная уха тоже была вкусной.

Лето 1972 года в Мурманске было уникальным (кстати, также как и в 1973 г.), в июне и в июле стояла необычная для этих мест жара, достигающая 35 градусов. Мурманчане спасались от жары, купаясь в Семеновском озере, которое посещали и мы, пока ждали, когда из рейса придет арендованный нами СРТ. Ждать пришлось около месяца, поэтому развлекались, как могли. Ездили купаться в озерах в Мишуково (противоположный от Мурманска берег Кольского залива), а также на «Падун» верховье реки Тулома, где была построена финская гидроэлектростанция. Падун место интересное, там со скалы местные прыгают в Тулому, я тоже решился. Причем, прыгаешь в водоворот, который тебя засасывает ко дну и нужно приличное усилие, чтобы из него вырваться. Прежде чем прыгать, местные провели со мной инструктаж, как проще из водоворота выплыть. В Мурманске жили в гостинице «Шахтер», где ПГЭ на все лето забронировала 4 номера.

Впечатлений от первого моего морского поля было много. Главное я понял, что морская болезнь меня обходит стороной – быстро привыкаю к качке, а это немаловажно при работе в море.

14. 1973 год (май-октябрь). В этот год наша группа разделилась на 2 отряда. Михаил Михайлович Серяков с Зименко Н.Н., Петровым В.И. и Абрамовым Ю.Н. отправились на Братское водохранилище выполнять сейсмоакустические работы по профилям, как впоследствии оказалось, расположенным по старым лесным дорогам. Т.к. под водной поверхностью водохранилища оставалась могучая сибирская тайга и дабы не оторвать косы и пневматические пушки, пришлось с помощью старых карт прокладывать профили над бывшими дорогами и просеками.

Меня с Плишко С.К., Хорьковым А.И. и Липпом А.А. Серяков направил в Мурманск по договору с только что образовавшейся «Комплексной мурманской арктической геолого-геофизической экспедицией» (КМАГЭ). Надо отметить, что с января 1973 года НИИГА преобразовался в НПО «Севморгеология», в которое входили уже как финансово самостоятельные единицы – институт НИИГА и 4 экспедиции – «Полярная морская геологоразведочная экспедиция» (ПМГРЭ) бывшая ПГЭ, «Комплексная мурманская арктическая геолого-геофизическая экспедиция (КМАГЭ), Норильская экспедиция и «Арктическая комплексная геолого-геофизическая экспедиция» (АКГЭ). Генеральным директором НПО «Севморгеология» был назначен Игорь Сергеевич Грамберг, который

через несколько лет стал академиком, а после его смерти ВНИИОкеангеология (бывший НИИГА) стал называться его именем.

Из своих судов в 1973 году КМАГЭ имела только НИС «Обручев», но оно работало в Печорском море. Для работы в Баренцевом море КМАГЭ арендовала в военной гидрографии г/с «Эльтон». По сравнению с СРТ это был красивейший лайнер, водоизмещением 1400 тонн, польской постройки. На нем были хорошо оборудованные лаборатории и благоустроенные каюты, в основном 1 и 2-х местные, правда вся мебель была металлическая, как на военных судах. На судне работало несколько отрядов. Основным видом работ были сейсмические исследования с аппаратурой СМП-24, приспособленной для морских работ с использованием пневматических пушек в качестве излучающих устройств. Рабочее давление в пушках было 120 атмосфер. Наш отряд с аппаратурой «Геокарт» и электроискровым излучателем получал более детальный разрез верхней части осадочного чехла, дополняя данные глубинной сейсмоки. Также на судне был геологический отряд и отряд гидрографов, осуществляющих плановую привязку всех видов работ. Начальником рейса был Владимир Евгеньевич Мельницкий, а начальником геологического отряда Саша Матюшев. С обоими я работал в первом моем рейсе на СРТ «МИ-4225», а с 1973 года они перешли в КМАГЭ и работали там до выхода на пенсию. К сожалению, они уже в другом мире, особенно жалко Сашу, который, выйдя на пенсию, вернулся в Санкт-Петербург и через год умер в возрасте 65 лет.

Капитаном на Эльтоне был капитан 1 ранга Александр Георгиевич Клавтон - суровый, но справедливый мужчина и прекрасный судоводитель. Не знаю, чем он не угодил своему начальству, но на следующий год он был отправлен в отставку. Вернувшись в Питер он работал водителем трамвая, а потом в течении нескольких лет возглавлял отдел флота в ПМГРЭ. Уволился по собственному желанию, видно не нравился ему бардак в нашем отделе флота.

График полевых работ и маршрут следования. **Ленинград – Мурманск – Порчниха** – работа в районе мыса Канин Нос (небывалый случай: во время якорной стоянки потеряли якорь – оторвался при подъеме) – **Мурманск** (стоянка 18 дней – продукты, смена экспедиционного состава, установка аппаратуры) – **Североморск** (бункер) – работа в районе острова Колгуев – **пос. Бугрино (о. Колгуев)** – работа в районе Гусиной Земли (о.Новая Земля) – **якорная стоянка у о.Новая Земля** – работа (профиль от Гусиной Земли до о.Колгуев, затем площадь с регулярной сетью профилей у Канина Носа – **пос. Гремиха** (получили продукты, оперировали старпома – воспалился жировик в ухе – вырезали, старпом ожил) – работа на площади у Канина Носа – **Мурманск** (стоянка 9дней, бункер, продукты, смена состава экспедиции) – работа на площади у о.Колгуев – **пос. Гремиха** – работа на площади у о.Колгуев – **Мурманск – Ленинград**.

Первая стоянка в Мурманске (18 дней) это сплошной кошмар. Жили у Саши Матюшева в комнате, которую он получил от КМАГЭ. Деньги за первый период рейса получили в КМАГЭ, естественно все проели и пропили – 2 дня рождения, мой и Вити Краснова, поездки на «Падун», где купались в Туломе. Как-то вечером вся наша компания, будучи не совсем трезвыми, решила позвонить родным в Ленинград. Зашли на главпочтамт у вокзала. Мой заказ был последним, и я сказал ребятам, чтоб не ждали, я догоню. Но пропал на 2-е суток. Транспорт уже не ходил и я пешком по всей улице Ленина дошел до района Лыжной базы, где находилась комната Саши Матюшева. Подходя к стадиону, я услышал, что меня кто-то зовет. Подняв голову, увидел на балконе 3 парней, которые махали мне руками и приглашали к ним зайти. Пока я раздумывал, один из них спустился и действительно меня стал уговаривать подняться к ним. Оказалось, они отмечают дембель одного из них, в компании младшего брата и друга демобилизованного парня. Я поинтересовался, почему они решили меня пригласить. Во-первых, они сказали, что им было скучно, а во вторых их удивила моя необычная внешность. За месяц до этого на судне мы всей компанией постриглись наголо и с тех пор не брились. Поэтому, видок у нас был еще тот. Полутора сантиметровой ежик, что на голове, то и на бороде. Квартира



1973 год. г/с «Эльтон»



Дружная компания (уже побрили)



Капитан «Эльтона» Клавтон с уловом



о. Новая Земля. У разбитого корыта



о. Колгуев. Идем на скважину



Сейсмоакустический комплекс «Геокарт»



Конец рейса. Дядька Мельницкий (нач. рейса) угощает нас «кроватьной мэри» (3 л.)

была их родителей, которые по их словам погибли в автокатастрофе. Причем, квартира новая, трехкомнатная, и не все нормально было с водопроводом. На кухне и в ванной воды не было. Вода было только в туалете. Поэтому воду набирали прямо из сливного бочка. Когда они узнали, что я геофизик из Ленинграда, начали расспрашивать о моей работе. Просили совета, в какой институт в Ленинграде им поступать. Я спросил у них, что они сами хотят. Определился только старший брат, пришедший из армии. Он сказал, что любит литературу и хотел бы поступать в гуманитарный институт. Тут я, конечно, развернулся, и остаток ночи читал им стихи моего любимого Маяковского, а также Есенина и Пастернака. Все это происходило под периодическое опрокидывание стаканов с вином. В результате, я задержался у них на двое суток. Периодически они бегали в магазин за спиртным и закуской. Я, то ложился спать на диване, то меня будили для дальнейших рассказов и очередного возлияния. В общем, все как в тумане. Утром на третьи сутки, когда я прибывал в туалете, услышал возбужденные крики. Один из парней, постучав в туалет, сказал: «Там идет такой же, как вы». Я вышел на балкон и увидел Сашу Матюшева. Я его окликнул, он не отреагировал, но когда я позвал его по фамилии, он поднял голову и, увидев меня, показал свой могучий кулак. Когда он поднялся в квартиру, я думал, он закатает мне в лоб, такой свирепый у него был вид. Но он сдержался, а ребята тут же налили ему стакан. В общем, он высказал все, что обо мне думает. Два дня они искали меня по разным точкам, в том числе и в милиции. Немного еще посидев у ребят, мы пошли в Сашину квартиру, где пребывали остальные члены нашей веселой компании. От них я тоже услышал много «ласковых» слов. Но в результате выпили за благополучное возвращение блудного сына. Поэтому во время второго захода в Мурманск (9 дней) мы с Виктором Ефремовым слетали в Ленинград, чем сэкономили заработанные деньги и свое здоровье. Елена нас встречала в новой квартире в Купчино. А утром Виктор с подарками (пончо и книга «Жизнь Ван Гога»), отправился к своей невесте. Но что-то там не срослось, в результате Виктор принял на грудь, заснул в сквере на скамейке и его обокрали. Обратные билеты в Мурманск должен был купить он, но в результате пришлось покупать мне.

В поселке Бугрино (юг о. Колгуева) домов 30 и несколько складов с невыделанными шкурами оленей. Одну шкуру я взял себе, некоторое время она висела в Купчино на стене, пока не стала осыпаться, тем не менее, кто-то у меня ее забрал. В Бугрино геологи Ухтинского геологического управления пробурили скважину (2100 м.), но до продуктивного нефтяного горизонта не до бурились. Скважину мы посетили, ознакомились с материалами электрического каротажа. Из местных на острове живут, в основном, оленеводы с огромными стадами оленей.

Во время якорной стоянки у Новой Земли 2 раза на рабочем катере под названием «Дора» съездили на пустынный скалистый берег острова. Подстрелили десятка полтора уток и несколько линялых гусей. Капитан с моряками съездил на пограничный пост, где отоварился 3-ми десятками голов гольца и 2-ми огромными семгами, килограммов по 9, которые справедливо разделил между кают-компанией офицеров и столовой команды. Так что следующую часть рейса, мы шиковали.

Поселок Гремиха - это база наших подводных лодок, хорошо оборудованный военный городок. Странно, что нас выпустили на берег, позволили посетить магазины и, даже с почты нам удалось позвонить домой в Ленинград.

15. 1974 год (май-октябрь). Серяков М.М. (ПМГРЭ) заключил договор с Чукотской партией АКГЭ на сейсмоакустические работы в Чукотском море. Для этих работ АКГЭ арендовала у Проведенской гидробазы гидрографическое судно (г/с) «Дмитрий Лаптев». Судно исключительно комфортабельное, финской постройки, водоизмещением 1500 тонн. В середине мая для оборудования сейсмоакустической лаборатории на судне меня, Юру Абрамова и Мишу Федяева М.М. Серяков послал в порт Проведения, где базировалось г/с «Дмитрий Лаптев». Прилетев в Проведения, судно мы не обнаружили (как выяснилось

оно шло из Владивостока). Обратились к начальнику Проведенской гидробазы. Он, извинившись за задержку судна (аренда уже шла), отдал нам ключи от шикарной (как он сказал) квартиры капитана другого судна, который уехал на 3 месяца в отпуск на «большую землю». Квартира располагалась в доме на центральной улице (практически единственной в этом городке) на втором этаже. Отоварившись в ближайшем магазине, мы вошли в двух комнатную квартиру. В большой комнате был большой диван, кровать и огромный круглый дубовый стол, на котором мы разложили продукты и напитки. Решив помыть руки, я пошел на кухню. С трудом открыв дверь, я задохнулся от жуткого смрада. Я решил, что там кто-то умер но, приглядевшись, у стенки кухни увидел большую чугунную ванну, в которой что-то чернело и пузырилось. Вероятно, уезжая в отпуск, капитан замочил грязное белье, которое пролежало там не меньше месяца. Больше на кухню мы не заходили, а руки мыли в туалете. Отличительной чертой этой квартиры был балкон, на котором не было даже намека на ограждение, просто бетонная плита. С которой мы чудом не слетели в первый день, после приличного отмачивания мягкой посадки в Проведения. Через 2 дня к причалу подошло г/с «Дмитрий Лаптев», мы перебрались на него и приступили к оборудованию лаборатории. В конце мая в Проведения прилетела вся наша партия во главе с М.М.Серяковым.

Как оказалось, на судно было 2 арендатора - ПМГРЭ и Ленинградское гидрографическое предприятие, специалисты которого должны были подготовить к навигации маяки и знаки во всех населенных пунктах и других точках вдоль побережья Чукотского полуострова. Наши работы должны были начаться после них. Договорились, что наша группа сядет на судно вместе с ними и будет помогать им с восстановлением и ремонтом навигационных знаков. Тем более, что конечный пункт их работ совпадает с началом наших работ. Нам сказочно повезло, мы изучили каждый пункт чукотского побережья, высаживаясь на барже с откидным бортом в любом месте побережья. Вот маршрут этих работ.

Проведения – Эгвекинот – Залив Креста – Конергино – Энмелен – Нунлигран – Лорино – Лаврентия – Мыс Дежнева – Уэлен – Мыс Сердце Камень – остров Эдлидли - Энурмино – Ванкарем – Ушаковское (о. Врангеля) – Мыс Шмидта. В городке Мыс Шмидта Ленинградские гидрографы сошли с судна и началась наша работа.

Кое-какие воспоминания о заходах «Дмитрия Лаптева». Когда подходили к поселку Лаврентия, увидели такую картину. Трактор тащил на берег здорового кита, при этом все чукотское население поселка внимательно наблюдало за этой процедурой. Как только кит был полностью на берегу, все чукчи наперегонки, забрались на него, ножами начали кромсать его тело и с жадностью глотать отрезанные ломти толи мяса, толи жира. Во всяком случае, жир стекал по их физиономиям. Оказывается, 1 раз в какой то период выделялась квота на отбой кита для чукчей. Также как 1 раз в месяц им выдавалась бутылка какого-нибудь спиртного напитка на каждую душу, поэтому в этот день они шли в магазин со всеми детьми, вплоть до грудных младенцев.

Мыс Дежнева самая восточная точка материка (России). На возвышении в советское время построили каменный маяк с атомными батареями для питания проблескового прожектора, который виден на многие километры. В подножии маяка стоит (в 1974 году стоял) деревянный крест с медной доской, на которой выбита надпись, привожу дословно:

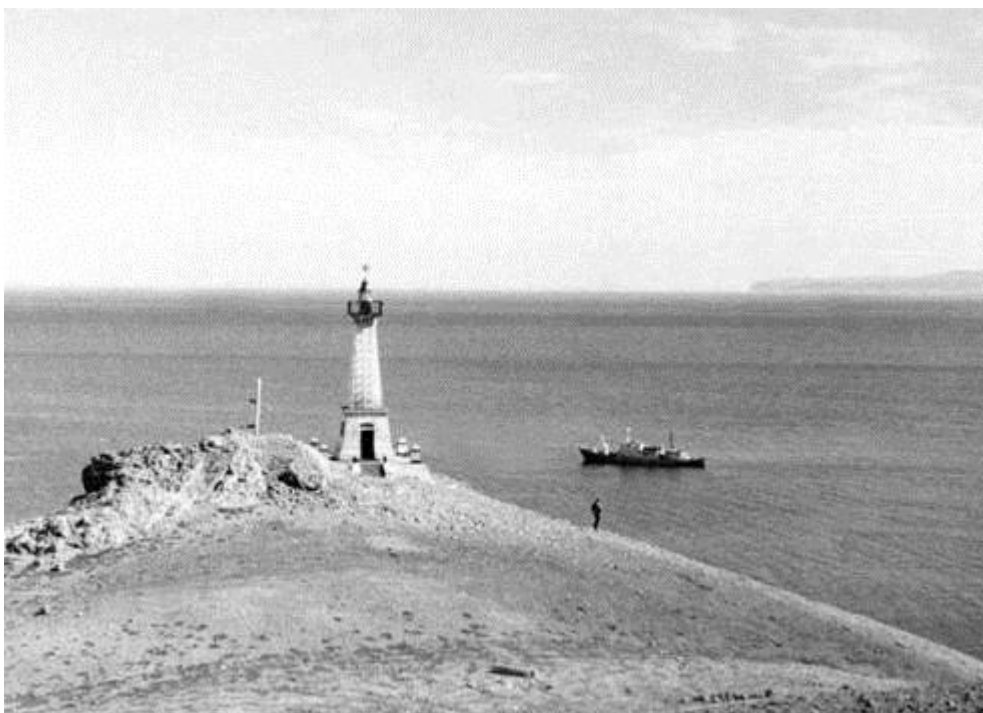
Памяти Дежнева

Крест сей воздвигнут в присутствии Приамурского Генерал
Губернатора Генерала Унтерберга командира военного
транспорта «Шилка» под руководством командира
капитана I ранга Пуля и офицеров судна

1 сентября 1910 года

Мореплавателям предлагается поддерживать этот памятник.

Ниже эта же надпись повторена на английском языке.



На фотографии маяк, крест, г/с «Дмитрий Лаптев» и острова Диомида (Россия). В хорошую погоду, как говорят местные аборигены, видно Аляску, до нее по Берингову проливу 12 миль. Поэтому чукотское поселение, которое располагалось под маяком, пограничники выселили в поселок Уэлен, расположенный в 50 км. от маяка. До переселения чукчи зимой по льду на лыжах бегали на Аляску, где меняли шкурки песцов на оружие. От поселения осталось много ребер китов, служащих основой чумов, сгнившие олени шкуры и рога.

После осмотра маяка судно подошло и встало на рейде поселка Уэлен, где находится всемирно известная косторезная мастерская и живут несколько народных художников Чукотки. К посещению Уэлена мы подготовились – у каждого было по 2-3 бутылки водки для обмена на предметы народного промысла из кости. Но вышла незадача. В Уэлен мы пошли на резиновом боте, которым управлял 3 штурман – чукча. При подходе к берегу, он раньше времени выключил двигатель, бот развернуло лагом, и набежавшая волна стала его опрокидывать. Все кто там находился, как горох вывалились из бота в воду, где нам было выше пояса. К счастью, мы успели бот оттолкнуть, и он нас не накрыл. Надо отметить, что сумки и портфели с ценным грузом, никто не выронил, хотя часть товара разбилась. Далее картина была веселая. Затащив бот на берег и «пожутив» штурмана-чукчу за непрофессионализм, все кто был в боте, разделись догола, стали выжимать одежду, трусы, сапоги и бегать вдоль берега, чтобы хоть немного согреться. Немного повезло, что погода была солнечная и градусов 15, в отличие от воды, температура которой была не более 4 градусов. На пригорке, где располагался поселок, собралось все его население, которое веселилось от души, наблюдая, как белые люди бегают, помахивая тем, что у них осталось после холодной воды. Думаю, что такого цирка, они никогда не видели и не увидят. Тем не менее, немного подсохнув и одевшись, мы пошли в поселок осуществлять торговый обмен тем, что у кого осталось после неудачного причаливания. Я сумел обменять бутылку водки на приличный по величине моржовый клык, который до сих пор красуется у меня за стеклом в стенке в квартире в Купчино. Кому-то повезло больше – выменяли изделия из клыка. Надо отметить, что после такого купания никто не заболел. Все были молодые и здоровые.

После Уэлена наше судно продолжило движение на север. Отработав на Ванкареме, ленинградские гидрографы направили судно в сторону острова Врангеля. Остров был назван в честь лейтенанта Фердинанда Петровича Врангеля, который в 1823 году во время



Вид на «Дм. Лаптев» и Чукотку с катера



Чукотка с палубы «Дм. Лаптева»



Дали порулить, на горизонте «Дм.Лаптев» Разгрузка стройматериалов для нового знака



Лежбище моржей на льдине у о.Врангеля



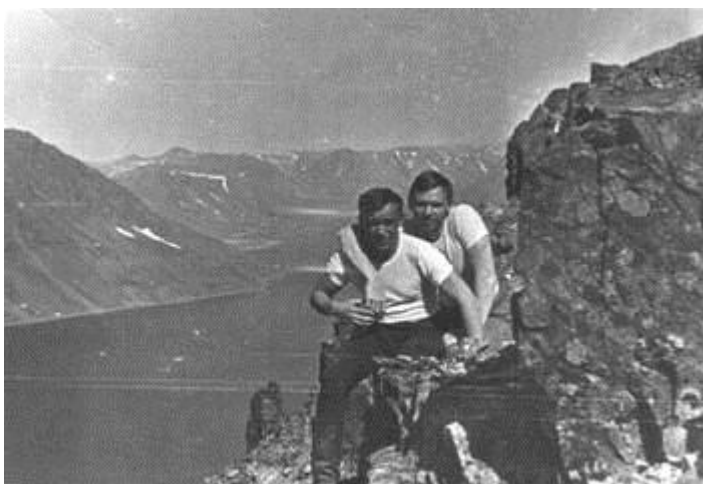
50 лет Советскому Врангелю



Остров Врангеля, вид с рейда



Певек, достали чешского пива



Бухта Проведения. С Мишей Федяевым.



Маяк на мысе Дежнева



Крест на мысе Дежнева



Красавец г/с «Дмитрий Лаптев»



Сентябрь на Чукотке



Догоняет брат «Дм.Лаптева» – «Эдуард Толь»

северного похода предсказал существование этого острова. В последствие, Ф.П.Врангель стал адмиралом и был одним из основателей Русского географического общества.

В 1974 году исполнилось 50 лет с тех пор, как на острове водрузили красное знамя советской власти. В 1924 году канонерская лодка «Красный Октябрь» подошла к острову, и красноармейцы выпроводили всех захватчиков – канадцев, англичан и американцев, которые занимались браконьерством на острове. С тех пор началось планомерное изучение природных ресурсов острова советскими учеными и полярниками. На подходе «Д.Лаптева» к острову стали встречаться ледяные поля, которые судно, по возможности, обходило. Чем ближе к острову подходили, тем гуще были поля и на одном из них мы увидели лежбище моржей. Причем обойти это поле мы уже не могли. Все, кто мог, начали снимать моржовое лежбище. Я тоже побежал за фотоаппаратом вниз в каюту. Пока бежал, судно уже воткнулось в льдину с моржами. Я открыл иллюминатор, который находился в метре от поверхности воды, высунулся в него, и в этот момент перед моим лицом возникла усатая рожа моржа, который вынырнул из воды. Поскольку я ожидал чего-то подобного, то несколько не испугался и даже успел подержаться за его клык. А вот морж, возможно, получил инфаркт от такой встречи, судя по его безумным от страха глазам. Пока мы ломали льдину, моржовые морды еще некоторое время появлялись вдоль борта судна, иногда задевая обшивку судна своими клыками.

На острове матросы с нашей помощью отремонтировали несколько навигационных знаков, на одном из них написав – «50 лет советскому Врангелю. Дм.Лаптев, 13.9.74». После работы на о. Врангеля, судно зашло в порт Мыс Шмидта, где ленинградские гидрографы сошли с судна и начались наши работы. В результате работ гидрографов были заменены батареи (весом 55 кг.) на 14 маяках и отремонтированы многие знаки.

Наши работы начались с выполнения площадной сейсмоакустической съемки в Колюченской губе, с целью определения рельефа коренных пород. Затем на площади Тынкыркин Пыльгин выполняли опытно-методические работы по отработке методики и техники 2-х частотного сейсмоакустического профилирования. Эта методика позволяет одновременно получать два геологических разреза – один глубинный до 2- 3 км., второй с высоким разрешением до глубин 200- 300 метров. При этом используются 2 источника упругих волн – пневматический и электроискровой и 2 пьезосейсмографные, наполненные соляной жидкостью косы. В промежутке между этапами работ подошли к острову **Эдлидли**, на котором за несколько лет до этого произошел мор моржей. С помощью баржи высадились на остров, который был усеян скелетами моржей. Клыков там уже не было, их еще до нас собрали пограничники и возможно местные рыбаки. Зато моржовых зубов и членов набрали достаточное количество. Из зубов потом вырезали пелекенов (Чукотский бог счастья). Кое-кто отважился залезть в холодную воду и на глубине около метра все же отыскал моренные клыки.

Закончился этот познавательный рейс на рейде поселка Эгвекино, где была база Чукотской партии АКГЭ. На шлюпке и на барже моряки сгрузили нас со всем скарбом на берег. Г/с «Дмитрий Лаптев» долго гудел, прощаясь с нами и уходя на базу в Проведения. Надо отметить, что за этот рейс мы здорово подружились с экипажем судна, тем более, что большая его часть были ленинградцами. Весь скарб и аппаратуру мы отправили в Ленинград спецрейсом. А сами летели домой через Анадырь. После этого рейса я заболел Чукоткой, этим красивейшим необыкновенным уголком земли.

16. 1975 год. (июнь – октябрь) ПМГРЭ продолжила договор с Чукотской партией АКГЭ на сейсмоакустические работы в Чукотском море. На этот раз нам не повезло с арендой судна. Все гидрографические суда Проведенской гидробазы были заняты. Пришлось во Владивостоке арендовать морской буксир под название «Чеуш». Эта посудина 1952 года китайской постройки, вся ржавая. В трюме, в корме судна мы оборудовали лабораторию и 2 каюты по 6 человек. В самой корме в конце нашего коридора находился провизионный склад и морозилка. Поэтому в нашем коридоре жили 2 крысы, которые нас совершенно не боялись и большие тысячи жирных тараканов. К концу рейса, все стены нашей каюты

были покрыты нарисованными крестами, каждый из которых обозначал 10 убитых тараканов с помощью резиновых лент.

Из Ленинграда мы прилетели во **Владивосток** для оформления аренды, затем на АН-24 долетели до **Магадана**, где зашли в Магаданское геологическое управление за документами. А также посетили магаданский краеведческий музей, он же музей ГУЛАГА. Из Магадана прилетели в **Анадырь**, от туда в Эгвекинот, где уже дождались «Чеуш» и загрузились на него. Далее пошли через Берингов пролив в Чукотское море, где на участке Рывием выполняли площадную съемку с применением 2-х частотного сейсмоакустического профилирования.

Помимо нас (отряд ПМГРЭ), на судне были геологи и геофизики из АКГЭ. Одним из геофизиков был Герман Маров, который учился в ЛГИ вместе с моей сестрой Наташей, только на разных факультетах. Поэтому мы с ним быстро подружились и общались долгое время уже после рейса. Герман отвечал за гидромагнитное профилирование, которое выполнялось совместно с нашими работами. В результате, во время наших работ с правого борта на длинном выносе (чтобы было меньше шумов от судна), сделанном из трубы, буксировалась пьезосейсмографная коса, с левого борта вывешивались 2 источника – электроискровой и пневматический, а с кормы на длинном кабеле буксировалась магнитная гондола. Работа работой, но в каюте невозможно было находиться от озверевших тараканов. Они были везде, в кровати, на столе и на переборках. Под моей кроватью на диване спал Герман, на которого с моей кровати падали тараканы. Над головой Германа с другой стороны нависал край стола, с которого тоже периодически они падали. Герман пытался их не замечать. Но однажды ночью, мы проснулись от тихого Гериного мата и громкого стука. Это уже озверевший Герман стучал тапком по столу, которого не было видно от полчищ тараканов. Мне же «посчастливилось полакомиться» сладкими тараканами, которых я высосал из банки сгущенки через дырку, сделанную ножом. Еще удивлялся, почему так плохо сосется, пока не почувствовал, что что-то хрустит у меня на зубах. С этого момента я сгущенку в судовой лавочке не брал. Еще одним уникальным явлением «Чеуша» был единственный на судне туалет, который могли посещать члены экспедиции. Туалет был очень узкий, а дверь открывалась вовнутрь. Поэтому войдя в туалет, дверь можно было закрыть, только забравшись на унитаз. Открывать ее приходилось тоже с горшка.

Наиболее ярким впечатлением этого будничного рейса была встреча с г/с «Дмитрий Лаптев» в проливе Лонга. Экипаж Лаптева встречал нас на своем борту, как родных. За 12 часов стояния борт о борт, мы успели помыться в финской бане, а также изрядно отметить встречу в различных подразделениях экипажа «Дмитрия Лаптева». Правда, эта встреча чуть не закончилась трагически. Когда после долгого прощания мы стали переползать с Лаптева на Чеуш, поднялось небольшое волнение и суда стали биться бортами. В один из моментов, когда суда немного разошлись, Володя Марков, будучи, мягко говоря, в нетрезвом состоянии, промахнулся мимо борта и должен был полететь навстречу своему концу. Но стоявший за ним Костя Родимкин, какой-то невероятной нервной силой успел за шиворот выдернуть Володьку из пространства сходящихся судов. Народ сразу протрезвел, и дальнейшая эвакуация проходила с большими предосторожностями. Потом долго гудели судами, прощаясь. Экипаж Лаптева нам ничего не сказал о цели своих работ в этом районе, якобы занимались уточняющим промером. Но, как оказалось, их задачей было найти место, где затонул «Челюскин», раздавленный льдами. Об этом мы узнали в Ленинграде из новостей, «Челюскин» они все-таки нашли, хорошо зафиксировав его контуры с помощью эхолота. Упомянутый Костя Родимкин, спасший Володю Маркова, с которым мы вместе учились в 249 школе, после рейса собрался на работы в заграникомандировку в Африку на 3 года. Перед этим он решил подлечить свою язву желудка и лег на операцию. В результате ему занесли какую-то инфекцию и в декабре 1974 года Кости не стало. А в 2009 году скончался на работе в Ломоносове у меня на руках Володя.



1975 г. Эгвекино. Проводы «Чеуша».



Костя Родимкин травит байки об Африке



Удачно поохотились Колючинская губа, Марова и Плишко отправили ловить рыбу



Володя Марков спасенный Родимкиным.



На Чукотке похолодало, но пока не мороз.

В процессе наших работ было 2 захода Чеуша – в **Мыс Шмидта** и в **Певек**. Кстати, в Певеке чехами был построен пивоваренный завод, и бутылочное пиво с этого завода поставлялось во многие города Дальнего Востока. Нам же удалось попить разливного пива, и 20-ти литровую бутылку донести до судна. Там же в Певекской аптеке мы разжились большим дефицитом – «Резолью» (средством для укрепления волос), состоящим из 92 градусного спирта с добавлением льняного и конопляного масла. На нашу каюту нам удалось купить 3 коробки по 6 бутылочек емкостью 250 мл. Главное было не разводить Резоль водой, иначе в разводимой емкости всплывало жирное пятно от масел. Стоила Резоль баснословно дешево, около 30 копеек, поэтому в Ленинграде ее днем с огнем не достанешь. Впервые я Резоль попробовал зимой 1972 года, когда меня призвали на военные сборы в поселок Каменка под Ленинградом. Тогда в гарнизонный магазин завезли Резоль и местные офицеры дали ее попробовать под Кавказские конфеты.

Погода этим летом нас не баловала, приходилось часто отстаиваться либо в порту, либо в каком-нибудь укромном от волнения месте. Довольно часто от волнения прятались в Колюченской губе, где в начале рейса высадили ребят на магнитный вариационный пост. Место там красивое, на берегу стоит избушка, неизвестно кем поставленная, рядом речка и озеро. Туда же мы дважды высаживали группу желающих половить рыбу. Через 3-4 дня они возвращались с 2-мя бочками посоленной кеты и горбуши, что при нашем скудном рационе было большим подспорьем. План по километражу сейсмоакустического профилирования и гидромагнитке надо было выполнить и поэтому пришлось задержаться на полигоне до конца октября, когда уже начались заморозки и пошел снег. Последний профиль пришлось прервать из-за усиливающегося волнения и снегопада. С трудом вытащили из воды излучатели, гондолу и косу. В первый и последний раз в моей практике я видел, как обледеневает судно. Весь экипаж и экспедиционный состав вышел, чтобы сбивать наросты льда. Действительно было страшно, судно с трудом выгребало против волны. С большими трудностями добрались до Берингова пролива, где волнение стало тише, и температура повысилась. И через несколько дней пришвартовались в порту **Анадырь**. Из Анадыря отправили спецрейс со всем экспедиционным оборудованием, а сами улетели в Ленинград прямым рейсом на ИЛ-62.

17. 1976 год (май – сентябрь). ПМГРЭ заключила 3-х годичный договор с КМАГЭ на проведение сейсмоакустических работ в Баренцевом и Печерском морях. К этому времени КМАГЭ приобрела несколько судов. В «Мурмансельде» 2 СРТ, которые стали называться «Сазан» и «Всадник», а также СРТМ (водоизмещением 1050 тонн) под названием «Атлантида». Также они приобрели 2 списанных китобойных судна – «Стерегающий» и «Смелый» и новое плоскодонное судно для мелководных работ – «Аквамарин».

Для наших работ КМАГЭ выделила в этом году СРТ «Всадник». Судно до отвращения грязное (25 лет на нем ловили селедку), но для работы довольно удобное. Оборудовали приличную лабораторию, установили лебедку для сейсмокосы и два дизель компрессора ДК-2 для работы с пневматическими пушками. Компрессоры были сняты со списанных подводных лодок, и, как говорили моряки, были точной копией немецких компрессоров. Для экспедиции были сделаны 2 каюты, одна 4-х местная и одна 8-ми местная. Я жил в каюте с М.М.Серяковым, С.Ф.Духаниным и С.К.Плишко.

После выхода из **Мурманска** подошли к китобою «Смелый», на котором работала партия прямых поисков МАГЭ во главе с В.Е.Мельничкиным, забрали у них геодезические планшеты на наши районы работ. Затем, как всегда, зашли в бухту **Порчниха** для установки на судне нашего оборудования и аппаратуры. На следующий день к нам вторым бортом подошел рыбак СРТ «МИ-0312». Они порвали трал и 2 дня всей командой, включая капитана, чинили сеть. Поделились с нами 2-мя бочками мойвы.

Из Порчнихи пошли в бухту **Дальних Зеленцов**. После проверки документов пограничниками нас выпустили в поселок. Сразу в магазин, который удивил богатым

ассортиментом напитков и продуктов. Затем посетили местный храм науки - Кольский филиал Мурманского морского биологического института. В подвалах оборудованы большие аквариумы, в которых мучают бедных рыбок, проводя над ними всевозможные опыты. Подарили нам несколько красивых ракушек. В этот день был день рождения у М.М.Серякова. Вечером нас пригласил к себе в лабораторию Владимир Иосифович Гуревич, который возглавлял лабораторию геологии моря в одном из отделений Кольского филиала в Дальних Зеленцах. В начале 60-х годов, когда Гуревич защищал кандидатскую диссертацию, научным консультантом у него была доктор геол.-мин. наук В.А.Кротова, т.е. моя мама. Узнав, что я ее сын он очень благосклонно отнесся ко мне и нашей группе, хотя он и вообще-то был очень доброжелательным и гостеприимным человеком. Лаборатория Гуревича находилась на чердаке местной бани, довольно солидного кирпичного здания. Прежде чем праздновать день рождения мы пошли в баню, где встретили мужскую часть лаборатории во главе с Гуревичем. Затем уже поднялись на чердак, где и состоялось основное действие, после которого на судно добраться уже не могли, т.к. оно стояло на якорь посередине бухты. Кстати, зайти в узкое горло бухты можно было только по большой воде, что мы и сделали. Но бросили якорь не в том месте, а во время отлива судно оказалось на мели. Дно, слава богу, в бухте илистое и днище судна не повредило. Тем не менее, даже по большой воде нас с мели стаскивал НИС «Смелый», загрязнив при этом взмученным илом всю бухту. С помощью «Смелова» мы закачали соляром наши косы и слабины, у них для этого был специальный насос. Из Дальних Зеленцов нам пришлось двинуться в **Териберку**, где сдали в больницу матроса, у которого раздулось и болело яйцо. Оттуда удалось позвонить домой в Ленинград и попить местного пива.

В течение следующих 3 недель занимались опытно-методическими работами по наладке аппаратуры и отработке методических приемов 2-х частотного сейсмоакустического профилирования. Долго не могли синхронизировать два источника возбуждения, убирали наводку одного тракта на другой. В конце концов, справились. За это время несколько раз заходили, то в Порчнику, то в Дальние Зеленцы, то в Териберку. Сделали несколько рабочих профилей через структуру «Севморгео-1», и в середине июня пошли на заправку в Мурманск. Отстояли в Мурманске 2 недели, заправились, в том числе продуктами, а также на судно погрузили какие-то железные конструкции, которые мы должны были отвезти в Нарьян-Мар. Стоянка в Мурманске это всегда полный бардак. После нее экипаж в рейс не собрать, особенно такой, который набирался у ларька. Вот и в этот раз 2 дня не могли загнать экипаж на судно, последнего матроса заносил на судно на плече боцман. На отходе из живых у экипажа были только боцман и старпом Юрьев Сергей Викторович (кстати, очень хороший судоводитель, я его знал еще по «Эльтону», тогда он работал в военной гидрографии). В результате отходили от причала под руководством старпома, а на штурвале и в роли палубной команды - члены экспедиции, лично я отдавал швартовый канат. Вышли на середину Кольского залива, и два дня стояли на якорь, пока не протрезвела команда.

По пути в Нарьян-Мар, по просьбе Юдовного, сделали несколько профилей в Чешской губе. В **Нарьян-Маре** простояли 3 суток. Разгрузили навязанные нам железяки. Серяков поводит нас по деревянным мостовым города, в котором он часто бывал, когда после университета работал в Ухтинском геологическом управлении. Было видно, как он с ностальгией вспоминает дни своей юности, прошедшей в этом регионе России. Когда шли по Печоре в Нарьян-Мар, по радиации связались с деревней Никитцы – базой мелководной сейсмической партии КМАГЭ. Попросили у них несколько шлангов высокого давления для пневмаизлучателей. Находящиеся там сейсмики обещали поискать шланги и пригласили нас на обратном пути заехать к ним помыться в бане и поохотиться. Доставку нас с судна и обратно они обещали обеспечить. Из Нарьян-Мара вышли в жуткую погоду, на Печоре штормило. У меня поднялась температура до 38 градусов. Тем не менее, Серяков, буквально за уши стащил меня с койки и заставил поехать на берег, сказав, что



1976 г. Идем Кольским заливом, на горе «Алеша». Бухта Порчниха, у причала «Всадник»



Мой день рождения в бухте Порчниха.



Дальние Зеленцы. Кольский филиал РАН



Пытаюсь научиться играть на гитаре.



Во время захода в Мурманск на Семеновском озере с Сашей Матюшевым.

вылечит меня в бане. Судно встало на якорь напротив деревни Никитцы. Несмотря на штормовую погоду, к борту судна подошла моторка с двумя крепкими ребятами. Спуститься по штормтрапу с качающегося судна в еще круче качающуюся лодку это была еще та коррида. Но мы справились, и нас четверых (Серяков, Плишко, Буртонов и я, остальные ехать не захотели) благополучно доставили на берег. Напоив нас чаем, предложили пойти на рыбалку пока топиться баня. На их заповедное озеро шли по бездорожью около часа. В результате даже мой ватник промок от моего пота, и я понял, что температуры у меня уже нет. Часок закидывали удочки, и практически ничего не поймав, двинулись назад на базу. База представляла собой здоровенный двухэтажный сруб с 4-мя комнатами и кухней внизу, наверху тоже были комнаты. Огромная деревенская печка отапливала все комнаты. Попив еще чаю, пошли в баню, которая стояла на берегу Печоры. Это был почерневший, покосившийся сруб, крыша которого поросшая мхом, практически касалась земли. Судя по виду, сруб было лет 150. Внутри тоже все стены были черными от копоти, т.к. топилась она по-черному. Но лучшей бани, я на своем веку не видел. Лечили меня в два веника Серяков и Буртонов. После каждой процедуры бегал голышом нырять в Печеру. После 3-ей экзекуции я понял, что окончательно выздоровел. Закончив банные процедуры, нас на базе напоили уже не чаем, а сказочным напитком, настоящим на каких-то травах. Поздно вечером, взяв по ружью, мы с Буртоновым пошли охотиться на уток. Недалеко от базы было небольшое лесное озерцо, в котором плавало несколько уток. Пока мы с Буртоновым думали, как мы будем доставать уток, если подстрелим, они, увидев нас, разлетелись в разные стороны. Мы решили обойти озеро с двух сторон. Пройдя метров 50 по левому берегу озера, я вспугнул утку, а она меня, вылетев из под моих ног. Со страху я залепил заряд ей вслед, который разрезал утку практически пополам. Тут же я испугался, что стрелял в сторону, где мог находиться Буртонов. Я закричал, но услышав изумленный ответ Буртонова, успокоился. На этом наша охота закончилась. Утку, когда вынули с матом из нее все дробины и ошипали, ребята «пневматы» (так мы называли специалистов, которые обслуживали пневматические источники) все же приготовили. Эти ребята были личностями колоритными. Один из них, Саша Поддубный, походил на своего предка (как он утверждал) по фактуре, но ниже ростом. Второй, Володя Голицын, напоминал колобок, что вширь, что вбок, что в высоту, но очень мощный и рукастый. Ребята очень доброжелательные и обхаживали нас как родных. С ними я близко подружился в следующем рейсе на НИС «Профессор Куренцов». К утру погода наладилась, ветер стих, вышло солнышко и нас, после долгих прощаний и объятий, по тихой воде, доставили обратно на судно. Из всего этого рейса, самые теплые воспоминания и наиболее яркие впечатления у меня остались от этих суток, проведенных в забытой богом деревеньке.

Дальше началась производственная рутина. Сделали несколько профилей 2-х частотного сейсмоакустического профилирования в районе полуострова Гусиная Земля. Провели опытные работы, используя радиобуй «Кальмар», с подвешенным к нему гидрофоном, получили первый годограф. В общем, отработали методику работ, для геологической съемки акватории. В процессе работ отметили 2 дня рождения, мой и старпома Юрьева. Расписали несколько пулек, где я был в плюсе. И благополучно, через Порчнику, в середине сентября прибыли в **Мурманск**, а оттуда улетели в **Ленинград**.

18.1977 год (февраль – май и июнь – октябрь). В декабре 1976 года мне, наконец, открыли визу для работы в заграничных. При первой попытке открыть визу в 1974 году, я прошел партком НИИГА, райком Октябрьского района, а на обкомовской комиссии меня задробил 2-ой секретарь обкома, зам. Романова. Он припомнил мне выговор по комсомольской линии, который я получил после самоволки на летних военных сборах после института в 1971 году. Если бы не он, мне бы и тогда открыли визу. Участвуя в демонстрациях, я неоднократно его видел на трибуне рядом с Романовым.

Визу мне открыли вовремя. В январе 1977 года Мише Серякову предложили пойти в рейс на НИС «Профессор Куренцов» в Атлантику. Это было новое судно финской постройки, приобретенное для КМАГЭ. По корпусу судно было полным аналогом «Дм. Лаптева», но специально оборудованное под геолого-геофизические работы. Серяков очень обрадовался приглашению, тем более начальником рейса шел его давний друг Владимир Евгеньевич Мельницкий. Он решил взять в рейс 2 человека, а мне сказал, чтобы я курировал изготовление второго экземпляра «Геокарта». Но вышло все наоборот. В конце января, утром в понедельник, Миша позвонил на работу и сказал, чтобы я срочно собирался в рейс, т.к. он в Токсово, катаясь с женой на лыжах, сломал ногу. Мишу я, конечно, пожалел, но в душе обрадовался такой возможности побывать за границей, хотя времени на сборы совсем не оставалось. Посчастливилось, что первый мой заграничный рейс (хотя границу мы постоянно пересекали и в северных рейсах) уходил из **Ленинграда**. И не надо было возиться с отправкой оборудования спецрейсом. Все завозили в пассажирский порт на Васильевский остров, куда к тому времени подошел «Куренцов». Со мной в рейс Серяков отправил двух радиоинженеров Валеру Коваленко и Тольку Харькова.

Впервые в моей практике судно в рейс провожала вся наша партия, начальство ПМГРЭ и родственники, в том числе моя жена Елена. От причала в Гавани нас оттаскивал мощный буксир, а затем взял под проводку ледокол «Киев», который вел нас до открытой воды. Первый раз я попал на судно с таким количеством экспедиционных отрядов. Кроме нашего отряда и сборного отряда геологов, все остальные были из КМАГЭ. Для памяти перечислю их. Нач. рейса Мельницкий В.Е., зам.нач. рейса Поляков Н.С.; геологический отряд – Дибнер В.Д.(нач. отряда), Андреев Н.М., Тумарев Г.Н., Ширяев Д.В.(Москва), Ржанда Зденек (чех); отряд гравики – Французов И.Я. (нач. отряда), Бусырев В.А., Журавлев В.; отряд гидромагнитки – Веревкин В.И.(нач. отряда), Матюшев А., Ефремов В.Г.; отряд сеймики – Поляков В.И. (нач.отряда), Яковлев В.Н., Волотка В., Поддубный А.Я., Голицын В.И.; отряд гидрографический во главе с Гушиным и Порхоменко М. и наш отряд сейсмоакустики. Капитан Востоков К.А.; старпом Пятница В.Т.; помполит Судоргин А.С. Наш отряд поселили в одну 3-х местную каюту. Пока шли по Финскому заливу, выяснилось, что не работает новая система навигации «Дейта Бридж», установленная норвежцами на судно. Получили добро на незапланированный заход в **Хортон (Норвегия)**. Этот небольшой городок находится в заливе Бохус, недалеко от Осло. Простояли у причала 3 суток. На судно пришел агент, предложил поменять валюту, но гнида капитан сказал, что на берег никто не пойдет, и не выпустил. В министерство сообщили о незапланированном заходе, в результате чего нам задробили следующий заход в **Лас-Пальмас (Канарские острова, Испания)**, там не могли даже подумать, что нас не выпустят на берег. Капитан был из рыбаков и панически боялся заходов, не дай бог кто-нибудь напьется. А в результате, это был его первый и последний рейс в МАГЭ (первую букву в названии убрали). 3 дня смотрели на маленькие 1-2 этажные дома, этого симпатичного северного городка. Так я пролетел мимо моего первого заграничного захода. В Северном море попали в приличный 6-7 бальный шторм. Впервые проходил каналами **Па-де-Кале и Ла-Манш**. В Бискайском заливе продолжало штормить.

Через 8 дней подошли к Канарским островам, на рейде Лас-Пальмаса быстро получили продукты и, так называемые, колониальные товары (кока-кола, сигареты, жвачка и т.д.) и сразу пошли на работы курсом на запад. Начали работать гравики и магнитчики. Почти сразу выяснилось, что опять не работает «Дейта Бридж» спутниковая привязка, гордость «Куренцова». Связались с фирмой, попросили заменить антенну и программу. Фирмачи сказали, что пришлют специалистов в наш следующий заход в Гваделупу. Продолжили профиль через Атлантику, наш отряд тоже пристроили на промерную вахту с немецким эхолотом «ЭЛАГ». Геологи сращивают троса до длины 7 км., сеймики готовят косы 30 штук по 100 метров и пневматические излучатели ПИ-1Б. В районе Срединно-Атлантического хребта (САХ), сеймики начали работу, прошли над скважиной № 11

бурового судна «Гломар Челленджер». После скважины профиль повернули в направлении острова Гваделупа. До захода в **Пуэнт-а-Питр (о.Гваделупа)** сейсмоки сделали 1100 км. профилей, магнитчики и гравитики более 2500 км. Нам тоже дали время для настройки аппаратуры и излучателя – УЭВ (установка электро-возбуждения). Получили первый материал на больших глубинах. На севере глубины были не больше 400 метров.

Пока лежали в дрейфе, дожидаясь разрешения на заход, поймали здоровенную акулу. Обычно акулы ходят стаями, а тут одиночка, потом поняли почему. На мясо почему-то не клюнула, а на замороженную треску позарилась. Когда стали вытаскивать на борт, она сорвалась с крюка и резко ушла в глубину. Азартный Коваленко ждал ее около часа, и она вернулась. Когда снова заглотила треску с крюком, ее подтянули вдоль борта на корму, по леске сбросили петлю из фала и затянули петлю на туловище. Вытаскивали на борт судна с помощью шпиля, т.к. весила она больше 200 килограмм. Далее процедура была омерзительная, боцман оглушил ее кувалдой, когда вспороли брюхо, оттуда вывалились 8 живых акул. Каждый был в мешке с жидкостью. Впервые я узнал, что акулы живородящие. Почти всех акул, освободив от мешков, бросили за борт. Хотя они и поплыли, но вряд ли выжили. Двух забрал боцман, сказав, что сделает чучела. Бедную акулу распотрошили на «запчасти». Вырезали челюсть, плавники забрал чех Зденек, сказав, что подарит престарелому начальнику для повышения потенции. Часть мяса отдали на камбуз.

На следующее утро подошли к причалу, расположенному в самом центре **Пуэнт-а-Питра**, красивейшего французского курорта. На борт поднялись 3 огромных негра – агент и 2 полицейских. Я успел потоптаться причал и сфотографироваться на фоне портового розария, после чего те же негры загнали нас на судно, и выход на берег был запрещен. А все скряга капитан, который ни чем не угостил власти, те обиделись и запретили сход на берег. Думаю, капитан это сделал умышленно, уж очень он боялся заходов. Вероятно рыбаки, с которыми он ходил до этого рейса, на заходах оттягивались по полной, с различными приключениями, за которые он потом расхлебывался. Двое суток на жуткой жаре, мы простояли, с завистью наблюдая, как мимо проплывают яхты и катера с полуобнаженными девицами, которые весело машут нам руками, приглашая к ним присоединиться. Двое суток на судне работали фирмачи из «Дейта Бридж», пытаясь починить спутниковую систему. Агент привез на судно заказанные скоропортящиеся продукты – огурцы, помидоры, зелень, ананасы и бананы. Так я пролетел мимо второго захода в иностранный порт.

После неудачного захода пошли к проектному участку, где должны были работать геологи. На первом же спуске оторвали драгу с пятью километрами троса. Пока геологи плели новые 7 км. троса, закатывали участок магнитчики (300 км.) и дали поработать нам. После этого Дима Ширяев испытал свой само всплывающий грейфер, оборудованный большим поплавком из синтактика (материал выдерживающий большие давления, состоящий из стеклянных пузырьков перемешанных с эпоксидной смолой) и проблесковым маячком. Грейфер в открытом виде опускается в воду, под тяжестью больших грузов расположенных на «плечах» ковша идет ко дну. Касаясь дна, грейфер закрывается, захватывая пробу грунта, груза сваливаются с «плеч», и грейфер, под действием поплавка, поднимается на поверхность воды. С помощью судового крана грейфер поднимается на борт, открывается и достается проба. Первый опыт был удачный, грейфер принес около 50 кг. ила и несколько железомарганцевых конкреций (ЖМК), одна из которых была необычно большая, весом 350 грамм. Дядька Мельницкий похвалил Диму и сказал, что теперь производительность работ геологов увеличится в 2 раза, предложив следующую схему работ. Опускаем Димин грейфер, бежим на следующую точку, делаем станцию с драгой или простым грейфером на тросе и возвращаемся ловить Димин грейфер. Так и поступили. Но на второй станции драга пришла пустой, опустили грейфер, который тоже пришел пустой. Уже стемнело, когда побежали ловить Димин



Ледовая проводка по Финскому заливу.



Монтаж источника с А.И. Харьковым



О. Гваделупа, Пуэнт-а-Питр. В город не пустили. «Куренцов» с катера



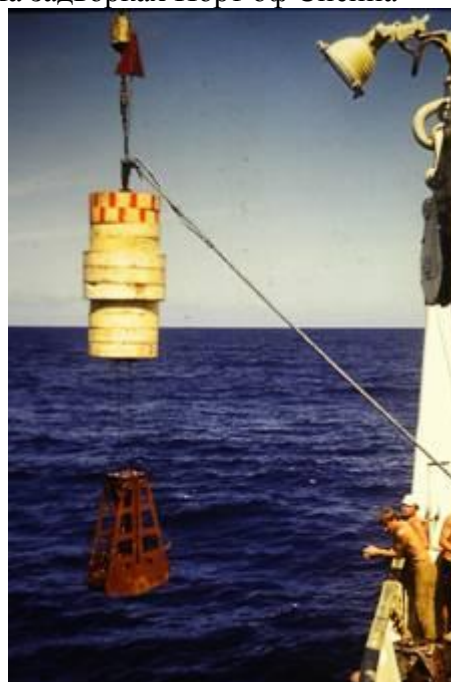
О. Тринидат. Порт оф Спейн.



На задворках Порт оф Спейна



Нач.рейса Мельницкий распутывал бухту троса.



Само всплывающий грейфер

грейфер, да еще поднялась волнишка. В результате Дима до утра с биноклем просидел на мачте, но так грейфера и не увидел. На этом эксперимент с само всплывающим грейфером закончился. В течение 11 суток геологи работали на проектной площадке, с переменным успехом сделали всего 12 станций с пробами, из них в шести были ЖМК.

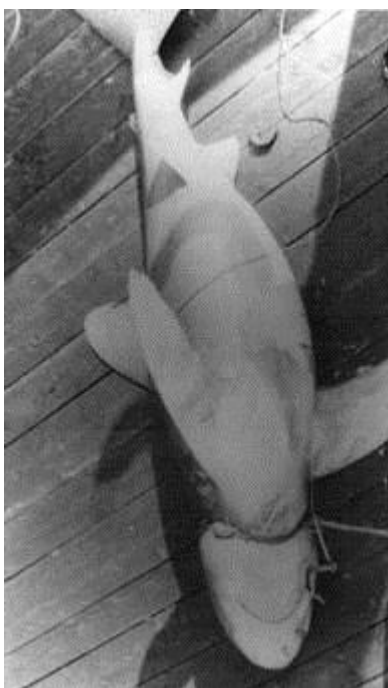
Пошли на заход в **Порт-оф-Спейн (о. Тринидад)**. По пути к Тринидаду дали нам поработать. На рейде Порт-оф-Спейна приехали на катере местные власти и сказали, что заход нам не разрешили, т.к. не могут обеспечить безопасность. Связались с агентом, объяснили обстановку – 2 месяца без захода, горючка на исходе. Агент обещал похлопотать у президента, попросил 3 суток и чтобы мы ушли с рейда. Тут выпала, наконец, удача нашему отряду. Вышли в район абиссальной равнины Демерейра с глубиной 5 км., и большой мощностью осадочного чехла. В результате отработали 12-ти часовой профиль, впервые получили красивейший сейсмоакустический материал на больших глубинах с хорошим разрешением и «глубинностью» записи до 500 метров. Через 3 суток были опять на рейде **Порт-оф-Спейна**. Приехал агент и сказал, что 2 суток захода разрешили, но ходить надо с оглядкой, белых здесь не любят. Предупредил, что цены очень высокие, поэтому валюту берите минимальную, оставшуюся нигде не сдать. Это был мой первый выход в иностранном порту. Цены действительно были заоблачные, как сказали знающие люди, островные. Но заказанный Еленой купальник, я все же купил. Он представлял из себя две узкие полоски материи, но в России, ни у кого такого купальника не было, и Елене он очень нравился. Ходить по городу, даже по центру было как-то неуютно. Периодически за спиной мы слышали: «Янки, go home!». Вероятно, кто такие русские местные не знали. Вообще-то, Тринидад и Тобаго это бывшие английские колонии, получившие независимость за несколько лет до нашего захода, поэтому к белым там относятся, мягко говоря, без должного уважения. Тем не менее, на пляж мы сходили, отметились в Атлантическом океане. Сходили группой в кино, посмотрели шикарный фильм под названием «Marathon man» с Лоренсом Оливье и Дастином Хоффманом., позже, уже в России его показывали по телевизору.

На второй день захода нам устроили экскурсию на уникальное явление природы – асфальтовое озеро. Тринидад расположен в нефтяном районе, и на острове, и на его шельфе добывают нефть. А асфальтовое озеро, по-моему, единственное в мире. Натуральный асфальт там добывают с помощью экскаваторов. Размеры озера внушительные. В конце последнего дня захода мы с Харьковым зашли в припортовый бар, чтобы истратить последние гроши. У барной стойки в очереди стояли несколько местных чернокожих. Мы долго высматривали, на какой пузырь нам хватит денег. Наконец, найдя достойный нашей валюты объект, мы встали в конец очереди. К нашему удивлению, весь стоящий контингент жестами стал показывать, что мы можем купить все, что нам надо без очереди. Вероятно, по городу прошел слух, что судно из СССР, а белые люди совсем не американцы. Но когда, мы у продавца попросили маленькую дешевую бутылочку под названием «Baу gum», сзади раздался дружный хохот. Только на судне, когда мы попробовали содержимое нашей покупки, мы поняли причину такой реакции местной публики. Жидкость была отвратительного вкуса и мы, ее не допив, подарили слоникам (так называли Поддубного, Голицина и Волотка), которые пили все, что льется. На этом закончилась моя первая прогулка по зарубежью.

После Тринидада взяли курс на восток. Шли через Атлантику с сейсмикой, магниткой и гравикой. Периодически, на относительно ровных участках дна, подключались мы со своей работой. Через 2 недели пришли на рейд **Лас-Пальмаса (о. Гран Канария, Испания)**. Осуществилась мечта капитана – заход в дешевый порт длительностью 7 суток. В Лас-Пальмаса оттянулись от души. И магазины, и пляжи, экскурсия в Маспаломас с нудистским пляжем. Купил первые фирменные джинсы LEE. Много подарков – зонтики, отрезки кримплена, сувениры. Елене купил два лифчика, множество которых весело на круговой вешалке в магазине. Долго не мог разобраться в местных размерах, пока продавщица не собрала весь магазинный женский контингент с



1977 г. «Куренцов». Наш отряд и Вадим Бусырев. С Валерой Коваленко в Порт-оф Спейне (о. Тринидат)



Беременная акула, пойманная Коваленко.



Лас-Пальмас. Со «слониками» (А.Поддубный и В Волотка)



1977 г. НИС «Профессор Куренцов». День победы на подходе к Мурманску.

различными размерами бюста. Тут я с размером не ошибся, за 4 месяца не забыл формы жены. Елена была довольна покупкой.

Помимо этого, часть продовольственных денег нам выделили на колониальные товары, которые централизованно заказывали у агента. Каждый участник рейса составлял свой список. Я приобрел: жевательная резина - 6 блоков, конфеты – 2 банки, печенье – 2 банки, сигареты – 2 блока, кофе – 4 банки, ананасы – 10 банок, орехи – 4 банки, сок – 2 бутылки. Честно говоря, я не ожидал таких щедрых подарков. Само собой, еще каждый на свои деньги заказал у агента спиртное – шило и другие напитки. Выйдя из Лас-Пальмаса, судно взяло курс на родину. В первый день перехода, Мельницкий, как начальник рейса, из своих представительских, выдал всем начальникам отрядов литровую бутылку виски «Зеленая полоса». На следующий день, ни какие таблетки и прочие меры утихомирить головную боль не помогали. Мельницкий навещал больных и спрашивал: «Ну что, волосики болят? Надо меньше пить». В ответ слышал жалкое мычание. Вероятно, это были самые дешевые виски в мире, сплошная сивуха. Тем не менее, пьянствовали 3 дня, опустошая уже свои запасы спиртосодержащих напитков. Протрезвев, начали обрабатывать полученные материалы, писать информационный отчет и упаковывать оборудование, и свои манатки.

Ко Дню Победы все было написано и собрано. 9 мая отмечали широко, к этому времени судно уже шло вдоль Скандинавии, т.к. оказалось, что идем в **Мурманск**. Через несколько дней в Мурманском порту закончился мой первый заграничный рейс. Таможня трясла судно 2 суток. Нашли лишние ковры, парики, зонтики, жвачку. Наш отряд обошелся без потерь (хорошо все спрятали). Бывалые моряки говорили, что Мурманская таможня самая злая и наглая во всем Советском Союзе. В Ленинград наш отряд возвращался на поезде, аппаратуру и оборудование оставили на хранение в МАГЭ, т.к. летом предстояли работы в Баренцевом море.

В Ленинграде удалось побыть не больше месяца. Навестил родственников, раздал подарки, рассказал про заграницу. В середине июня вся партия отправилась в Мурманск на продолжение работ по договору с МАГЭ. На этот раз МАГЭ выделила нам для работ СРТ «Сазан». Судно одно к одному с СРТ «Всадник», водоизмещение 370 тонн, те же каюты, такая же лаборатория. Честно говоря, мало что запомнилось из этого рейса. Заходы стандартные – **Мурманск, бухта Порчниха, Дальние Зеленцы, Териберка, Нарьян-Маар, Белушья Губа, Мурманск**. Работали на 3-х участках. Основной, около полуострова Гусиная земля (Новоземельский шельф), и два небольших – напротив полуострова Рыбачий (Кольский шельф) и около Канина Носа. Задачами работ являлось совершенствование методики и техники 2-х частотного сейсмоакустического профилирования и, применяя эту методику и технику, осуществлять поиск структур, перспективных на залежи нефти и газа. Состав экспедиции был следующий: начальник партии – Серяков М.М., старший геофизик – Кротов А.Г., радиоинженеры – Плишко С.К., Харьков А.И., Коваленко В.А., Смирнов Б.Н., Буртонов М.Л., геофизик – Русанов С.В., инженер Абрамов Ю.Н., геодезисты – Злобин А.И., Соколовский А.Н., Кравченко В.Ф. Запомнилось два казусных случая в процессе рейса. На втором месяце работы у Гусиной Земли у нас закончилась пресная вода, и топливо было на исходе. Капитаном тогда был, уже бывший старпом с СРТ «Всадник» Сергей Викторович Юрьев. Он как, бывший военный гидрограф, решил зайти в Белушью Губу в одноименный поселок, где располагалась небольшая база ВМФ. На подходе к губе капитан несколько раз пытался связаться с базой, но безрезультатно, база молчала. На свой страх и риск, капитан вошел в губу и пошел к поселку. Оставалось метров триста до причала, когда с крыши хорошо видимого 3-х этажного здания штаба базы матрос прожектором начал судорожно подавать нам какие-то сигналы. Но было уже поздно что-то выяснять, мы подходили к причалу, к которому бежали, с автоматами наперевес, несколько матросов. Причаливали мы под строгим конвоем нескольких автоматчиков. Затем на судно зашел капитан 3 ранга с двумя автоматчиками, и они пошли в рубку, где находился наш капитан и Серяков. Через



1977 г. СРТ «Сазан». Штормит.



Узкий вход в бухту Дальних Зеленцов



Дальние Зеленцы с сопки. НИС «Владимир Обручев» на мели в бухте Д. Зеленцов



НИС «Смелый» (бывший китобой).



«Смелый» стащил нас с мели в бухте Д.З.



В июле в бухте Порчниха.



В октябре около полуострова Рыбачий

несколько минут их обоих вывели под конвоем с судна и повели к зданию штаба базы. Как потом рассказывал Серяков, их привели к начальнику базы (по моему капитану 1 ранга), который сказал, что судно он арестовывает за нарушение государственной границы и за несанкционированное вторжение на базу ВМФ. Не помню подробностей, но это был воскресный день (поэтому судно не могло связаться с базой), а Юрьев захватил из своих запасов 2 бутылки коньяка. Тут пошел совсем другой разговор, Серяков объяснил, какую важную государственную задачу судно решает. После 3-ей рюмки начальник базы сказал, что заправит судно пресной водой. Затем Юрьев с начальником базы нашли общих знакомых из состава офицеров северного флота. После 2-ой бутылки коньяка начальник базы уже со своим заместителем сказали, что подсобят с топливом, которое оплатит МАГЭ. На следующий день нам разрешили немного потоптаться Новую Землю и даже, у кого были деньги, посетить местный магазин. К вечеру на судно вернулись в приличном подпитии Серяков с Юрьевым, и мы пошли продолжать работу.

Второй случай скорее не казусный, а для меня, мягко говоря, малоприятный. В середине сентября мы болтались на участке Кольского шельфа, напротив полуострова Рыбачий. Погода была отвратительной, все время штормило. План горел. Поэтому с участка не уходили и, как только стихало до 4-х баллов, начинали работать. Работали урывками, то опуская, то поднимая забортные устройства, когда усиливалось волнение более 5 баллов. В нашей 4-х местной каюте с левого борта стоял длинный стол, на котором в свободное от работы время мы пили чай. Чайник был электрический металлический конусообразной формы. Чтобы он не падал, мы крепили его к переборке с помощью широкой резины. Когда было нужно, резину отстегивали и забирали чайник. Около стола были к палубе прикручены 2 стула, один со спинкой, другой без нее. Мы соревновались, кто первый займет более удобный стул со спинкой. В один из вечеров, в приличный шторм решили попить чайку. Я на свою беду, в этот вечер обогнал Буртонова, и занял стул со спинкой. Чайник как раз крепился напротив этого стула. Когда чайник вскипел, я отстегнул резину, и в это время пришла хорошая волна, чайник упал и кипяток хлынул на нас. Буртонов кувырком соскочил со стула, а мне помешала спинка. В результате весь кипяток угодил мне в паховую область. С криком дикого марала, я слез со стула одновременно сдирая с себя прилипающие к ляжкам синтетические трусики и трусы. Со спущенными штанами я вбежал в лабораторию, которая находилась напротив каюты, с криком: «Афанасич, спирту!!!» (Афанасич, это Валерий Афанасьевич Коваленко держатель партийного спирта.). Валера быстро оценил ситуацию, и не пожалел вылить на мое причинное место около 200 грамм спирта. Это быстрое действие спасло мои причиндалы от более сильного ожога и пузырей на члене. Хотя небольшие пузыри образовались на ляжках, все же остальное только покраснело. Дней пять я лежал на своей верхней койке «зализывая раны». Иногда ко мне подходил Серяков, поднимал простынку и, подув на что-то красное, говорил: «Ну, лежи, лежи без тебя обойдемся», закуривал, и уходил. К середине октября план мы все-таки сделали. И после прихода в Мурманск отбыли на поезде в Ленинград.

19. 1978 год (июнь – сентябрь). Продолжение работ по договору с МАГЭ. В этот год с судном нам повезло больше. МАГЭ выделила для наших работ СРТМ «Атлантида». Судно на много больше, чем СРТ, его водоизмещение 1050 тонн. И по бытовым и рабочим параметрам судно было много удобней. На этот раз меня разместили в 2-х местную каюту вместе с Анатолием Ивановичем Харьковым. Жили мы с ним дружно. Он увлекался йогой, втянул в эти занятия и меня. У него было несколько книжек самиздата по йоге, по ним мы на верхнем мостике судна изучали и пытались изобразить всевозможные асаны. Вообще, человек он был интересный, много читал, в том числе самиздата, много говорил на политические темы, но только в узком кругу, поскольку говорил всякую крамолу. Жену свою и дочь называл не иначе, как змеями, но ласково. К сожалению после этого рейса он уволился, сказав, что не может столько времени тратить

впустую (имея в виду рейсы). Радиоинженер он был классный, лучший в партии, вся идеология создания «Геокарта» была во многом его. В целом, коллектив был тот же, что и в предыдущем рейсе. За исключением Сергея Русанова, который уволился от нас, женившись на москвичке. Уехав в столицу, он по протекции высокопоставленной тещи, устроился в вычислительный центр университета. Но на долго его не хватило, через 5 лет он убежал от этой тещи, вернувшись в Ленинград уже холостым.

Основной задачей этого полевого сезона, было выполнение площадной съемки участка Приновоземельского шельфа, результатом которой являлось построение геологической карты на данный участок. Съемка велась с применением, отработанной в предыдущих рейсах, методики 2-х частотного профилирования в двух частотных модификациях (16 – 200 гц и 100 – 1200 гц). При этом использовались 2 источника упругих колебаний – пневматический и электроискровой, а также 2 приемные пьезосейсмографные косы. Для получения скоростных характеристик разреза использовалась аппаратура «Кальмар-5М». Она состояла из радиобуя, включающего гидрофон, усилитель и передатчик, а также приемника Р-328 и наборного блока полосовых фильтров. Точечные зондирования выполнялись по следующей методике. В нужной точке выставлялся радиобуй с отражающей вехой. Судно с работающим пневматическим источником проходило рядом с радиобуем, информация с радиобуя передавалась на приемник, находящийся на судне, обрабатывалась и записывалась на регистратор. Таким образом, получались 2 ветки годографа, по которому считались скоростные характеристики разреза. Эти данные использовались для стратиграфической привязки выявленных в волновых полях отражающих границ и толщ в материалах 2-х частотного профилирования. Для стратиграфической привязки полученных горизонтов также использовалась скоростная колонка ближайшей к участку скважины № 140 Колгуев и результаты сейсморазведочных работ на сопредельных площадях. В результате этих работ было выполнено 1780 погонных километров 2-частотного сейсмоакустического профилирования и 26 точечных зондирований. Впервые была построена геологическая карта данного участка, установлена восточная граница Южно-Баренцевской впадины по меловым, юрским и триасовым отложениям, выявлены основные черты Приновоземельского шельфа.

Во время технических перерывов, которые случались, в основном, по погодным условиям, играли в преферанс. Компания была стабильная – Кротов, Плишко, Злобин и капитан. Играли, в основном, на судовую лавочку и спиртное, купленное на заходах и вместе выпиваемое. Заходы были стандартными - **Мурманск, бухта Порчниха, Дальние Зеленцы, Териберка, Нарьян-Маар, Белушья Губа, Мурманск**. С Харьковым в каюте развлекались тем, что проводили эксперименты над тараканами, которых на судне было достаточно, но много меньше чем на «Чеуше». В литровую бутылку из-под молока сажали несколько тараканов. Сначала их подкармливали крошками булки, до выяснения, кто из них самки. У самок через несколько дней общения с самцами сзади вырастали яйца, в которых развивались детеныши. Через неделю самки задними лапками отрывали от себя яйца, из которых выползали около 10 – 15 тараканят. Кормить мы их прекращали. Тогда самцы начинали пожирать детенышей, а когда их не оставалось, принимались за самок. Но те так просто не сдавались, борьба была не на жизнь, а на смерть. Иногда побеждали самки. Вот такой каннибализм. Периодически мы закидывали новую порцию тараканов и весь процесс повторялся. Зрелище, прямо скажем, омерзительное. В конце работ, бутылку с оставшимися тараканами, выбросили в иллюминатор.

Вернувшись в Ленинград в конце сентября, принялись за обработку полевых материалов и написание 3-х годовичного отчета, который с отличной оценкой защитили на ученом совете НПО «Севморгеология» в апреле 1979 года.

20.1979 год (июнь, октябрь-декабрь). В начале июня прибыли в **Мурманск**, по договору с МАГЭ на продолжение работ в Баренцевом море. На этот раз нам было выделено, бывшее китобойное судно «Смелый», которое стояло в ремонте на угольном причале в

Мурманском порту. Судно было в жутком состоянии, ржавей его я ничего не видел. Около месяца мы всей партией прожили на нем, дожидаясь, когда его отремонтируют. Я жил в 2-х местной каюте с М.М.Серяковым. Днем работали на судне, пытались реанимировать лабораторию, разместить аппаратуру и оборудование. По вечерам выходили в город, либо в кино или по гостям, т.к. многих мурманчан знали по совместным работам. В проходной порта к нам привыкли и уже пропускали без проверки документов. 10 июня у Бориса Смирнова был день рождения, решили отметить его в привокзальном ресторане. Купили несколько бутылок водки и, за небольшие чаевые, договорились с официанткой, чтобы она водку разлила в бутылки из под минеральной воды, т.к. с собой спиртное приносить было категорически запрещено. На стол для вида заказали одну бутылку водки и хорошую, на сколько, это было возможно в данном кабаке, закуску. Официантка попросила нас особо не шуметь, не привлекать к себе внимания, чтобы ее не подвести. Но это не получилось. Именинник быстро наклюкался и упал мордой в салат. После чего нам пришлось раньше времени тихо ретироваться. Несли до судна Борю вчетвером. На подходе к проходной нас догнал милицейский газик. Милиционеры поинтересовались, не помочь ли нам, но мы сказали, что несем именинника и сами справимся. Как ни странно, милиция отнеслась к нам благосклонно, и помогать не стала. В проходной Борю тоже пожалели и пропустили бездыханное тело без проблем. До судна идти было далеко и пришлось по дороге передохнуть, положив именинника на кучу с углем. На судне продолжили отмечать день рождения, но уже без виновника торжества.

Еще одно мероприятие того лета мне хорошо запомнилось. В Росте на атомном причале стоял атомный ледокол «Арктика», на котором хирургом работал Виталий Павлович Андреев, муж моей сестры Нины. Я уже точно не помню, как я с ним связался и попросил его устроить экскурсию на ледокол. С трудом ему удалось сделать пропуска на 5 человек – мне, Серякову, Абрамову, Коваленко и Буртонову. Проходная на атомный причал охранялась очень строго. Нас долго сверяли с документами, паспорта оставили на проходной. Ледокол, после нашего ржавого корыта, показался раем. У Виталия Павловича была отдельная 2-х комнатная каюта, с огромным кабинетом, отдельной спальней и туалетом с ванной. Подобные каюты были у всех «офицеров», живущих в надстройке. У моряков и обслуживающего персонала каюты на нижней палубе были попроще, но тоже большие, т.к. места на ледоколе девать было некуда. Водоизмещение ледокола составляло 23 тысячи тонн, общее количество экипажа около 200 человек. Точно не помню, сколько там было «этажей», но катались по ним мы на лифте. Виталий Павлович показал нам помещения всех служб ледокола, заглянули даже в шахту атомного реактора. На огромном мостике познакомились с капитаном ледокола Ю. Кучиевым. Посмотрели огромный кинозал, он же театральный со сценой, побывали в нескольких спортивных залах – баскетбольном, волейбольном и тренажерном. Были также в бане с большим бассейном. Поразила парадная лестница с красивыми под старину дубовыми перилами, ведущая к кают-компани. Все начальники служб, с которыми мы встречались, были исключительно доброжелательны. Чувствовалось, что с большим уважением и даже с некоторым обожанием, все относятся к Виталию Павловичу. Впоследствии стало понятно почему. Специалист он был классный и человек исключительно порядочный, скромный и внимательный. Как оказалось многих моряков спас от инвалидности, а то и от смерти.

После экскурсии по ледоколу Виталий Павлович устроил нам настоящий банкет в своей каюте. Буфетчицы, которые с явным обожанием смотрели на него, накрыли шикарный стол с разнообразными закусками. После жуткого питания на «Смелом», мы отведали душу, пожирая эту изысканную, практически по домашнему приготовленную пищу. Тем более, что напитки были на любой вкус. Виталий Павлович много рассказывал про работу ледокола в Арктике, про то, как побывали на Северном Полюсе и поиграли там в футбол. И еще много интересных историй. Ближе к вечеру в каюту постучали, и вошел высокий, крепкий мужчина, держа в двух руках 4 бутылки шампанского. Поставив бутылки на стол, он начал обнимать и целовать Виталия Павловича, который при этом покраснел как

девушка. Оказалось это боцман с ледокола, который первый день на ледоколе после болезни. Во время работы «Арктики» в Карском море боцман умудрился проломить череп, упав с какой-то высоты. Ледокол срочно пошел в Диксон, где боцмана сдали в больницу для операции. «Арктика», совершив проводку судов до Чукотки, вернулась через 3 недели в Диксон. Оказалось, боцману операцию так никто и не сделал, побоявшись последствий. Тогда Виталий Павлович, будучи хирургом травматологом по конечностям, решился сделать операцию на черепной коробке. Операция прошла удачно и, с тех пор боцман считает Виталия Павловича своим спасителем и, как он сказал «второй матерью», родившей его заново. Поздно вечером мы, все-таки, с большим сожалением покинули гостеприимную «Арктику». Виталий Павлович пошел нас провожать и напросился в гости к нам на «Смелый». Увидев наше ржавое чудо, вида не показал. Но когда за полночь, мы сидели в нашей с Серяковым каюте за рюмкой разведенного спирта, он все - же спросил, как мы выживаем в таких условиях. Мы ответили, что нам не привыкать. Под утро спать мы его уложили на диване, т.к. уходить он отказался. Утром, опохмелившись, мы расстались, при этом Виталий Павлович сказал, что был рад познакомиться с нашим дружным коллективом. К сожалению самого Виталия Павловича никто не спас на операционном столе в больнице в Бологое, куда он попал после автомобильной аварии, когда на своем жигуленке возвращался из Москвы в Ленинград. На его похороны приехал почти весь экипаж «Арктики» во главе с капитаном Кучиным.

На «Смелом» в Мурманске мы проторчали почти месяц, и, не видя конца края его ремонта, ПМГРЭ расторгла договор с МАГЭ и мы со всем оборудованием вернулись в Ленинград. К тому времени, Министерство Геологии СССР поставило перед ПМГРЭ две новые задачи. Поиск и изучение железомарганцевых конкреций (ЖМК) в Тихом океане и работы по программе «Мировая гравиметрическая съемка» в Атлантическом и Тихом океанах. В связи с этим, М.М.Серяков разделил нашу партию на 2 отряда. Один отряд для работ в Тихом океане, второй в Атлантическом. Для проведения работ будут арендоваться гидрографические суда в Провиденской и Архангельской гидробазах. Меня Серяков назначил начальником тихоокеанского отряда в составе 6 человек (Коваленко В.А., Смирнов Б.Н., Буртонов М.Л., Мозговой С.Г., Абрамов Ю.Н. и Краснов В.А.). Для этих работ планировали арендовать г/с «Федор Матисен», которое должно было в начале октября встать на ремонт в судоремонтный завод в Советской Гаване. Для того, чтобы подготовить судно к сейсмоакустическим работам и оборудовать лабораторию, Серяков решил для этой цели направить в Советскую Гавань меня и Юру Абрамова. Но для начала, нам с Юрой нужно было слетать в Мурманск, где по договоренности с военными мы должны у них забрать дизель-компрессор ДК-2, который необходим нам для работы с пневматическими источниками. Чтобы транспортировать ДК-2, вес, которого около 2 тонн, был арендован грузовой спецрейс. Загрузить ДК-2 в пустое брюхо самолета помогли военные. Корпус самолета был совершенно пустой, только по обоим бортам крепились две скамейки. Кабина летчиков отделялась от корпуса герметичной дверью. Прилетев в **Мурманск**, я понял, что одет не по сезону, поэтому позвонил жене, чтобы на Ржевский аэродром, где должен приземлиться наш самолет, она привезла мой тулуп. На Ржевском аэродроме нас ждали две грузовые машины с сейсмоакустическим оборудованием и аппаратурой геофизической гравиметрической партии, которое мы должны были доставить на судно в Советскую Гавань. Провожать нас пришла вся партия, в том числе и Елена с подругой и тулупом. Когда весь скарб загрузили в самолет, все разместились в одной из машин, чтобы достойно нас проводить и кое-что дать нам с собой. Т.к. было довольно холодно, я расстелил свой тулуп на скамейке. Когда все расселись, Елена вспомнила, что положила в карман тулупа, как она сказала, сюрприз. Сунув руку в карман тулупа, я почувствовал что-то омерзительно мокрое и слизистое. Это оказался, раздавленный, чьим - то задом, банан. Сюрприз удался. Под сюрприз выпили еще, и мы с Юрой отбыли на северо-восток. Таков был курс нашего самолета. Летели мы чуть больше

3 суток, с посадками и ночевками в **Амдерме, Хатанге и Иркутске**. Самое жуткое впечатление осталось от ночевки в Хатанге. Летчики, естественно, ночевали в своих гостиницах при аэропортах. В Хатанге нам места в гостинице не было, и нас устроили в какой-то бомжатник, огромный барак мест на 40. Спали там все в одежде, в основном, в грязных ватниках, не снимая обувь. При этом, вонь в бараке стояла жуткая. То ли это были местные строители или буровики после рабочей смены, так мы и не поняли. В одном углу компания выпивала, в другом играли в карты, а потом выясняли отношения. Кое-как мы промучились до утра и рысью помчались в самолет. Хотя лететь в салоне самолета, который не отапливался, было не уютно, но все - же лучше чем ночевать в бомжатнике. В самолете меня не спасал даже мой тулуп, хотя периодически мы с Юрой пытались согреться соответствующими напитками, которые быстро кончились. Когда было совсем невмоготу, нас пускали, ненадолго, в свою жаркую кабину летчики. Самая шикарная ночевка была в Иркутске. Мы сумели устроиться в хорошей гостинице в центре города, где приняли душ, на радостях сходили в ресторан, а потом долго гуляли по набережной Ангары.

На четвертый день, мы, наконец, приземлились в аэропорту **Советской Гавани**. На наше счастье, нас встречал Кирилл Петрович Самсонов, представитель геофизической гравиметрической партии ПМГРЭ, которого заранее послали в Советскую Гавань заниматься организационно-хозяйственными делами. Он заранее договорился о разгрузке самолета, транспортировке оборудования и погрузки его на судно. На «Матисене» нас поселили в отдельные одноместные каюты. Судно было похоже на «Дм. Лаптев», но совсем новое, следующей серии гидрографических судов финской постройки. До декабря мы с Юрой занимались оборудованием сейсмоакустической лаборатории. На заводе заказали стеллажи для аппаратуры, фундамент и основание под дизель-компрессор ДК-2. Затем все это устанавливали и закрепляли. Кирилл Петрович занимался оборудованием лабораторий гидромагнитки и гравики. Человек он был чрезвычайно общительный и компанейский. К нашему приезду успел перезнакомиться со всем руководством и мастерами завода. Поэтому периодически водил нас к ним в гости, а они с удовольствием и хлебосольством принимали ленинградцев. Тем более, что мы устраивали им небольшие концерты с песнями и стихами. Петрович хорошо пел, умел подражать различным певцам, особенно Утесову, был прекрасным рассказчиком и сыпал анекдоты, как из рога изобилия. Поскольку, в гости ходили не с пустыми руками, то к началу ноября деньги практически закончились, а впереди праздник 7 ноября. Тогда отмечали его широко, а денег на спиртное нет. Тут Кирилл Петрович вспомнил, что за год до этого жил он в гостинице Владивостока с капитаном 2 ранга. Очень с ним побратался, и тот, будучи завхозом военной базы, сказал, что ждет его в гости в любое время и обеспечит нужным количеством спирта. Адрес он ему дал, но что такое Мангохта, пришлось узнавать у местных сторожил. Оказалось, что это военный поселок в 40 километрах от порта Ванино. Юра категорически отказался ехать, а мы с Петровичем двинулись искать счастья в этой самой Мангохте, которой не было, и нет ни на одной карте.

На автобусе добрались до Ванино и купили билеты на автобус до Мангохты. Погода была морозная и солнечная. Автобус был набит до отказа, в основном, людьми в черных шинелях, и такого же цвета фуражках. Мы с трудом пробившись в автобус и встали у окна в самом конце автобуса. Остановок было мало, ехали по грунтовой дороге, пыль от которой была белой. В конце пути черные фуражки пассажиров стали белыми. Самая длительная остановка, как мы потом поняли, была перед самой Мангохтой. Вероятно, проверяли пропуска или билеты. Но до нас проверяющие не добрались, вероятно не захотели протискиваться сквозь плотные ряды пассажиров. Конечная остановка была на центральной площади **Мангохты**. Поселок был довольно большой и, у выходящих из автобуса, мы выяснили, где находится нужный нам дом. На звонок в квартиру нам открыла миловидная женщина, но с таким выражением лица, будто перед ней стоят приведения. Тем не менее, на наш вопрос, здесь ли проживает такой-то (имени его не

помню, но по отчеству Иванович, так его называл Кирилл Петрович), она ответила положительно, но дома его нет. Мы отрекомендовались как его знакомые из Ленинграда. Тогда она пояснила, что муж находится на железнодорожной станции, следит за разгрузкой эшелона. И чтобы мы пришли часа через 3, а пока можем погулять по городку и зайти в офицерский клуб. Так мы и сделали. Походили по городку, а остальное время провели в клубе. Как оказалось, Кирилл Петрович был большим мастером игры в бильярд и играючи обыграл нескольких офицеров, заработав деньги, которых хватило на покупку коньяка. Также у Петровича была припасена коробка ленинградских конфет.

С этими подарками мы снова пришли к Ивановичу. Первое, что он спросил, ошеломленный нашим приходом, «как вы сюда попали?». На что Петрович ответил «ты же меня приглашал». Но оказалось, что попасть туда мы никак не могли, т.к. это строго режимный объект, база дальних морских стратегических бомбардировщиков. Тем не менее, он пустил нас в дом и даже сделал вид, что рад нас видеть. После вручения подарков, хозяйка накрыла шикарный стол, в том числе с морскими деликатесами. Вечер, и полночи прошли весело и непринужденно. Много рассказывали по их просьбе про Ленинград, про нашу работу, попели песни. Они захлеб рассказали о страшном пожаре за два года до этого. Загорелись склады с боекомплектom, которые начали взрываться, затем загорелся лес и озера с топливом, которое сливалось с самолетов при вынужденных посадках. Мы заметили, когда ехали на автобусе, что вокруг дороги вместо леса стоят обугленные столбы. В общем, в конце концов, встреча удалась к обоюдному удовольствию. Они давно не общались с посторонними людьми, а мы заполучили 20-ти литровую канистру спирта. Под утро нас все-таки уложили спать. А в первой половине дня к дому подъехал ГАЗ-69 (козел), и нас с канистрой уложили в заднем отсеке, накрыли брезентом и велели не рыпаться и молчать, когда будем проезжать КПП. Т.к., Иванович оказался комендантом базы, то его без звука и осмотра пропустили за шлагбаум. Он довез нас до Ванино, где мы тепло распрощались. Пригласили его с супругой посетить Ленинград, но в ответ еще раз посетить Мангохту приглашения не услышали. Зато мы его долго вспоминали, разбавляя спирт не только на «Матисене» в Советской Гаване, но и в последующем рейсе. К празднику еще подлетели люди из геофизической партии, в том числе, знакомый мне по рейсу на «Куренцове» Вадим Бусырев. 7 ноября праздновали весело и долго, не щадя здоровья и дармового спирта. В начале декабря закончили оборудование судна под наши работы и самолетом вернулись в Ленинград.

21. 1980 год (март – июль). В начале марта я со своим отрядом вылетел во **Владивосток**, где стояло после ремонта г/с «Федор Матисен». Согласно проекту, на «Матисене» ПМГРЭ должна выполнить работы по программе «Мировая гравиметрическая съемка» (МГС) в Филиппинском и Беринговом морях. Наш отряд должен был в комплексе с гравиметрическими и магнитометрическими исследованиями выполнять 2-х частотное сейсмоакустическое профилирование методом отраженных волн, способом центрального луча (МОВ ЦЛ). Поскольку, основные гравимагнитные исследования выполняются на скоростях 10-11 узлов, то нашей задачей было сначала провести опытно-методические работы (ОМР) по адаптации нашего метода к таким скоростям. А затем уже выполнять намеченные проектные объемы работ.

7 марта судно вышло из **Владивостока**, и взяло курс на **Сингапур**. 8 марта был общесудовой праздник, с поздравлением женщин и бурным весельем, поскольку запасы напитков еще были целы. К вечеру начало покачивать, как судно, так и нас. Утром проснулись от жуткой качки, шторм не менее 8 баллов. А судно наше «Федор Матисен», водоизмещением 1600 тонн, ледового класса и поэтому форма подводной части корпуса похожа на яйцо, что усиливает качку с боку на бок. Особенно получаешь «удовольствие» лежа в койке, которая расположена вдоль борта судна, того и гляди, что из нее вывалишься. Качка усугубилась похмельем. Даже Миша Буртонов, которому чем больше качает, тем казалось ему лучше, и тот приполз в мою каюту совершенно зеленый, со

словами, что сейчас он умрет. Пришлось идти на поклон к завпроду Прокоповичу, которого я знал еще по «Лаптеву». Он повел меня в продовольственную кладовку, где из бочки налил в 3-х литровую банку моченой брусники с соком. Когда Буртонов принял 2 стакана этого лекарства, мы увидели, как он на глазах порозовел. Прокопович, старый татарин, знал, чем лечить больных людей. Дня через 3 шторм стих, мой отряд «выздоровил» и мы приступили к палубным работам. Намотали кабель - тросы на лебедки, закачали соляром косу, и проложили магистраль высокого давления к лебедки левого борта, откуда собирались опускать пневматическую пушку (ПИ-1Б). Во время перехода нам выделили время для выполнения наших опытных работ. Основной задачей ОМР было решить проблему заглубления наших забортовых устройств на нужную глубину при таких высоких скоростях профилирования. Для заглубления приемной косы, впервые в качестве слабины (подводящего канала к косе) был использован тяжелый кабель – трос, варьируя длиной которого, можно было изменять глубину буксировки косы. Сложнее всего было выбрать нужную глубину пневматического источника. Для этого к передней части «пневмапушки» крепился выточенный из бронзы конус, через который к пневматическому клапану продевался 7-ми жильный силовой кабель – трос, за который буксировался источник. Воздушная магистраль высокого давления, вслабую крепилась к кабель – тросу. К задней части источника с помощью цепей крепился параван, позаимствованный у моряков в Кронштадте. Нужная глубина буксировки источника задавалась углом наклона пластин паравана, который определялся экспериментальным путем. Глубина пневматического источника определялась по времени всплытия воздушного пузыря с момента «выстрела». 1 секунда – 1 метр. Для начала мы чуть не оторвали корму судна. Задали слишком большой угол наклона паравана и «пневмопушка» бабахнула под днищем судна, как раз под машинным отделением. На корму, с вытаращенными глазами, выскочили вахтенные механики и «ласково» нам объяснили, что мы не правы. Пришлось стресс с механиков снимать жидкой валютой. С тех пор мы с ними подружились. А нужный угол паравана и, соответственно, глубину источника, с божьей помощью подобрали. Электроискровой источник заглубляли с помощью свинцовых пластин, закрепленных на кабели источника.

Через 2 недели перехода мы подошли на рейд **Сингапура**. Честно говоря, не помню, из каких соображений начальник рейса Николай Николаевич Ржевский (по кличке «поручик») и капитан, направили судно сразу на заход. Возможно, решили запастись на 1 этап рейса овощами, фруктами и зеленью, которых во Владивостоке в этот период года, естественно, не было. А может просто решили погулять и посмотреть экзотику этого города – государства. Для северян это был редкий заход, они привыкли заходить в Чукотские поселки. Тем не менее, 19 марта мы пришвартовались к одному из причалов, практически в центре Сингапура. Никаких проблем с властями не было. Агент привез валюту, которую раздали участникам рейса и наш отряд двумя тройками (так было положено) отправился покорять азиатское зарубежье. Жара стояла невыносимая, далеко за 30 градусов. В первой же лавочке затоварились баночным пивом и стали решать, куда двигаться дальше. В одном из ларьков купили карту города, на ней увидели зеленый квадрат, куда и направились. Это оказался большой городской парк, находящийся на довольно высоком поднятии. С трудом, обливаясь потом, добрались до самой вершины парка и расположились на скамейки под раскидистым деревом. Вид на город с этой площадки открывался сказочный. Немного отдохнули и остудили организм холодным пивом. Рядом со скамейкой стояла внушительных размеров урна, куда мы намеревались бросить пустые банки из-под пива. Заглянув в нее, увидели до боли знакомый натюрморт из пустой бутылки «Московской водки» и опустошенной консервной банки кильки в томате. Советские люди не пропадут нигде. Гуляя по городу мы еще не раз встречали тройки русских моряков, особенно в дешевых сингапурских лавочках. А еще были случаи, когда советские моряки забавлялись тем, что устраивали гонки местных рикш. В общем,



Вход в Сингапурский парк.



Символ Сингапура



В парке

на заходах моряки отводили душу кто, как мог. В этот первый заход мы практически ничего не покупали, кроме напитков. Да и валюту нам выдали только за 12 дней. В основном, бродили по городу, изучая его достопримечательности, азиатскую архитектуру. На рынке наблюдали укротителей кобр и удавов, приценивались к местным товарам, особенно к дешевой аппаратуре, с перспективой ее покупки в следующих заходах.

Поразились чистотой улиц, а вечером увидели, как тротуар напротив каждой лавки хозяин или его подчиненные моют щеткой с мылом. Отсюда и чистота. Остров, город и государство Сингапур соединялся с полуостровом Малакка длинным мостом. И по утрам, из Малайзии на работу в Сингапур едет и идет масса малазийцев. Видно в Малайзии с работой напряженно или платят меньше.

Простояв на заходе четверо суток, от которых даже с непривычки немного устали, судно пошло на работы в Филиппинское море. Шли мимо островов Малайзии, через море Сулу, мимо островов Филиппинского архипелага и, когда пересекли Филиппинский желоб (максимальная глубина которого 10265 метров), попали в Филиппинское море, где и приступили к работам. Небольшой казус (небольшой потому что все хорошо закончилось) произошел, когда пересекали море Сулу. Море довольно глубокое, местами до 5 километров, но с множеством небольших островов и отмелей. На вахте второго штурмана с 12 до 16, когда после обеда по морской традиции «мертвый час» для тех, кто не стоит на вахте, я из своей каюты услышал лошадиный топот в коридоре. Выглянув в коридор, увидел бегущего в одних трусах и тапочках на босу ногу капитана, а впереди него старпома, которые летели к лестнице, ведущей на мостик. Оказалось, что в 2 часа дня на мостик поднялся радионавигатор Гайваронский и увидел, как судно полным ходом шпарит на мель, где уже обосновались два небольших суденышка. Быть бы нам третьим, если бы он, позвонив капитану, не дал команду полный назад и, сняв с автопилота, не повернул судно резко в бок. Проскочили мимо мели буквально в 100 кабельтовых. А 2-ой штурман спокойно сидел на диване, отпустив вахтенного матроса по каким-то делам. Он думал, что судно на автопилоте идет рекомендованным курсом. Когда его спросили, зачем на карте он проложил маршрут прямо на нарисованные кораблики, он сказал, что думал, корабли на карте обозначают рекомендованный курс. Действительно, на картах корабликами обозначают рекомендованные курсы, но несколько иначе. В данном же случае этими значками обозначили мель. А штурманом был бывший 3 штурман чукча с «Лаптева», которого повысили до второго, не смотря на то, что в 1974 году на подходе к Уэлену он чуть не перевернул резиновую шлюпку, из которой мы высыпались в море.

На проектном участке в Филиппинском море приступили к комплексному гравимагнитному профилированию. Наш отряд тоже включился в работу, выполняя ОМР по отработки методики 2-х частотного профилирования на больших скоростях. Для начала чуть не потеряли приемную косу. Пытались мерить шумы на косе, постепенно увеличивая скорость судна от 7 до 11 узлов. Шумы, как ни странно, даже на 10 узлах были вполне удовлетворительные. Но на 11 узлах все пропало. Стали вытаскивать косу, намотали на лебедку кабель – трос и увидели, что вместо шланга по поверхности воды прыгают голые провода с сейсмоприемниками. Стало понятно, что шланг вырвало из передней муфты, и он вместе с 70 литрами солярки и хвостовиком - стабилизатором сполз с косы и улетел в море. Что тут началось, когда я об этом доложил начальнику рейса Ржевскому. Он впал в жуткую панику. Когда я ему сказал, что все поправимо, и косу мы восстановим, он заорал, что дело не в этом. Теперь судно арестуют за загрязнение моря, и что надо сообщить об этом, чуть ли не в ООН. С большим трудом, общими усилиями мы уговорили его никуда не писать, что 70 литров солярки это капля в море, и на масляном пятне не написано, что оно с советского судна. Тем не менее, успокоился Ржевский не сразу, долго переживал по этому поводу. Мы же тем временем, промыли в пресной воде косу, высушили, прозвонили и натянули новый шланг. Теперь уже более надежно закрепили его на передней муфте, а конец косы вслабую прикрепили к задней муфте,

чтобы не потерять последний шланг в случае нового срыва. На наше счастье, ничего подобного больше не случилось и с этой косой мы доработали до конца рейса.

Через месяц мы опять зашли на 3 дня в **Сингапур**, для пополнения запасов питьевой воды (мытьебая готовилась судовым опреснителем) и продуктов. Затем снова пошли на новый участок в Филиппинском море. Проходя Филиппинский желоб, мы попытались записать его структуру. Нам это удалось, на его крутых склонах ели успевали переключать развертку на регистраторе, но зато на глубине 10 километров четко прописался ровный участок дна с карманом осадков мощностью до 70 метров. Закончив работы в Филиппинском море, пошли на последний заход в **Сингапур**. Наш отряд впервые выполнил 1200 погонных километров 2-х частотного сейсмоакустического профилирования на больших скоростях, отработав методику совместного профилирования с гравиметрической и гидромагнитной съемками.

По пути в Сингапур Ржевский решил зайти на атолл **Командор в Южно-Китайском море**. На атолле простояли 2 суток. Судно встало на якорь не далеко от атолла, а желающих отвозили на атолл шлюпкой. Глубина на атолле, отгороженном от моря барьерным рифом, была не более 1 метра, зато температура воды в этой лагуне составляла 35 градусов. Поэтому, даже я, мерзляк, бултыхался там, не вылезая 12 часов. Одет я был в тренировочные штаны и рубаху с длинными рукавами, чтобы не сгореть. На ногах были кеды, т.к. атолл состоял из сплошных зарослей кораллов, а на голове маска с трубкой. Трудно описать тот восторг, который охватил меня от этого сказочного подводного царства, такой красоты, такого уникального зрелища, я больше не видел никогда в жизни. Ни какой заход не сравнится с этими впечатлениями. Помимо более 20 типов кораллов, мы наблюдали множество различных рыб, всевозможных типов морских ежей, крабов, раков – отшельников, множество различных моллюсков и раковин, в том числе раковин – убийц ловцов жемчуга (тридакн), которые достигают двух метровых размеров. Из раскрытых створок этих раковин торчат моллюски всех цветов радуги. В одну из таких раковин я сунул ломик, которым отламывал кораллы. Створки раковины моментально захлопнулись, и я с трудом вытащил лом. Хотя размером она была не более 25 сантиметров. За 2 дня мы наломали множество кораллов различных размеров, форм и типов. Грузная ими шлюпка несколько раз доставляла их на судно и возвращалась за новой порцией. Но самое сложное было потом, когда приходилось под сильным напором пожарного шланга отмывать их от населяющих их микроорганизмов. После чего кораллы становились сахарно белыми. Практически весь переход до Сингапура мы этим занимались. До Сингапура необходимо было их хорошо спрятать, т.к. ломать и вывозить кораллы запрещено. Но от специфического запаха морских обитателей, мы так до захода и не избавились. Так же как в Сингапуре нас безошибочно можно было идентифицировать по характерным коростам вокруг лица, приобретенным от масок, в которых мы на атолле находились целый день на солнце и в круто соленой воде. Большую часть кораллов забрал себе Ржевский, хотя сам их не ломал. Обосновывал он это тем, что ему необходимы они якобы для подарков многочисленным начальникам. Несколько ракушек, уникальный морской еж с большими «фарфоровыми» иголками и красавцы кораллы, оставшиеся после того, как большую часть раздарил, до сих пор красуются в моей квартире, напоминая о том удивительном подводном мире.

В **Сингапуре** мы получили и истратили всю причитающуюся нам валюту. Я впервые купил небольшой кассетный магнитофон, кучу кассет с известными и модными в то время ансамблями. Я впервые услышал такие ансамбли – Bee Gees, Eagles, Smokie, The Hollies, Eruption, Shocking Blue, Creedence Clear Water Revival, и, конечно, купил несколько кассет «The Beatles», а также сборник «Demis Roussos» и «Suzi Quatro». Себе и жене приобрел несколько джинсов и какие-то «тряпки». А также множество подарков, типа косметических наборов и блоков жевательной резины. На остатки продовольственной валюты, решением общего собрания, каждому выдали бутылки с соками, банки с орешками и ананасами, кокосовые орехи и тому подобное. В Сингапуре простояли 5



г/с «Федор Матисен» на рейде Сингапура.



Добыча с атолла «Командор»



Короста от добычи кораллов на атоле.



На рейде Сингапура



Едим на острове



Купанье на острове. Со мной Смирнов и Абрамов



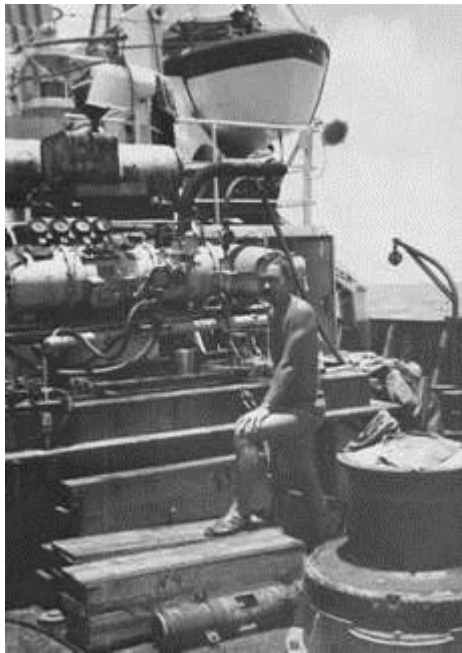
На острове

суток. На третьи сутки всех желающих на катере вывезли на небольшой необитаемый островок недалеко от Сингапура. На острове был хороший песчаный пляж, роща с экзотическими деревьями, в том числе пальмы с кокосами. Нам выдали сухой паек с консервами, колбасой и хлебом, а также по бутылке сухого, оставшегося, так называемого «тропического» вина.

Дело в том, что после пересечения «северного тропика», расположенного на 23 градусе северной широты, всем участникам рейса каждый день было положено (при советской власти) выдавать либо 200 грамм сухого вина, либо 300 грамм сока для восстановления солевого баланса организма. Обычно в рейс брали сухое вино, в тропиках его проще сохранить. Брали его, всегда с избытком, поэтому оставшиеся запасы можно было за деньги купить у артельногого.

На острове мы прекрасно провели день, много купались, загорали, слушали музыку на купленных магнитофонах, играли в карты и бродили по острову, сшибая кокосовые орехи. Все было замечательно, за исключением того, что буфетчицу и магнитчика Юру Тюрина ужалила за ногу крестовая медуза. Юра хоть и крепился, но говорил, что боль была ужасная. Буфетчицу ужалила, когда она плавала на надувном матрасе. Она кричала, так как будто ее живьем ест акула, сначала мы так и подумали. Пришлось тащить ее матрас к берегу, т.к. она ничего делать не могла, только кричала. Надо сказать, что эти ожоги долго лечил какими-то мазями.

Прощавшись с **Сингапуром**, судно взяло курс на **Петропавловск-Камчатский**, до которого шли 17 суток мимо нескольких юго-восточных стран, вдоль азиатского побережья. За несколько дней до прихода в Петропавловск-Камчатский мы заметили какое-то странное поведение начальника рейса Н.Н. Ржевского, он явно нервничал. На заходе его должен был сменить, тогда главный инженер ПМГРЭ, Евгений Григорьевич Донец. В Петропавловске мы должны были взять бункер, пополнить запасы воды, продуктов и частично поменять состав экспедиционного состава и экипажа. Как только судно пришвартовалось, Донец первым поднялся на борт к каюте начальника рейса, и, не обнаружив там Ржевского, спросил «где эта с...Ржевский». А Ржевский, в это время, пройдя по нижней палубе, сходил с судна. Вероятно, отношения у них были мало приятные и Ржевский явно побаивался Донца. Простояв 4 суток в **Петропавловске-Камчатском**, «Федор Матисен» двинулся на север в сторону порта **Проведения**. Почти сразу гравики и магнитчики приступили к работе. На подходе к Алеутским островам наш отряд тоже выпустил за борт все свое оборудование, но не тут-то было. С косы шел жуткий шум, что даже дно на сейсмограмме еле угадывалось. Что мы только с бедной косой не делали, в том числе меняли усилитель, расположенный в передней муфте, но ничего не получалось. Почти 3 суток не спали, т.к. над душой стоял Донец. Я показывал ему хороший сейсмоакустический материал, полученный с этой косой в Филиппинском море, говорил, что ничего мы с ней после окончания работ не делали. Где-то на четвертый день, когда мы вышли уже в Берингово море, а сами от усталости ели передвигали ноги, внезапно шум исчез и пошел кондиционный материал. Поскольку, та же ситуация повторилась и на следующий год, мы решили, что шум связан либо с сейсмоактивной зоной Алеутских островов, либо американцы включают какую-то мощную акустическую систему. В результате, переходный профиль через Берингово моря до бухты Проведения у нас получился. В родном порту Проведения (к которому судно приписано) «Федор Матисен» простоял 3 суток. За это время мы сумели осчастливить местных жителей импортными товарами, которые меняли на нужные нам товары или просто продавали, т.к. денег у нас после рейса не было. Я умудрился уговорить продавщицу свадебного отдела универмага, обменять 3 набора косметики на зимнюю пыжиковую ушанку, которую носил долгое время. Еще в Проведения был забавный магазин уцененных товаров. Там продавались галстуки по 1 копейки, майки по 2, зимнее пальто с мутоновым воротником стоило 3 рубля и еще много новых вполне приличных вещей продавались просто даром. В Проведения, когда я ехал на пароме через залив, то встретил геофизика, учившегося



1980 г. «Ф.Матисен». Дизель-компрессор. ДК-2, под ногами пневмапушка ПИ-1В.



Везут на остров рядом с Сингапуром.



Сингапур. Парк ужасов и пыток.



1982 г. Праздник Нептуна на «Матисене»



1981 г. Петропавловск-Камчатский, отметили день рождения Бори Смирнова. Он лежит где-то рядом.



1981 г. Радоновые ванны недалеко от долины гейзеров.

в Горном на курс младше меня (не помню его имя). Его, каким-то ветром, занесло служить 2 года в пограничных войсках (!) в Уреликах (поселок напротив Проведения через залив). Когда я пришел по его приглашению в комнату, которую ему, как офицеру выделили для жилья, то удивился огромному количеству разнообразных по форме и выделке шляп, развешенных по периметру жилища. Еще в институте он увлекался студенческими театральными постановками. Вот для этих целей он по 30 копеек скупал в том самом магазине эти шляпы. А Сергей Мозговой приобрел за 3 рубля зимнее пальтишко, в котором выходил на палубу в Беринговом море. На следующий год в рейс мы уходили из Находки. Практически на причале находился портовый кабак под негласным названием «Белогвардеец», где моряки перед рейсом оставляли последнюю советскую валюту, которую нельзя было вывозить за границу. Серега сдал это пальто в гардероб, а когда, изрядно попрощавшись с Родиной, подал номерок гардеробщику, сказал: «Пальта не надо» и гордо, покачиваясь, зашагал в тропический рейс.

В Беринговом море проработали 3 недели, наш отряд успешно выполнил проектные объемы, также как гравиметрический и гидромагнитный отряды. Через двое суток после окончания работ, судно пришвартовалось в порту **Анадырь**, где закончился этот довольно длинный рейс. В Анадыре нас встречал заместитель начальника геофизической партии Степан Макарович. Он выдал всем участникам рейса (сотрудникам ПМГРЭ) по 100 рублей аванса, большую часть которых мы благополучно пропили в ресторане аэропорта Анадырь. В заказанный Степаном спецрейс загрузили все оборудование и аппаратуру и рейсовым самолетом улетели в **Ленинград**.

22. 1981 год (февраль – июль). Снова наш отряд направили на г/с «Федор Матисен». С начала работы по программе ЖМК в Тихом океане, затем по программе МГС в Беринговом море. Оборудование и аппаратуру погрузили в багажный вагон пассажирского поезда Ленинград – Владивосток. Сопровождающими в этот длинный двух недельный путь вызвались Борис Смирнов и Сергей Федоров. Остальной отряд в середине февраля вылетел во **Владивосток** на самолете. Смирнов и Федоров прибыли во Владивосток здорово похудевшими, бледноватыми и прилично опухшими от выпитого запаса спиртного, который они взяли в длинную дорогу. Тем не менее, выжили и даже воодушевленно излагали свои впечатления от большой и разнообразной родины, которую они лицезрели из окна купе, и в процессе многочисленных остановок поезда. Разгрузив багажный вагон, всю нашу аппаратуру отвезли на «Матисен».

В конце февраля судно перешло в **Находку** для бункеровки и пополнения запасов продуктов и воды. И, наконец, 1 марта «Матисен» вышел в рейс, взяв курс на **Гонолулу (Гавайские острова, США)**. Поскольку, задачей 1 этапа рейса был поиск и изучение железомарганцевых конкреций, то вместо гравиметрического отряда на судне появился довольно многочисленный геологический отряд, возглавляемый Н.М. Андреевым. Начальником рейса в этот раз был назначен В.Н. Смирнов, который занимал должность начальника производственного отдела ПМГРЭ. Помимо геологического отряда в рейсе принимали участие гидромагнитный, гидрографический и наш сейсмоакустический отряды. Во время 15 дней перехода в Гонолулу, наш отряд наматывал кабель – тросы на лебедки, устанавливал аппаратуру и УЭВ (установка электрического возбуждения), накачивал косу соляжкой и занимался подготовкой дизель – компрессора. Геологический отряд совместно с тралмастерами готовил свое оборудование – тралы, грейферы и гравитационные трубки. И только гидромагнитный отряд сразу после выхода из Находки приступил к работе на переходном профиле, опустив с кормы свою гондолу за борт. Правда, гидрографический отряд тоже нес круглосуточную вахту, осуществляя плановую привязку переходного профиля. В первые дни перехода, как положено в это время года, судно прилично потрепало, но после пересечения северного тропика океан успокоился. И по тихой воде «Матисен» подошел к Гавайским островам. Наш заход в **Гонолулу** был заранее согласован с американскими властями, и судно без лишней волокиты



1981 год. «Ф.Матисен» подходит к Гонолулу



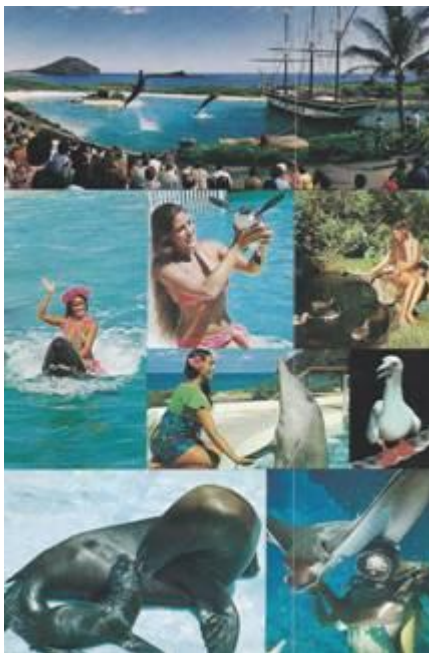
Башня ALOHA



Центр Гонолулу и пляж Войкики.



Первые попытки серфинга



Парк морской жизни (See life park)



В Парадиз парке

пришвартовалось к причалу, находящемуся под знаменитой Aloha tower (башней Алоха). Кстати, Гавайи американцы тоже называют Алоха штат. Вообще, Гавайский архипелаг состоит из 8 островов – Niihau, Kauai, Oahu, Molokai, Lanai, Kahoolawe, Maui и Hawaii. Самый большой из них Гавайи, а Гонолулу находится на острове Оху. От Гонолулу весь наш отряд был в восторге. Красивейший, ухоженный город – курорт. В 40 километрах от Гонолулу находится грандиозный «See life park» (парк морской жизни), куда мы быстро добрались на автобусе. В парке можно долго ходить вокруг колоссальных размеров аквариума с различными обитателями морских глубин. В нескольких открытых аренах показывают аттракционы, в которых принимали участие пингвины, дельфины, касатки и морские млекопитающие. На касатках верхом в небольшом естественном замкнутом заливе ездили местные гавайские красотики. Посередине залива стояла яхта с высокими мачтами, дельфины и касатки высоко выпрыгивали из воды, выхватывая рыбу из руки девушки, сидящей на верхней перекладине мачты. В наше время этими аттракционами не удивишь, почти в любом большом городе есть дельфинарии, но они все закрытые, а на Гавайях все происходило в естественных природных условиях. Практически в самом городе, немного поднявшись в сторону островного хребта, попадаешь в «Paradise park», это знаменитый Гавайский тропический райский парк. Это действительно райский уголок, ходишь по тропинкам в дебрях тропических деревьев, на ветвях, которых сидят поющие райские птички, свисают с ветвей и удивленно смотрят на тебя большие попугаи, окрашенные в удивительно разнообразную цветовую гамму. Под деревьями и на полянах растут всех оттенков радуги тропические цветы. Периодически попадаются бамбуковые рощи, высота отдельных стволов достигает 10- 12 метров. Неожиданно для тебя открываются поляны с небольшими болотцами, на которых танцуют бело-розовые фламинго. Из этого рая не хотелось уходить.

Деловой центр Гонолулу состоял из «леса» небоскребов. Помимо туризма, деловая жизнь там была ключом. Утром видели массу людей, несмотря на жару, одетых в добротные костюмы с галстуками, спешащих на работу. В самом центре города, на побережье, расположен шикарный пляж «Waikiki beach». Там мы отводили душу от жары, купаясь в крутом прибое. Там же, я впервые, и последний раз в жизни попробовал «прокатиться» на серфинге. Взял напрокат за 5 долларов в час доску серфинга и, минут сорок наслаждался, на большее меня не хватило, т.к. чтобы ощутить полет и поймать волну надо заплывать, как минимум на 200 метров, в океан, а это требует затратить немало сил, особенно пlying лежа на доске. Первый раз обратно к берегу летел лежа на доске, второй раз на четвереньках, а потом уже стоя прокатился 3 раза, и выдохся. Местные жители – гавайцы очень доброжелательные и гостеприимные люди, с удовольствием фотографируются с туристами в своих красочных национальных одеждах. В общем, 3 дня захода пролетели, как один день, и мы даже не устали.

Прощавшись с Гонолулу и пообещав вернуться, «Матисен» двинулся на работу в северо-восточную котловину Тихого океана. Участок наших исследований располагался между двумя крупными разломами Кларион и Клиппертон. Задача работ состояла в обнаружении полей ЖМК, определении плотности их залегания и изучении форм и состава конкреций. Для выяснения морфоструктурных элементов и мощности осадочного чехла в пределах площади исследований нашим отрядом были выполнены несколько сейсмоакустических профилей. Работы выполнялись в комплексе с гидромагнитными исследованиями и промером. По результатам этих работ были намечены точки геологического опробования. Начали геологи с выполнения серии станций с грейфером с прикрепленным к нему боксом, в котором располагалась фотокамера и вспышка. По данным этого опробования и фотоматериалов были определены площади с наибольшей плотностью залегания конкреций, в пределах которых были намечены участки для выполнения траления. На одном из участков в трале подняли больше 400 килограмм конкреций. Из некоторых конкреций вытаскивали черные треугольные зубы верхних челюстей доисторических акул. Размеры некоторых зубов достигали 8- 9 сантиметров. Но

не все шло гладко, как я описываю. Во время наших работ затекла коса, пришлось ее разбирать промывать и снова накачивать соляжкой. Геологи оборвали 2 грейфера, один вместе с 5-ю километрами троса. Хорошо, что был тройной запас троса, т.к. вместе с тралом оборвали еще один 5-ти километровый конец. В середине апреля пошли на заход в Гонолулу, простояли сутки на рейде, нас так и не пустили, не объясняя причин. Пришлось возвращаться в район работ, благо, что он находился в 2-х сутках хода от Гонолулу. Вообще, рейс был очень нервный и, в основном, из-за начальника рейса Смирнова, который дергался по каждому поводу и посылал панические телеграммы в Ленинград после каждого обрыва. В результате, в начале мая пришла телеграмма о нецелесообразности продолжения наших работ, и велено было идти в Находку. Хотя на борту еще оставался один конец (6 км.) троса, один грейфер, трубка и трал. На судне был целый бунт, 2 раза собирали собрание, требовали, чтобы Смирнов написал в Ленинград, что до выполнения плана необходимо всего 5 суток работы, и все для его выполнения на борту тоже есть. Кстати, к тому времени топлива на борту оставалось в обрез, т.к. промежуточного захода в Гонолулу не состоялось. Не помню от кого, но все-таки телеграмма в Ленинград ушла и на вторые сутки движения в Находку, пришел приказ возвращаться на полигон для завершения плановых объемов работ. А также добиваться захода либо в Гонолулу, либо в Суву на Фиджи. Вернувшись в район работ, на наше счастье мы больше ничего не оторвали, и успешно выполнили все проектные объемы. И даже американцы сжалились над нами и разрешили заход в Гонолулу для пополнения запасов продуктов и бункера.

В **Гонолулу** простояли 4 суток. Необходимо было потратить всю заработанную валюту. Вести ее в Союз смысла не было. Поэтому много времени проводили в магазинах, в основном, в торговом районе под названием «Ala Moana», где располагалась масса фирменных магазинов и лавочек для туристов. Аппаратура там была дорогая и к тому же вся на напряжение 110 вольт. Единственный, кто потратил всю валюту на стационарный музыкальный центр, был наш радиоинженер Боря Смирнов, сказав при этом, что с напряжением он разберется. Все остальные покупали тряпки, обувь, фирменные бейсболки, которых у нас тогда еще не было, и различные сувениры на подарки. Все это продавалось по более - менее приемлемым ценам. Я, в основном, покупал все для жены Елены и сувениры. Себе купил в фирменном магазине Levis джинсовый костюм. Ближе к вечеру, когда спадала жара, мы пропадали на пляже. В один из вечеров, впервые посетили кинотеатр, где посмотрели порно фильм. Когда в промежутке между фильмами (крутили их там по системе нон стоп) зажегся свет, мы увидели, как с первых рядов поднялся наш первый помощник капитана (по-простому, помполит или помпа). Тут мы поняли, что ничто человеческое ему не чуждо. Выйдя из кинотеатра, мы слышали какие-то крики. Оказалось это кричали нам из окон соседнего дома несколько девиц, которые зазывали нас к себе. Вероятно, это был публичный дом. Одна полураздетая здоровая мулатка, обмотанная снизу большим полотенцем, выскочила из дома и еще долго шла за нашей группой, в основном, обращаясь и хватая за плечо Валеру Коваленко. Он ей казался наиболее солидным клиентом из нашей мелковатой шушеры. В общем, так оно и было. Бедный Валера краснел, потел и в результате побежал, только тогда девица отстала, сказав что-то явно неллицеприятное, типа русские импотенты. В один из дней, мы пытались попасть в знаменитый музей «Arizona memorial» в Перл Харборе («Pearl Harbor»), где затонул американский флот, разбомбленный японцами. Но нас туда не пустили, поскольку вокруг музея находились военные базы. Хотя зрелище, судя по рекламе и рассказам, грандиозное. Шагая по стеклянному полу музея, ты видишь затонувшие корабли. В целом же, заход в этот пятидесятый американский штат «Aloha» всем понравился, впечатлений осталось много. Кстати, Гавайи считаются «ананасовыми» островами, в Гонолулу на одной из площадей стоит памятник - огромных размеров ананас, красиво раскрашенный. Ананасы там стоят очень дешево, поэтому на остатки продовольственных денег, помимо



На подходе к Гонолулу



Привет, Гавайи



На рынке морских и других сувениров.



Взял доску серфинга на прокат за 5 долларов



Дядя Сэм возглавляет карнавал в Гонолулу.



Прощай Гавайи – 50 штат Америки

прочего нам выдали по 10 банок с ананасами. Получив бункер и кое-что из продуктов, наш красавец «Матисен» двинулся в сторону Родины.

До **Находки** шли 12 суток. Во время трех дневной стоянки произошла частичная смена экспедиционного состава. Все геологи улетели в Ленинград, на судно сели ребята из гравиметрического отряда. Сменился также начальник рейса, вместо В.Н.Смирнова снова работами на судне стал руководить Е.Г.Донец. Правда, один новый геолог появился. Со специальным заданием отобрать осадки в Беринговом море на судно послали Сергея Краснова, который перед рейсом перешел из ВНИГРИ на работу в НИИГА. Из Находки около недели шли до **Петропавловска-Камчатского**. Во время стоянки съездили в долину гейзеров, купались в вырытых ваннах с теплой водой радоновых источников. В Петропавловске на какой-то горюшке крепко, с песнями отметили очередной день рождения Бори Смирнова.

Выйдя из Петропавловска, сразу начали работу на региональном профиле. В районе Алеутских островов у нас опять не было записи из-за жуткого шума на косе. При удалении от островов шум опять исчез и пошел кондиционный материал. Через 9 суток работы пришли в бухту Гавриила и встали на якорь, где в течение 2 суток гравиметры выполняли стояночные наблюдения. А в это время Донец договорился с начальником Полярной станции, находящейся на берегу бухты, о взаимовыгодном обмене. На станцию поехали на катере во главе с Донцом 6 человек, в том числе и я. Помню, был сильнейший береговой накат и на подходе к берегу с трудом удержали катер от опрокидывания. На большом ходу вкатились на берег. Полярная станция была хорошо оборудована. Огромный 2-х этажный сруб из нескольких комнат, хлев для коровы и курятник. В одной из комнат большая библиотека с хорошими, и редкими даже для Ленинграда книгами, расставленными до потолка в трех стеллажах. На станции работали 2 женатые пары, одна из которых в это время была в отпуске на «большой земле». Хозяйева накормили нас густой, жирной ухой. При этом на столе стояли 3 эмалированные миски с красной икрой. Ложки к ним прилагались. Под это дело выпили за знакомство 3 бутылки, привезенной с судна водки. Со станции мы вывозили 2 мешка соленой и 1 свежей кеты, а также несколько литровых банок икры. Взамен оставили хозяйевам ящик яблок, ящик с огурцами и помидорами, несколько банок с ананасами и 3 буханки хлеба. Все это, кроме хлеба, осталось еще на судне после захода в Гонолулу. Рыба и икра здорово скрасили наш судовой рацион, выдаваемый на завтраки. В процессе работ в Беринговом море еще 2 раза заходили в бухту Гавриила и один раз в бухту Славянка для стояночных гравиметрических наблюдений.

Присланный к нам из института геолог Сережа Краснов упорно добивался от Донца, чтобы тот выделил ему время для отбора проб. Поскольку Сергей был не из ПМГРЭ, а для Донца важнее всего было выполнение своего плана, то он сказал Сергею, что из-за дефицита времени он не может выделить ему специального времени, кроме стояночных наблюдений. На судне Сергей никого не знал, а ко мне подошел, сказав, что знаком с моей женой Еленой, которая в это время уже работала в НИИГА. Он спросил у меня, нет ли на судне какого-нибудь оборудования для отбора проб осадков. К его сожалению, все геологическое оборудование было отправлено из Находки в Ленинград. Решив ему помочь, я стал узнавать в экипаже, нет ли в их хозяйстве какой-нибудь трубы. Т.к. Сергей обещал заплатить какие-то деньги, то у боцмана нашелся кусок трубы длиной полтора метра. Дальше Сергей договаривался с боцманом напрямую. Не знаю, сколько он заплатил, но получилась вполне рабочая труба. С заточенным концом, клапаном из жести и приваренной к верхней части трубы душкой. На второй стоянке в бухте Гавриила Сергей этой трубой достал несколько проб осадков. Глубина в бухте была небольшая, около 10 метров, поэтому он бросал и доставал трубу, привязанную за душку к тонкому тросу, вручную стоя на корме. В бухте Славянка Сергей снова попытался достать осадки. Не знаю, что там произошло, то ли боцман трос завязал бантиком, рассчитывая содрать деньги за следующую трубу, то ли трос перетерся, но Сергей вытащил пустой конец

троса. Для него это было настоящей трагедией. Он был человеком обязательным, целеустремленным и всегда выполнял порученное ему дело. Поэтому, долго не печалься, Сергей пошел к боцману и взял у него «кошку», которой собирался достать потерянную трубу. Все мои доводы, что это бесполезное дело, т.к. корма судна ходит от ветра и течения на 120 градусов и вероятность зацепить трубу практически нулевая, на него не действовали. Он был человек упорный и в течение 8 часов бросал с кормы кошку, привязанную к фалу. И он доказал, что такое упорство и одержимость награждаются. В конце восьмого часа непрерывных попыток он умудрился зацепить трубу, причем не за душку, а за единственный, приваренный к верхней части трубы болт. Пока я держал в натяг трос, Сергей по шторм трапу спустился к воде и, боясь, что труба сорвется, обнял ее и со своей драгоценной ношей с трудом поднялся на борт. Со спасенной трубой он отобрал еще несколько проб осадков. Я так подробно описал этот эпизод рейса потому, что Сергей Краснов был исключительно интересным, разносторонне эрудированным человеком и высококвалифицированным специалистом. И, к сожалению, он очень рано в 44 года ушел из жизни. После того как НПО «Севморгеология» было поручено заниматься проблемой глубоководных полиметаллических сульфидов (ГПС), Сергей с головой углубился в это направление работ. В течение 15 лет он возглавлял научную тематику этого направления во ВНИИОкеангеология. Блестяще владея английским языком, Сергей был знаком со многими зарубежными учеными, занимающимися проблемой ГПС. Под его руководством была выпущена монография «Сульфидные руды и металлоносные осадки Мирового океана». Эта монография и многочисленные статьи, в том числе и в зарубежных журналах, послужили основой его докторской диссертации. Его именем было названо одно из крупнейших рудных полей ГПС, открытого ПМГРЭ в Атлантическом океане.

После стоянки в **бухте Славянка**, мы около месяца проработали в Беринговом море. После чего последний раз зашли в **бухту Гавриила** для стояночных наблюдений, а больше для того, чтобы увести в Ленинград по хвосту соленой кеты, которую выменяли на полярной станции. Через двое суток были в **Анадыре**. Стоя в порту Анадыря, мы наблюдали следующую картину. Мимо нашего судна к концу причала периодически проезжали мотоциклисты. Минут через 10 они возвращались с хорошо набитыми рюкзаками. Заинтересовавшись, я пошел посмотреть, чем они набивают рюкзаки. На самом конце причала лежал здоровый сачок, а воды Анадырского залива не было видно из-за спин лососевых рыб. Это называется путина. Не мудрено за 10 минут набрать целый рюкзак рыбы. Но мы сачком не воспользовались, побоялись, что рыба протухнет, пока летит несколько суток спецрейсом до Ленинграда. Сами мы не протухли, т.к. за 9 часов долетели до дома рейсовым самолетом ТУ-154.

23. 1982 год (январь – май). Снова «Федор Матисен», опять Тихий океан. Первый этап рейса работы по поиску и изучению ЖМК. 9 января «Матисен» из **Находки** пошел во **Владивосток** для бункеровки. 13 января после проверки судна пограничниками и таможенной судно отчалило от причала Владивостока. Состав нашего сейсмоакустического отряда не изменился по сравнению с предыдущим рейсом. Начальником геологического отряда был Н.М. Андреев. Его отряд пополнил специалист из ЧССР Зденик Татарски. А в гидромагнитный отряд под руководством Ю.Н. Шахова был включен геофизик из ГДР Карл Вальтер. Всей же экспедиционной братией на этот раз руководил (начальник рейса) Владимир Георгиевич Щелованов, который на следующий год, будучи начальником производственного отдела ПМГРЭ, занял должность заместителя директора НПО «Севморгеология». Человек он был демократичный, исключительно грамотный специалист-геофизик, с огромным опытом работы в Антарктиде и Арктике. Насколько я вспоминаю, в моей практике полевых работ это был самый спокойный, деловой рейс. Практически ничего не ломалось и не топилось, взаимоотношения в коллективе были

доброжелательные и деловые. Все-таки в море, очень много зависит от руководителя работ.

Первым объектом исследований был участок Уэйк-Неккер, расположенный в Северо-Западной котловине Тихого океана. Отработав 2 недели на этом участке судно пошло на заход в порт **Сува (о.Вити-Леву, Фиджийского архипелага)**. По пути на заход г/с «Федор Матисен» впервые пересек экватор, эту воображаемую линию нулевого градуса широты. А это всегда судовой праздник, особенно для тех, кто впервые пересек экватор. К празднику Нептуна (так его называют моряки) всегда тщательно готовятся. Это костюмированное зрелище с Нептуном, русалками, чертями и чистилищем, вымазанным мазутом и какой-то грязью, через которое черти прогоняют первопроходцев. После чего, с вымазанного с ног до головы испытуемого, черти сдирают штаны и на задницу ставят печать Нептуна, размером с пол ягоды, которая долго не смывается. Заканчивается экзекуция в бассейне (или в море, если нет бассейна) куда тебя бросают черти. И наконец, стоя перед Нептуном на коленях ты получаешь из его рук чарку с напитком, который готовит по своему усмотрению виночерпий. В завершении всего ты получаешь грамоту, подписанную Нептуном и капитаном, о том, что тогда-то, на таком-то судне ты пересек экватор. Эта грамота дает тебе право не подвергаться экзекуции при последующих пересечениях экватора.

Через трое суток, отмывшись и похмелившись, мы пришвартовались к причалу **Сувы (Фиджи)**. В отличие от Родины, где по приходу судна из-за границы часами, а иногда и сутками, таможня шмонает каюты и весь пароход, в Суве никаких проблем не было. Ни тебе пограничников, ни тебе таможни, встретили нас только 2 высоких, крепких фиджийца - агент, да шипшандер (или просто «шип», представитель агентствующей фирмы, обеспечивающий судно всем необходимым, согласно заявке). Сразу принесли валюту, заказанную капитаном на подходе, и выяснили, что будем заказывать для судна и участников рейса. В состав государства Фиджи входит около 300 мелких островов, большая часть из которых необитаемые. Сува, столица Фиджи, находится на самом большом острове архипелага Вити-Леву. В отличие, от шикарного, многоэтажного порта Гонолулу, Фиджийская столица выглядела скромным поселком. Самые высокие здания были 3-4 этажные. Даже президентский дворец не блистал архитектурными излишествами. Зато люди там были, в основном, душевные, доброжелательные. И вообще, городок был какой-то уютный. Недалеко от порта на небольшой площади мы зашли в симпатичный пивной бар, посередине которого стоял большой бильярдный стол. Вокруг него сгруппировались несколько довольно крупных местных мужчин. Увидев нас, они приветливо заулыбались, жестами приглашая к барной стойке. Чем мы с радостью воспользовались, спасаясь от жуткой жары в прохладном помещении бара с работающим кондиционером. Выпив по бокалу холодного пива, мы заметили, как азартно загорелись глаза у Кирилла Петровича Самсонова, который в военном городке Мангохта обыграл в бильярд местных офицеров. Похоже, и здесь он решил, не особо церемониться с местными специалистами бильярдных шаров. Подойдя к столу, он предложил сыграть партию. Местные, посмотрев на маленького, щупленького Кирилла Петровича (росточком он был метр шестьдесят с кепкой), снисходительно заулыбались, но сыграть согласились, выставив соперником высокого черного бугая фиджийца. Смотреть на эту игру без смеха было не возможно. Контраст был впечатляющий, высоченный могучий фиджиец с огромной копной черных выющихся волос и не достающий ему до плеча, маленький, юркий, лысоватый Кирилл Петрович, бегающий вокруг стола. Между тем игра была напряженной, но богатый опыт Кирилла Петровича взял верх. Снисходительные улыбки Фиджийцев сменились на уважительные взгляды и возгласы. Мы каждый день на всех 3-х заходах посещали этот бар, и каждый раз нас встречали как родных. Несмотря на то, что каждый раз Кирилл Петрович выигрывал у местных пиво, но им было не жалко, они только весело и уважительно похлопывали его по плечу. А когда в один из вечеров, изрядно выпив, Петрович спел им, имитируя голос Шаляпина, поднося пустой стакан ко

рту, чем усиливал мощность голоса и впечатление от этого, восторга местных завсегдатаев бара не было предела. Несмотря, на маленький рост, голос у Петровича был басистый и сильный. После этого выступления, по моему, Петровичу в этом баре наливали бесплатно. Кстати, сын Кирилла Петровича Игорь Самсонов в настоящее время работает в нашей Океанской партии в должности начальника гидрографического отряда, продолжая морские традиции отца. Он такого же невысокого роста, только раза в 2 шире папы. А Кирилла Петровича в январе 2014 года мы похоронили на кладбище в городе Ломоносове.

Все 3 дня стоянки в Суве мы гуляли по городу, заходили в местный тенистый парк, много времени проводили на пляже, купаясь и загораая, лежа на мельчайшем золотистом песке. Походили вокруг президентского дворца и сфотографировались с президентской стражей. Утром и вечером, как ритуал, заходили в любимый бар, опрокинуть по прохладной кружке пива. В общем, отдыхали без магазинной суеты, хотя и заходили в местные лавочки, присматриваясь к довольно дешевой музыкальной технике. После захода 3 недели работали на участке Клариян - Клиппертон в Северо-восточной котловине Тихого океана. Подняли несколько тонн конкреций. И снова пошли на заход в **Суву**. В этот заход агент устроил нам экскурсию в местный заповедник с красивейшим водопадом и небольшим озерцом у подножия. На берегу озера располагались несколько хижин – мини отелей. На открытой веранде одной из них агент устроил нам пикник с местными шашлыками, приличной выпивкой и плясками местных аборигенов на лужайке. Повеселились мы от души, много пели, пили и купались в озере. К концу дня, жутко уставшие от купания, а в основном от выпитого, с трудом заползли в автобус, который благополучно доставил нас на родное судно. На это веселье была потрачена часть, так называемых культурных денег, которые закладываются в валютной смете на каждого участника рейса для экскурсий, походов в кино или приобретения культурно – спортивного инвентаря для судна. Как потратить эти деньги, обычно, решалось на общесудовом собрании. Заход пролетел незаметно и опять 2 недели работы между двух разломов Клариян – Клиппертон. Полный комплекс исследований – сейсмоакустическое профилирование, гидромагнитка и геологический пробоотбор.

Перед третьим заходом на Фиджи решили зайти на атолл. Долго уговаривали капитана, т.к. у Фиджийских властей с этим строго, нужно разрешение, а кораллы ломать вообще запрещено. Тем не менее, под напором общественности, капитан на свой страх и риск согласился зайти на атолл подальше от Сувы. Атолл выбрали не удачный, кораллов было очень мало. Сам атолл был многоступенчатый, состоял из нескольких террас с глубинами от 1 метра до 10. Рядом был небольшой необитаемый островок с кокосовыми пальмами. Часть людей захотели погулять по острову и их на катере туда доставили. Кое-кто, в том числе и я, решили поплавать в пределах атолла. Катер встал на якорь около атолла, где глубина была около 10 метров. Я долго плавал, выискивая приличный коралл. В основном, попадались поломанные, не понятно по какой причине, либо совсем не презентабельные. Наконец, наткнулся на большой, ветвистый, как рога оленя, коралл. Долго, аккуратно, чтобы не поломать ветви, отковыривал у самого основания. Получилось, не попортив красавца. Медленно поплыл, держа в одной руке коралл, в другой небольшой титановый ломик. Его мне одолжили пневматические люди из моего отряда, сказав при этом, что убьют, если я его потеряю, им они раскручивали цилиндры пневматических излучателей. С трудом, не спеша, передвигаясь в сторону катера, я разглядывал океанские подводные красоты. На нижней террасе, сбоку от меня увидел что-то невообразимое. Это была огромных размеров рыба, очень узкая по горизонтали и широченная по вертикали, с маленьким, как обрубленным хвостом и небольшим ртом. Плыла она очень медленно, в сопровождении стаи мелких рыбешек, а к ней присосались несколько рыб прилипал. Я также медленно плыл над ней, разглядывая это чудо природы, и вдруг услышал какие-то щелчки. Посмотрев вперед, я увидел перед собой раскрытую пасть барракуды, которая клала своими волчьими зубами. Барракуда выглядывала из



На подходе к Фиджи с Колей Андреевым.



Типичные домики Сувы



У ворот королевского дворца с фиджийским охранником



Пляски фиджийских аборигенов у водопада.



Любимый бар в Суве

расщелины, в которую я чуть не воткнулся. Вовремя резко затормозив, я попятился от этой пасти и, к общему удовлетворению, мы мирно разошлись. Подплыв к катеру, я одной рукой, на которой на запястье на веревочной петле болтался ломик, ухватился за борт, другой рукой подал коралл матросу на катере. Отцепившись от борта, я опустил руку вниз и с ужасом почувствовал, что петля соскочила с запястья, и ломик полетел в бездну. Бездна, как я уже говорил, была не глубокая около 10 метров. Вспомнив, как я нырял в Черном море, доставая со дна рапанов, я нырнул за ломиком. Но воздуха не хватило, и я пробкой вылетел на поверхность. Несколько минут я глубоко дышал, собираясь с силами и думая о том, что лучше утонуть, чем не достать ломик, все равно убьют. Собрав все силы, много воздуха и всю волю в кулак, нырнул еще раз. Последним усилием воли я все-таки подхватил со дна ломик и, уже поднимаясь на поверхность, увидел у подножья атолла 5 акул. Вылетев на поверхность, хотел об этом закричать, но услышал, как со всех сторон уже доносилось: «акулы!». И народ саженьками пер к катеру. Тревога была явно ложной, т.к. акулы были небольших размеров и вели себя не агрессивно. Но все равно, было как-то не уютно. Поэтому, дождавшись всех купальщиков, катер повез нас на судно. Вторым рейсом катер забрал гуляющих по острову и «Матисен» пошел на последний заход в **Суву**.

Этот заход большей частью был посвящен трате валюты в местных магазинах электроники, не считая уже ставшими традиционными посещения любимого бара. В магазинах скупали малазийскую и гонконгскую электронику, которая стоила относительно не дорого. В основном, брали кассетные магнитофоны «Панасоник». Я купил красивую большую музыкальную «гармонь» под название «Шарп». Это был двух кассетный магнитофон с хорошим радиоприемником. Этот Шарп до сих пор работает, правда на даче моей соседке, которая использует, в основном, радиоприемник с хорошим разрешением. После этого захода «Матисен» превратился в музыкальную шкатулку. Из всех кают звучала музыка, все друг у друга переписывали модные в то время зарубежные ансамбли или составляли сборники из полюбившихся музыкальных произведений. Про супругу я не забыл, купил ей яркий, очень удобный фиджийский сарафан, который ей очень нравился, и носила она его долгое время, пока в него влезала.

По дороге на Родину мы еще неделю поработали на участке Уэйк-Неккер, который располагался на пути следования судна. Перед самым приходом судна в Находку, мне пришла телеграмма о том, что в Берингово море я не пойду, т.к. надо писать свою часть в проект рейса НИС «Павел Башмаков» и готовиться к этому рейсу в Атлантику. Начальником сейсмоакустического отряда в Беринговом море, назначается Валера Коваленко, а в качестве геофизика в Находку прилетел молодой специалист Александр Пнев. На этом, к моему большому сожалению, временно закончились мои Тихоокеанские рейсы. Из **Находки** в конце мая я с геологами улетел в Ленинград. После составления своей части проекта к Атлантическому рейсу, пришлось срочно писать отчет о результатах проделанных работ на г/с «Федор Матисен». Уже в ноябре намечался рейс на г/с «Павел Башмаков» в Атлантику.

24. Ноябрь 1982 г. – май 1983 г. Как намечали, так и случилось. Послали меня начальником сейсмоакустического отряда на г/с «Павел Башмаков». Судно по своим параметрам было один к одному с «Федором Матисеным» и последним в серии гидрографических судов, строящихся в Финляндии, в основном, для гидробаз СССР. Состав моего отряда изменился, теперь в него входили – Плишко С.К., Загоскин Н.А., Мозговой С.В., Краснов В.А., Федоров С.А. Трех уже нет на этом свете, а ведь двое были моего возраста, а Серега Федоров на 10 лет младше. Начальником гравиметрического отряда, он же заместитель начальника рейса был М.С. Белоусов, начальник гидромагнитного отряда Тимофеев В.М., начальник гидрографического отряда Туманов Г.К. Начальником рейса впервые был назначен мой старинный приятель Вадим Бусырев, с которым были в рейсах на «Куренцове» и «Матисене». Он закончил геофизический

факультет Горного института на год раньше меня, отслужил 2 года в армии, затем работал в Мурманской экспедиции, где его приняли в ряды КПСС и, наконец, перебрался в Ленинград, по переводке поступив на работу в НИИГА. Поскольку при советской власти начальников рейса назначали только партийных, то его членство, наконец-то, позволило возглавить этот рейс. В середине 90-х годов прошлого века Вадим бросил геофизику, хотя к тому времени имел степень кандидата геолого-минералогических наук и посвятил себя литературной деятельности. С большим чувством юмора написал книгу воспоминаний о своих морских приключениях и еще несколько книг. Капитаном на «Башмакове» был опытный полярный капитан Борис Иванович Михайлов.

«Башмаков» был приписан к Архангельской гидробазе, поэтому в середине ноября экспедиционный состав рейса, погрузив все оборудование в багажный вагон, отбыл из Ленинграда в **Архангельск**. Судно стояло у причала в знаменитом рыбацком районе Архангельска – Соломбала. На судне мы поселились и начали оборудовать лаборатории. Несмотря на то, что судно было «молодое», как всегда перед самым рейсом выявлялись какие-то неисправности. В результате в Архангельске мы простояли до начала декабря. Возможно, задержка была связана также с трудностями снабжения судна продуктами. В продовольственных магазинах Архангельска полки были пустые. В уголках прилавков стыдливо лежали банки с рыбными консервами, типа кильки в томате. Хоть Архангельск и называли «трескоградом», но к тому времени трески в магазинах мы уже не наблюдали. Согласно проекту, работы должны были выполняться по программе «Мировая гравиметрическая съемка» (МГС). Необходимо было выполнить 6 широтных профилей с интервалом один градус от побережья Африки до Малых Антильских островов и обратно. Непрерывную съемку от захода до захода выполняли гравики и магнитчики. Наш сейсмоакустический отряд работал фрагментарно, в основном, на участках абиссальных равнин. На заходах гравики выполняли опорные наблюдения. Гидрографический отряд, помимо географической привязки судна, осуществлял батиметрическую съемку, с помощью глубоководного эхолота. 3 декабря, наконец, «Башмаков» вышел из Архангельска. Больше месяца шли на заход в порт **Дакар (Сенегал)**, где гравики выполняли причальные опорные наблюдения перед началом профилирования.

Сенегал бывшая французская колония, но белых там почти не видно, потому что бывшая. Из белых, в основном, моряки и преимущественно русские, т.к. в то время в Дакаре была база нашего рыболовного флота. Дакар это сплошная экзотика, состоящая из вереницы лавчонок, массы базаров, и «Золотая деревня» на окраине города. Рынок начинался прямо на причале с возгласами черных продавцов: «Саня, тапка, шапка, мыло давай, давай!». Так они обращались к советским морякам, которые сдавали за местные тугрики или на обмен все, что попадает под руку в своей каюте или вообще на судне (например, старый швартовый канат). Кусок «детского» мыла можно было обменять на светозащитные очки, 2 куска на приличные наручные часы. В основном, же выменивали или покупали различные поделки из малахита, серебра или всевозможные маски и фигуры из красного и черного дерева. Такой бешеной, увлеченной и самозабвенной торговли, я больше нигде не встречал. Еще одной достопримечательностью Дакара был старинный баобаб, растущий недалеко от городского пляжа. Его ствол, с трудом могли обхватить вытянутыми руками 12 человек. Рядом с баобабом всегда располагалась кучка сенегальцев, которые за малую толику тугриков (сенегальских франков) могли наглядно продемонстрировать величину ствола, при этом что-то увлеченно рассказывая на французском языке. Вероятно информируя зевак, сколько сотен лет баобабу. Сенегальцы, наверное, самые черные люди в Африке, кожа у них сине-черная. Кое-где в городе встречались нищие, переболевшие, а может быть болеющие проказой. Зрелище ужасное, люди с изувеченными болезнью конечностями и лицами. Сразу хотелось бежать от этих мест подальше. Где-то на окраине Дакара существовал лепрозорий с этими больными. Жара в Дакаре всегда за 30 градусов в любое время года. Поэтому на продовольственных рынках, особенно, где продавали рыбу, запах стоял удушливо специфический. Трех дней



На подходе к Виллемстаду (о. Кюрасао).



Типичная голландская архитектура



Старинная крепость Виллемстада.



На разводном плавучем мосту.



Разводной плавучий мост.



Немного штормит. Прощай Кюрасао.



Идем к терминалу на бункеровку

захода вполне хватило насладиться прелестями Дакара. После чего «Башмаков» вышел на первый профиль курсом на запад, через Атлантику. Длина профилей в среднем составляла 3600 миль. Скорость судна на профиле, в зависимости от погодных условий держалась в интервале 9-11 узлов. Поэтому Атлантику пересекали за 14-15 суток. Первым заходом на другой стороне Атлантики был порт **Виллемстад (о. Кюрасао, Нидерланды)**. Остров Кюрасао был одним из островов Карибского моря. Центр города Виллемстада располагался с двух сторон довольно узкого пролива, вдоль которого размещались причалы пассажирских судов. Середину пролива пересекал мост, который 1 раз в 2 часа раздвигался на 30 минут для прохода судов. Пролив заканчивался довольно обширной бухтой, где швартовались, в основном, грузовые суда. Наше судно тоже загнали в бухту. Здесь мы поняли насколько опытный судоводитель наш капитан Борис Иванович Михайлов. Ему нужно было пришвартоваться к причалу между двух громадных сухогрузов. Причем, когда Башмаков причалил, расстояние между нашим судном и грузовыми судами, как по носу, так и по корме было не больше 2-х метров. А судно наше казалось маленькой лодочкой на фоне двух гигантов. Толи местные власти никогда не видели советских судов, и решили проверить квалификацию нашего капитана, а возможно и посмеяться над тщетными усилиями наших моряков пришвартоваться в такой малый промежуток. Но не тут-то было, такой классической швартовки, мало кто из капитанов мог осуществить. Борис Иванович не только утер нос местным властям, но и принял их по царски, не жалея своих представительских. К тому же он в совершенстве знал английский язык и был замечательным рассказчиком. Вероятно, он так очаровал власти, что в следующем заходе нас поставили в центре города на пассажирском причале. А в этот раз нам приходилось топать до города не меньше 5 километров вокруг бухты. Но что такое 5 километров для нас тогда молодых и быстроногих. Виллемстад городок был не очень большой. Помимо городского пляжа, где мы, купаясь, с удовольствием ощутили ласковые воды Карибского моря, из достопримечательностей мы посетили старинную крепость с бастионами и пушками, направленными в море. Высокие каменные стены крепости окаймляли береговую линию города. Интересным и не обычным был мост, который раздвигался не подъемом вверх, а как бы на нескольких лодочках приделанных снизу отодвигался в сторону. Центр города состоял из массы небольших магазинов и лавочек с местными сувенирами. В один из дней мы попали на сногсшибательную распродажу с довольно большими очередями из местных жителей и туристов. В одном из таких магазинов, отстояв минут 40 в очереди, я по 2 доллара за пару приобрел жене 3 пары разного цвета босоножек, по 3 доллара четверо фирменных джинсов Levis. Но, в то же время, за 8 долларов купил в сувенирной лавке майку с изображением острова Кюрасао. Память она дорогая.

На третий день стоянки гравики закончили опорные наблюдения, и Башмаков двинулся на восток к берегам Африки по второму профилю через Атлантику. С погодой нам везло – волнение 2-3 балла, вот только жара под 40 градусов доставала, но ничего не поделаешь – тропики. Днем спасались в каютах и лабораториях, благо кондиционеры работали исправно. Под вечер выползали на палубу позагорать или поиграть на верхней палубе в волейбол через сетку и мячом, привязанным к длинной леске. Довольно часто Вадим приглашал меня, как старого знакомого, опробовать его начальственные представительские заначки. Как правило, это опробование заканчивалось под утро. И руководить своим отрядом на следующий день мне приходилось с головной болью. Везло нам не только с погодой, но и с работой, аппаратура во всех отрядах работала без сбоев. Через 2 недели пересекли Атлантику и опять подошли к **Дакару**, городу – рынку.

Три дня загорали и купались в океане. Магазины, лавки и пахучие рынки обходили стороной, экономя валюту на заход в Виллемстад, в надежде опять там попасть на дни тотальной распродажи. В один из дней «Башмаков» посетил посол Союза в Сенегале. То ли ему скучно было в особняке нашего посольства, то ли их обязывают навещать наши суда. Мужик был довольно молодой, на вид интеллигентный, достаточно образованный и,



Дакар 1982 г. Рынок в центре города.



В «Золотой деревне».



У одного из баобабов.



Шторм в брезентовом бассейне.



Волейбол на верхнем мостике.



На горизонте остров с Сенегальской тюрьмой

соответственно, политически подкованный. Прочитал нам лекцию о международном положении, об истории Сенегала, достопримечательностях Дакара и в конце очень скромно намекнул, что в случае большой необходимости мы можем обратиться в посольство. Лекция, кстати, была очень интересной и длилась около полутора часов. После чего капитан, как положено, завел его в свою каюту, из которой посол вышел не скоро. Возможно, он для этого только и приезжал. В целом, заход прошел весьма буднично и через трое суток мы отошли от Дакарского причала. Башмаков по следующему градусу северной широты начал отрабатывать третий профиль через Атлантический океан.

Погода и на этот раз сопутствовала нашей работе. Аппаратура тоже пахала безостановочно и без сбоев. Две недели пролетели, как один день, и вот мы снова у берегов острова **Кюрасао**. На этот раз, в **Виллемстаде**, благодаря широкой душе капитана, нас поставили, как я уже писал, в самом центре города на пассажирский причал. Наши поиски дешевой распродажи не увенчались успехом, вероятно, не в те дни мы пришли на заход. Но, тем не менее, в фирменном магазине я купил жене Елене в подарок ожерелье из красных кораллов, упакованных в красивую кожаную коробку. А в остальном, пришлось довольствоваться прогулками по городу и обязательными посещениями городского пляжа, где в Карибском море спасались от влажной тропической жары. На общем собрании долго решали, как потратить «культурные» деньги. Остановились на групповом посещении местного кинотеатра. Помполит (звали его Николай, ни отчества, ни фамилии не помню) лично купил билеты на вечерний сеанс. И мы, почти что строим, как в пионерском лагере, под руководством помпы двинулись в кинотеатр. Фильм оказался эротическим с признаками легкой порнографии. Вероятно, помпа знал о содержании фильма, потому что судовых девиц он посадил на один из первых рядов, а всех мужиков сзади, чтобы не смущать женский персонал. Фильм оказался длинным, закончился около полуночи, что на 2 часа нарушало режим увольнения в город. Но под руководством помпы, эта задержка нарушением не считалась. И мы гурьбой, помпа замыкающим, чтобы никого по дороге не потерять, вернулись на советскую территорию, то есть на родное судно. В городе продавали дешевое местное сухое вино, и мы в течение дня его потребляли, восстанавливая солевой баланс организма, который нарушался на тропической жаре. Но один из нас, видимо переусердствовал с восстановлением. На второй день после выхода из Виллемстада, в начале работы на 4 профиле, у гравика Евгения Бондаренко (по кличке Ебон) сильно заболел живот, и поднялась температура. Доктором на судне был молодой парнишка, который сильно перепугался, от Жени в течение двух недельного перехода не отходил, но сделать ничего не мог. Температура у Женьки прыгала, он практически ничего не ел и к **Дакару** сильно похудел. Капитан хотел немедленно отправить Женьку самолетом в Союз. Но Вадим и доктор привели с базы нашего рыболовного флота двух врачей, которые осмотрев Женю, сказали, что если хотите увидеть его живым, немедленно везите во французскую клинику. Капитан с нашим консулом по сопротивлялись, но Вадим был тверд, и Женю отвезли в клинику, где в этот-же день ему сделали операцию, располозовав весь желудок. Большая часть желудка была в нарывах, некоторые из которых прорвались. В общем, обширный перитонит. До Союза Жека вряд ли бы долетел, а долетев, не дожидаясь операции, пока бы разобрались. Так что Вадиму он был обязан жизнью. К сожалению Жени уже нет в живых, но умер он много позже и совсем от другого. В последний день захода в клинику сходил проведать Женю его «сокамерник» Юра Гладыш. Первое, что спросил едва живой Женя, принес ли Юра выпить. Вот такие живучие наши геофизики. Впоследствии, уже будучи, у нас с Леной в Купчино в гостях Женя показывал огромный шрам на животе и делился впечатлением от французской клиники. Лежал он в шикарной 2-х местной палате с французом, у которого под кроватью лежала стопка порно журналов. Днем он их просматривал, делясь с Женей. А перед сном доставал из-под подушки какую-то фотографию, что-то шептал, чуть ли не молился, и после этого засыпал. Сколько Женька

не выспрашивал у француза, что он там разглядывает, тот упорно молчал. И только, когда Женьку выписали, француз, прощаясь, показал фотографию, на которой фигурировала красивая голая женщина, по словам француза, его жена.

Этот последний заход в **Дакар** прошел под эгидой закупок какого-то количества светозащитных очков и наручных часов. Мы готовились к следующему заходу на остров свободы Кубу, с которого за год до этого Фидель выпроводил всех проституток и фарцовщиков (всех, конечно не выгонишь). Поэтому по слухам, магазины на Кубе были пустые. Изрядно затоварившись, «Башмаков» двинулся из Дакара на 5 профиль через океан. Эти работы выполняли уже с похудевшим гравиметрическим отрядом, одного бойца не досчитались, Ебон остался в Дакаре. Не без труда закончив пятый профиль, «Башмаков» подошел к берегам **Кубы**.

В Гаване «Башмаков» поставили у причала на центральной набережной. Напротив, через проезжую часть находилось здание штаба военно-морских сил Кубы. Как только мы причалили, из парадного входа штаба вышли несколько морских военных офицеров Кубы и Союза, которые поднялись на борт «Башмакова», где их с распростертыми объятиями встречал капитан. Судя по приему, кого-то из пришедших он хорошо знал. После часового застолья в каюте капитана, вся группа вместе с капитаном и помполитом вышли на палубу. И, капитан, изумленным участникам рейса, объявил, что их с помполитом 4 дня на судне не будет, а мы можем гулять в свое удовольствие, где захотим и когда захотим. При этом за желающими будет приходить экскурсионный автобус, для посещения зоопарка, крокодильего питомника и поездки на пляж. Мы даже растерялись от такой вольности. Думаю, на такие действия помполита уговорил капитан, вряд ли помпа сам решился такое нам разрешить. Кубинскую валюту (песо) мы не заказывали, т.к. стоила она дорого. 1 песо – 1 валютный рубль, доллар тогда стоил 60 копеек. А валюту инженеры получали в рейсе 1 рубль 20 копеек в сутки, т.е. 2 доллара. Поэтому, официально брать кубинские песо не было смысла, тем более покупать там было нечего, кроме книг и советских товаров. Но в результате, после Дакара кубинских песо было у каждого, как у дурака фантиков. В городе в любом месте за светозащитные очки давали 10 песо, за часы еще больше. Гавана город своеобразный. Большой контраст между современными американскими районами и старыми испанскими кварталами с обшарпанными, разрушающимися зданиями, но в то же время, очень уютными и самобытными. Выменяв, песо в первый день мы пошли гулять по городу. Все кубинки, не смотря влажную душную жару, были одеты в обтягивающие их формы трико. А формы у них, как правило, были аппетитными, чем несколько нас смущали, после 4 месяцев воздержания. В поисках чего-нибудь попить, мы вышли на большую площадь на одной стороне, которой красовался Гаванский Капитолий, точная копия Вашингтонского, но в 3 раза меньше. Построен он был в начале века, как здание законодательного собрания, теперь там размещаются институты академии наук. Напротив Капитолия, через площадь мы увидели большую очередь, состоящую в основном, из кубинцев и заканчивающуюся в каком-то помещении. Подойдя к хвосту очереди, мы узнали, что стоят за разливным пивом. Поскольку это была теневая сторона площади, то и мы пристроились в конце очереди, очень хотелось пить. Простояв минут сорок, мы подошли к возделенному заведению, где разливали мутный напиток. Кружки литровые и пол литровые были алюминиевые. Увидев процедуру мытья кружек и разлива пива, мы несколько засомневались, но жажда взяла верх. Т.к. пустых кружек не наблюдалось, то продавец брал очередную кружку у того, кто ее освободил, опускал ее в какое-то корыто с водой, полоскал ее и тут же в нее наливал пиво. При этом, скорее всего часть воды оставалась в кружке. Но никто на это не обращал внимания. Мы тоже не стали возникать, чтобы не получить по голове от стоящих и жаждущих пива сзади нас. Пиво, конечно, было так себе, но жажду утолили, правда, не на долго. Целый день гуляли по городу, посетили площадь революции, где стоит памятник Хосе Марти, его именем также названа одна из площадей Гаваны и стадион. Центральная магистраль Гаваны называлась проспектом Сальвадора

Альенде, который переходил в авеню Симона Боливара. На многих домах висели огромные плакаты с изображением Эрнесто Че Гевары, чувствовалось, что к нему относятся с любовью и трепетом. К середине дня сильно проголодавшись и стоптав, с непривычки ноги по самые... мы забрели в приличную столовую самообслуживания, совсем как у нас. Судя по ценам, столовая была для простого люда, но выбор блюд удивил разнообразием. В том числе, впервые в жизни я попробовал лобстера, долго ковыряясь в его клешне. Он стоил несколько дороже других блюд, но не на много. В столовой, отдыхая, провели пару часов, что-то еще ели заказывая по второму разу, что-то пили, но спиртного не было. Немного отдохнув, побрели дальше осваивать красавицу Гавану. Натолкнулись еще на одну очередь, теперь уже из белых людей. Стояли в книжный магазин под названием «Максим Горький» русские люди, в основном, женщины – жены наших специалистов работающих на Кубе по контрактам. Очередь была на выдачу очередного тома какого-то писателя. А в магазин вход был свободный. От книжного изобилия закружилась голова. Книги на любой вкус, все наши издания. Альбомы наших и зарубежных художников. В какой-то из дней я купил в этом магазине альбомы Левитана, Сурикова и альбом Гаванского музея изобразительных искусств, которые стоят у меня дома. Наши специалисты на Кубе покупали собрания сочинений в большом количестве, но сложность была в вывозе книг, т.к. улетали на родину они самолетами, где вес багажа ограничен. Поэтому они с удовольствием знакомились с советскими моряками и просили их отвести книги и еще какие-то вещи в Союз, где их встречали родственники. На нашем судне Слава Тимофеев тоже вез целую библиотеку одного из геологов, работавшего на Кубе, которого Слава встретил на пляже.

Вечером, этого длинного, первого дня захода, на окраине Гаваны мы забрели в парк с аттракционами. На пригорке в парке располагалось симпатичное открытое кафе, где мы и обосновались. Звучала заводная музыка, местная молодежь танцевала. Заказали бутылку кубинского ликера, кофе и мороженое. Когда официантка спросила, какое мороженое, мы в один голос заказали ассорти каждому. Официантка несколько удивилась, но улыбнувшись, пошла выполнять заказ. Минут через двадцать, уже 2 официантки несли наш заказ. Мы с ужасом увидели, как каждому из нас ставят по вазе с двенадцатью шариками мороженого. Плохо не знать местный язык. Для нас, советских, ассорти это 3, максимум 4 шарика – с орехами, шоколадное, пломбир и кое-где земляничное. Здесь же шарики всех цветов радуги по цвету фруктов и орехов. Давились мы этим великолепием долго, но все не одолели. Хотя и выпили по кофейнику кофе, а потом и чая. С раздутыми животами, 2 часа через всю Гавану с трудом ползли на родное судно. На длинной набережной всюду звучала музыка, плясала молодежь и некоторые не молодые люди тоже подражали молодежи. В общем, кубинцы люди веселые и не унывают, несмотря на не богатую, и не легкую жизнь. Придя на «Башмаков» часа в 3 ночи, замертво упали на койки. Утром проснулись от объявления по судовой трансляции, что через час будет экскурсионный автобус и желающим приготовиться. Это было очень кстати, т.к. я ели встал с болью в мышцах ног, от вчерашнего длительного вояжа, непривычного, после двухнедельного плавания, где с койки встал уже на работе. Целый день нас возили по экскурсиям, сначала по городу, затем в местный зоопарк и в крокодиловый питомник. Больше всего произвел впечатление питомник, где в водоемах и речушках кишмя кишело крокодилов. Смотрители, показывали чудеса храбрости, играли и дразнили этих чудовищ, отдельные экземпляры которых достигали нескольких метров. Все это мы наблюдали со специально выстроенных мостков. Там же были мастерские, где выделывали крокодиловую кожу. Вернувшись к ужину на «Башмаков», мы впервые за 2 дня поели на судне. А через час уже снова гуляли по набережной. Хотели зайти в знаменитый, любимый бар Хемингуэя, под названием «Флоритида», где по стенкам висели его портреты и, им подаренная бару, его любимая шляпа. Но вечером очередь в бар была немыслимая, это было самое посещаемое туристами и кубинцами заведение. Пришлось пойти в интерклуб моряков. Клуб располагался в старом испанском квартале Гаваны,

относительно недалеко от нашего судна. Вход туда был ограничен, только по загранпаспортам моряков. Веселились там не только русские, но и моряки других стран. На сцене под оркестр плясали и пели минимум одетые кубинки. Местное спиртное было довольно дешевое, в основном несколько видов ликеров и рома «Havana Club», что мы и потребляли. Иностранные напитки были дорогие. Был там зал с бильярдными столами, я сразу пожалел, что нет с нами в рейсе Кирилла Петровича Самсонова. Он бы утер нос любителям погонять шары. А мы, дилетанты, тихо ковырялись между собой. На улице перед клубом тоже стояли столики, где можно было посидеть и заказать выпивку и закуску. Неподалеку тоже за столиками сидели местные красавицы, ловцы удачи, которых не пускали в клуб. Я сразу вспомнил наш интерклуб в Ленинграде на канале Грибоедова, вокруг которого тоже суетились любительницы иностранных моряков и фарцовщики. Здесь девицы были на любой вкус и всех оттенков кожи, от самых черных до почти белых, а в основном, мулатки. Но, на сколько, я знаю, никто из наших не решился поиметь сомнительное удовольствие, тем более, невдалеке от девиц терлись внушительных размеров мужики, которые их пасли. Как сказал один известный киногерой «Руссо туристо – облика морали». В интерклуб мы заходили все оставшиеся вечера. В последний вечер захода в нем уничтожали всю оставшуюся кубинскую валюту, которая не в одной стране больше не котировалась.

В книжном магазине «Максим Горький» у соотечественников мы узнали, где находится дом – музей Эрнесто Хемингуэя. И утром третьего дня собрались туда поехать. Машин в Гаване было не много. Из новых, только наши «Жигули». Все американские машины были старые, выглядели, как большие монстры 50-х годов. Одного из таких монстров – такси мы остановили и с удивлением увидели за рулем довольно хрупкую белую женщину. Когда с трудом объяснили ей, что нам надо к музею Хемингуэя, а затем обратно, она призадумалась. Но когда я ей показал, купленные на Кюрасао джинсы Levis, как расплату за поездку, она тут - же согласилась. Усадьба Хемингуэя со странным названием «Ла Вихиа» находилась в селении **Сан-Франциско-де-Паула**, в 15 километрах от Гаваны. Как мы потом узнали, эту усадьбу Хемингуэй взял в аренду за 100 долларов в месяц в 1939 году. А в 1941 году, в качестве подарка к свадьбе с третьей женой Мартой он выкупил усадьбу у хозяина за 20 тысяч долларов. Деньги были гонораром за его книгу «По ком звонит колокол». В усадьбе Хемингуэй прожил более 20 лет, до самой смерти. Усадьба была большая, состоящая из нескольких жилых построек, большого гаража, парка с бассейном и теннисным кортом. Основное здание состояло из кухни, столовой, гостиной, спальни и кабинета писателя, из которого был выход на большую, крытую террасу. Практически во всех комнатах на полу и на стенах находились его охотничьи трофеи. На полу шкуры льва и медведя, в библиотеки на стене шкура леопарда. В столовой и спальне на стенах чучела голов оленей и антилоп, в кабинете огромная голова буйвола. Отдельно стояло двухэтажное бунгало для гостей. В конце 40-х годов на территории усадьбы по проекту Хемингуэя была построена известная трех этажная белая башня с плоской крышей и кабинетом писателя на верхнем этаже. Музей в «Ла Вихии» открылся в 1962 году, через год после смерти Хемингуэя. Его вдова Мэри Хемингуэй (четвертая жена писателя), выполняя волю мужа, передала усадьбу в дар кубинскому народу. Смотрителем в музее и экскурсоводом был высокий сухопарый мулат Рене Вильяреаль, который с юношеских лет в течение всей жизни Хемингуэя в усадьбе служил ему помощником и был близким другом писателя. Служителем музея Рене назначил сам Фидель Кастро, сказав, чтобы он поддерживал в музее все, как было при Хемингуэе. В 10 минутах езды от усадьбы располагался рыбацкий поселок **Кохимар**, где жили друзья Хемингуэя - кубинские рыбаки, с которыми он ходил в море на рыбалку в Мексиканский залив и Атлантику. Там же у одного из причалов стоял спортивный катер Хемингуэя «Пилар». В 1963 году к 64-ой годовщине со дня рождения писателя, рыбаками из Кохимара, на свои деньги был поставлен бронзовый памятник Хемингуэю. Писатель смотрит в море, рядом причалы и стены старинной крепости. Отдав дань великому



1983год. На горизонте появилась Гавана.



Г/с «П.Башмаков» подходит к причалу



Площадь Хосе Марти и с его памятником. плане Капитолий, копия Вашингтонского



Автомобили, в основном, наши. На заднем



Сан-Франциско-де-Паула. У ворот усадьбы Хемингуэя «Ла Вихиа» с С. Мозговым



писателю, мы на такси отправились назад в Гавану. Вся поездка заняла около 4 часов.

Джинсы, которыми я расплатился за такси, стоили этой поездки. Тем более ими я несказанно порадовал женщину водителя такси.

В этот же день, гуляя по городу, мы забрели в большой, старинный, 3-х этажный универмаг. Внутри зрелище было жалкое. 90 процентов помещений были пустыми. Лишь в 3-4 местах продавались товары из Союза и кое-что из местной продукции. Какая-то галантерея, советская мужская и женская одежда, в том числе нижнее белье и отдел культтоваров. Последний отдел меня заинтересовал, тем, что там продавались фотоаппараты «Зенит» с объективом «Гелиус», которые в Союзе днем с огнем не найдешь. На следующий день фотоаппарат я купил, сдав в какой-то темной подворотне очередные Дакарские часы и очки. А такой скупой выбор товаров в универмаге объяснялся жесткими санкциями, наложенными на остров свободы буржуазными странами и в первую очередь США. Почти, как в наше время, только Россия мощнее, богаче и сильнее Кубы. В последний день захода, утром, перед тем как поехать на пляж, я зашел в любимый бар Хемингуэя «Флоритида», где он бывал практически каждый день и встречался со своими друзьями. Утром там народу было мало. Рядом со стойкой, где любил сидеть Хемингуэй, стоял бронзовый бюст писателя, под которым была надпись: «Нашему Эрнесту Хемингуэю, лауреату Нобелевской премии. Его друзья из «Флоритиды». Этот бюст с натуры был выполнен известным кубинским художником Фернандо Боада, им же был сделан памятник, установленный в Кохимаре, но уже после смерти Хемингуэя. А в 1958 году бюст был установлен в баре. Говорят, что когда Хемингуэй приходил в бар, то заказывал у бармена 2 рюмки, говоря при этом: «Одну мне, другую ему». Я заказал у бармена только 1 бокал, любимого напитка Хемингуэя «Дайкири» - коктейля из рома, сахара, лимонного сока и льда. Я немного посидел в этом уютном заведении, где все дышало воспоминаниями об этом великом человеке. Выпив «Дайкири» и попрощавшись с Хемингуэем, я сел в автобус, который привез меня на пляж. Там уже наслаждались солнышком и ласковым морем большая группа «Башмаковцев», в том числе из моего отряда. Коля Загоскин уже наковырял мелководных, плоских, но ажурной формы кораллов. Я тоже вытащил с небольшой глубины пару штук, которые до сих пор стоят у меня дома. Недалеко от пляжа находился поселок, где проживали специалисты из Союза, работающие на Кубе по контракту, среди них были геологи из Ленинграда и Москвы. Хоть это была первая половина буднего дня, наши российские специалисты без зазрения совести проводили время на пляже. Вероятно, у них был такой рабочий распорядок. Одна пара из Москвы уговорила Славу Тимофеева отвести на Башмакове в Союз их библиотеку, которой мы с удовольствием пользовались до конца рейса. Во второй половине дня, накупавшись и под коптившись на жгучем кубинском солнце, мы, нашим отрядом вернулись в Гавану. Вечером, спустив всю кубинскую валюту, попрощались с интерклубом моряков, и пошли прощаться с гостеприимным и красивым городом Гавана. Медленно шли по веселой, пляшущей набережной. Впервые, за все прошедшие заходы, не хотелось возвращаться на родное судно, несмотря на жуткую усталость и хроническое недосыпание за эти 4 суток. Несомненно, это был самый лучший, вольный и интересный заход за всю мою морскую жизнь. Поздно вечером Башмаков уходил на последний шестой профиль через Атлантику. На причале провожали судно военные моряки Кубы и Союза. Картина была трогательная. Прощаясь с гостеприимной Гаваной и кубинцами, Башмаков громко гудел, отходя от причала. А мы, еще долго стоя на палубе, с грустью смотрели на удаляющиеся огни города. Сейчас пишу эти строки, смотрю на карту Гаваны, купленную там, и есть острое чувство ностальгии, по тем дням, проведенным на Кубе.

Последний профиль отрабатывали, читая книги из библиотеки, взятой у «кубинских» москвичей, которые попросили Тимоху перевести этот клад на Родину. Было несколько собраний сочинений разных авторов и много редких книг, которых в книжных магазинах

Союза никогда не увидишь, если только по большому благу. За две недели пересекли Атлантику и вместо Дакара решили зайти на якорную стоянку, на банку **Фуэрте Вентура**, т.к. конец профиля гравикам необходимо было привязать стояночными наблюдениями. Руководство судна решило, что вместо Дакара намного интереснее зайти в славный голландский порт Роттердам, где много всякого дешевого и разнообразного товара. А так как зайти и туда и сюда не позволяет проект работ, то выбрали Роттердам. Откачав маятник и половив рыбу на банке Фуэрте Винтура, Башмаков двинулся вдоль берегов Африки, а потом и Европы к проливу Ла-Манш. Через 15 дней, пройдя **Ла-Манш, Па-де-Кале** и длинный залив, в который впадает Рейн, Башмаков пришвартовался к одному из многочисленных причалов огромного порта **Роттердам**. Поставили нас рядом с известным всем советским морякам районом местных маклаков. Этот район весь состоял из множества небольших магазинчиков с русскими названиями типа «Москва», «Киев», «Одесса». Говорили там исключительно на русском языке, т.к. торговали в этих магазинах тоже бывшие наши соотечественники. Самым ходовым товаром были ковры, магнитофоны, дубленки, кожаные куртки и пальто и прочий ширпотреб. В одной из лавок я купил полный сборник песен Высоцкого, у нас тогда его еще не печатали. А провозить в Союз этот сборник, как потом выяснилось, из-за вступительной статьи какого-то нехорошего человека, было нельзя. Объяснил нам это помполит, увидев, как несут на судно эти сборники. Пришлось их прятать от наших славных таможенников и пограничников. После Роттердама Башмаков был завален местными товарами. В каждой каюте, как в музее, разглядывали друг у друга купленное барахло. Роттердам, по своей архитектуре, относительно новый город, во время второй мировой войны он был практически уничтожен и построен заново после войны. Кое-какие старые постройки, все же остались или восстановлены. В том числе знаменитая улица красных фонарей, почти такая же, как в Амстердаме. Прошлись мы и по длинному вантовому мосту через Рейн. Таких мостов в Союзе еще не было. Канаты, которые его держали, были диаметром около 20 сантиметров. Трое суток в Роттердаме прошли очень буднично, особенно после Кубы. И, вероятно, на 148 сутки рейса народ уже подустал, и хотелось поскорее дойти до дома. В Северном море нас прилично покачало, вообще, это море не спокойное, особенно в это время года. Норвежское и Баренцево море прошли относительно спокойно, а в Белом море вообще был штиль. 7 мая прибыли в Архангельск.

Таможня и пограничники были готовы к встрече судна, но участники рейса заблаговременно тоже подготовились. Кое-что попрятали, что-то раздали по друзьям и товарищам, которые не везли подобный товар. Мне кто-то (не помню) всучил ковер, которого я не покупал. Власти поработали на славу, за 10 часов перевернули все на судне, но ничего лишнего не нашли. На следующий день мы с Вадимом Бусыревым пошли на железнодорожный вокзал встречать наших жен, которые решили сделать нам сюрприз. Я был доволен такой неожиданной встречей, а вот Вадим матерился, как сапожник, говоря при этом: «На кой черт она мне здесь нужна, только зря деньги тратит». В душе, может быть, ему и было приятно, но внешне он очень возмущался. Тем более, что у него, как начальника рейса предстояли какие-то разборки с капитаном по поводу расходования денег в рейсе на технические нужды. В конце концов, он смирился с неизбежным. Вечером в его каюте отметили встречу. Утром следующего дня пошли гулять по городу. Это было 9 мая, День Победы. На центральной улице увидели длинную очередь из пожилых людей, стоящих в магазин. Как оказалось, это ветеранам, в честь Дня Победы, разрешено было купить какие-то продукты, в том числе по 200 грамм сметаны, что нас больше всего удивило. В других магазинах прилавки были практически пустые. Тем не менее, в ресторане, в который мы зашли, что-то мясное было. Хотя ужин в каюте Вадима был на много богаче. В середине дня на подходе к судну нас встретил боцман и сказал, чтобы мы на судно не шли, т.к. там орудует «черная» таможня и уже у кого-то нашли лишние товары. Ничего не найдя по приходу судна, они устроили повторный осмотр через двое суток. В рейсе было необычно много заходов, да еще в такие торговые порты, вот

они и не поверили, что мы ничего лишнего не везем. Народ на вторые сутки, уже расслабился, повытаскивал все заначки, готовясь к отъезду в Ленинград, тут-то они и нагрянули. Без хозяина каюты таможня не имела права в нее заходить, поэтому мы решили дожидаться окончания осмотра. Тут я вспомнил, что показывал жене сборник Высоцкого и оставил его в каюте на столе. На всякий случай решил, все-таки пробраться в каюту. По пути, кто только меня не предупреждал о «черной» таможне. На мое счастье таможня орудовала на нижней палубе. Моя одноместная каюта, как начальника отряда, находилась на верхней палубе. Зайдя в каюту, я засунул сборник Высоцкого за пояс, прикрыв курткой, закрыл каюту на ключ и быстро ушел с судна. На радостях, что для нас все обошлось, забрели еще в один кабак, и вернулись на судно, когда все уже закончилось. Потери были приличные. У кого-то отобрали лишний ковер, у кого-то джинсы и другие лишние товары. Каждый «провинившийся» писал объяснительную записку, с последующими оргвыводами. На следующий день занимались погрузкой оборудования в багажный вагон поезда Архангельск - Ленинград. На этом же поезде поехали домой все специалисты из ПМГРЭ. Я и Вадим с нашими женами в одном купе довольно весело добирались до Ленинграда. Больше вместе с Вадимом я в море не был. В Ленинграде периодически встречались семьями, бывали у них на даче в Токсово. К сожалению, сейчас встречаемся, в основном, на печальных мероприятиях по поводу ухода наших друзей и коллег.

Выход следующего рейса Башмакова с теми же задачами был намечен на декабрь 1983 года из Мурманска. И весь экспедиционный состав был из МАГЭ. Из Полярки (ПМГРЭ) был только наш отряд и Никита Борисович Стожаров, который должен был выполнять стояночные наблюдения с маятником (определение точных значений гравитационного поля). Проект на рейс составлялся в МАГЭ и поэтому в начале ноября меня послали в Мурманск писать свою часть проекта. Жил я в комнате Саши Матюшева в районе Лыжной базы. А сам он жил в центре города в большой квартире второй жены, вместе с ее родителями. Пару раз, по приглашению, я посетил эту довольно гостеприимную квартиру. В течение недели я завершил все свои дела и даже побывал на обще экспедиционном празднике 7 ноября. В середине декабря наш отряд прибыл в Мурманск для участия в рейсе на г/с «Павел Башмаков». Вместе со мной в Мурманск приехала моя жена Лена. Решила проводить меня в рейс. Жили на судне, были в гостях в семье Саши Матюшева. Через несколько дней Лена улетела в Ленинград. А наш отряд (Плишко С.К., Загоскин Н.А., Пнев А.В., Коньков Б.М., Федоров С. А.) приступил к монтажу аппаратуры и оборудования. На 26 декабря был назначен выход Башмакова в рейс. С утра на судно пришли власти – пограничники и таможенники. И тут произошло событие, которое внесло значительную корректировку в мою дальнейшую морскую жизнь. Таможня вытащила на свет божий из переднего трюма судна (явно по наводке) большой ящик от аппаратуры, в который по предложению Плишко, мы сложили кое-какие товары для обмена в Дакаре. В частности у меня там были 4 паяльника и 7 напильников. Самой большой нашей ошибкой было то, что сложили все в один ящик. Поэтому таможня, посоветовавшись с пограничниками, решила это квалифицировать как групповую контрабанду. А этим уже занимается комитет государственной безопасности (КГБ). Через пару часов на судно прибыла бригада КГБ из 6 человек. И начался двух суточный шмон и допросы. У меня в каюте нашли второй фотоаппарат, который я не записал в декларацию. Просмотрели все книги на полке, в том числе мой рукописный сборник бардовских песен, где в конце было несколько песен Галича. Но до конца сборника следователь не дошел, остановился на Визборе. Все было как в кино. Добрый и злой следователь. У меня они менялись через час. «Добрый» расспрашивал про семью, о моих увлечениях, про работу и о подчиненных. Злой же, каждый раз кричал, что если я не расскажу, где еще спрятана контрабанда, то в этом свитере (я был в свитере из верблюжьей шерсти, выданном в Полярке), я проведу много лет в камере. Хорошо, что другой контрабанды у меня не было, а то бы со страху все выложил. Короче, брали нас на измор. Но все-таки на судне нас кормили, хоть в

глотку ничего не лезло. Вечером, помполит с начальником рейса подсустились, и устроили общесудовое собрание. Человек пять выступили с обличительными речами, осудив нас как последних контрабандистов. Даже чекисты удивились такому быстрому обличительному красноречию. Зайдя после собрания ко мне в каюту, «добрый» спросил: «Неужели, выступавшие, так хорошо вас знают?». Когда я сказал ему, что впервые их вижу, он только покачал головой. Далее экзекуция продолжалась до утра. Больше всего трясли Плишко, т.к. практически весь ящик был набит его вещами. Чего там только не было. Инструменты и наборы инструментов, зуболечебные инструменты и электротовары. Но самое неприятное, что там был несколько обработанных драгоценных и полудрагоценных камней, которые ему дал на продажу наш «партийный ювелир» Бойцов. Где-то под утро на судно прибыл генерал КГБ. Вся бригада КГБ во главе с ним устроилась в одной из кают и нас по одному туда вызывали. Первый и последний раз в жизни пообщался с генералом КГБ. Надо отметить, что чисто внешне он вызывал симпатию. Сухопарый, высокий человек с седой шевелюрой, в тонком сером свитере. Говорил он очень спокойно, вежливо, даже иногда с мягкой улыбкой отпускал шутки по поводу нашей контрабанды. Моя каюта была напротив той, где сидели чекисты. Когда всех нас пропустили через эту каюту, я услышал, как генерал разносил подчиненных за то, что его вызвали ночью по такому пустяку, которым должны были заниматься таможенники. Где-то к обеду следующего дня бригада КГБ отбыла с судна. При этом нам было велено к 10 утра следующего дня появиться в местном «большом» доме. Сутки не спавши, я поехал в город добывать деньги для покупки билетов в Ленинград. В таких случаях, всегда выручают друзья. Таким другом был Саша Матюшев. Он не только дал мне деньги на билеты для нашей контрабандной группы, но и проводил нас на поезд, выпив с нами на дорожку. Но это было на следующий день. А ночь перед посещением «большого» дома нам разрешили провести на судне, т.к. отход перенесли на 30 декабря. В местном отделении КГБ, куда мы ровно к 10 часам прибыли, нас надолго не задержали. Дали подписать какие-то бумажки и отпустили с богом. Вечером мы попрощались со славным городом Мурманском, сев в поезд Мурманск – Ленинград. В поезде, собравшись в одном купе, весь вечер и полночи заливали горе, купленными на Сашины деньги напитками. Все это происходило под песню «Землян» «Земля в иллюминаторе...», которую, как сейчас помню, постоянно гоняли по трансляции. В Мурманске с тех пор я больше не был. Это были мои самые короткие полевые работы, продолжавшиеся 12 дней. Из всей контрабандной компании, на сегодняшний день в живых остались только я и Саша Пнев, который в лихие девяностые сам несколько лет проработал в таможне. Остальные уже на небесах. Первым ушел Сергей Плишко, затем самый молодой из нас Сергей Федоров, кстати, одноклассник Саши Пнева. Борю Конькова больного раком, мы с Леной навещали в больнице Мечникова, а затем хоронили на Северном кладбище. От чего умер Коля Загоскин, никто не знает, он после этого случая почти сразу уволился из Полярки. Самым неприятным последствием этого инцидента, ударившего по самолюбию, было общее собрание Полярной экспедиции. Стоя перед огромной аудиторией, пришлось оправдываться за содеянное, а затем от знакомых людей выслушивать отповеди в наш адрес. За нас замолвили слово только Миша Буртонов и Дима Рождественский, работавшие в нашей партии. Всем нам, естественно, закрыли визы на неопределенный срок.

25. 1984 год (июнь – октябрь). Весной 1984 года Полярная морская геологоразведочная экспедиция (ПМГРЭ) заключила двухгодичный договор с Нефтегазразведочной экспедицией (НРЭ) Управления геологии Литовской ССР. Согласно договору, ПМГРЭ должна была выполнить сейсмоакустические работы масштаба 1: 200 000 на акватории Балтийского моря, прилегающей к территории Литовской ССР. Размер площади исследований 130 на 75 километров. Основными задачами являлись изучение строения четвертичных

отложений, определение их мощности и получения данных о рельефе дочетвертичных отложений. Меня назначили ответственным за выполнение этих работ. В мае я съездил в командировку в **Вильнюс**, где представлял проект наших работ в Управлении геологии Литовской ССР. Судном, на котором должны были выполняться работы, являлся малый рыболовный сейнер (МРС) под названием «Остромитянин», водоизмещением 180 тонн. 2 таких судна ПМГРЭ приобрела у какой-то рыболовной конторы. На таком маленьком судне мне еще не приходилось работать. Судно было очень старое, изрядно потрепанное в процессе многолетней работы по своему назначению – ловле рыбы. В миделе судна располагался отсек, в котором размещалась небольшая лаборатория и две 4-х местные каюты для экспедиции без иллюминаторов. В носу судна были две 6-ти местных каюты для членов экипажа. В корме, в надстройке, помимо рубки были каюты капитана, старшего механика и радиста. Там же была столовая и единственный на все судно галльон, куда из нашего отсека можно было добраться только по открытой палубе. Судно было копией СРТ, только в 2 раза меньше. Но зато из-за своей малой осадки, оно могло заходить в Неву. Благодаря этому, единственный раз в моей практике, в рейс мы уходили от причала, расположенного напротив 15 линии Васильевского острова, где располагался подвал под церковью – рабочее помещение нашей Морской геолого-поисковой партии. Главное не надо было никуда вести аппаратуру и оборудование, все загружалось на судно прямо из подвала. Это был самый веселый отход. С утра вся партия собралась в нашем легендарном подвале, где устроили грандиозную отвальную. В середине дня в подвал пригласили капитана судна Евгения Михайловича Дмитриева. Он, чисто символически поддержал нашу компанию, т.к. вечером ему предстояло вести судно по Неве, а затем по Финскому заливу. Человек он был веселый, компанейский, эрудированный и имел очень сильный и красивый баритон. В рейсе мы с ним очень подружились и частенько в два голоса пели его любимые романсы. В свое время он пел в хоре и был музыкально образован. К нам он попал, уволившись из Провиденской гидробазы, где он работал капитаном на одном из гидрографических судов. А когда его лишили визы за то, что он привез из-за границы полное собрание сочинений Солженицына, он перебрался в родной Ленинград и устроился на работу в ПМГРЭ. Так что, мы оба были лишенцами.

Прощавшись с подвалом, вся наша компания перебралась на судно, благо идти было не далеко, только перейти дорогу. Вечером того же дня судно уходило в рейс. Кстати, проводить нас в рейс пришел с Академического переулка Н.Н. Ржевский, в то время он был начальником ПМГРЭ. Но увидев, в каком состоянии прибывает наша партия, он отозвал меня в сторону, сказал, что надеется на безаварийный и своевременный отход и тут - же ретировался. Из всей партии на судне уходили в рейс помимо меня Шефер А.Н., Маслов М.Н., Иванов А.Г. – сейсмоакустический отряд, а также гидрографы – Масолов Ю.В., Лебедев Г.Н. и Пойманов В.М. Остальная часть партии отвязывала швартовые канаты и махала нам платками с причала. А наше научно-исследовательское судно (НИС) «Остромитянин» гордо прошлепало мимо любимого Горного института, где мы с Масловым проучились 5 лет. По этому поводу мы добавили еще и прощались с Ленинградом до середины ночи. Утром мы проснулись от приличной качки, как на море, так и в наших с похмелья головах. Судно шло на траверзе Таллинна, выходило из Финского залива в Балтийское море. Тут мы в полном объеме почувствовали «прелесть» пребывания на этом замечательном НИС. Оно бедное ели выгребало против волны, ложилось с боку на бок, при этом раздавались жуткие скрипы, как будто судно вот, вот развалится на части. В общем, страху с похмелья мы натерпелись. К середине дня похмелившись и пообедав, страх сменился бурной деятельностью. Начали убирать последствия ночной качки и распаковывать и расставлять аппаратуру. К утру следующего дня мы добрались до **Клайпеды**, при этом умудрились без проблем попасть в узкое горло Курского залива. В Клайпедѣ нас поставили к новому причалу в конце города, который располагался между целлюлозно-бумажным комбинатом (ЦБК) и рыбным заводом. На причале нас уже встречал начальник Морской партии Нефтеразведочной экспедиции

Йонас Ионович Шименас. Это был достаточно молодой 35 летний литовец, исключительно доброжелательный и ответственный человек. С ним нам предстояло общаться в течение 2 лет. На нем была ответственность за снабжение нашего судна всем необходимым – топливом, продуктами, водой и различными разрешительными документами на работу. Нефтегазодобывающая экспедиция территориально располагалась в городе **Гаргждай**, в 40 километрах от Клайпеды. Там же жил и Йонас с семьей. Трое суток простояли в Клайпед, заправляясь топливом, водой, продуктами, устанавливая и подготавливая к работе аппаратуру и оборудование. Специально для этих работ ПМГРЭ закупила сейсмоакустический комплекс «Аквамарин». В качестве источника упругих колебаний использовалась установка электровозбуждения «Скат-1», а приемником отраженных сигналов служила одноканальная пьезосейсмографная коса длиной 10 метров.

На выходе из Курского залива, в самой его узкой части на Курской косе располагался пограничный пост, состоящий из небольшого строения и смотровой вышки. На вышке постоянно торчал с биноклем пограничник, который вероятно разглядывал прелести дам, загорающих на женском нудистском пляже, расположенным как раз под вышкой. Каждый выход нашего НИС из Курского залива в Балтийское море сопровождался сверкой судовой роли с присутствующими на судне людьми, и проверкой разрешительной документации на работы. Эту процедуру, как правило, осуществлял один пограничник с автоматом Калашникова. Поскольку, наше судно, как минимум раз в неделю, а то и чаще бегало туда - сюда, то к середине сезона эти проверки стали формальностью, пограничники знали нас всех в лицо. А иногда пограничник с вышки спрашивал все ли у нас в порядке и, получая положительный ответ, махал рукой, чтобы мы шли восвояси. Работать в Балтике было довольно сложно. Погода там менялась очень быстро. Иногда за 2 часа полный штиль превращался в 6-7 бальное волнение, причем волна из-за небольших глубин была крутая. А для нашего НИС, это просто смерть. Приходилось вставать носом на волну и действительно стоять, т.к. мощности двигателя не хватало, чтобы двигаться вперед. Бывало так стояли сутками. При этом бедное судно дрожало, скрипело и стонало, а вместе с ним стонали и мы. Однажды в такой ситуации решили прорваться в Курский залив. Шли лагом к волне, чуть ли не опрокидываясь, затем подвернули к входу в горло залива, и тут нас понесло на надолбы, ограждающие с моря вход в залив. Страху натерпелись на всю оставшуюся жизнь. Но видно бог помог и в последнюю минуту нас, возможно, течением внесло в горло залива.

Работа шла с переменным успехом, периодически аппаратура и оборудование выходили из строя, стояли в Клайпед и чинили. Неделю чинили эхолот. Раз в 20 дней стояли по 3-5 дней для пополнения запасов. Клайпеда красивый город и было не скучно. В жаркую погоду ездили загорать и купаться на Курскую косу. Туда каждый час ходил паром, который стоил 5 копеек на человека, машина, естественно, дороже, но не смертельно. Коса красивейшее место, сплошные дюны с мельчайшим песком и сосновые боры. Там же в старой крепости был сооружен первый в СССР океанариум с музеем морской фауны и флоры. Когда стояли в Клайпед, то на судовой завтрак не ходили, вставали позже и шли в замечательное стеклянное заведение, расположенное на пригорке над причалом, где стоял Остромитянин. В этом чудном кафе-баре стояли несколько столиков. В баре продавали разливное пиво, чай, кофе и различные литовские закуски с сыром, жаренные в масле с чесноком хлебцы. В окошке рядом с баром выдавали шашлыки, которые стоили 50 копеек. Однажды придя туда, увидели, что вокруг бара суетятся люди с кинокамерами и прожекторами. А рядом с кафе, на скамейке сидит уже совсем седой, старый артист Николай Крючков. Снимали фильм в названии, которого фигурирует слово «Мерседес», точного названия не помню, но потом в Ленинграде я специально на него ходил, чтобы еще раз взглянуть на это ухоженное, гостеприимное заведение. Пару раз за лето во время стоянки в Клайпед Йонас вывозил нашу группу в свое заповедное место на озере недалеко от Гаргждай. Несколько раз, по его приглашению я был у него дома.

Познакомился с его женой Берутэ и детьми. За время работы периодически менялся состав нашей группы. Одни уезжали, другие приезжали на их место. На судне какое-то время побывали Саша Пнев, Миша Виноградов, Миша Буртонов, Юра Сушинин и Сергей Горячих. Миша Виноградов перед тем как поступить на работу в ПМГРЭ отслужил 3 года на флоте. Поэтому у него остались, как он говорил, флотские привычки. Однажды, когда мы уже почти сутки штормовали носом на волну, я находился на мосту с капитаном. Волна периодически накрывала всю палубу, и брызги долетали до стекол мостика. Мы решали, продолжать ли качаться, или попробовать прорваться в Курский залив. Вдруг мы видим, из нашего отсека на уровне палубы появляется голова Миши Виноградова, а затем и все его туловище. Он ползком подобрался к борту судна и выдал в море все, что съел на обед. Оказывается, так ползать во время шторма, чтобы не выпасть за борт, его научили во время службы на военном флоте.

В один из редких дней штилевой погоды мы шли с работой по профилю. К нам в отсек заявился капитан. Заглянул в наши каюты, затем внимательно оглядел лабораторию. Спросил у меня все ли у нас в порядке и, получив утвердительный ответ, удалился. Через полчаса он опять пришел к нам и опять все внимательно осмотрел. Я спросил у него, что он ищет в нашем отсеке. К моему ужасу он сказал, что где-то поступает на судно морская вода. Далее следовал такой диалог.

- Михалыч, ты в своем уме, я срочно прекращаю работы, вытаскиваю забортные «кишки» и мы быстрее собственного визга бежим в Клайпеду.

На что капитан хладнокровно, с улыбкой сказал.

- Леша, не суетись, когда ты еще дождешься такой хорошей погоды. Работай спокойно, дырку мы найдем и заделаем.

Через пару часов капитан снова появился у нас в лаборатории, но уже с бутылкой. Стало ясно, что дырку они нашли, она была в машинном отделении. На мой вопрос, как они ее заделали, капитан сказал, что забили деревянный «чопик». Так мы с этим чопиком и ходили до конца работ. Вот, что такое молодость и бесшабашность. Сейчас, меня на такой «лайнер» под страхом смерти бы не загнали.

Где-то в середине августа, работая в такую же штилевую погоду, мы увидели, как с мористой части Балтики к нашему судну несутся клубы водяной пыли. Затем, в пятидесяти метрах от нас эти клубы оседают, и из них появляется жуткий монстр на воздушной подушке, ошестинившийся различными видами пушек. Тут же на всю Балтику раздается суровый голос, требующий у нас немедленно остановиться, или по нам откроют огонь. Поскольку сразу остановиться мы не можем, так как за бортом наше оборудование, то это требование мы слышим еще несколько раз, пока мы судорожно вытаскиваем из воды косу и источник. При этом на всех частях монстра его матросы наводят на нас всевозможное оружие. Как оказалось наш радист, то ли проспал, то ли не заметил оповещения о начале морских военных учений в нашем районе. Военные, как всегда, выбрали самую хорошую погоду для своих учений. А у нас только в такую погоду и получался отличный материал. В результате, впервые в полный штиль нам пришлось возвращаться в Клайпеду.

По вечерам довольно часто мы играли в преферанс, собираясь в нашей каюте. Постоянными игроками были Мосолов, Кротов и Шеффер. Четвертым игроком был либо Иванов или Пнев, иногда приходил поиграть капитан. Выигрыш всегда шел на общий стол и подсчитывался, как правило, 1 раз в 2-3 недели. Шли на Клайпедский рынок, который был очень богат овощами, зеленью, соленьями и различными домашними мясными деликатесами. Все это мы покупали на оставшиеся деньги, после приобретения должного количества горячительных напитков. Застолье наше всегда продолжалось до позднего вечера и, обычно, заканчивалось новой игрой в преферанс. А иногда шли гулять по городу и продолжали в каком-нибудь уютном литовском кафе.

Первый полевой сезон по договору с Нефтеразведочной экспедицией (НРЭ) закончился 20 октября. 10 октября судно закончило работы в море. В Клайпеду приехал наш

любимый начальник партии Михаил Михайлович Серяков, которого мы радушно и очень тепло встретили. Поводили по любимым Клайпедским местам. Я съездил с ним в гости к Йонасу. 15 октября на судно приехала комиссия по приемки наших сейсмоакустических материалов. В состав комиссии вошли главный геолог НРЭ И. Вайчялюнас (председатель комиссии), главный геофизик НРЭ Б. Руткаускайте, И. Шименас и неожиданно для меня мой однокашник по геофизическому факультету ЛГИ Дима Новик. С ним мы вместе проучились 5 лет. Диму послали в комиссию как представителя от Управления геологии Литовской ССР, где он работал старшим геофизиком. В результате комиссия приняла наши материалы с оценкой «отлично». Всего за этот сезон было выполнено 5667 погонных километров сейсмоакустического профилирования. Как водится, Акт приемки материалов был хорошо и достойно обмыт. Даже мало пьющие литовцы, на сей раз разошлись не на шутку. Из 122 суток пребывания в этом полевом сезоне, на работу непосредственно на профилях было затрачено всего 41 сутки. Все остальное время, это стоянки в Клайпедке, переходы судна в район работ и обратно, а также мучительные дни, когда судно штормовало носом на волну в «нелетную» погоду.

26. 1985 год (май – август). В этот полевой сезон необходимо было доделать проектные объемы сейсмоакустического профилирования, согласно договору с НРЭ. Для этих целей было выделено НИС «Меткий», такой же малый рыболовный сейнер, как «Остромятинин», полная его копия. Наш отсек состоял из тех же помещений, за исключением того, что в коридорной части отсека находилась небольшая каморка, площадью не более 2 квадратных метров. В ней была установлена койка со светильником над головой. В этой каморке я провел этот полевой сезон. Можно сказать, у меня была отдельная каюта. К моему сожалению, капитан на «Метком» был другой. Ворожков Николай Николаевич, с которым у меня сложились вполне доверительные, деловые отношения, но не такие дружеские, как с Дмитриевым Евгением Михайловичем. А с Михайловичем мы и после Клайпеды не раз встречались в дружеских компаниях в Ломоносове и Ленинграде. Старпомом на «Меткий» прислали Сергея Николаевича Темерева. Сейчас он уже лет 10 возглавляет отдел флота ПМГРЭ. А тогда я его жутко обидел, не пустив его жить в наш отсек, под предлогом того, что там находится высоковольтная аппаратура «Скат-1». По этому поводу, в ответ на мой рапорт, в Клайпеду приезжал заместитель главного инженера по технике безопасности Лева Фишман. Он и решил вопрос с каютами в пользу экспедиционного состава. А Сергею пришлось уживаться с членами команды в 6-ти местной каюте. В этот сезон в моей группе постоянно работали Андрей Шефер, Саша Пнев, Дима Рождественский, Юра Масолов, Володя Пойманов и Сергей Горячих. Поскольку это был второй год работы на проектном полигоне, то методика уже была отработана, аппаратура была настроена и функционировала практически без сбоев. Все упиралось в погодные условия, которые нас не особо баловали. Каждый период хорошей погоды мы использовали для работы в море. Случались и недельные простои в Клайпедке по штормовым метеоусловиям. В один из таких простоев в Клайпеду на своей машине приехал мой тесть Николай Тимофеевич. С ним приехала моя жена Лена с сыном Колей и жена Саши Пнева Елена, тоже с сыном. С подачи Йонаса, они поселились в небольшом деревянном доме, принадлежащем НРЭ и используемого в качестве пансионата для своих сотрудников. Целую неделю мы всей компанией ездили на пароме на Курскую косу. Весело проводили время на пляже, купаясь и загорая. Показали детям местный океанариум. Перед тем как очередной раз выйти в море на работу, мы проводили эту веселую компанию в обратный путь из Клайпеды в Ленинград. Их приезд был для нас с Сашей хорошей отдушиной и зарядом бодрости для продолжения работы в море.

Где-то в середине июня, во время очередной стоянке в Клайпедке, к нашему судну вторым бортом пришвартовался такой же сейнер Таллиннской приписки. Как потом выяснилось, это рыболовное судно по лицензии занималось ловлей балтийского лосося.

Причем, каждый выловленный лосось записывался в штурманский журнал. Днем того же дня, когда мы расписывали пульку, к нам в отсек спустился механик с Таллиннского сейнера и предложил купить 8-ми килограммового лосося за 25 рублей. Мы долго торговались, говорили, что сами приехали на заработки, и, в результате, сошлись на 10 рублях. Он сказал, что принесет рыбу вечером, когда стемнеет и чтобы никто не знал, что он ее продал. Вечером, когда мы уже про него забыли, он опять появился в нашем отсеке, но уже прилично «повеселевшим» и неся под мышкой что-то тяжелое завернутое в черную осеннюю куртку. Когда я сказал, что мы еще не успели собрать деньги, он тут же согласился на пять рублей. Эти деньги у меня были приготовлены и, получив их, он тут же убежал, не взяв даже приличную куртку, в которую была завернута рыба. На следующий день, когда Таллиннский сейнер отчалил, мы с Пневым долго колдовали над огромным лососем, пытаясь его посолить. При этом даже обратились за советом к капитану, который сказал, что лишнюю соль лосось не возьмет. И действительно, когда через несколько дней мы попробовали наше произведение, оно оказалось нежнейшим малосольным деликатесом.

22 июня был днем рождения, как Саши Пнева, так и Юры Масолова. Я заранее договорился с Йонасом, что в этот день он отвезет всю нашу группу на пикник на свое заповедное озеро. Йонас сдержал свое слово, в этот день утром за нами пришел небольшой автобус, в который мы загрузились со всей снедью, закупленной накануне на рынке. Йонас предусмотрительно загрузил в автобус две 4-х местные палатки, одеяла, дрова для костра и шампуры для шашлыка. Место куда мы прибыли было действительно заповедным. Вокруг не души, большое красивое озеро с небольшим песчаным пляжем. На большой травяной поляне приготовлено место для палаток, костра и кирпичный мангал для готовки шашлыка. Йонаса мы уговаривали остаться, но когда он увидел, сколько водки мы взяли он сказал, что у него много дел в Гаргждае. А за нами он пришлет автобус на следующий день к вечеру. Поставив палатки, разожгли костер. Через пару часов были готовы, заранее замаринованные, шашлыки из баранины. Но гвоздем программы, конечно, был малосольный лосось. Под эту закуску совершенно не брала водка, тем более, что почти после каждого тоста, мы купались в прохладном озере. Мы даже умудрились поиграть в волейбол. А вечером, у костра под яркими звездами пели песни. Утром наступила расплата за чрезмерное возлияние накануне. У всех болела голова. В связи с этим, почти весь день лечили головы, похмеляясь оставшимися запасами. В результате, когда вечером за нами приехал автобус, было немного стыдно перед Йонасом за некоторых особей, которых пришлось грузить в полубессознательном состоянии. Да и автобус мы задержали больше положенного, пока убирали следы нашего присутствия на заповедном озере. Тем не менее, деликатный Йонас вида не подал, только намекнул на прощанье, когда выходил в Гаргждае, что завтра рабочий день. В общем, день рождения «удался». Еще два месяца мы с переменным успехом работали в море на проектном полигоне. Периодически отстаивались в Клайпеде. Кстати, мы довольно успешно ловили рыбу с причала, где в Клайпеде стояло наше судно. Причем, в сезон 1984 года мы поймали много лещей и подлещиков. А в 1985 году ловились исключительно судаки. Однажды поймали угря, которого с Пневым, разрезав на куски, жарили на камбузе. И удивлялись, насколько живуче это создание, поскольку даже отдельные куски норовили выпрыгнуть из сковородки.

В конце августа мы закончили работы в море. За два года объем выполненного сейсмоакустического профилирования составил 9600 погонных километров. Материалы этого года принимала комиссия в том же составе, что и в 1984 году, кроме Димы Новика. Был составлен Акт, в котором материалы были оценены на «отлично» и рекомендованы к дальнейшей камеральной обработке. Весной 1986 года был написан отчет по этим работам и защищен в Управлении геологии Литовской ССР. В результате камеральной обработки по проектному участку были составлены батиметрическая карта, карта мощности

четвертичных отложений и карта рельефа до четвертичных отложений. На этом договор с Нефтеразведочной экспедицией Управления геологии Литовской ССР был закончен.

27. 1986 год (июнь – август). По инициативе сотрудника отдела геологии нефти и газа ВНИИОкеангеология Габриэля Давыдовича Гинсбурга летом 1986 года была организована совместная с Институтом геологии Азербайджана экспедиция в Каспийском море. В этой экспедиции принимали участия и сотрудники Морской геолого-поисковой партии ПМГРЭ, задачей которых, согласно договору, было выполнение сейсмоакустического профилирования. Для выполнения этих работ в Баку направили мой отряд, в который входили: Иванов А.Г., Шефер А.Н., Кузнецов А., Пнев А.В., Масолов Ю.В., и Волков Н.Н. Помимо нас в работах принимали участие геолог из ВНИИОкеангеология Телепнев Е.В. и 3 геолога из Института геологии Азербайджана. Для работ было арендовано научно-исследовательское судно биологического института Академии наук Азербайджанской ССР под названием «Элм». Судно было довольно новое, специальной постройки, водоизмещением 900 тонн. Для экспедиционного состава было выделено несколько 2-х местных комфортабельных кают, а также 2 удобные лаборатории. В экипаже судна были, в основном, азербайджанцы, во всяком случае, весь «офицерский» состав. Русскими были только 3-ий механик Виктор, радист Игорь и боцман Слава (фамилий не помню). Капитаном судна был представительный мужчина лет пятидесяти – Агасиев Рафик Кудратович. 5 июня наш отряд прибыл в **Баку** и сразу разместился на судне, которое базировалось у причала, расположенного напротив дома правительства Азербайджанской ССР. Перед домом правительства и до причалов протягивалась огромная площадь со скверами, небольшими кафе и памятником в центре площади какому-то азербайджанскому партийному деятелю. 7 июня пришла машина из Ленинграда с нашим оборудованием, которое мы сразу стали устанавливать на судне. Через несколько дней вышли первый раз в море для выполнения опытно-методических работ и настройки аппаратуры. Аппаратурный комплекс был тот же, что мы использовали в Балтийском море. Задачей работ было изучение структуры осадочного чехла до глубин 500- 700 метров, поиск и изучение подводных грязевых вулканов в глубоководной части акватории Каспийского моря, которые могут быть связаны с наличием газовых гидратов. Площади исследований располагались в пределах 12-ти часового перехода до причала в Баку. Штилевая погода была большой редкостью, работали, в основном, при волнении моря 3-4 балла. При большем волнении материал получался плохого качества, и судно уходило на отстой в Баку. Иногда вставали на якорь для ловли селедки и кильки. Кильку ловили в темное время суток. Прожектор направляли в воду у борта судна, и стая кильки подплывала к свету. Опускали в воду сетку с мелкой ячейей, натянутую на металлический обруч диаметром около 1 метра. Когда подплывала стая кильки, быстро поднимал сетку. Как правило, за один подъем попадалось десятка три килек. После такой ловли вся палуба на корме серебрилась от килечной чешуи. Боцман Слава научил нас солить кильку с различными пряностями. Это была отменная закуска. Селедку ловили удочками, иногда попадались экземпляры до 700 грамм. Поскольку судно было биологическое, занимавшееся изучением местной фауны, то мы ждали, когда экипаж угостит нас осетром. Сначала, вероятно, они нас побаивались и присматривались к нашему коллективу, т.к. осетров ловить было запрещено. Но, где-то, в середине сезона на обед подали отбивные. На вид были похоже на свинину, но оказалось, они были осетровые. Вероятно, ночью,



Баку 1986 г. Президентский дворец



Подход судна к причалу рядом с дворцом



У причала, на корме судна, виден край дворца



Сквер рядом с причалом



«Девичья» башня.



На «девичьей» башне

когда мы спали, осетра они все-таки поймали. После этого, не очень часто, но периодически в судовом меню появлялись блюда из осетрины.

Частые стоянки в Баку позволили нам довольно досконально изучить этот красивый город. Побывали на площади 26 Бакинских комиссаров с внушительным мемориалом и на

«девичьей» башне, с которой, по приданию, сиганула красавица из-за неразделенной любви. Походили по старинным узким улочкам старого города, где Гайдай снимал свою «Бриллиантовую руку». Неизменно посещали богатейший Бакинский рынок. Столько различной травы я больше никогда в жизни не ел. Она была низменным придатком к местной колбасе и сухому вину, что являлось, как правило, нашим ужином во время игры в преферанс. Еще поражало, в то время, наличие в Баку массы мелких частных лавочек и кооперативов, которые изготавливали обувь, одежду и прочий ширпотреб. Причем продавцами были, в основном, женщины. А масса местных мужиков, группами, целыми днями сидели на корточках на площади, пили чай из местных фигурных рюмок или играли в нарды. Во время стоянок в Баку ездили купаться на городской пляж в пригороде Баку. Пляж там не песчаный, а грунтовый и травяной. Однажды, на автобусе пересекли Апшеронский полуостров и побывали в **Сумгаите**, в пригороде которого находятся многокилометровые песчаные пляжи с дюнами из мельчайшего золотистого песка. В отличие от Баку, в Сумгаите к нам, как к русским, отнеслись нельзя сказать агрессивно, но как-то настороженно. Поэтому мы сразу поехали на пляж и провели там целый день. Когда работали в море, нам разрешали купаться во время якорных стоянок и когда геологи делали свои станции. В море прыгали прямо с борта, а поднимались по штурмтрапу.

В августе, когда мы уже почти закончили свои сейсмоакустические работы, в Баку приехал Габриэль Давыдович Гинсбург, который был хорошо знаком с моей мамой по проблемам нефти и газа. Тем более, мама иногда принимала участие в заседаниях ученого совета НИИГА. Он сразу попросил показать ему сейсмоакустические материалы. Мы вместе с ним просмотрели все полученные сейсмограммы, после чего он спросил меня, где я думаю можно поднять газовые гидраты. На это я ответил, что понятия не имею, что есть газовые гидраты и с чем их едят. Тогда он объяснил мне, как, в каких условиях образуется эта субстанция углеводородов. Что должен быть выход метана на поверхность дна и глубина моря должна быть не менее 400 метров, чтобы был соответствующий баланс между температурой воды и давлением, т.к. в одной кубической единице газовых гидратов содержится 300 кубов газа. После его небольшой лекции, я еще раз просмотрел материалы, и ткнул пальцем в один из зарегистрированных на сейсмограмме вулканов, который нарушал слоистую структуру осадочного чехла и имел в верхней части небольшую кальдеру. Сказав при этом Гинсбургу, что хоть у меня нет опыта работы по проблеме газовых гидратов, но если они и есть, то должны быть в этой точке. Габриэль засмеялся и сказал: «Ну что ж, Алексей Гаврилович, раз ты так в этом уверен, то тогда выводим судно на этот вулкан». И судно пошло в район расположения вулкана. Каково же было мое удивление, когда первая же гравитационная труба принесла почти метр глинистого осадка сплошь пронизанного шипящими кристаллами газовых гидратов, которые на глазах разлагались на газ и воду. Я то, был удивлен своим прогнозом, а вот Габриэль и все геологи были в диком восторге, что впервые в акватории Каспийского моря достали газовые гидраты. Они устроили пляски вокруг этой пробы. Клали отдельные кристаллы газовых гидратов в стаканы, их поджигали и любовались, как они горят. В общем, радость у них была неопишуемая. Естественно, тут же обмыли это событие двумя бутылками коньяка, которые принес Габриэль. В последующие дни геологи трубками истыкали весь вулкан. Еще несколько проб было с газовыми гидратами. Несколько кристаллов законсервировали в специально приготовленных герметичных толстостенных металлических боксах, выдерживающих большие давления. Хранили их в морозильных камерах. В Ленинграде проводили анализы этих проб. Опробовали еще несколько грязевых вулканов и мест, интерпретируемых по сейсмограммам, как тектонические нарушения, по которым возможен выход метана на поверхность дна. Но газовые гидраты достали только еще в одном месте и не так много.

Через несколько месяцев в Ленинграде Гинсбург вручил мне свидетельство и медаль ВДНХ, которую он пробил для меня за открытие газовых гидратов в Каспийском море.



Баку с «Девичьей» башни.



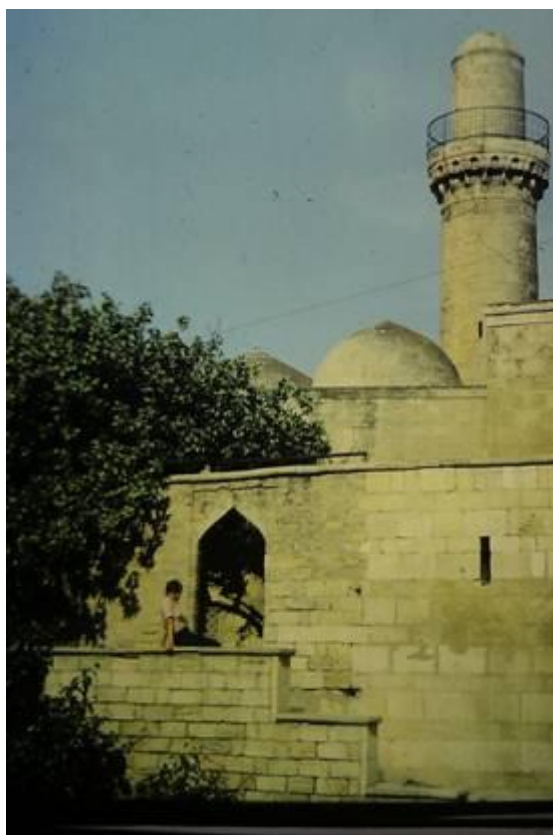
Вытаскивают керн из трубы



Купанье с борта судна в открытом море



Саша Пнев поймал птичку



В Сумгаите



Это была моя первая награда, хоть маленькая, но медаль. В последствие, уже работая на НИС «Профессор Логачев» в рейсах «Плавучего университета», мы доставали газовые гидраты в Черном, Средиземном, Норвежском и Гренландском морях, в заливе Кадис и Атлантическом океане. А Габриэль Давыдович Гинзбург возглавил лабораторию, занимавшуюся газовыми гидратами во ВНИИОкеангеология. Под его руководством газовые гидраты были открыты также в Черном, Охотском, Норвежском морях и во время международной экспедиции на канадском шельфе. В 1994 году он защитил докторскую диссертацию. Выпустил монографию «Субмаринные газовые гидраты», которая была переведена на английский язык. Его оценка общего объема газа, находящегося в гидратной форме в отложениях Мирового океана, минимально, составляет 100 трлн. куб. м. Это, примерно, 40 % мировых ресурсов газа, открытых на суше. К сожалению, очень рано, на 64-м году оборвалась жизнь Габриэля Давыдовича Гинсбурга – талантливого ученого и доброжелательного, отзывчивого человека. Умер он в США, мужественно борясь с раком.

28. Октябрь 1988 г. – апрель 1989 г. Начиная с 1984 года в ПМГРЭ стали поступать свои новые суда. По заказу Министерства Геологии СССР на Черноморском судостроительном заводе в городе Николаеве была построена серия судов для геологоразведочных работ в Мировом океане. За основу геологической флотилии был выбран большой морской рыболовный траулер (БМРТ) «Пулковский меридиан». Большое водоизмещение – около 5600 тонн, великолепные мореходные качества, неограниченный район плавания, большая автономность (до 90 суток) по топливу, воде и продовольствию и вполне приличные бытовые условия – все это послужило выбором этого типа судов, для адаптации их к геологическим работам. При строительстве новых судов, рыбообрабатывающие цеха были трансформированы в геолого-геофизические и аналитические лаборатории. Установлено специальное спуско-подъемное оборудование. Суда были оснащены, современной для того времени геолого-геофизической техникой и аппаратурой. В период с 1984 по 1991 гг. ПМГРЭ получила четыре новых НИС – «Академик Александр Карпинский», «Геолог Ферсман», «Севморгеология» и «Профессор Логачев». В связи с этим штат ПМГРЭ пополнился целым набором новых судовых специальностей – от капитана до матроса и буфетчицы.

В середине 80-х годов Морская геолого-поисковая партия влилась в Океанскую поисково-съёмочную партию (ОПСП). Начальником партии был Зенков В.Н., а меня назначили главным инженером ОПСП. Начальник нашей бывшей партии Серяков М.М. был назначен главным инженером ПМГРЭ. Весной 1988 года мне открыли визу и я, наконец, мог ходить в рейсы на своих новых судах. В этом же 1988 году, ПМГРЭ заключила договор с Совместной организацией «Интерокеанметалл» (СО ИОМ) на проведение работ в Тихом океане. СО ИОМ была организована в начале 80-х годов. База ее располагалась в Польше в городе **Щецин**. В организацию входили СССР, ПНР, ЧССР, ГДР, БНР, ВНР и КНР, т.е. практически весь соцлагерь. Организация существует и сейчас, только названия стран изменились, а некоторые вышли из ее состава. Основной задачей организации были работы по поиску и изучению железомарганцевых конкреций (ЖМК) в Тихом океане. Представители от каждой страны в Щецине работали по 3 года, затем состав представителей менялся.

Согласно договору между ПМГРЭ и СО ИОМ, работы должны были выполняться на НИС «Геолог Ферсман» в Тихом океане на участке между двумя разломами Кларион и Клиппертон. Задачами работ являлось изучение общих закономерностей распространения ЖМК, изучение вещественного состава донных осадков и ЖМК, оценка прогнозных ресурсов марганца, меди, никеля, кобальта и исследование влияния выполняемых работ на экологическую обстановку на этом участке. Рейс № 6 НИС «Геолог Ферсман» начался выходом из Ленинграда в начале октября 1988 года. В рейсе принимало участие 86 человек, 46 членов экипажа и 40 научного состава. Капитаном судна был Василий

Григорьевич Носенко, пришедший в ПМГРЭ из рыболовного флота. Начальником рейса был назначен геофизик нашей партии Анатолий Петрович Алакин. Меня назначили заместителем начальника рейса. Для выполнения геологической задачи в рейсе принимали участие 7 отрядов – гидроакустический, начальник Малин Б.В.; геологический, начальник Марков В.Ф.; фототелевизионный, начальник Смирнов Б.Н.; гидрофизический, начальник Крейтер И.И.; гидрографический, начальник Громов Б.М.; отряд пробоотбора, начальник Борисов Е.; отряд ВЦ, начальник Шефер А.Н. В 1986 году с подачи Министерства Геологии СССР был закуплен за границей и установлен на НИС «Геолог Ферсман» глубоководный геолого-геофизический комплекс голландской фирмы «Оретех». В его состав входили 3, основных, аппаратурных комплекса. Гидроакустический комплекс состоял из гидролокатора бокового обзора (ГБО) с частотами 30 и 100 кГц, глубоководного профилографа с частотами 3, 5 и 7кГц, глубоководного эхолота на 200 кГц, и набортного профилографа с частотами излучения 3,5 и 14 кГц. Фототелевизионный комплекс, включал в себя подводный аппарат с двумя телекамерами, многокадровым фотоаппаратом, тремя светильниками и набортное оборудование с несколькими мониторами и проявочными принадлежностями. Третьей составной частью комплекса «Оретех» был гидрофизический зонд фирмы «Нейл Браун», позволяющий измерять до глубин 6000 метров, следующие гидрофизические параметры воды – давление, температуру, соленость, прозрачность, скорость и направление течений, а также производить отбор морской воды с помощью батометров. Весь комплекс «Оретех» был задействован в этом рейсе для решения поставленных задач. Батиметрическая съемка района работ выполнялась с помощью установленного на судне трех лучевого глубоководного эхолота ГЭЛ-3. Геологический пробоотбор осуществлялся грейфером «Океан-0,25» с прикрепленной к нему многокадровой фотоаппаратурой ГФК-10. Станция считалась выполненной, если грейфер принес пробу, и было сделано 3 фотографии дна.

Переход из Ленинграда в район работ, через всю Атлантику, был длинным и утомительным из-за постоянной качки, которая была обычным явлением в это время года. 6-7 бальное волнение сопровождало нас, начиная с Северного моря, продолжалось в Бискайском заливе и до середины Атлантики. Надо отметить, что суда типа «Геолог Ферсман» намного устойчивее к качке, чем финские гидрографы «Матисен» и «Башмаков», имеющие яйцеобразную форму килевой части корпуса для работы в районах со сложной ледовой обстановкой. Перед проходом Панамского канала «Геолог Ферсман» зашел в порт **Колон**, находящийся с Атлантической стороны канала. Трое суток простояли, ожидая разрешения прохода через канал. Погода была ясная, солнце жарило, нагревая атмосферу днем до 40 градусов. Остужались, купаясь в водах Карибского моря. Утром ездили во фри зону, или «Zona Libre de Colon», как было написано на воротах проходной в этот шмоточный рай. Эта зона находилась на небольшом полуострове, была огорожена высоким забором, и входить в нее можно было через проходную только по паспортам моряков. Местных жителей туда не пускали.

Сам полуостров и зона напоминали мини Васильевский остров. Вся территория зоны была разделена на линии. 18 линий северо-восточного направления с расстоянием между линиями 50 метров. Под прямым углом их пересекали 14 линий с интервалом 70 метров. В образуемых прямоугольниках размещались магазины. Согласно каталогу, на тот период во фри зоне работало более 400 магазинов всевозможных фирм из различных государств мира. Это был целый город магазинов, где без пошрины продавались все виды товаров от любой техники до одежды, кожи, галантереи, часов, ювелирных изделий, продуктов и всевозможных напитков. наших людей чаще всего можно было встретить в магазине горячительных напитков, где они, в основном, покупали водку под названием «Тройка». Это была большая бутылка с ручкой, емкостью 1,75 литра. В винном магазине от множества ярких, манящих этикеток рябило в глазах. Наш народ ходил и, как в музей, рассматривал ряды бутылок. В магазин вошел наш боцман, сразу взял 2 бутылки

«Тройки» и при этом, посмотрев на любопытствующий люд, сказал: «Ну что вылупились, что разглядываете, все равно возьмете самую дешевую «Тройку»». И он был прав, за редким исключением.

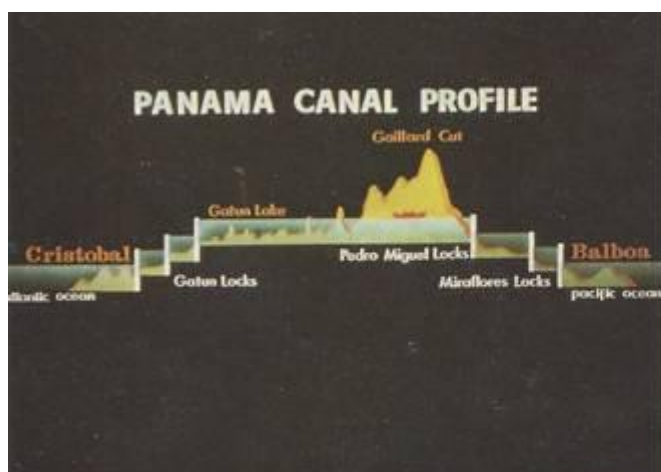
Грунтовая дорога от причала, где стояло наше судно, до фри зоны Колона была длиной около пяти километров, и проходила мимо каких-то свалок, тянувшихся вдоль обочины. Местные власти нас предупреждали, что ходить пешком по дороге опасно из-за местных молодежных отмороzkов, которые прячутся за мусорными свалками и периодически нападают на пешеходов, отбирая у них деньги и вещи. Но наши люди ничего не бояться и, с целью экономии, большими группами ходили пешком. Обрато с покупками, как правило, брали такси. На второй день стоянки, трем девицам из экипажа не повезло. Где-то посередине пути к городу на них напали четверо местных парней и, угрожая ножами, отобрали у них деньги и фотоаппараты. Капитан сказал об этом инциденте агенту, тот проинформировал полицию, но толку от этого было мало. На «Ферсмане», в этом рейсе врачом был мощный парень Жея Санников, хороший хирург, сделавший в рейсах не одну операцию, в том числе аппендицита и даже грыжи. Все свободное время он занимался в спортивном зале тяжелой атлетикой. Собрал группу энтузиастов из экипажа и их тренировал. Узнав о нападении на девиц из обслуживающего персонала, он, на следующий день, с тремя наиболее подготовленными подопечными мужиками из экипажа, пошел на охоту. Изображая пьяных, с большими сумками они курсировали по дороге в город и обратно. И они дождались, что на них вышла, возможно, та же четверка парней. По рассказу одного из участников событий, когда наши мужики достали из пустых сумок дубинки, один из нападавших сразу убежал. Другим же не повезло. Наши парни отделали оставшихся троих, «как бог черепаху». В результате, местные бандиты в сторону свалки отползали на карачках. Думаю, местные отморозки надолго запомнили русских моряков, и на дело выходили уже с опаской.

На четвертые сутки стоянки нам дали добро на проход Панамским каналом. Канал был построен американцами по договору с Панамой за 10 лет. Открыт был и начал функционировать в 1914 году. При входе в канал суда проходят мимо порта **Кристобаль**, где во время короткой остановки на судно садится группа темнокожих панамцев. Они сопровождают судно все время перехода через канал. На это же время, капитаном судна назначаются, так называемые, вахты бдительности, в основном, из членов экспедиции, которые наблюдают за панамцами, чтобы те не ходили по каютам, выклянчивая всякую мелочь или не сперли что-нибудь, сделанное из цветного металла. Больше всего им нравилось наше сгущенное молоко, которое они выменивали на какие-нибудь панамские сувениры или покупали у участников рейса. Бывали случаи, когда они голой пяткой откручивали латунные пробки от горловин танков. Вроде, стоит на палубе, ничего не делает, а на самом деле пяткой крутит пробку.

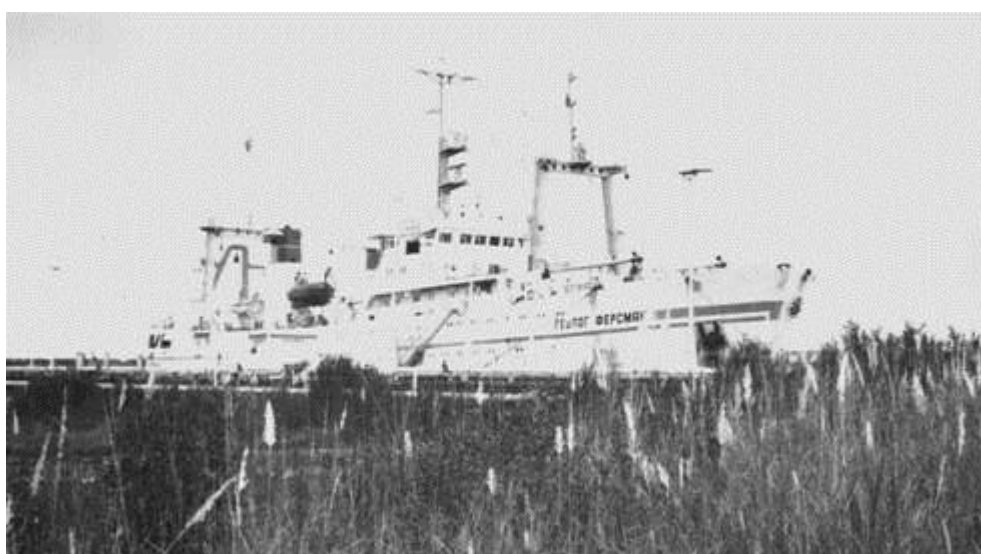
От Кристобалья судно проходит 10 километровый участок канала, находящийся на уровне моря, по обеим сторонам которого располагаются густые манговые заросли. Затем судно поднимается на 26 метров над уровнем моря по трем ступеням шлюзов Гатун. Каждая шлюзовая камера имеет 34 метра в ширину и 305 метров в длину. В камере судно растягивают четырьмя швартовыми канатами – 2 с носа и 2 с кормы. С обеих сторон шлюза канаты крепятся к четырем электровозам с шестеренчатыми колесами, которые по зубчатым рельсам синхронно тянут судно к следующей шлюзовой камере. Из третьей камеры, на высоте 26 метров над уровнем моря, судно попадает в озеро Гатун. Это озеро является одним из крупнейших искусственных резервуаров воды в мире. Оно образовано земляной дамбой, пересекающей руку Четрис, находящейся поблизости от шлюзов Гатун. По озеру судно проходит около 40 километров и входит в часть канала прорытого в ущелье Гэйллард. Это наиболее экзотическая часть канала имеет длину около 13 километров и проходит через



Проводка по Панамскому каналу



Схемы Панамского канала



НИС «Геолог Ферсман» у причала Калона.
 скалы и сланец на большей его части. Более, чем какая либо другая часть канала, ущелье
 Гэйллард создает впечатление огромного рва, прорытого человеком, ширина которого 150

метров. Эту часть канала «Геолог Ферсман» проходил в темное время суток. Канал по всей длине, с обеих сторон освещается множеством светильников, расположенных на высоте 2-х метров от воды. Несмотря, на это освещение, нависающие с двух сторон ущелья темные скалы, создают жутковатое впечатление. На выходе из ущелья Гэйллард судно попадает в шлюзы Педро Мигуэль, которые опускают его на 10 метров до уровня озера Мирафлорес. Это небольшое искусственное водохранилище разделяет две группы тихоокеанских шлюзов. На две оставшиеся ступени, до уровня моря, судно опускается в шлюзах Мирафлореса. Шлюзовые ворота в Мирафлоресе являются самыми высокими во всей системе из-за исключительно больших приливных изменений в Тихом океане. Из последнего шлюза судно выходит в Тихий океан в районе порта **Бальбоа**. В районе Бальбоа залив пересекает мост, соединяющий Северную и Южную Америки. Длина моста около 1700 метров, а высота позволяет пройти под ним судам любого размера.

Пройдя под мостом «Геолог Ферсман» встал на якорь на рейде Бальбоа. На следующий день на лоцманском катере на судно прибыл главный геолог СО ИОМ Ришард Котлински (Польша) и Ванко Митов (Болгария). Прибыли они в качестве супервайзеров, для наблюдения за выполнением нами работ по договору. После доставки на судно продуктов, заказанных у агента заранее, «Ферсман» двинулся к району работ. Через 11 суток подошли в район разломов Кларион – Клиппертон и приступили к работам. Через пару дней к нам подошел танкер «Билибин», принадлежащий НПО «Дальморгеология» министерства Геологии СССР. По сравнению с нашим судном, танкер казался огромным монстром финской постройки. Привязавшись к танкеру швартовыми канатами, с танкера передали на «Ферсман» шланг для закачки нам топлива. Вся процедура перекачки топлива на «Ферсман» происходила на ходу обоих судов, т.к. было приличное волнение и зыбь. Желавшие могли передать на танкер письма на Родину, после нашей заправки «Билибин» шел в порт приписки – Находку.

Работу мы начали с выполнения двух региональных профилей с гидролокатором бокового обзора (ГБО) «Оретех» с параллельным промером эхолотом ГЭЛ-3 и записью набортного профилографа М-140 на частоте 3,5 кГц. Полоса обзора ГБО на частоте 30 кГц составляла 2 км. Полученные материалы позволили оценить характер рельефа участка работ, разделить поверхность дна по звукоотражающей способности, проследить линейные аномалии сигналов, характеризующие тектонические образования. Материалы набортного профилографа дали возможность построить разрез верхней части донных отложений до глубин 80- 100 метров, выделить участки распространения верхнего «прозрачного слоя», наличие и мощность которого коррелируется с конкреционностью. Набортный профилограф работал непрерывно во время выполнения всех видов исследований, в том числе на геологических и гидрофизических станциях, и на переходах между ними. Большую часть времени в рейсе отводилось на выполнение геологических станций с грейфером «Океан-0,25». Эти работы наши тральцы (так мы называли ребят из отряда пробоотбора) выполняли, практически, в любую погоду. Во всяком случае, при волнении 5 баллов они работали. Самое сложное в этом виде работ было получить на геологической станции 3 фотографии дна, без которых станция не засчитывалась. Первая фотография получалась при отборе пробы грунта грейфером, затем надо было грейфер приподнять и еще 2 раза коснуться грузом – разведчиком (или так называемым гайдропом) дна, чтобы сработали вспышка и фотоаппарат. Иногда, что-то не срабатывало и станцию приходилось переделывать. Быстрее и проще всего выполнялись гидрофизические исследования с зондом «Neil Brown» производства США. Результаты измерений регистрировались при спуске зонда до дна. В результате этих работ выявлялась структура водных масс и закономерности распределения основных гидрофизических параметров по вертикали. Глубоководное фототелевизионное профилирование с комплексом «Оретех» выполнялось на участках детализации. Материалы этих работ позволяли оценить плотность залегания ЖМК на этих участках и являлись одним из элементов оценки прогнозных ресурсов. Больше всего меня поразила погода. Район работ

находился в тропической зоне, рядом с экватором, а первые 2 недели солнца мы не видели. На небе сплошная густая облачность и 50 процентов времени проливные дожди. Но, несмотря на дожди, температура воздуха не опускалась ниже 30 градусов, поэтому влажность жуткая. Спасались только в лабораториях и каютах, где работали кондиционеры. Ближе к новому году солнце стало появляться, а затем и вообще не сходило с небосвода, повышая днем температуру до 45 градусов.

Супервайзеры внимательно следили за производством работ. Ванко Митов, в основном, общался с геологами. Ришарда Котлиньски интересовала работа комплекса «Оретех», поэтому я довольно плотно с ним общался и, в конце концов, подружился. Было ему лет 40, человек он был интересный, эрудированный и спортивный. Хорошо играл в настольный теннис, и, бывало, меня обыгрывал. Русский язык он знал хорошо, и разговаривал, практически, без акцента. Сошлись мы с ним и на любви к поэзии, которую он знал, в том числе и русскую классику. С удовольствием он прочитал сборники Пастернака и Маяковского, которые у меня были с собой и даже выучил по одному стихотворению из каждого. В результате, мой не без корыстный интерес к Ришарду, как к будущему председателю комиссии по приемки материалов по рейсу, перерос в дружеские, доверительные отношения, без намеков на какую-то выгоду. После рейса Ришард, действительно, приезжал в Ленинград в качестве председателя комиссии. Приходил ко мне в гости, где познакомился с моей женой Леной. В Щецине, куда мы приехали через год на защиту нашего отчета по рейсу, Рушард пригласил меня и Володю Маркова к себе домой, познакомил с семьей. Показал, где прячет свой партбилет. В то время в Польше быть коммунистом было уже не выгодно и даже опасно. В 90-е годы Ришард еще несколько раз приезжал в Ленинград, уже как турист. Ему нравился наш город. Во время его приездов, обычно, Володя Марков собирал нас за дружеским столом у себя дома. По наводке Володи, он купил несколько картин ленинградских (тогда уже Санкт-петербургских) молодых художников, считая, что это хорошее вложение денег, в те беспокойные годы.

В первом этапе рейса мы выполнили половину объемов договорных работ, после чего «Геолог Ферсман» пошел в сторону Северной Америки на заход в порт **Мансанильо (Мексика)**. В этом рейсе, я впервые за все время моих работ в море жил в отдельной одноместной, вполне комфортабельной каюте с умывальником. Это, если не считать тот 2-х метровый закуток на НИС «Меткий». Ребята из гидроакустического отряда – Боря Малин и Петя Криницкий, выделили мне монитор и видеоманитофон от комплекса «Оретех», которые я установил на письменном столе. Так что, помимо фильмов, которые показывали на большом экране в столовой команды, у меня был свой «кинотеатр» в каюте. На «Ферсмане» ребята ходили уже 4 года, поэтому у них накопилась уже приличная видеотека, которую они мне предоставили и, которой я пользовался в свободное от вахт время. Довольно часто в спортивном зале играл в теннис с Ришардом или с Володией Марковым. В тихую погоду играли в волейбол на деревянной траловой палубе. Между бортами натягивали волейбольную сетку, а корму судна перегораживали брезентом, чтобы мяч не улетел в воду. Желающих поиграть было много, поэтому командами играли на вылет. Во время перехода на заход в Мансанильо, устроили турнир из 5 команд, по 5 человек в команде. 2 команды было от экспедиции – сборные геологов и геофизиков, и 3 команды от экипажа – штурманская, механическая и палубная. Первое место заняли геологи, а мы, в упорной борьбе, второе. С мытьем на «Ферсмане» проблем не было, на всех палубах были душевые кабины, а в носу баня, где можно было попариться с веником. Мытьевой воды было достаточно, непрерывно работал опреснитель, изготавливающий ее из морской воды. Так что мыться можно было каждый день, в отличие от небольших СРТ, МРС и подобных судов, где баню устраивали 1 раз в



Фото на память о рейсе № 6 НИС «Геолог Ферсман» в 1988 – 89 г.г.



Траловая палуба с волейбольной сеткой Размышления над сонограммой ГБО «Оретех»
во время 8-ми бального шторма



Мост, соединяющий Северную и Южную Америку. Панамский канал ночью. Электровоз
тянущий судно из одного шлюза в следующий.

10 дней. Переход 2100 миль до Мансанильо занял 9 суток, шли со скоростью 10 узлов на одном двигателе, с целью экономии топлива.

В порт пришли в середине дня, пока разбирались с властями и получали валюту, в город выпустили только к вечеру. Но, до магазина добежать и закупить необходимый, давно не потребляемый наркоз успели. Вернувшись на судно, естественно, употребили, да еще как. Успокоились далеко за полночь. Надо отметить, что времена Горбачевской трезвости подходили к концу, и помполиты уже не свирепствовали, как было в предыдущих рейсах – с выговорами и закрытием виз. А выговор, с последующими санкциями, можно было получить только за запертую дверь каюты, что могло означать, что за ней выпивают. Наш же pompa, Николай Галота, чувствуя, что их (помполитов) время подходит к концу, относился к нашим нарушениям трезвой жизни весьма лояльно. И даже выяснял, не нужны ли в нашей партии такие специалисты, при этом показывая диплом какого-то техникума. Не очень ранним утром меня разбудил Володя Марков. Он уже не один раз был в Мансанильо и, как старинный приятель, решил быть для меня гидом. Посмотрев на мою помятую физиономию, он все понял и сказал, что мне срочно надо подлечиться пивком. И он знает, где это сделать и чем экзотическим закусить. Собираясь я долго, отходил под прохладным душем, не сразу нашел спрятанную по пьянке валюту и, когда, наконец, мы спустились по трапу на мексиканскую землю, солнце стояло почти в зените. А это значит, температура в городе уже зашкаливала за 35 градусов. В полуобморочном состоянии меня Володя довел до ближайшего пункта продажи спасительного напитка, который я всосал без остановки. Немного полегчало. Далее, Володя повел меня к экзотической закуске, под которую я должен был выпить вторую бутылку пива. Закуску эту я запомнил на всю оставшуюся жизнь. Продавалась она на многих перекрестках города, где стоял небольшой складной стол, за ним на стуле сидел продавец. На столе и под столом в корзине находились свежельовленные раковины устриц. Помимо раковин, на столе находились различные приправы и нарезанные дольки лимонов. Мы подошли к одному из таких пунктов общепита. Узнав, что я никогда не ел устриц, Володя попросил продавца открыть 2 раковины. Взяв одну из них, он попрыскал на моллюска лимонным соком и с блаженным видом сжевал устрицу. При этом мне показалось, что раздался жалобный писк. Мне стало как-то не хорошо, и я уже готов был отказаться от сомнительной трапезы, но Володя категорически настоял, сказав, что больше нигде я не попробую такой деликатес. Подчинившись его уговорам, я полил устрицу лимонным соком, посыпал какой-то приправой и положил ее в рот. Тут мне показалось, что она зашевелилась и пискнула, и я, от страха, проглотил ее не жуя. Что тут началось, такое впечатление, что устрица прыгает у меня в желудке, и пытается выскочить наружу. Обливаясь потом, и с трудом сдерживая рвотные позывы, я попросил Володю отвести меня на пляж. В течение всей дороги к спасительному океану я боролся со своим взбунтовавшимся желудком. Придя на пляж, я быстро сбросил прилипшую к телу одежду, прыгнул в воду и поплыл в необъятный прохладный океан, не обращая внимания на любовные парочки, которые черте чем занимались стоя по грудь в воде. Когда я отплыл на приличное расстояние от берега, мой измученный желудок, наконец, освободился от раздражающего и непривычного для него соседства. Я сразу ощутил блаженное облегчение, прополоскал рот морской водой и, перевернувшись на спину, тихо поплыл к берегу. Еще пару часов мы провели на пляже, большую часть времени, проводя в воде, охлаждая перегретый под тропическим солнцем организм. Внезапно появившееся острое чувство голода, подсказало мне, что начался «отходняк», и мой желудок требовал насыщения. Поскольку, Володя тоже не прочь был что-нибудь поесть, мы быстро собрались и отправились на поиски общепита, но, по моей просьбе, не столь экзотичного. Искать кабак в этом курортном городке, дело не сложное, они на каждом шагу. Мы довольно быстро устроились в уютном заведении с кондиционером. Свои желудки мы насытили очень вкусной жареной рыбой, местного происхождения, поданной с картошкой фри и овощным салатом. Все это мы запили бутылкой белого вина. Для полного

удовольствия выпили под сигарету по чашке крепкого кофе. Перед возвращением на судно мы, естественно, зашли в магазин. Судовая пища порядком надоела, поэтому мы отоварились местными колбасами, сыром, овощами и, конечно, текилой. В результате, вечер удался, с помощью текилы я окончательно вылечился, и утром следующего дня встал с очередной головной болью, но значительно меньшей, чем накануне. Этот первый заход в Мансанильо прошел, в основном, на пляже с вечерними посиделками в кафе или на судне.

После 4-х дней стоянки в порту «Ферсман» пошел доделывать объемы договорных работ. Во время перехода в район работ мы решили объявить Тихий океан зоной здоровья – бросить курить. В этом мероприятии, кроме меня, принимали участие Толя Алакин, Андрей Шефер, Володя Афонин и Валя Конфеткин. Легче всех бросание перенес Валя Конфеткин – закурил на второй день. Тяжелее всех было Володе Афонину, который до бросания не вынимал изо рта Беломор. Ходил хмурый, злой ни с кем не разговаривал, но оказался единственным из всей компании, кто окончательно бросил курить, и не курит до сих пор. Меня, Боря Малин, почти, каждый день водил в баню, говоря, что это очень хорошо помогает в период бросания. Около месяца я держался, пока не посыпалась фототелевизионная аппаратура, и возникло опасение не выполнения договора. К тому же начались волнения в экипаже и у части экспедиции, которые требовали повышения валютных выплат. Несколько раз организовывались собрания, на которых нам с Толей Алакиным, как руководителям рейса, приходилось отбиваться, доказывая собравшимся, что нормы на выплату валюты устанавливает Министерство Геологии, и в рейсе мы на их изменение повлиять не можем. Самым неприятным было то, что всю эту заваруху поддерживал капитан, а помпа, как обычно, и нашим, и вашим. В общем, нервы потрепали, и мы с Толей закурили. Это была моя первая попытка бросить курить, а дальше по Марку Твену: «Бросить курить это очень просто, я бросал много раз», что-то в этом духе, точность его высказывания не гарантирую. На момент написания этих строк, не курю уже 6 месяцев, надеюсь, бросил окончательно. Несмотря на собрания и недовольство части участников рейса, работа продолжалась. Аппаратура выходила из строя, чинилась и снова работала. Игры в волейбол и теннис тоже не прекращались. Доктор Санников, помимо своих занятий в спортзале, постоянно искал жертву, у которой надо что-нибудь вырезать или отрезать. В конце концов, нашел меня. У меня на спине несколько лет росло что-то типа жировика, и было уже сантиметра 3 в диаметре, к тому же оно периодически воспалялось. После упорных уговоров во время загара на палубе, мне пришлось согласиться на ликвидацию родного отростка путем хирургического вмешательства. Так доктор Санников поддерживал свою практику хирурга. Операцию он мне провел быстро и безболезненно, показав мне аккуратно вырезанный гнойный мешочек. На сегодняшний день, от этой операции осталось воспоминание в виде мало заметного шрама. Надо отметить, что в предыдущих рейсах «Ферсмана» Санников сделал 3 операции аппендицита. А через 2 года, будучи в Ленинграде, я услышал по радио, что на НИС «Геолог Ферсман» судовой доктор вырезал грыжу у буфетчицы Конфеткиной. Но корреспонденты кое-что перепутали, Санников действительно вырезал грыжу, но у Вали Конфеткиной, а ассистировала ему судовая буфетчица. Хотя, по морским законам, ассистировать врачу должен старший помощник капитана (старпом), но, вероятно, он не переносил вида крови, а буфетчица к ней более привычна.

В целом, отношения между экипажем и экспедицией были нормальные, никаких трений по работе. Штурманы, механики и матросы всегда шли навстречу просьбам со стороны экспедиции. Не сложились только взаимоотношения между начальником рейса Толей Алакиным и капитаном. У обоих были своенравные упертые характеры. Тянулись эти терки еще с предыдущих рейсов. После работы на рыболовных судах, где он был царь и бог, капитан не мог, или не хотел понимать, что за работу на научном судне отвечает начальник рейса, и лез своим носом в нашу работу. Недаром, фамилия его была Носенко. Зато старпом у него был полная его противоположность. Георгий Александрович Сазонов

был человеком спокойным, рассудительным, исключительно доброжелательным. Мы с ним сразу подружились и, когда встречались за рюмкой чая в его или моей каюте, спокойно, по деловому обсуждали планы работ судна на ближайшие дни и поражались взаимоотношениям Алакина и Носенко. Кстати, не так долго капитанствовал Носенко, вскоре он уволился и капитаном стал Георгий Саныч (так его называли).

Ближе к концу работ на полигоне, случился день рождения у начальника гидрофизического отряда Игоря Крейтора. Он устроил празднование в гидрохимической лаборатории, пригласив почти всю экспедицию, в том числе весь женский контингент. В полночь у меня закончилась вахта на профилографе, и я заглянул в гидрохимическую лабораторию поздравить Игоря. Там веселье было в самом разгаре. Гремела музыка, народ танцевал с перерывами на тосты или, чтобы спеть песни под гитару. Я побыл в этой веселой, изрядно принявшей на грудь компании, пару часов и пошел спать, т.к. в 8 утра начиналась моя вахта. Около четырех часов утра я проснулся от громких звуков пожарной тревоги, за которой по судовой трансляции последовало объявление старпома, который спокойным голосом подтвердил данный вид тревоги. Различные виды учебных тревог, в том числе пожарных, на судне проводились регулярно. Народ к ним уже привык. Я решил, что Георгий Саныч перебрал на дне рождения, если в 4 утра объявляет учебную тревогу. Но, через минуту звук пожарной тревоги повторился, и старпом, уже суровым громким голосом, еще раз объявил пожарную тревогу, подчеркнув, что тревога не учебная, и что пожар на нижней палубе в помещении фотолаборатории. Спасательной команде было велено в КИПах (комплект индивидуальный пожарника), и с соответствующем оборудованием, срочно прибыть к месту пожара. Тут, меня моментально сдуло с кровати. Я уже был наслышан, что пожар на судне самое опасное происшествие. А если учесть, что до ближайшего берега больше двух тысяч миль, а за 4 месяца работы в этом районе мы не видели ни одного судна, которое могло бы нас спасти, то ситуация резко обострялась. Быстро одевшись, и захватив на всякий случай спасательный жилет, я вышел в коридор, где уже чувствовался запах гари и с нижней палубы поднимался легкий дымок. Я попытался спуститься на палубу ниже, но на трапе меня подвинули люди в КИПах с дыхательными аппаратами за спиной. Последним шел старпом, с которым мы ненадолго спустились на нижнюю палубу, но увидев открытый огонь в фотолаборатории и вдохнув угарного газа, мы быстро поднялись наверх, где старпом поставил дежурить матроса, который должен был никого не пускать к месту пожара. На этот раз боженька был на нашей стороне. Матросы из спасательной команды минут за 20 ликвидировали пожар, к счастью, огонь не успел перекинуться по воздуховодам в другие помещения.

Когда мы с Алакиным спустились в фотолабораторию, зрелище было не для слабонервных. Помещение, где произошло возгорание, было все залито водой. Остатки мебели, вещи и пол были покрыты пеной и порошком. На обгоревшем выючнике лежал расплавленный черный пластмассовый блин – остатки от большого двух кассетного магнитофона. Все стены и потолок были покрыты жирной черной гарью, которая образовывалась от горения мебели и стеновых панелей, покрытых пластиком. Фотолаборатория состояла из двух помещений. Второе было смежным и, отгораживалось от сгоревшего помещения дверью, и дополнительно, с его внутренней стороны, закрывая дверной проем, висело толстое черное полотнище. Во втором помещении выполняли проявку пленок и печатали фотографии. Там же хранились полевые фотоматериалы за весь рейс. Если бы они сгорели, то за работу заказчик нам бы не заплатил и вообще, был бы международный скандал. Во время пожара дверь во второе помещение была приоткрыта, но слегка обгоревшее полотнище, все же, не дало распространиться огню на второе помещение. Хотя его стены и потолок тоже были покрыты гарью. Фотоматериалы находились в ящиках столов, поэтому они не пострадали. Официальной версией пожара, чтобы не раздувать скандал о нарушении техники безопасности, было самовозгорание двух кассетного магнитофона, включенного в розетку. На самом деле, как поведал нам

боцман, который первым вошел в пылающее помещение в составе спасательной команды, пожар возник от сгоревшего кипятильника, который боцман нашел под столом вместе с обгоревшей кружкой. А в столе была дыра размером, соответствующим диаметру кружки. Дело было так. С нулей до 4 утра, на вахте в фотолаборатории должен был работать Андрей Фуклев. В середине вахты он решил попить чай и, налив в кружку воды, сунул туда кипятильник. Далее, как мы предполагали, ему позвонили со дня рождения, и он решил туда сходить, забыв про включенный кипятильник. Думаю, что так и было, т.к. когда объявили пожарную тревогу, он, уже в приличном подпитии, пытался спуститься на свое рабочее место в фотолабораторию. Когда все это обнаружилось, мужики из фототелевизионного отряда хотели его побить, но как-то сдержались. Там сгорели и их личные вещи. А тот магнитофон, объявленный причиной пожара, был Вали Конфеткина, который он в первом заходе только купил в Мансанильо. Наказали Фуклева тем, что он 3 дня отмывал оба помещения от гари, а Вале обещал возместить сгоревший магнитофон. Не уверен, что он выполнил свое обещание. После пожара было общесудовое собрание, на котором комиссия по расследованию причин пожара объявила официальную завиральную версию. При этом объявили, чтобы в каютах и лабораториях не оставляли без присмотра включенные магнитофоны. Злосчастный кипятильник боцман сразу выбросил и о нем рассказал, якобы, только мне с Алакиным. На самом деле, об истинной причине пожара знали практически все, за исключением, возможно, капитана и помполита.

Самое смешное, что через неделю чуть не сгорела каюта начальника рейса – Толи Алакина. Он включил электрический чайник, а в это время его срочно вызвали в глубоководную лабораторию «Оретеха». Толя туда рванул, забыв про включенный чайник, который стоял на деревянной подставке. Дым довольно быстро распространяется по судну через воздуховоды системы кондиционирования. Поэтому сразу не определить источник дыма. Когда народ стал принюхиваться и искать, где горит, я пошел предупредить начальника рейса, что у нас опять, возможно, пожар. Я постучал в каюту, Толя, узнав мой голос, впустил меня и тут же закрыл дверь. Каюта была вся в дыму. Иллюминаторы он не хотел открывать, чтобы «не засветить» источник дыма. Так мы и сидели, почти на полу, где дым не чувствовался, пока все не улетучилось через воздуховоды. Очень не хотелось Толи выслушивать от капитана – Васи Носенко, отповеди по поводу не соблюдения техники безопасности на судне, учитывая их «теплые» отношения. Повезло, что Толя вовремя вернулся в каюту. Дымилась, но еще не горела деревянная подставка под сгоревшим чайником. Подставку он залил водой, но дыма уже было порядочно. Чайник пришлось выкинуть, справив по нему поминки. А кипяток, с тех пор Толя готовил с помощью моего запасного кипятильника.

Вообще, Толя, как истинный коммунист, пытался в рейсе соблюдать горбачевский закон трезвости, поэтому выпивал редко, только по особым случаям. Таким случаем стало окончание морских работ по контракту с СО «Интерокеанметалл». Не помню, сколько мы с ним приняли на грудь, но допились до того, что среди ночи, спустились в глубоководную лабораторию «Оретех», включили музыку и под Бонни Эм два часа отплясывали, периодически прикладываясь к представительским напиткам начальника рейса. А в это время судно шло с полигона на заход в Мансанильо.

На заход летели быстро, 2000 миль прошли за 8 суток. Многолетний опыт показывает, что домой судно всегда бежит быстрее, чем на работу. **В Мансанильо** «Ферсман» поставили рядом с НИС «Геофизик», принадлежащим МАГЭ. У мурманчан тоже был контракт с СО ИОМ, они для них выполняли в том же районе Тихого океана сейсмическое и гидромагнитное профилирование. Судно было небольшое, водоизмещением 900 тонн и довольно старое. Что-то у них вышло из строя в двигателе и в сейсмической станции. Они ждали запчасти с Родины. Самое смешное, что когда на следующий год в Мансанильо зашло наше судно «Академик Александр Карпинский», на котором была моя жена Лена, «Геофизик» так и стоял на прежнем причале. Этот последний заход в уютный, тропический мексиканский порт был посвящен прогулкам по городу и посещениям

пляжей, на которых заряжались впрок солнечной энергией. Впереди нас ждала холодная весенняя Европа. По магазинам я не ходил, берег валюту для покупки в Роттердаме моего первого автомобиля. В один из дней, ребята из группы «Оретех» решили организовать пикник на диком пляже. Накануне, в магазине купили и замариновали мясо для шашлыка, отоварились различной закуской, а также пивом и текилой. Шампуры взяли с судна. Дикий пляж находился в 7 километрах от центра города. С одной стороны пляжа была протока с пресной водой, вытекающая из верхнего озера и впадающая в океан. Вдоль протоки была тропинка, по которой к пляжу надо было спускаться метров на 20. Над пляжем, на горе располагался Мексиканский военный институт морских исследований, отгороженный высоким забором. Снизу с пляжа, мы видели периодически появляющихся мексиканских военных с автоматами, вероятно, караул, прохаживающийся вдоль забора. От города пляж отделяли крутые высокие базальтовые скалы. Пляж был черный, состоящий из базальтового песка вперемешку с такой же черной галькой. В некоторых местах пляжа выступали невысокие коренные скальные породы, образуя кое-где уютные овальные ниши. В одной из таких ниш мы развели костер из собранного плавника. Кроме нас на пляже никого не было. Как позже выяснилось, на этот пляж местные не ходят из-за боязни акул, которые периодически появляются в районе пляжа. Но мы об этом не знали и потому веселились, ныряя в крутые волны прибоя и отплывая от берега довольно далеко. На пляже отдыхали до вечера, пока не закончилось обильно закупленное «горючее». Шашлыки были из мяса буйволов и получились жестковатыми, но зубы тогда еще были свои, поэтому освоили их без остатка. Вечером, порядком сгоревшие и уставшие поднялись вдоль протоки к дороге, ведущей к городу. На углу находилось единственное бунгало, где жила мексиканская семья, которая подрабатывала продажей пива туристам. Во дворе, рядом с бунгало стояло два стола под матерчатым навесом. Там мы и расположились, дожидаясь автобуса и освежаясь пивом гостеприимных хозяев. Ровно через год, за этими столиками сидела моя жена Лена с компанией. Разговорившись с доброжелательной хозяйкой, жена выяснила, что живут они вполне сносно, особо не на что не жалуются. А на вопрос, как зовут сидящую у бунгало собаку, хозяйка, махнув рукой, ответила – «А, ... также как хозяина». На судне мы появились уже затемно, на ужин опоздали и довольствовались чаем у себя в каютах. Зато уснули, как убитые, «отравленные» морским воздухом и солнцем.

Утром мы прощались со славным, уютным городком Мансанильо, наблюдая с кормы судна за удаляющимися его очертаниями, а затем и уходящей за горизонт мексиканской землей. Судно держало курс к Панамскому каналу. Через 5 суток «Ферсман» подошел к банке на глубине 40 метров, и находящейся в 300 милях от Панамского канала. К банке судно привел капитан Носенко, заядлый рыбак. Он даже не побоялся встать на банке на якорь, хотя волнение было около 3-х баллов. В подобной рыбалке я больше никогда не участвовал, это было что-то завораживающее. Я уже не помню всех названий рыб, которые там ловились. По периметру судна не было свободного места, везде стояли рыбаки. Сутки почти никто не спал. Лично я поймал много морских окуней, которые хватили блесну у самого дна. Попалась одна, исключительно, красивая, изящная, длиной сантиметров 80, серебристо-синего цвета рыбина с названием пеламида. Ловились также плоские, зубастые кораллоеды или, как их называют, курки. Часов в 5 утра следующего дня появились стаи тунцов. Причем плыли они с большой скоростью, почти по поверхности и вода над ними, как бы кипела и бурлила. В одну из таких стай я бросил блесну, и от сильного рывка меня чуть не выкинуло за борт. Удилище я все-таки удержал, и с большим трудом стал подтаскивать рыбину к борту. Тунец бился и извивался, вода вокруг него кипела. Когда я, с помощью матроса, поднял добычу на борт, оказалось, что туловище тунца обмотано леской. А вес этого толстого «поросенка» не менее 4 килограмм. В результате, когда «Ферсман», подняв якорь, двинулся к Панамскому каналу, судно было завалено рыбой. Всю ее сложили в судовую морозильную камеру и, практически, до самого Ленинграда повара периодически угощали нас, то ухой, то каким-

нибудь рыбным изыском. В обратном направлении из Тихого океана в Карибское море, «Ферсман» прошел Панамский канал за 18 часов. Из них часов на 5 отстаивались в озере Гатун. Атлантику пересекли, относительно, быстро, чему способствовала хорошая погода. Даже Бискайский залив прошли, как по озеру.

В первой декаде апреля прибыли в порт **Роттердам**. Программа стоянки в Роттердаме была обширной. В первый день на судне появились представители фирмы «Оретех», которые продолжали курировать и обслуживать, установленный на «Ферсмане» комплекс. Они же поставляли нам запасные части и расходный материал для него. Обсудив работу комплекса, возникшие в рейсе проблемы и составив список запчастей, нам предложили посетить фирму «Оретех». На фирму кроме меня поехали Толя Алакин, Боря Малин, Боря Смирнов и Володя Афонин. Фирма находилась в пригороде Роттердама. Занимала небольшой огороженный участок, в котором располагалось 4 здания и гараж. В одном из зданий был офис с кабинетами руководителей фирмы. Встретили нас директор фирмы Ян Химскерк и технический руководитель Тео Постма. Тео устанавливал весь комплекс на «Ферсмане» и сдавал его в эксплуатацию во время морских испытаний. Ян и Тео были общительными, доброжелательными и веселыми мужиками. Яну было лет 50, Тео – 45. Совершив экскурсию по производственным цехам фирмы, где собирались подводные аппараты, мы вернулись в кабинет Яна. Обсудили работу комплекса в рейсе и перспективу его развития. В это время в кабинет вошли две импозантные девицы, которые принесли 4 блюда с бутербродами, а затем занесли бутылок 10 пива. Бутерброды были с колбасой, сыром, красной рыбой, а на одном блюде на хлебе лежали большие пласты красного мяса. Ян сказал, что это его любимые бутерброды с сырым говяжьим мясом. После бутерброда с рыбой я все же решился попробовать эту голландскую экзотику. Как ни странно, мясо было мягким и вполне съедобным, во всяком случае, я жив до сих пор. Если учесть, что все это обильно заливалось пивом, то есть после двух больших бутербродов мне уже не хотелось. Тем не менее, Ян сказал, что приглашает нас к себе в гости.

Нас усадили в небольшой микроавтобус фирмы и повезли в **Гаарю**, где находился коттедж Яна. В доме нас встретила жена Яна – Светлана. Она была русская, 10 лет живущая в Голландии, и столько же замужем за Яном. От блеска евроремота в доме, можно было зажмуриться. Лично я, впервые попал в такой богатый и красивый дом. После посещения музейного вида туалета и ванной комнаты, нас завели в белую гостиную. Весь пол в комнате был покрыт белоснежным ковром с 5-ти сантиметровым ворсом. В углу стоял г-образный белый кожаный диван, а вокруг низкого, длинного стеклянного столика 3 белых кожаных кресла. Стол был уставлен закусками и всевозможными напитками. Мы расселись вокруг стола, кто на диван, кто на кресла. Причем диван и кресла были настолько мягкими, что садясь, оказывался практически на полу. Ян, вообще, сел на ковер, поджав ноги. После пару тостов за встречу и знакомство, раздался звонок. Пришла подруга Светланы Вера, тоже русская, обе они раньше жили в Донецке. Вера работала солисткой в ансамбле, выступающем в венгерском ресторане в Амстердаме. Узнав, что Ян пригласил русских в гости, приехала пообщаться с бывшими соотечественниками. Застолье пошло веселей. Дамы не отставали от мужиков в напитках. В результате, Ян попросил Бориса Малина настроить гитару, и вечеринка продолжалась под песни Визбора и Кукина. У Веры оказался хороший голос, она знала много русских романсов и мы ей довольно стройно подпевали. В промежутке между песнями Ян предложил нам позвонить по телефону домой и принес трубку с довольно большой антенной. Сказал, что это спутниковый телефон, для нас это было что-то фантастическое. Больше всего удивила потрясающая слышимость, как будто абонент находится в этой же комнате. В отличие от телефонной связи с нашего судна, где голос жены прослушивался сквозь шумы и пiski. Часов в 8 вечера, прилично опьяневший Ян, сказал, что вечер продолжим в ресторане. Мы только распелись, и не хотели прерывать такие уютные посиделки. Как мы его не уговаривали остаться, Ян был категоричен. Говорил, что

ресторан заказан, и фирма все оплачивает. Пришлось подчиниться и мы не спеша пошли по набережной вечерней Гааги. Покурили, постояв на пляже и полюбовавшись морским прибоем. Рыбный ресторан, под названием «Океан», располагался на террасе над пляжем. Огромные окна ресторана смотрели на море. По периметру большого зала были развешаны картины с морскими сюжетами. Посередине зала стояло белое пианино, за которым сидела в человеческий рост кукла негра в канотье. Ресторан был полупустой. Всю нашу компанию посадили за большой прямоугольный стол. Вера села рядом со мной, вероятно, ей понравилось, как я ей подпевал романсы. Поскольку меню было на голландском языке, Вера сказала, что все закажет сама. Не помню уже, какую рыбу она заказала на горячее, но закуску, как она сказала, выбрала самую вкусную, как раз под виски. Когда закуску принесли, мне стало не по себе. На большом блюде лежало штук 20 охлажденных устриц. Я сразу вспомнил живую устрицу, которая, как мне тогда казалось, прыгала у меня в животе в Мансанильо. Вера посмеялась, когда я поведал ей эту грустную историю. Но, все же, настояла, чтобы я попробовал, как она выразилась, эту божественную закуску. Действительно, как оказалось, под виски охлажденные устрицы, которые уже не пищат, закуска сказочная. Особенно, когда их польешь лимонным соком или другим соусом. В результате, я распробовал эту чудо закуску, и меня за уши от них было не оторвать, пока все не съел. Помимо индивидуальных заказов на столе стояло два огромных блюда с рыбным ассорти богатейшего набора. Не считая различных сортов соленых и копченых рыб, из которых самым вкусным был угорь холодного копчения, набор включал различные моллюски, икру и клешни омаров. В процессе позднего ужина, Ян периодически подходил к кукле негра, куда-то пихал деньги и негр начинал имитировать игру на пианино. При этом, из под движущихся клавиш, доносились, то блюзовые, то джазовые мелодии. Совсем как в Михалковской «Пьесе для механического пианино». Наш желудочный разврат продолжался часа четыре, если не больше. В конце еще были фрукты, мороженое и кофе с ликером. Ян разошелся, не в своей щедрости, периодически повторяя, что фирма платит. Думаю, что фирме наш ужин влетел в копеечку. Правда, если вспомнить какие миллионы СССР заплатил за поставку комплекса «Оретех» нам и двух комплексов для НПО «Южморгеология», то наш ужин жалкая мелочь по сравнению с их прибылью. Вероятно, Ян был завсегдатаем этого ресторана, т.к. обслуживающий персонал относился к нему с большим пиететом. Несмотря, что в зале мы оставались одни, нам никто не намекал, что ресторан уже должен закрываться. Отяжелевшие от обильной, калорийной пищи и уставшие от выпивки, мы, наконец, выползли на свежий воздух на набережную, где с удовольствием закурили, пока Ян вызывал для нас шофера с микроавтобусом. После долгих прощаний с поцелуями, автобус двинулся в сторону Роттердама. На судно мы попали уже в середине ночи.

На следующий день Алакин писал завиральный отчет о поездке в фирму «Оретех» для помполита. После завтрака подали экскурсионный автобус, заказанный на культмассовые деньги, которые насчитывались на каждого участника рейса в течение всего рейса. Из небольших копеек к концу рейса накапливалась приличная сумма. На автобусе нас повезли **в Амстердам**. Остановились на одной из площадей этого огромного города, рядом с музеем Ваг Гога. На стоянку выделили 2 часа, поэтому особенно не разгуляешься. Галопом походили по центру этого старинного, красивого города ювелирных мастеров и многочисленных каналов. Прошлись по улице красных фонарей, где в витринах сидят живые представители древнейшей профессии. Причем, дамы различных цветов кожи и возрастов, от самых молодых до пожилых тетюшек, напоказ занимающихся вязанием. Для такого большого города 2 часа это капля в море, естественно, на музеи времени не хватило.

После Амстердама нас повезли на север в небольшой городок **Заандам**. Этот городок знаменит тем, что там находится дом-музей, где в свое время останавливался царь Петр 1, или, как его величают голландцы, Петр Великий. В 1697 году Петр 1 лично решил ознакомиться с культурой, торговлей и промышленностью Западной Европы. В Заандаме

1989 год. г. Заандам, домик Петра 1



Домик Петра 1 на старинной гравюре. Интерьер в домике, в этой нише спал Петр



Вход в домик Петра 1



Памятник Петру 1 в Заандаме.



Мельницы по дороге к Тео Постма

он решил остановиться, потому что этот городок считался центром голландского судостроения. Прибыл он туда под именем Петра Михайлова. И остановился в скромном домике некоего Геррита Киста, ранее находившегося у него на службе. Некоторое время Петр 1 инкогнито прожил в этом доме, обучаясь строительству судов, поступив на работу, на верфь Лайноса Рогге. В доме Киста, при своем двухметровом росте Петр 1 спал, полусидя в тесной нише, сохранившейся по наше время. По этому поводу Наполеон, посетивший домик Петра 1, заметил: «Для истинно великого ничто не является малым». Последний раз Петр посетил Заандам в 1717 году уже как русский царь, под своим именем, в сопровождении своей супруги – царицы Екатерины и большой свиты. Тогда же он в последний раз посетил своего друга Киста. Король Нидерландов Вильгельм 1, купив этот исторический домик, сделал из него музей. По приказу царя Николая 11 домик был обнесен каменной постройкой для предохранения его от разрушения. В таком виде он существует и сейчас. Николай 11 также подарил городу Заандам памятник Петру 1, изображающий царя, как строителя судна. Памятник был установлен на центральной площади Заандама, недалеко от домика Петра 1. Посещением Заандама, закончилась экскурсия и, к ужину автобус доставил нас на судно.

Утром третьего дня стоянки в Роттердаме на судно приехал Тео Постма, и пригласил нас четверых в гости. В его большом Опеле Омега поехали Алакин, Малин, Смирнов и я. Тео жил в небольшом городке **Ворбург** в 60 километрах от Роттердама. Тогда я думал, как же он каждый день так далеко добирается до работы. А теперь, сам каждый день наматываю по 110 километров, добираясь на работу, в Ломоносов и обратно. Часть дороги к дому Тео шла вдоль канала, по берегу которого стояли старинные, но хорошо ухоженные мельницы. Тео сказал, что все они в рабочем состоянии. Дом Тео был не такой новый и яркий, как у Яна, а напоминал старинную каменную усадьбу. В нем жил еще его прадед. Внутри, пол, стены, потолок все было сделано из потемневшего дерева. На первом этаже располагалась прихожая, большая кухня, туалет и ванная комната. Прихожая переходила в большущий зал – гостиную, занимающую почти весь дом. Гараж и различные кладовки тоже примыкали к дому. Все остальные комнаты размещались на втором этаже. Причем, все они выходили на внутренний балкон с перилами, протягивающийся по всему периметру дома и, нависающий над гостиной. У Тео было двое детей – старший сын, живущий отдельно и дочь Христина семнадцати лет. Жена Иоханна была весьма симпатичная, доброжелательная и улыбчивая голландка. В доме еще жили родители Тео, седые, благообразные пожилые люди. Они вышли с нами поздороваться, затем поднялись на второй этаж и больше мы их не видели. Поскольку, Тео пригласил нас на обед, то к нашему приезду в гостиную уже накрыт был большой дубовый стол. Хозяйка суежилась вокруг него, расставляя закуски. Чем нас угощали, естественно, забыл, хорошо запомнился только потрясающий угорь холодного копчения и странноватый суп – пюре. Угорь запомнился, потому, что это была любимая закуска Тео, и он рассказывал, как его ловят, когда угорь перемещается в Саргассово море для размножения. Пили, в основном, виски и голландскую водку. Жена Тео и дочь Христина сидели с нами за столом. Дочь была миловидной и бойкой девушкой, активно принимавшей участие в разговоре. Позже выяснилось, что у нас с Тео общая беда. Его дочь тоже страдала эпилепсией и постоянно принимала противосудорожные таблетки. Тем не менее, она уже работала в какой-то библиотеке.

В процессе застолья разговор коснулся автомобилей. Я сказал, что хочу в Роттердаме купить подержанную машину, желательно советскую. Тео оживился и заметил, что его друг занимается продажей автомобилей и, если он не ошибается, там есть две российские. Было решено, после обеда навестить автомобильную стоянку друга, которая находилась в этом же городке. Ближе к углу гостиной стояла большая деревянная бочка, в которой рос огромных размеров кактус. Диаметр ствола был не меньше 20 сантиметров, а верхушка его почти касалась потолка второго этажа. Когда я сказал, что мой сын Коля увлекается выращиванием кактусов, Тео отломил от этого монстра отросток и дал мне. На судне я

хранил его в мокрой тряпке, а дома, когда он дал небольшие корешки, посадил в горшок с землей. Пока он рос, я два или три раза пересаживал его во все большие горшки. Через 18 лет кактус уперся в потолок Колькиной комнаты. К сожалению, к этому времени Колю перестали интересовать кактусы, он перестал за ними ухаживать, и всю его, покрытую пылью оранжерею, я ликвидировал. А этот кактус отдал соседке по лестничной площадке. Сначала она держала его дома, а потом отвезла в финскую строительную фирму, где работала. Теперь жалею, что не оторвал от него отросток, так была бы память о посещении дома Тео. Тогда же, после сытного обеда, мы распрощались с гостеприимной хозяйкой и ее дочкой и, всю компанию Тео повез к стоянке своего друга, предварительно ему позвонив. Друг Тео, которого звали Поль, уже ждал нас. Действительно, среди поддержанных иномарок стояли две наши машины – ВАЗ 2101 и ВАЗ 2105. Пятерка была желтого цвета и с ржавыми побежалостями на порогах. На единичке, красного цвета ржавчины не было видно, хотя она была старше пятерки на 4 года. Открыв капот единички, увидели торчащий маленький кустик, прижившийся в моторном отсеке. Вероятно, машина стояла на стоянке уже давно. Вынув кустик, завели движок, который завелся сразу, с пол оборота. Тео, имеющий богатый опыт автомобилиста, сказал, что движок отличный. Тем более, что пробег был всего 40 тысяч километров. Немного поторговавшись с Полем, сошлись на цене в 900 гульденов. Тут же обмыли покупку моего первого в жизни автомобиля. Поль сказал, что утром оформит все документы в полиции и таможне и пригонит машину в Роттердам к судну. Вечером, попрощавшись с Полем, Тео, несмотря на то, что немного выпил, отвез нас в Роттердам. Днем следующего дня, уже моя красная единичка подъехала к трапу «Ферсмана». Поль передал мне все документы на машину, в том числе квитанцию о стоимости машины, от которой уже наша таможня начисляла таможенную пошлину на ввоз автомобиля. В те времена, для моряков эта пошлина была очень маленькая. В течение всего дня к судну подвозили автомобили, купленные участниками рейса. К вечеру все машины с помощью стрел и боцманской команды были погружены на «Ферсман».

Этим же вечером судно отходило от причала Роттердама, трижды погудев, прощаясь с городом. А с причала махали руками, пришедшие нас проводить Ян со Светой и Тео. Весь переход от Роттердама до Ленинграда народ занимался тем, что ходил, как в музей, на траловую палубу судна, рассматривая автомобили, которыми она была полностью заставлена. Научное судно «Геолог Ферсман» превратилось в автомобилевоз. Счастливые обладатели приобретенных автомобилей «облизывали» их и готовили к транспортировке. Через 7 дней НИС «Геолог Ферсман» пришвартовалось в Морском порту города-героя Ленинграда. После долгих и нудных таможенных оформлений, участников рейса и машины разрешили сгрузить с судна. Несмотря на то, что права я получил в 1976 году, перегнав машину к дому, я был весь мокрый от напряжения и страха. Тео я вспоминал долго, пока 6 лет ездил на этой машине. Он оказался прав, двигатель меня ни разу не подвел. Машина ржавела, ходовую ремонтировал, а движок работал безупречно. Через три года после ее продажи, стоя на переезде в Ломоносове, я узнал свою машину. Новый хозяин сказал, что всю ее заварил, а движок работает как новый. Вероятно, первые экземпляры ВАЗ 2101, которые шли на экспорт, изготавливались на совесть. Первую, настоящую практику вождения я получил, когда на защиту полевых материалов по рейсу в Ленинград приехал Ришард Котлиньски. Я возил его по всему городу и пригородам, ублажая председателя комиссии по приемки материалов.

29. Ноябрь 1990 г. – февраль 1991 г. В 1989 году ПМГРЭ получила новое судно «Севморгеология». Оно в корне отличалось от «Ферсмана» и «Карпинского», только корпус был такой же. Новое судно было оборудовано двумя выдвижными подруливающими колонками – носовой и кормовой для работы в режиме позиционирования. Вместо стрел, на корме был установлен пяти тонный гидравлический кран. Были оборудованы 3 рабочие площадки с семью лебедками для заборных работ. С

правого борта ваерная лебедка с Г-образной балкой на 12 тонн, для геологического пробоотбора. С левого борта телевизионная лебедка с П-образным порталом на 16 тонн для спуска подводных аппаратов. Рядом с телевизионной лебедкой установлена геофизическая лебедка ЛК-2 для спуска гидрофизического зонда. На корме был установлен автоматизированный портал для спуска буксируемых глубоководных аппаратов. Через этот портал буксировались аппараты с помощью транзитной лебедки с двумя вьюшками, на каждую из которых наматывался 10-ти километровый кабель-трос диаметром до 20 миллиметров. Для управления подводными аппаратами на нижней палубе была оборудована большая «глубоководная» лаборатория. Из нее был выход в большой кормовой ангар для хранения подводных аппаратов. Из ангара, через гидравлические ворота был выход на кормовую площадку, откуда аппараты с помощью автоматизированного портала и транзитной лебедки спускались в воду. На корме с левого борта была еще установлена 3-х тонная лебедка для сейсмокосы. С правого борта ближе к миделю судна стояли две небольших лебедки для спуска пневматических источников упругих колебаний. В общем, спуско-подъемными устройствами судно было оборудовано более чем достаточно. А, вот с аппаратурой и подводными аппаратами было не все так блестяще. Наша промышленность мало выпускала подводной техники. Тем более, наступали лихие девяностые, когда было не до глубоководной техники. Тем не менее, на судне был установлен глубоководный комплекс «Абиссаль» и сейсмический комплекс «Марс-3», изготавливаемые в НПО «Южморгеология». На вычислительном центре (ВЦ) судна была установлена ЭВМ «ЕС-1011» венгерской фирмы «Видеотон». Также, на судне был установлен новый цифровой многолучевой эхолот ГЭЛ-4. Из геологических пробоотборников судно было оснащено грейфером «Океан», скальной драгой, гравитационной трубкой и коробчатым пробоотборником КП-1,5. Помимо этого, из Греции нам был доставлен шестилопастной электрогидравлический грейфер с телевизионным контролем немецкой фирмы «Пройсаг», который позволял отбирать пробы весом до 900 килограмм. Сам он весил 3 тонны. Достать грейфер постарались наши славные чекисты. На поставку в СССР подобной техники нашими врагами было наложено эмбарго. Поэтому, наши чекисты умудрились закупить грейфер через третью страну, а именно через Грецию. Такой же грейфер был доставлен в НПО «Южморгеология», но они его почти сразу утопили. С использованием немецких чертежей мурманское СКБ «Техморгео» изготовило подобный грейфер с названием ПГС-4/1М, что расшифровывается, как пробоотборник грейферный сульфидный. Что означают цифры, только изготовителям ведомо. Одной из задач рейса № 4 НИС «Севморгеология» было испытание мурманского грейфера.

Начало рейса было намечено на ноябрь 1990 года. Начальником рейса назначили меня. Впервые, в заграничный рейс, начальника назначают, беспартийного и судно идет без помполита. Капитаном судна был Борис Иванович Хвалий, мрачный, суровый мужчина, очень не сговорчивый и, как и Носенко, постоянно вмешивающийся в работу экспедиционного состава рейса. Первоначально рейс намечался на 180 суток с большим количеством задач. Во время трех заходов в иностранные порты должен был меняться состав экспедиции, одни участники рейса прилетать, другие улетать. При этом, со своими задачами на судне должны были поработать 4 организации. Помимо ПМГРЭ, это ВНИИОкеангеология, СКБ «Техморгео» и ЦКБ «Восток» - проектировщики судна. Поскольку, одной из больших задач рейса, были опытно-методические работы с эхолотом ГЭЛ-4, которые должны были выполнять специалисты ВНИИОкенгеология, то моим заместителем в рейсе, был назначен Юрий Георгиевич Фирсов, старший научный сотрудник из этого института. В первый этап рейса вышли 9 отрядов - геологический отряд - начальник Ашадзе А.М.; отряд пробоотбора – начальник Борисов П.И.; отряд ВЦ – начальник Коваленко В.А.; гидроакустический отряд – начальник Буртонов М.Л.; фототелевизионный отряд – начальник Большаков Г.В.; гидрологический отряд – начальник Нещеретов А.В.; гидрографический отряд – начальник Логинов Ю.И.; отряд

СКБ «Техморгео» - начальник Иванов А.Н. и отряд ВНИИОкеангеология – начальник Г.Д. Нарышкин. Еще 2 отряда, должны были прилететь в порты заходов - отряд подводной навигации – начальник Былинский Д.Г. и отряд ЦКБ «Восток» - начальник Касьянов С.Н. Некоторые отряды были не в полном составе и должны были пополняться на заходах в процессе рейса.

Как и было намечено, в рейс вышли в конце ноября и через 5 суток зашли в порт Роттердам. Этот заход был запланирован для презентации нового судна. В течение двух дней судно посетили несколько делегаций, в том числе из Нидерландского института морских исследований (НИОЗ) и из фирм «Фугро-Маклелланд» и «Оретех». Сразу после выхода из Роттердама к работе приступил отряд ВНИИОкеангеология, выполняя попутный промер с эхолотом ГЭЛ-4. Основными задачами первого этапа рейса являлись глубоководные испытания мурманского телегрейфера ПГС-4/1М и отработка методики картирования дна многолучевым эхолотом в районах с различными формами рельефа океанского дна. Для решения последней задачи были выбраны два эталонных полигона в Атлантическом океане – «Феймос» и «Кейн». Испытания телегрейфера шли тяжело. Периодически, что-то выходило из строя. То происходит самопроизвольное включение одного из светильников на борту судна, в результате от большой температуры выгорает лампа и патрон, и трескается стекло бокса, где расположен светильник. То во время спуска ко дну не включается телекамера, в слепую ставят грейфер на дно и отказывает телеметрия, команда на закрытие не проходит. Соответственно, не проходит команда и на выключение светильников. В результате при подъеме грейфера на борт, чтобы светильники не сгорели, их поливают из брандспойта, пока не отключат аккумулятор. В одном из спусков затек кабель, идущий от аккумуляторов, в результате короткое замыкание и полный разряд аккумуляторов. В общем, отказы были при каждом спуске телегрейфера. В результате пробу с ним так и не получили. Этот грейфер мурманчане доводили до ума еще не в одном рейсе, но уже на НИС «Профессор Логачев». В периоды ремонтов телегрейфера выполнялись опытно-методические работы с эхолотом ГЭЛ-4 на эталонных полигонах по различным программам – то «склон», то «долина». Эхолот тоже работал ни блестяще, особенно на сложном рельефе. Явно требовалась настройка эхолота специалистами завода изготовителя из Бэльц, но они в рейс не пошли. Остальные отряды без дела не сидели. Гидроакустический отряд готовил к работе подводные аппараты комплекса «Абиссаль». Гидрологический отряд выполнил несколько станций с гидрофизическим зондом «Катран» - детище севастопольского института. Гидромагнитную съемку с магнитометром «Шамора» выполняли люди из отряда ВЦ, в частности ветеран ПМГРЭ Сергей Иванович Земсков. Геологи отобрали образцы донно-каменного материала, выполнив несколько станций с грейфером «Океан». Отряд гидрографический и пробоотбора участвовали во всех видах работ.

Незаметно подкрался Новый год. Отмечали довольно весело. Сначала было общее застолье в столовой команды для всех участников рейса, кроме, находящихся на вахте. Наши работы мы на сутки приостановили. После столовой все разошлись по своим компаниям и веселились, кто как мог. В моей каюте продолжили встречать новый год Ашадзе, Рождественская, Марков и Буртонов. Периодически мы заходили в кают-компанию. Там сидел один капитан Хвальной, у которого своей компании не было, и он смотрел по телевизору, записанные на видеомagnetофон серию фильмов «Эммануэль...». Мы пытались позвать его в свою компанию, но он категорически отказывался. Так и просидел всю ночь за телевизором. К вечеру 1 января похмелились и продолжили наиболее безопасные работы – промер с эхолотом ГЭЛ-4.

К Рождеству, в виде подарочка, как снег на голову пришла шокирующая информация из Ленинграда. В связи с получением ПМГРЭ нового судна НИС «Профессор Логачев», НИС «Севморгеология» передается в ПГО «Дальморгеология». Рейс прекращается, и судно перегоняется в Петропавловск-Камчатский. Народ, естественно, был в шоке. Все планы рушились. На следующий день пришло новое указание – идти на заход в Дакар,

отправлять в Союз максимальное количество участников рейса и с минимальным составом идти в Петропавловск-Камчатский. По пути, в Тихом океане необходимо встретиться с НИС «Геолог Ферсман», который там работает, и перегрузить на него всю аппаратуру, оборудование и материалы, закупленные перед рейсом на деньги ПМГРЭ. Я созвонился с главным инженером ПМГРЭ М.М. Серяковым и он подтвердил эту информацию. 8 января НИС «Севморгеология» двинулось в сторону порта Дакар. На судне начались дебаты, кто останется на судне на перегон в Петропавловск-Камчатский. За судовых решал капитан и главный механик. Из экспедиции, посоветовавшись с начальниками отрядов, решили оставить весь отряд пробоотбора, который будет задействован при перегрузке оборудования на «Ферсман». Также, решили оставить по одному человеку от каждого отряда. Старшим по экспедиции назначили начальника гидроакустического отряда Буртонова М.Л. Связались с агентом в Дакаре и попросили заказать билеты в Союз на отлетающих. Оказалось, что в Союз (в Москву) самолет летает один раз в 2 недели. На ближайший рейс на всех билетов не хватает. Стали решать, кому остаться в Дакаре на 14 дней до следующего рейса. Капитан заявил, что останутся только члены экспедиции, судовые должны улететь. Из экспедиции, желающих остаться было много. Поскольку, капитан назначил меня ответственным за остающихся в Дакаре, то мне пришлось выбирать, кто со мной останется. По просьбе Рождественской И.И., хотел ее оставить, но капитан категорически заявил, что в Дакаре не останется, ни одной женщины. Оставить я решил, в основном, сотрудников ПМГРЭ. Из ВНИИОкеангеологии оставил только Юру Фирсова, который хорошо знал французский язык. В результате получился следующий коллектив – Саша Ашадзе, Юра Горемыкин, Саша Иванов, Женя Самсонов, Юра Логинов и, упомянутый выше, Юра Фирсов.

В середине января НИС «Севморгеология» прибыло в **Дакар**. На причале, помимо агента, нас встречали 2 специалиста из киностудии «Ленфильм». Женщина режиссер и мужчина оператор, которые должны были пойти на следующий этап рейса снимать процесс морских работ на новом судне Министерства Геологии СССР. Через месяц судно должно было вернуться снова в Дакар и высадить этих киношников. Но все изменилось, а на переход в Петропавловск они пойти отказались. Решили поснимать судно в Дакаре, затем выйти на пару суток на рейд Дакара, там имитировать спуски подводных аппаратов. Процесс, якобы работы, отснять и на агентском катере вернуть киношников в Дакар. Так и получилось. Через двое суток стоянки в Дакаре, основная часть, участников рейса улетела в Москву. Нашу группу отправили в гостиницу. При этом, капитан выдал нам сухим пайком по 2 бутылки «Московской» водки на брата, 2 круга «Российского» сыра, несколько палок твердокопченной колбасы и 3 буханки хлеба. Также нам выдали всю причитающуюся валюту в сенегальских франках. Гостиница была частная, располагалась в небольшом двух этажном здании в центре города. Хозяином был пожилой француз, который жил с семьей в этом же здании. На первом этаже был небольшой ресторанчик, принадлежащий ему же. При нашем оформлении, хозяин спросил, будем ли мы питаться в его ресторане. С помощью Фирсова, я ему объяснил, что если он включит питание в проживание в гостинице, но в счете отдельной строкой питание выделять не будет, то мы согласны. Он все понял и согласился выставлять агенту общий счет без выделения питания. Но щепетильный Фирсов заволновался и сказал, что надо об этом сообщить капитану. Пришлось тащиться на почту и звонить на судно, которое уже было на рейде, где работали «ленфильмовцы». Капитану я сказал, что в стоимость гостиницы входит питание. Капитан долго ругался, говорил, что на кой черт он выдал нам сухой паек. Но он был уже далеко, и сделать ничего не мог. Я его несколько успокоил, сказав, что в счете за гостиницу питание выделяться не будет. Он что-то недовольно буркнул и повесил трубку. Поскольку, в этот день мы пропустили обед, хозяин гостиницы сказал, что в качестве компенсации, он на каждый ужин будет выдавать нам 2 бутылки сухого вина. Отказываться мы, естественно, не стали. И тут началась веселая жизнь. В кулинарных заказах мы изгалялись, как могли. Ашадзе, как истинный грузин, в основном, заказывал

шашлык. В один из дней стал учить хозяина, как делается шашлык «по карски». Я налегал на рыбу. Иванов А.Г. однажды заказал блюдо под названием «кусь-кусь». Ему принесли большое блюдо с пловом из креветок, а сверху лежал жареный куриный окорок. В общем, хозяин проявлял фантазию, чтобы нам угодить. Питание было трехразовое – в 8 завтрак, в 14 обед, в 19 ужин. Вечером мы собирались в 3-х местном номере, где жили Иванов, Самсонов и Логинов, играли в карты, выпивая бутылку водки под капитанский сыр и колбасу. У нас было еще 2 двухместных номера, я жил в номере с Фирсовым, а Юра Горемыкин с Сашей Ашадзе. После завтрака мы всей компанией ходили на пляж, где загорали и купались до обеда. После обеда разбредались по городу, кто куда. Я обычно ходил с Ашадзе или с Горемыкиным. Поскольку, сенегальские франки надо было растратить, то посещали магазины, местные рынки и «золотую деревню», где был полный набор сувениров и поделок из различных материалов, от дерева до золота. Помимо различных масок из красного и черного дерева, я купил несколько ожерелий и поделок из малахита. Жене, в фирменном магазине купил красивые, изящные японские часы в корпусе и с браслетом из серебра. Себе и на подарки тоже купил несколько часов. Что-то покупал из одежды и обуви. В общем, все сенегальские тугрики освоил. Поздно вечером у нас с Ашадзе был моцион. Мы, час или два ходили по темному вечернему Дакару. А совсем перед сном, выходили на плоскую крышу гостиницы, смотрели на яркие звезды, курили, вглядываясь в ночную жизнь Дакара.

На третий день нашего пребывания в Дакаре, в гостинице появились киношники, закончившие съемку на НИС «Севморгеология». Они поселились в отдельных номерах. Зайдя во время обеда в ресторан, они увидели наш, изобилующий яствами стол. После обеда ко мне подошла режиссер по имени Рита и спросила, как бы и им пристроиться к нашей компании. Я сказал, что мы с ними из разных организаций и к нам никак не пристроиться. А ей надо договориться с хозяином. То ли она не смогла договориться с хозяином, то ли по другой причине, но на меня она явно обиделась, т.к. в последствие разговаривала со мной очень сухо, и при встрече отворачивалась. А, в ресторане мы их больше не видели. Когда я об этом рассказал мужикам, они посоветовали мне наладить с ней отношения, путем совместного распития какого-нибудь напитка. Эта мадам Рита была небольшого росточка, худощавая, малопривлекательной наружности, если не сказать большего. К тому же, из нее пер крутой, напористый характер. Поскольку, договор с «Ленфильмом» на съемку судна заключало руководство НПО «Севморгеология», то я решил попробовать наладить отношения с этой своенравной особой. Я взял бутылку коньяка, сохранившуюся от моих представительских запасов, как начальника рейса. Нарезал судового сыра, колбасы, хлеба и пошел в гости к мадам Рите. Постучав в номер, и, услышав ответ, вошел, сказав, что скоро улетаем в Ленинград и надо бы отметить наше знакомство. Увидев принесенный мною набор, она сказала, что надо позвать ее напарника. Я не возражал. Парень-оператор с удовольствием принял участие в нашей вечеринке. Он оказался веселым, доброжелательным молодым человеком, с хорошим чувством юмора. Чувствовалось, что немного побаивается мадам-режиссера и, как мне показалось, ее недолюбливает. Тем не менее, вечер прошел в живой беседе и непринужденной обстановке, чему способствовала и моя принесенная бутылка. Они рассказали о съемках судна на рейде Дакара, я о нашей работе. В конце концов, разошлись мы очень дружелюбно, пожелав друг другу спокойной ночи. Я решил, что свою миссию выполнил, отношения с мадам Ритой наладил. Но, не тут-то было. Вернувшись в Ленинград, Михаил Михайлович Серяков предложил мне встретиться в непринужденной обстановке с бывшим начальником ПМГРЭ, а в то время уже с Генеральным директором НПО «Севморгеология» Владимиром Николаевичем Шимараевым, который, собственно, и заказал съемку НИС «Севморгеология». Встреча состоялась на улице М.Ульяновой в помещении, которое было арендовано нашей партией. К встрече мы с Серяковым подготовились серьезно. Было всего достаточно и напитков и закуски. Шимараев был человеком общительным и любил посидеть в неофициальной обстановке. Выпили мы

тогда очень прилично. Я рассказал о рейсе, о новом судне и подарил Владимиру Николаевичу наручные часы с восьмью мелодиями, купленные в Дакаре. Где-то в середине застолья, Шимараев спросил чем я так досадил режиссеру «Ленфильма», что она отозвалась обо мне, как о недоброжелательном, необязательным человеке. И что, я пропьянствовал все время проживания в Дакаре. Я, честно рассказал Шимараеву, все как было. На что он только посмеялся и сказал, что дама, действительно, малоприятная и желчная. Посидели мы тогда от души. Вспоминали время, когда Шимараев был начальником Полярной экспедиции, как весело ходили на демонстрации, а после закатывали к нему в кабинет на Академическом переулке. В общем, вечер удался. В конце вечера усадили Владимира Николаевича в такси, а мы с Серяковым еще покуролесили, вспоминая наши любимые полевые работы в Мурманске и на Чукотке.

В Дакаре, в общей сложности, мы провели 16 суток. В Союз мы летели в одном самолете с группой из «Ленфильма», но сидели далеко друг от друга. Больше, мадам Риту, я никогда не видел. В результате, рейс № 4 НИС «Севморгеология», проектная продолжительность которого составляла 180 суток, превратился для ПМГРЭ в 45-ти суточный обрубок. Судьба же самого судна не завидная. В девяностые года его из Петропавловска-Камчатского перегнали во Владивосток. ПГО «Дальморгеология» стала рассыпаться, и славное НИС долгие годы возило подержанные машины из Японии, а затем его продали китайцам. Правда, по слухам, китайцы стали использовать его по назначению, для которого оно и было создано, но уже с китайскими иероглифами на борту.

30. 1991 год (август – декабрь). В январе 1991 года ПМГРЭ получила новое судно «Профессор Логачев». Оно было полным аналогом НИС «Севморгеология», в том числе с тем же набором геолого-геофизического оборудования. В первом полугодие 1991 года на НИС «Профессор Логачев» было выполнено 2 рейса по испытанию и приемке судовых механизмов и экспедиционного оборудования, с присутствием на борту специалистов Черноморского судостроительного завода и сотрудников НПО «Южморгеология». Испытания проводились в Черном и Средиземном море и Атлантическом океане. В июле 1991 года судно пришло в Ленинград и начало готовиться к производственному рейсу.

Рейс планировался на 180 суток с выходом из Ленинграда 20 августа. Меня назначили начальником рейса. Заместителей у меня было 2. Заместителем начальника рейса был Михаил Николаевич Маслов, а научным руководителем рейса Олег Васильевич Колосов – главный геолог Океанской поисково-съёмочной партии (ОПСП). В рейсе принимало участие 7 отрядов. Геологический отряд - начальник Марков В.Ф.; отряд пробоотбора – начальник Борисов П.И.; отряд ВЦ – начальник Коваленко В.А.; гидроакустический отряд – начальник Буртонов М.Л.; фототелевизионный отряд – начальник Шеремет В.И.; отряд подводной навигации – начальник Былинский Г.Г.; гидрографический отряд – начальник Мачулин А.В.. Всего в составе экспедиции было 40 человек. Экипаж судна состоял из 41 человека. Таким образом, в рейсе принимали участие 81 человек. Капитаном судна был знакомый мне по рейсу НИС «Севморгеология» Хвалий Б.И., чему я был не очень рад, т.к. отношения у нас с ним были несколько натянутые, вероятно, он помнил наши обеды в Дакаре.

Утром 19 августа я встал пораньше, чтобы поехать на судно. Включил телевизор и увидел по всем программам «Лебединое озеро». Затем показали каких-то мужей и выступление Г.И. Янаева о введение в стране чрезвычайного положения – это был ГКЧП. Быстро попрощавшись с семьей, я на такси рванул на судно. Там был уже разброд и шатание. Уже был организован комитет по спасению отечества от «красной» угрозы. Возглавлял всю эту бучу Олег Колосов. Мнения разделились, выходить ли нам в рейс или идти на баррикады. Здесь мы с капитаном и Мишей Масловым были едины, что надо выходить в рейс. Но Колосов собрал собрание, на котором решили послать парламентаря в Мариинский дворец к депутатам, чтобы там пояснили, что нам делать. Послали самого

шустрого и молодого Сашу Пнева. Часов шесть томительного ожидания прошли в непрерывных спорах. Судно стояло на причале в Лесном порту. Напротив, через протоку стоял огромный сухогруз, из которого разгружали военную технику, в том числе танки и бронетранспортеры. Ко мне в каюту ворвался Олег Колосов со словами: «Видишь, уже начинается, уже пригнали в Ленинград танки и военных, я схожу с судна, надо идти строить баррикады». Я, ели уговорил его подождать возвращения Саши Пнева. Кстати, оказалось, что сухогруз привез из Германии наше военное имущество, в связи с выводом наших войск из этой страны, и с ГКЧП это никак не связано. Во второй половине дня на судно вернулся Саша Пнев, пообщавшийся с народными избранниками. Не знаю, с кем он общался, но с его слов, резюме было следующее. «У вас есть правительственное задание идти в рейс выполнять необходимую стране работу. Вот и не болтайтесь под ногами и быстро валите из Ленинграда. А строить баррикады и защищать демократию есть кому и без вас». После таких жестких рекомендаций, судовые демократы несколько успокоились. Капитан назначил отход на следующий день, отдал приказ всем быть на борту в 9-00 утра 20 августа, и вызвал на это время власти. Процентом 90 участников рейса остались ночевать на судне, в том числе и я. Думаю, что в эту ночь мало кто спал, из всех кают доносились звуки новостей из радиоприемников, вперемежку с возбужденными голосами слушающих. В моей большой каюте начальника рейса собралась теплая компания – Миша Маслов, Олег Колосов, Володя Марков, Миша Буртонов и Саша Пнев. Мы внимательно, с тревогой вслушивались в новости различных радиостанций. Напряжение снимали известным способом, которого у меня было в избытке, помимо официальных представительских начальника рейса. Разговоры сводились к одному – неужели победит ГКЧП. Володя Марков сказал, что у него есть надувной матрас и, в худшем случае, он в узкой части Ла-Манша – Па-де-Кале прыгнет с матрасом за борт и поплывет в Англию или во Францию, что будет ближе. Я предложил ему дожидаться захода в Лас-Пальмас. Но он возразил, что судно могут вернуть обратно в Союз. Часам к трем ночи усталость взяла свое и, народ разбрелся по своим каютам, чтобы к отходу быть в норме.

Власти пришли на судно к 10 утра и, на редкость быстро, оформили отход. Таможенников мы практически не видели, а пограничники только сверили опухшие от бессонной ночи физиономии с паспортами моряков. Как только власти покинули борт судна, НИС «Профессор Логачев» стал быстро удаляться от родных берегов. Погода была теплая, светило солнышко. Судно быстро шло по Финскому заливу, потом по Балтике. Весь день 20 августа участники рейса сидели у радиоприемников, из иллюминаторов торчали куски проводов – антенны для лучшего приема. Все радиостанции, как наши, так и зарубежные, как заведенные вещали только новости. Все мы вслушивались в хронику событий. В Москву вошли танки, у Белого дома баррикады, Ельцин выступает с танка, формированию «Альфа» отдан приказ штурмовать Белый дом, «Альфа» отказалась идти на штурм. К вечеру 20 августа стало ясно, что штурм не будет, но 3 человека погибли. 21 августа члены ГКЧП летят в Форос, Горбачев их не принимает. Вечером ГКЧП арестовывают. 22 августа над Белым домом поднимают Российский флаг и демонтируют памятник Дзержинскому у здания КГБ. Народ на судне успокаивается, Володя Марков прячет свой надувной матрас в кладовку. Экспедиционный народ расходится по лабораториям, начинает готовиться к работам. Кратко о том, чем судно будет заниматься в рейсе.

Глубоководные полиметаллические сульфиды (ГПС) рассматриваются в качестве потенциального нового вида сырья, которое может стать источником таких металлов как железо, цинк, медь, свинец, никель, серебро, золото и ряда других. Их изучение зарубежными странами начато в середине 70-х годов прошлого века. По приказу Министерства Геологии СССР с 1985 года проблемой ГПС было поручено заниматься ПМГРЭ. К этому времени зарубежными исследователями (Франция и США) в Атлантическом океане в пределах Срединно-Атлантического хребта (САХ) были открыты 2 крупных объекта ГПС – поля ТАГ и Снейк Пит. Свои работы по проблеме ГПС ПМГРЭ

начала с региональной стадии исследований. В нескольких рейсах НИС «Геолог Ферсман» отрабатывалась методика работ, подбирался оптимальный комплекс методов и геолого-геофизических средств поиска ГПС. В процессе региональной стадии работ по гидрохимическим, геохимическим, минералогическим, морфологическим признакам, а также учитывая результаты геофизических исследований, были выделены ряд участков перспективных на обнаружение ГПС. С получением нового судна НИС «Профессор Логачев» с новым геолого-геофизическим оборудованием, ПМГРЭ смогла приступить к более детальной стадии работ – поисковой.

Основными задачами рейса № 3 НИС «Профессор Логачев» (первый производственный рейс нового судна) были опытно-методические работы по определению оптимального аппаратурно-технического комплекса и отработка с его использованием элементов методики производства поисковых работ в условиях САХ, а также разработка способов оценки прогнозных ресурсов полезных компонентов в рудах ГПС. Для решения этих задач, объектом исследований было выбрано известное на то время гидротермальное поле Снейк Пит. На этом рудном объекте, находящемся на глубине 3600 метров, определялась эффективность геолого-геофизической аппаратуры и оборудования, имеющихся на НИС «Профессор Логачев», для решения задач поисковой стадии работ. До проектного полигона – рудного поля «Снейк Пит», расположенного в рифтовой долине САХ на 20° 30' с.ш., судно шло 21 сутки. Согласно данных американских и французских исследователей, площадь рудного поля «Снейк Пит» приблизительно составляет 900 на 500 метров. В пределах этой площади ими были выделены 3 крупных конусообразных рудных постройки высотой до 50 метров и диаметром основания 90 метров, 2 из которых являются активными. Также имеется большое количество рудных построек меньшего размера, сложенных массивными сульфидными рудами.

Работы в рейсе № 3 НИС «Профессор Логачев» начались выполнением батиметрической съемки с эхолотом ГЭЛ-4. Затем проводились гидроакустические работы с комплексом «Абиссаль», включающие площадную гидролокационную съемку (ГБО) на частоте 100 кГц с шириной полосы покрытия по профилю 500 метров с одновременной записью придонного акустического профилографа (АП) на частоте 5 кГц. Целью этих работ было детальное изучение геоморфологических особенностей площади работ, а также возможное выделение на сонограммах ГБО предполагаемых рудных построек, подсчет их количества и размеров. Координирование подводного аппарата комплекса «Абиссаль» на профиле осуществлялось системой подводной навигации «Сигма-1001», разработки института «Морфизприбор». На судне присутствовали представители этого института, в том числе супруги Антиповы – Ирина и Геннадий. В рейсе были выполнены опытно-методические работы по внедрению в производство работ гидроакустической системы (ГАС) «Сигма 1001». Была проведена опрессовка донных маяков-ответчиков (ДМО) и ретрансляторов. Для работы в режиме длинной базы на площади работ была произведена постановка 3 ДМО на дно и их калибровка. В дальнейшем, все работы с подводными аппаратами сопровождались координированием, с помощью ГАС «Сигма 1001». Несомненно, одним из наиболее важных методов поискового этапа работ является фототелевизионная съемка дна. Ее результаты дают возможность определить границы рудного объекта, оконтурить и определить координаты отдельных построек. Выполнение этого вида исследований обязательно должно сопровождаться работой системы подводной навигации, чтобы при последующем геологическом опробовании точно выходить на нужный объект. Фототелевизионная съемка в этом рейсе также осуществлялась с помощью комплекса «Абиссаль». На подводном аппарате (ПА) этого комплекса, помимо гидроакустической аппаратуры были установлены фоторегистраторы КМХ- 35 М, телевизионная аппаратура «Признак-1» и осветители «Абиссаль-Свет-И». На одном из профилей, когда ПА работал у дна, вышел из строя пульт управления транзитной лебедки, и ПА комплекса «Абиссаль» лег на дно. Пока электрики в аварийном порядке чинили пульт, ПА 20 минут лежал на дне. Повезло,

что ПА сел на мягкие осадки и при подъеме мы не обнаружили никаких повреждений. В течение этого рейса, проектными объемами фототелевизионных работ, мы не смогли полностью оконтурить все рудное поле «Снейк Пит». Так как, в связи с небольшой площадью получаемого изображения, как на фото, так и на телевизионной съемке, пришлось значительно сгущать сеть наблюдений на этом виде работ. Поэтому завершение полного оконтуривания этого объекта было перенесено на следующий рейс. Тем не менее, полученные материалы позволили выделить несколько крупных рудных построек, что позволило перейти к геологическому опробованию этих объектов.

Надо отметить, в рейсе не все шло гладко. Новая аппаратура выходила из строя, чинилась и снова работала. Но не все гладко было и в настроениях, и взаимоотношениях между экипажем и экспедицией. Как говорят, рыба гниет с головы. Так получилось и здесь. Капитан как-то узнал, что в НПО «Южморгеология» более высокая оплата валютных суточных (как потом выяснилось, это не так). И он решил отправить петицию руководству ПМГРЭ о том, что если не поднимут валютную ставку, то рейс будет прекращен. Это называется в чистом виде шантаж. Экипаж судна был, конечно, за отправку письма. Но нужны были подписи и экспедиционного состава. Пришлось собирать собрание экспедиции в камеральной лаборатории, куда пригласили и капитана. Несомненно, было бы хорошо получать большую валюту, но я понимал, что есть установленные государственные нормы, и учитывая сложную финансовую обстановку в ПМГРЭ, да и во всей стране, руководство не пойдет на увеличение ставок. Я, как мог, объяснил это собравшимся. Меня очень вовремя поддержали Олег Колосов и Миша Маслов. И в результате, когда капитан потребовал общего голосования, вся экспедиция отказалась подписывать письмо. Не знаю, посылал ли он письмо от имени экипажа, но рейс продолжился. Правда, нервы он мне потрепал, и отношения у нас стали еще более напряженные. Дошло дело до того, что он приказал радисту не брать у меня письма для отсылки в ПМГРЭ, а я должен был отдавать их капитану, а он уже решает отсылать их по адресу или нет. Узнав об этом, я тут же приказал радисту связать меня по телефону с главным инженером ПМГРЭ. Тот дозвонился до Серякова, но при этом позвал капитана. Я при них обоим высказал Серякову, все, что я думаю о капитане. Серяков сказал, что пришлет официальную радиограмму. Не знаю, что он написал капитану, но с тех пор радист принимал и отсылал мои радиограммы без звука. Отношение капитана ко мне тоже изменилось, стало более лояльным. Во время принятия пищи, а в кают-компании я сидел рядом с капитаном (это было единственное место, где мы постоянно пересекались), он стал со мной разговаривать. Задавал вопросы, как идут работы, какие трудности, чем может помочь экипаж. К сожалению, я уже не могу спросить Михаила Михайловича Серякова, что он тогда написал капитану, а вернувшись из рейса в Ленинград, забыл у него узнать.

Независимо от моих взаимоотношений с капитаном, работа шла своим чередом. Геологи приступили к крупно объемному опробованию рудных построек с помощью электрогидравлического грейфера с телевизионным контролем немецкой фирмы «Пройсаг». Это тот самый грейфер, который нам подарили славные чекисты, добыв его через третьи страны. С ТВ-грейфером работать было интересно. Судно выходило в точку отбора пробы по данным фототелепрофилирования. В режиме позиционирования судна, который осуществлялся с помощью выдвижных подруливающих колонок, начинался спуск ТВ-грейфера в воду на коаксиальном кабель-тросе, намотанном на телевизионную лебедку. За 20 метров до дна включались осветители и телекамера, расположенная в центре грейфера. Начинался поиск объекта и точки отбора пробы рудного материала. Изображение дна передавалось по коаксиальному каналу на монитор, установленный в «глубоководной» лаборатории. Иногда поиск нужного объекта затягивался на несколько часов. Найдя объект пробоотбора, от вахтенного геолога поступала команда тралмастеру на постановку грейфера на дно. После постановки на дно, вахтенный оператор осуществлял команду на закрытие грейфера. Грейфер имел шесть лопастей и, чтобы он не

упал, сначала закрывались 3 лопасти, расположенные через одну, затем следующие 3. После закрытия всех лопастей, грейфер поднимался на 200 метров от дна и висел пока не уйдет муть, чтобы по телеканалу оценить отобранный материал. Если проба удовлетворяла вахтенного геолога, то грейфер поднимался на борт судна, если нет, то шла команда на открытие грейфера и процедура отбора пробы повторялась. Работа с грейфером была увлекательным занятием. Как правило, вокруг монитора, помимо вахтенного оператора и геолога, собиралось много любопытствующего люда. Обычно, они только мешали геологу своими советами, когда отбирать пробу. До драк дело не доходило, но далеко послать советчиков, геолог мог. Объемы поднятых проб были различными, иногда их вес достигал 700- 800 килограмм. Были случаи, когда грейфер выходил из воды с торчащими из лопастей большими кусками сульфидных построек. Мощная гидравлика грейфера не позволяла выпасть пробе, даже если лопасти до конца не закрыты. Немецкая техника работала безупречно, отказов грейфера, практически, не было. За исключением, когда длительные поиски объекта, приводили к разрядке аккумуляторных батарей, и уже не хватало энергии на закрытие лопастей грейфера. Но это случалось тогда, когда осуществлялось несколько спусков грейфера подряд, без подзарядки аккумуляторов, в расчете на авось, чтобы сэкономить время. Оборачивалось же это, еще большей затратой времени. Ближе к концу рейса произошла аварийная ситуация – в одной из вышек транзитной лебедки лопнул и отвалился дифференциал. За бортом телегрейфер «Пройсаг» и 2500 метров кабель-троса. Лебедка тянет кабель-трос, а вышка его не подматывает. 2 часа думали, что делать. Можно прикрепить кабель-трос к тросу ваерной лебедки и с ее помощью поднять грейфер на борт. Но при этом надо отрубить 2,5 км. нового кабель-троса, стало жалко. Решили крутить вышку вручную. А это барабан высотой 3 метра, на котором намотано 10 километров кабель-троса диаметром 20 мм. Правда, 2,5 километра было за бортом. Вес вышки с кабель-тросом около 15 тонн. Пришлось собрать почти весь экспедиционный состав рейса, и группами по 4 человека с каждой стороны вышки крутили ее, взявшись за реборды. Главное было не останавливаться, т.к. самое трудное было ее раскрутить, дальше она шла по инерции легче. Каждые 5 минут люди менялись. В результате, за 3 часа грейфер с пробой был поднят на борт судна. Пришлось народу выдать на поправку здоровья шила.

Недалеко от нашего судна выполнял рейс № 10 НИС «Геолог Ферсман». Судно тоже работало по программе ГПС, выполняя региональные исследования. Когда «Логачев» пришел в район работ, «Ферсман» уже работал больше месяца. Встреча двух судов в море, а, особенно, если они из одной организации, всегда праздник. Начальником рейса на «Ферсмане» был Александр Алексеевич Шагин, большой, жизнерадостный человек, на 10 лет раньше меня закончивший геофизический факультет Ленинградского Горного института. При первой встрече, Шагин под видом передачи геологических материалов, договорился со мной и с капитаном о посещении «Логачева». В 9 часов утра на «Логачев» нагрянула орава коллег из нашей партии. Под руководством Шагина прибыли В.Н. Иванов, М.Л. Самоваров, А.М. Ашадзе, И.И. Рождественская, А.Н. Шефер, А.В. Нещеретов и П.И. Криницкий. Сауна уже была нагрета до нужной температуры, а в моей каюте был накрыт стол. После прогрева в сауне и купания в бассейне – эти удовольствия на «Ферсмане» отсутствовали, все гости собрались у меня в каюте, где общались и веселились до 15 часов, когда уходил последний катер на «Ферсман». Поскольку гости были разгорячены не только от сауны, то за их спуском в катер по штормтрапу следил лично капитан. Увидев, что Ирине Ильиничне Рождественской сложно спуститься по штормтрапу, он распорядился доставить ее в катер в грузовой сетке с помощью крана. Как Ирина Ильинична не сопротивлялась такому варварскому обращению с женщиной, капитан был тверд, и ей пришлось подчиниться, под угрозой остаться на «Логачеве». Примерно через месяц, мы снова встретились с «Ферсманом». Через 3 дня «Ферсман» заканчивал работы и уходил в Санкт-Петербург. На сей раз под видом обмена материалами на «Ферсман» поехал я с Олегом Колосовым, Мишей Масловым, Володей

Марковым и Виктором Бельтеновым. Пробыли мы там недолго, договорившись встретиться через 3 дня. Марков с Бельтеновым остались на «Ферсмане» отбирать материалы по «Угловой» горе, где «Ферсман» работал в первой половине рейса, и куда, при благоприятных обстоятельствах могли пойти поработать и мы. Через 3 дня, мы уже расширенным составом – 10 человек, нагрянули на «Ферсман». Марков с Бельтеновым так за 3 дня набрались материалов в кругу друзей, что несколько сбледили с лица. Хотя сауны и бассейна на «Ферсмане» не было, но русскую баню Шагин нам устроил и своей знаменитой настойкой на зверобое угостил. Поскольку, судно уходило домой, то я уговорил электромеханика Солодкина дать мне в займы 20 литров спирта (шила), которые мне оченьгодились в процессе рейса. До «Логачева» все добрались без приключений. На прощанье «Ферсман» дал 3 гудка и пошел в сторону дома. А «Логачев», ответив густым басом, продолжил работы на полигоне.

На сорок девятые сутки пребывания судна в районе работ, случилось невероятное событие для нового судна. Выполнялась очередная геологическая станция. Грейфер только что начали опускать, и мы с Марковым сидели в геологической лаборатории. Вдруг мы слышали сильный грохот и почувствовали удары, как будто, кто-то бил по корпусу судна. После этого все стихло и судно обесточило. Пока мы размышляли, чтобы это значило, в лабораторию вошел капитан и попросил меня спуститься с ним в машинное отделение. Спустившись вниз к главным двигателям, у меня волосенки зашевелились от ужаса увиденного. Картина была не для слабонервных. На НИС «Профессор Логачев» установлено 2 главных двигателя – правый и левый мощностью по 3500 л.с. каждый. Одновременно 2 двигателя включаются очень редко, в крайних случаях, например, если судно опаздывает на работы по контракту. Тем более, что включение второго двигателя дает прибавку в скорости не более 3-4 узлов. Все работы и переходы осуществляются на одном двигателе, в целях экономии топлива. В этот день работы выполнялись на правом двигателе, вот с ним и произошла авария, если это не назвать катастрофой. Стальной корпус двигателя толщиной 10 сантиметров был разорван в районе четвертого цилиндра, как консервная банка, только с рваными острыми краями. Вокруг этой дыры валялись куски цилиндра и поршня. Под двигателем, на палубе лежали две табуретки, тоже забросанные вырванными кусками двигателя. Как сказал вахтенный механик, за 5 минут до «взрыва» на табуретках сидели мотористы, занимаясь ремонтом насосов, а перед самой аварией пошли пить чай в ЦПУ (центральный пост управления). В чем была причина аварии, мы так и не узнали. Механики ссылались на заводской дефект. Возможно, так и было, т.к. ремонт двигателя по гарантии выполнял завод изготовитель. Главное никто не пострадал и не разгорелся пожар, который вовремя погасил вахтенный механик. Когда мы узнали про мотористов, то с капитаном синхронно перекрестились. Зайдя в ЦПУ, мы увидели, как у мотористов подрагивают руки с чашкой чая. Честно говоря, я плохо представляю, как работают механики и мотористы в машинном отделении, где температура, бывает, достигает 45 градусов. Только в ЦПУ, герметично отгороженном от основного помещения машинного отделения, нормальная температура поддерживается кондиционером.

Надо было решать, что дальше делать. С одной стороны работать в 2-х тысячах миль от берега с одним двигателем страшно, вдруг и с ним что-нибудь случится. С другой стороны большинство судов, вообще не имеют второго двигателя и ходят по всем морям и океанам. Сообщили об аварии в ПМГРЭ. Оттуда, пришло указание, идти в Ленинград и капитан направил судно в сторону дома. Я написал письмо, что топлива до Ленинграда не хватит, нужна заправка в Лас-Пальмаса, что левый двигатель работает нормально, и за 2 недели мы успеем доделать проектные объемы. Через сутки пришло добро на продолжение работ. Сутки мы потеряли на переход в сторону дома и обратно на полигон. Работы продолжились. Грейфером «Пройсаг» мы отобрали больше 10 тонн сульфидных руд. Начиная с середины второй недели, над душой стоял капитан, подсчитывая, сколько топлива осталось, чтобы добежать до Лас-Пальмаса. Когда закончили работы, топлива

оставалось в обрез, только дойти до захода. К сожалению, с участка из-за топлива пришлось уйти на несколько дней раньше, чем должны были всплыть по таймеру донные маяки-ответчики. В результате они всплыли уже без нас, и мы их потеряли. Учитывая эту потерю, Гена Антипов оставшиеся маяки переделал на всплытие по команде с борта судна, оставив при этом и функцию всплытия по таймеру. На пути в Лас-Пальмас испортилась погода, задул встречный ветер, и усилилось волнение, что понизило скорость судна и увеличило время пути. На рейд Лас-Пальмаса пришли совершенно пустыми. А тут еще власти не пускают на заход – заняты все причалы. Четверо суток простояли на рейде. Механики, матерясь на экспедицию, таскали ведрами солянку, вычерпывая ее из каких-то закутков, для того, чтобы работали стояночные дизель - генераторы. На пятые сутки разрешили заход, судно из последних сил доползло до топливного причала, где приняли бункер с расчетом дойти до Санкт-Петербурга. В **Лас-Пальмаса** простояли 3 суток. Поскольку, в течение рейса из дома поступали не утешительные сведения о пустых магазинах, то накануне Нового года я решил подкормить семью. В Лас-Пальмаса купил продуктов к новогоднему столу. В том числе, головку сыра, различных мясных копченостей, фруктов и овощей, само собой разных экзотических напитков и даже упаковку репчатого лука. Над чем моя жена больше всего смеялась, поскольку не такая уж была катастрофа с продуктами, и к новому году у нее тоже были припасены различные деликатесы. Естественно, купил много подарков и на продажу радиотелефон, тогда эта техника была редкостью. Через 15 суток, в конце декабря НИС «Профессор Логачев» пришвартовался к причалу Морского порта. Мы попали совсем в другой город – вышли из Ленинграда, а пришли в Санкт-Петербург. Оказывается, родной город был переименован 6 сентября 1991 года по инициативе Собчака, которого поддерживали депутаты. Рейс № 3 НИС «Профессор Логачев» закончился из-за аварии двигателя на 30 суток раньше проектного срока.

31. 1992 год (февраль – июнь). В то время, когда НИС «Профессор Логачев» находился в Атлантике, заместитель министра природных ресурсов И.Ф.Глумов заключил контракт с Кейптаунским университетом на выполнение геолого-геофизических работ в Индийском океане. Этот контракт, Глумов, как бывший директор НПО «Южморгеология», заключал для своей бывшей организации, для работы на НИС «Геленджик». Но что-то с «Геленджиком» не срослось. То ли судно было занято, то ли ремонтировалось, а скорее всего южане отказались от заведомо невыгодного контракта. Тем не менее, контракт надо было выполнять, и Глумов навалился на руководство ПМГРЭ, чтобы НИС «Профессор Логачев» выполнил этот контракт. А тут, как назло, «Логачев» вернулся с «подбитым крылом». Контракт начинался в марте, а до Кейптауна (ЮАР) шлепать больше месяца, т.е. из Питера надо выходить в феврале. Единственный плюс от маловыгодного контракта был тот, что Глумов нажал на все рычаги и «Логачев» быстро поставили в ремонт и с космической скоростью отремонтировали правый двигатель, который до сих пор нормально работает. Глумов настоял, чтобы начальником рейса пошел главный инженер ПМГРЭ М.М. Серяков. В свою очередь, Серяков меня назначил своим замом. К тому времени, после бурного собрания, состоявшегося сразу после прихода «Логачева» из рейса, капитан Б.И. Хвалий уволился из ПМГРЭ. И, капитаном на этот контрактный рейс «Логачева» был назначен Виктор Васильевич Матвеев, колоритнейшая личность. Высокий, могучий дядька с огромной, кучерявой рыжей копной волос и окладистой рыжей бородой. Страстный яхтсмен, капитан яхты, неоднократно ходившей и выигравшей зарубежные регаты. Человек исключительно добродушный и покладистый. Довольно хорошо знающий английский язык, но говоривший тягуче медленно. В начале февраля ремонт был закончен, и Глумов приехал в Питер на «Логачев», принимать готовность судна к контрактным работам. Как сейчас помню, как после посещения логачевской сауны, сидели в каюте капитана за хлебосольным столом, и под коньяк, Глумов наставлял нас с Серяковым, как общаться с хитрым евреем Цви Бен Абрахамом,

который сядет в Кейптауне руководителем контракта. До дому мы тогда с Серяковым не доехали, да и Глумов остался ночевать на «Логачеве».

Одним из условий контракта было выполнение сейсмических работ с многоканальной косой. Каналов должно было быть не менее 24. Такой косы на «Логачеве» не было, пришлось ее позаимствовать в Антарктической партии, также как пневматические источники и некоторых специалистов. В частности, начальником сейсмического отряда пошел Толя Кузнецов. Для выполнения гидромагнитной съемки с новым магнитометром в рейс пошел представитель ВНИИОкеангеология геофизик Сергей Сергеевич Рождественский. С ним должен был пойти радиоинженер Геннадий Глушко, но санитарные власти на отходе сняли его с рейса, обнаружив подделку в медицинской книжке. Таким образом, Сергей остался без технической поддержки, а магнитометр был новый, еще не обкатанный, и в рейсе могло случиться все что угодно.

Из «варягов» еще была группа из Инженерного центра (ИЦ) «Океан» с цифровой сейсмоакустической станцией «Нева», которую возглавлял Эрнст Соломонович Эйдельман и отряд геофизики и навигации с начальником Кузьминым Юрием Ивановичем. От НПО «Южморгеология» была группа, обслуживающая гидролокатор бокового обзора дальнего действия (ГБО ДД) «Океан», который был включен обязательным методом в контракт по заявке Цви Бен Абрахама, и которого в ПМГРЭ не было. Руководителем этой группы из 5 человек был разработчик этой аппаратуры Владимир Александрович Фоменко, впоследствии ставший моим близким приятелем. Остальные специалисты были сотрудниками ПМГРЭ. Начальником геологического отряда пошел Олег Колосов, а гидроакустического отряда Миша Буртонов. Таким образом, на «Логачеве» собралась сборная солянка из различных организаций со своими методами, техникой и задачами. В рейсе очень трудно руководить такой разношерстной компанией со своими целями и амбициями. Каждая организация собиралась рекламировать свой метод и аппаратуру перед зарубежными заказчиками работ. Нашей с Серяковым задачей, как руководителей рейса, было, прежде всего, постараться добиться взаимопонимания между отрядами и объединить усилия всех групп для успешного выполнения контракта. В конце концов, ответственность за выполнение контракта лежала на ПМГРЭ, т.е. на Серякове, мне и сотрудниках Полярной экспедиции. Переход от Санкт-Петербурга до Кейптауна был долгий, и за это время мы должны были подготовить к работам всю технику, не зависимо от ее принадлежности, и добиться взаимопонимания между участниками рейса.

В Кейптаун пришли 26 марта утром, «Логачев» поставили довольно далеко от центра города. Тем не менее, сразу после властей на судне появился Цви Бен Абрахам и местная пресса. Цви и капитан дали журналистам интервью, которое с их фотографиями было напечатано в газете, вышедшей на следующий день. Вечером на «Логачеве» был устроен прием для руководителей города и представителей министерства геологии ЮАР. Все происходило в кают-компании, с изобильным фуршетом, большим количеством «Старки» и высокопарными, но вполне дружескими речами. Капитан своим видом произвел фурор, и был в центре внимания весь вечер. Местные геологи были в восторге от нашей «Старки», которой почему-то в большом количестве запаса капитан, в отличие от Серякова, у которого в качестве представительских была «Столичная». В общем, прием удался, и лимузины за отцами города и чиновниками подъезжали к «Логачеву» уже после полуночи. Утром на судно прибыли иностранные участники рейса. Во главе с Цви их было 11 человек. В основном, молодежь до 30 лет. Две дамы, бородатый технарь Джек лет под 40 и геолог Джон за 40. Имен большинства я не помню. По национальности в этой компании был целый букет. 3 англичанина, 3 голландца, 2 парня из Израиля, один темнокожий южноафриканец, одна девица местная из буров. Цви был самый великовозрастный из них. Он был небольшого роста, весь в веснушках с рыжей копной волос и большими рыжими усами. Как потом выяснилось, он участвовал в войне между Израилем и Египтом, был ранен и контужен. Поэтому немного прихрамывал на одну ногу.

По специальности он был геофизик, а также был профессором двух университетов – Тель-Авивского и Кейптаунского. Вообще, он был известным специалистом в мировой геологической среде. Разместили их в 2-х местные каюты. Только Цви и геолог – англичанин жили по одному. Серяков, будучи излишне скромным человеком, отдал каюту начальника рейса, как я ни уговаривал его этого не делать, Цви Бен Абрахаму. После этого рейса, какой бы серьезный зарубежный контракт ни был, эта каюта всегда была за начальником рейса из ПМГРЭ.

Пока наши зарубежные участники рейса устраивались и обживали судно, желающим были поданы экскурсионные автобусы. Нас повезли за 80 километров от Кейптауна в долину Vignerons de Franschhoek, где в разбросанных по долине «хуторах» располагались 14 небольших частных винных заводиков, которые, начиная с 1688 года, изготавливали известные южноафриканские вина. При каждом заводе имеется небольшая гостиница, где можно пожить, дегустируя вина и любуясь на бесконечные виноградники. На обратном пути к Кейптауну нам показали тюрьму, где долгие годы содержался Нельсон Мандела. Тюрьма эта представляла собой огромную усадьбу, состоящую из нескольких одноэтажных построек, расположенную в живописнейшем райском уголке, с рощицей фруктовых деревьев и клумбами цветов. В автобусе все, как один, выразили желание пожить в этой тюрьме. Вечер мы провели, бродя по зеленым улочкам Кейптауна. Забредли в благоухающий цветами парк, расположенный в центре города, одной из достопримечательности которого является доисторическое железное дерево. На третий день стоянки нас отвезли на столовую гору, возвышающуюся своей плоской поверхностью над Кейптауном. Оттуда поснимали панораму Кейптауна и окрестностей, увидели остров в нескольких милях от Кейптауна, где находится суровая тюрьма для особо опасных преступников, в том числе для заключенных пожизненно.

На четвертые сутки, утром «Логачев» вышел из Кейптауна и взял курс на юг к району работ. Цви, сразу после завтрака собрал всех начальников отрядов и рассказал последовательность работ. Первая часть рейса была посвящена комплексному геофизическому профилированию. В пределах долины Natal (Natal Valley) за 12 суток необходимо было отработать 6 региональных профилей, представляющих прямоугольник со сторонами 150 и 600 километров и 2 секущих профиля по 500 километров. Общий объем составлял 2500 погонных километров. Под комплексным геофизическим профилированием он понимал одновременное выполнение сейсмики, гравиметрической и магнитометрических съемок, промера глубин и сонарной съемки с ГБО ДД «Океан». Т.е. одновременно должны быть задействованы большинство отрядов. При этом за бортом находится 500 метровая сейсмическая коса, пневматический источник упругих колебаний (в лексиконе сейсмиков – пневмапушка), магнитная гондола на 300 метровом кабеле и подводный аппарат ГБО ДД «Океан» на 100 метровом кабеле тросе, с его заглубителем. Антенны эхолота вмонтированы в днище судна, а гравиметры располагались в лаборатории на платформе в миделе судна. Естественно, сразу все это заработать не могло. То отказывала пневмапушка, то большие шумы на косе, то еще что-то выходило из строя. Как минимум, 2 дня ушло на отработку методики одновременной работы всех методов и устранение неполадок. При этом Цви рвал и метал, ходил мрачнее тучи и периодически бурчал, что для университета каждый сантиметр сейсмики дороже золота. Из чего мы поняли, что для него основным методом является сейсмика, с которым, как раз, было больше всего проблем, т.к. этот метод наиболее критичен к погодным условиям. А погода, там, на стыке Атлантики и Индийского океана редко бывает спокойная. Это еще не ревушие сороковые, но уже 35 градус ю.ш. Также выявился эффект мелководья, пока шли по шельфовой зоне, где глубины около 100 метров, шум был такой, что с трудом на сейсмограмме проглядывало отражение от дна, не говоря уже о ниже лежащих горизонтах. Как только вышли на глубину – 1км. и больше, шум исчез и разрез прослеживался до 1,5 километра. В конце концов, все наладилось, сейсмический материал пошел хорошего качества. Цви сразу успокоился. Он взял моду, периодически вызывать в



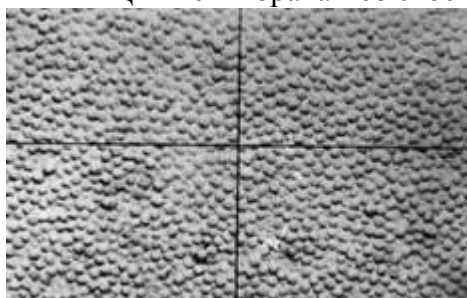
Кейптаун с высоты птичьего полета



Цви Бен Абрахам со своей свитой



Спуск телегрейфера «Пройсаг»



ЖМК на дне долины «Natal»



Подъем подводного аппарата ГБО ДД «Океан»



Кейптаун со «Столовой» горы и остров-тюрьма.



Празднуем окончание работ. С гитарой Фоменко, сидят – Джон, Серяков и Горемыкин.

камеральную лабораторию начальников отрядов и подробно выпрашивать у них технические характеристики аппаратуры и возможности их методов. Иногда по вечерам, он собирал свою иностранную бригаду в каюту начальника рейса на рюмку чая. Бывало, из каюты доносились звуки баяна, который, либо он привез с собой, то ли ему дал кто-то из экипажа. Причем звучали, в основном, мелодии советских и русских народных песен. А, иногда и сами песни в его исполнении под баян, типа «Что стоишь, качаясь, тонкая рябина...». Как мы поняли из разговоров его соратников по рейсу, родители Цви, в свое время, жили в России и, вероятно, какое-то время в СССР. Но, когда и куда они уехали до того, как перебрались в Израиль, сие никто не ведал. Возможно, такая любовь к русским мелодиям у него от родителей.

Цви не мог не попробовать все методы и аппаратуру, раз ее взяли в рейс. Поэтому, в процессе выполнения региональных профилей, он решил заменить обычный магнитометр на разрекламированный ВНИИОкеангеологией новый протонный магнитометр, работающий в дифференциальном режиме. Этот режим основан на синхронном измерении магнитного поля двумя магнитометрами, расположенными в герметичных пластмассовых гондолах. Гондолы буксируются на немагнитном кабеле с постоянной базой между ними 250 метров. Запись велась в цифровом виде с выводом на компьютер. Но, что-то не заладилось с программой регистрации и с приемным блоком аппаратуры, за который должен был отвечать радиоинженер Глушко, снятый с рейса. Сергей Рождественский, как геофизик-обработчик досконально не разобрался в аппаратуре и не мог найти неисправность. Хотя и пытался что-то сделать. За время поиска неисправности мы с ним несколько раз опускали и вытаскивали из воды полукилометровый кабель с гондолами, но все безуспешно. В конце концов, Сергей поставил крест на поисках неисправности, и работу продолжили со стандартным магнитометром. Надо отдать должное Цви, он не выказал какого-то жуткого недовольства по этому поводу и даже, как-то подойдя к Сергею, и похлопав его по плечу, сказал, что в геофизике всякое бывает. Думаю, что его в это время радовали интересные и качественные материалы, получаемые сейсмикой. Поэтому, он так легко отнесся к неудачному эксперименту Сергея.

Закончив работы на региональных профилях, согласно календарному плану Цви, мы приступили к работам с глубоководными аппаратами. Начали с сонарной съемки с гидролокатором бокового обзора комплекса «Абиссаль». Откатали 50 километров профилей в районе с глубинами 4.5 километра. Затем, в этом же районе выполнили фототелевизионную съемку дна с этим же комплексом. То, что мы увидели на экране монитора, а потом на проявленных пленках и напечатанных фотографиях, удивило не только иностранцев, но и нас. Мы довольно много работали в рейсах по проблеме изучения железомарганцевых конкреций (ЖМК), но не в одном районе, где изучали конкреции, мы не видели подобного дна, покрытого конкрециями. Это была мостовая, сложенная идеальными шарами, довольно крупного размера, плотно прилегающими друг к другу. Причем площадь распространения ЖМК была обширной, т.к. в течение нескольких часов фототелевизионного профилирования картина на мониторе не менялась, до самого окончания работы на профиле. Поскольку, Цви был искренне удивлен увиденным, то значит, для него это тоже было открытием. После осмысления материалов сонарной съемки и результатов фототелевизионного профилирования, Цви с коллегами наметили точки геологического опробования. Были выбраны 5 мест для отбора проб донного материала с помощью телевизионного грейфера «Пройсаг», а также 5 участков для отбора осадков с помощью 6-ти метровой гравитационной трубки. На 3-х станциях телегрейфером было поднято большое количество ЖМК и на 2-х станциях, в пределах участков выхода коренных пород на поверхность дна, был отобран донно-каменный материал. На всех станциях с гравитационной трубкой были подняты пробы осадков, длина керн которых составляла от 2 до 4 метров. Таким образом, все объемы работ, записанные в контракте, были успешно выполнены.

Несмотря, на напряженную работу, довольно часто происходили вечерние посиделки в геологической лаборатории, иногда переходящие в ночные. Постоянными их участниками от нас были Олег Колосов, Миша Буртонов, Саша Пнев, Юра Горемыкин и, периодически я. Обязательно присутствовал кто-нибудь из иностранцев. Практически, вся иностранная молодежь, в тот или иной вечер побывала в геологической лаборатории. Чаще всего в посиделках принимал участие технарь Джек, мощный, веселый мужик, любитель побалагурить и опрокинуть рюмку. Как правило, помимо чая, кто-нибудь из наших или иностранцев приносил бутылку чего-нибудь покрепче чая. Однажды туда забрел Цви, и после рюмки чая, принес баян и с удовольствием исполнил несколько песен, в том числе и наших. После окончания работ по контракту, во время перехода в Кейптаун, был организован прощальный вечер в кают-компании. Присутствовала вся иностранная бригада, начальники отрядов и групп, а также командный состав экипажа. Цви, в своем выступлении подвел геологические итоги рейса, выразил удовлетворение полученными материалами, и рассчитывает на дальнейшее сотрудничество. С ответными речами выступили Серяков и капитан, которые сказали, что всегда рады видеть зарубежных специалистов на борту «Логачева». После принятия горячительных напитков, как зарубежных, так и наших, дошло дело и до песен под гитару, которую принес Володя Фоменко. Пели, в основном, бардовские песни, преимущественно Окуджаву и Визбора. Как оказалось, Окуджаву знали большинство иностранцев, а Цви был у него на концерте в Париже.

В Кейптауне простояли 3 суток. В первый день стоянки, во второй половине дня к судну на своей машине подъехал Джек и предложил Серякову и мне небольшую поездку на Столовую гору и к мысу Доброй Надежды – самой крайней юго-западной точки Африки. Мы, естественно, согласились, но страху натерпелись. Водитель он был лихой, на крутых поворотах горной дороги скорость не снижал. А если учесть, что в ЮАР, как в Англии левостороннее движение, то нам все время казалось, что он едет по встречной полосе, и из-за крутого поворота нам в лоб воткнется встречная машина. Тем не менее, в аварию мы не попали, и наш страх был компенсирован теми красотами, которые открывались со Столовой горы, а затем и красивейшими пейзажами по дороге к мысу Доброй Надежды. Да и сам мыс впечатлял мощным океанским прибоем, где встречаются волны двух океанов – Атлантического и Индийского. На судно вернулись только к ужину. На следующий день с утра гуляли по городу, в одном из ювелирных магазинов алмазной фирмы Де Бирс я купил жене небольшое колечко с алмазом. Днем мы были приглашены Цви в ресторан, как мы поняли, он решил нас отблагодарить за работу. В назначенное время, мы - Серяков, я и Олег Колосов, прибыли на набережную к указанному Цви ресторану. На самом деле это было небольшое открытое кафе с видом на океан. Цви и Джон уже ждали нас. Цви заказал бутылку местного красного вина и небольшую закуску. После 2-3 тостов вино закончилось, Цви заказал кофе с мороженым, и на этом его благодарность закончилась и мы распрощались. Олег пошел по своим делам, а у нас с Серяковым разыгрался аппетит и мы довольно плотно поели в ближайшем ресторанчике под бутылку виски. В последний день стоянки, ближе к вечеру на «Логачеве» был устроен прощальный прием с фуршетом для отцов города и местных чиновников от геологии. Народу в кают-компании собралось много. Капитан с Серяковым к этому дню получили несколько ящиков спиртных напитков в качестве представительских, поэтому спиртного на столах было достаточно, в том числе и, оставшейся у капитана «Старки». Было много речей, шум, гам, особенно к концу приема. Один из геологов, большой любитель «Старки», невысокий, плотный мужик с абсолютно лысым черепом, предложил капитану 5 тысяч долларов за аренду «Логачева» на одни сутки. Он узнал, что на «Логачеве» есть грейфер «Пройсаг», который хорошо себя зарекомендовал при отборе ЖМК. Мужик оказался главным геологом в местном министерстве геологии и предложил сутки поработать на шельфе Намибии, по пути в Россию. Задача состояла в отборе с помощью грейфера «Пройсаг» большого количества ракушника на глубине 100 метров. Задача для



По дороге в долину «Vignerons de Franschhoek».



Мыс Доброй надежды



Вечерние посиделки.



На прощальном



банкет



Вышли подышать после банкета.

Прощай Кейптаун



«Логачева» пустяковая, поэтому капитан, посоветовавшись с Серяковым, согласился на эту авантюру. Все организационные моменты, в том числе договоренность с властями, главный геолог брал на себя. В результате, договорились через 3 суток прибыть на рейд небольшого поселка Намибии (название не помню). Поздно вечером того же дня «Логачев» покидал Кейптаун. На причале нас провожала вся зарубежная компания во главе с Цви Бен Абрахамом. Долго обнимались и договаривались о дальнейших совместных рейсах. Наконец, швартовые канаты были отданы, и «Логачев» трижды прогудев своим густым басом, отошел от причала. А бывшие соучастники рейса еще долго махали нам с причала.

Через 3 суток, как договаривались, «Логачев» прибыл в намеченную точку. Практически сразу, к судну подошел катер с главным геологом и его помощником, которые поднялись на борт «Логачева». Через 2 часа «Логачев» прибыл в район отбора ракушника. В течение суток отобрали большое количество ракушника. Поскольку, глубина в месте отбора была 100 метров, то спуск и подъем грейфера занимал мало времени. Геологи с трудом успевали расфасовывать поднятый ракушняк по мешкам, а грейфер уже приносил новую порцию. Ровно через сутки к борту подошел катер, куда сгрузили огромное количество мешков с ракушником. В этот же катер сели и заказчики работ. Судя по выражению лица главного геолога, он был просто счастлив от провернутой им операции. Тепло с нами попрощавшись, катер с заказчиками отошел от судна. А «Логачев», трижды прогудев, двинулся на север в сторону дома. Через месяц, в середине июня судно пришвартовалось к причалу Морского порта Санкт-Петербурга.

На этом закончился первый зарубежный контракт НИС «Профессор Логачев» и последний рейс, в котором участвовал Михаил Михайлович Серяков. Для капитана, Виктора Васильевича Матвеева, этот рейс тоже был последним. Через год, этого мощного мужчину поборол страшная болезнь – рак.

32. Ноябрь 1993 – февраль 1994 г. Рейс № 7 НИС «Профессор Логачев». Два предыдущих рейса НИС «Профессор Логачев» выполнял на известных рудных объектах «Снейк Пит» и «ТАГ», открытых зарубежными исследователями, занимаясь отработкой методики и подборкой оптимального аппаратного комплекса поисковой стадии работ. Задачей рейса №7 был поиск новых рудных объектов ГПС в пределах рифтовой долины САХ, на перспективном участке, выделенным предыдущими региональными работами с НИС «Геолог Ферсман». Центр участка располагался в районе 14° 45' с.ш. и 44° 59' з.д.

Весь организационный период рейса № 7 НИС «Профессор Логачев» впервые и последний раз простояло у пассажирского причала г. Ломоносова, от которого ходит паром в Кронштадт. Глубина воды у этого причала была сравнима с осадкой судна, поэтому во время причаливания винты «Логачева» взбаламутили воду Ломоносовской бухты, поднятым со дна илом.

5 ноября 1993 года большой морской буксир с трудом оттащил «Логачева» от причала, т.к. за месяц стоянки осадка судна еще увеличилась за счет погруженного на него оборудования, продуктов и бункера. К отходу судна из Ломоносова не успели прибыть нач. геологического отдела ПМГРЭ Борис Николаевич Батуев и специалист по настройке эхолота ГЭЛ-4 из г. Бельцы – Баховский Николай. Батуев в рейсе должен был быть у меня заместителем по науке, у него была проблема с прохождением медицинской комиссии, которую он решил в день отхода судна. Поэтому руководством ПМГРЭ было решено направить судно из Ломоносова к причалу ПМГРЭ в г. Высоцк на северном побережье Финского залива. Батуев на перекладных умудрился к ночи 6 ноября добраться до Высоцка, и буквально за несколько минут до закрытия границы властями успел подняться на борт «Логачева», и с этого момента начался рейс № 7. Баховского было решено подобрать на рейде Балтийска, куда мы подошли в ночь на 9 ноября. Утром связались по радио с портнадзором Балтийска. Нам сообщили, что Баховский ждет, а стоимость катера 14 тысяч рублей в час. Когда катер подошел к «Логачеву», я спустился к капитану катера

и предложил 7 тысяч рублей, ему ничего не оставалось делать, как согласиться. Вместе с Баховским поднялись на судно, и рейс продолжился уже в полном составе.

На «Логачеве» новый капитан – отставник, седовласый военный моряк, капитан первого ранга Александр Багратович Арутюнов. Человек спокойный, по военному выдержанный, доброжелательный и по-кавказски гостеприимный. У меня с ним отношения сразу сложились. В отличие от капитана, старпомом был назначен довольно ретивый молодой человек с птичьей фамилией Сокол Юрий Анатольевич. Человек с довольно неуживчивым характером, а к экспедиционному составу относился так, как будто мы лишние люди на судне, мешающие судну ходить по океану. Тем не менее, с ним тоже приходилось общаться и находить компромиссные решения. У меня были 2 заместителя начальника рейса – Шагин Александр Алексеевич и зам. по науке, уже упомянутый Батуев. Для выполнения геологической задачи в рейсе принимало участие 8 отрядов. Перечислю их и начальников отрядов. Геологический – Марков В.Ф., отряд пробоотбора – Борисов П.И., гидроакустический – Гончаров И.И., фототелевизионный – Шеремет В.И., отряд ВЦ – Горемыкин Ю.В., гидрографический – Ткаченко А.А., подводной навигации – Былинский Д.Г., отряд «Рифт» – Савченко Н.В..

Специалисты отряда «Рифт» были из «Инженерного центра» (вскоре переименованного в ГП «Севморгео») и работали по договору с ПМГРЭ. Аппаратурно-методический комплекс (АМК) «Рифт» был наиболее эффективным комплексом для обнаружения новых рудных объектов ГПС. На подводном аппарате (ПА) комплекса были установлены несколько модулей. Электроразведочный модуль, измеряющий естественное электрическое поле (ЕП). Геохимический модуль для измерения электрохимических и гидрохимических аномалий в придонной воде – температура, pH, Eh (редок-потенциал), pS, pNa. Модуль гидроакустической навигации, позволяющий осуществлять плановую привязку ПА в системе донных маяков подводной навигации. Измеренные параметры со всех модулей передавались по коаксиальному кабель-тросу на борт судна, где обрабатывались на бортовом вычислительном устройстве. Электроразведочные параметры (ЕП) измерялись посредством буксируемой за подводным аппаратом косы с неполяризующимися электродами с различными разносами. Основным информационным каналом (как наиболее чувствительным) был канал измеряющий разность потенциалов между приемными электродами с разносом 40 метров.

После принятия на борт на рейде Балтийска Баховского, довольно быстро и по спокойной воде прошли Балтийское море и вышли в Датские проливы. В проливе Большой Бельт на рейде **Калуннборга (Дания)** получили заказанные скоропортящиеся продукты. При выходе в Северное море началась качка, усиливающаяся по мере продвижения к проливу Па-де-Кале. На сутки пришлось сменить курс и встать носом на волну, т.е. на север Англии. Когда волнение немного стихло опять пошли к проливам. В проливах, как в Па-де-Кале, так и в Ла-Манше было тихо. В Бискайском заливе опять раздуло, ползли носом на волну не больше 7 узлов. С выходом в Атлантику стало несколько тише, но до Азорских островов больше 9 узлов «Логачев» не давал. После Азор резко потеплело, и волнение еще уменьшилось, осталась только длинная зыбь. Начали подготовительные забортные работы. Обтяжка тросов и кабелей, опрессовка со спуском на рабочую глубину всех подводных боксов с «Абиссали», «Рифта», грейфера «Пройсаг» и донных маяков-ответчиков. Во время пробного спуска ПА «Рифт» произошел несчастный случай с сотрудником «Инженерного центра» Саркисянцем Амазаспом Сергеевичем. ПА «Рифт» опускали с Г-образной балки правого борта, Саркисянец стоял на оттяжке при этом правую ладонь положил на опору балки. Разинув рот смотрел, как «Рифт» опускается в воду, а в это время балка легла на опору придавив пальцы Саркисянца. Судовой врач, конечно, сделал операцию, но двух фаланг на кисти правой руки Саркисянца не досчитался. Человек он оказался мужественный сильно не кричал, держался молодцом. И даже просил это дело замять. Тем не менее, приказом капитана была создана комиссия, в том числе с представителями «Инженерного центра», составлен

Акт по форме Н-1 с кучей объяснительных. Куда эти документы впоследствии делись, не знаю. Возможно, по просьбе Саркисянца это дело замяли. К проектному участку работ подошли к 1 декабря, т.е. тащились почти месяц.

На проектном участке работы начались с батиметрической съемки, выполняемой с помощью эхолота ГЭЛ-4, настройку которого во время перехода осуществил специалист из Бельц Николай Баховский. Промер выполнялся по субмеридиональным профилям с межпрофильным расстоянием 500 метров. После выполнения промера по этим же профилям уже с известным рельефом дна выполнялись работы с АМК «Рифт». Подводный аппарат (ПА) «Рифт» буксировался с отслеживанием рельефа на высоте 30 метров над дном со скоростью 1 узел. Поскольку в процессе работ с АМК «Рифт» на крайнем западном профиле были получены небольшие аномалии ЕП с амплитудой 1 мВ, то решено было профили продлить на запад. В результате этих работ в двух местах были получены комплексные аномалии ЕП, Еh, рS. Таким образом, были определены участки детализации. В пределах этих участков сеть профилей была сгущена до межпрофильного расстояния 250 метров, а высоту вождения ПА «Рифт» над дном снизили до 15 метров. Детальные работы позволили более четко выделить аномальные участки. На следующем этапе работ выполнялась гидроакустическая съемка дна с помощью гидролокатора бокового обзора (ГБО) комплекса «Абиссаль». Съемка выполнялась на участках детализации по профилям с расстоянием между ними 250 метров. Подводный аппарат вели с огибанием рельефа на высоте 70 метров над дном. Съемка позволила уточнить морфоструктурные элементы участков работ, оконтурить районы распространения осадочного чехла, и выделить участки выхода коренных пород на поверхность дна.

Для плановой привязки всех подводных аппаратов использовалась гидроакустическая система подводной навигации ГАС «Сигма-1001», установленная на НИС «Профессор Логачев». Координирование ПА осуществлялось в режиме длинной базы. Для этого на участке были расставлены 5 донных маяков-ответчиков (ДМО), а после выделения участков детализации – дополнительно еще 2 ДМО. Накануне этого рейса из Морфизприбора на работу в ПМГРЭ перешли одни из разработчиков ГАС «Сигма-1001» - Антиповы Ирина и Геннадий.

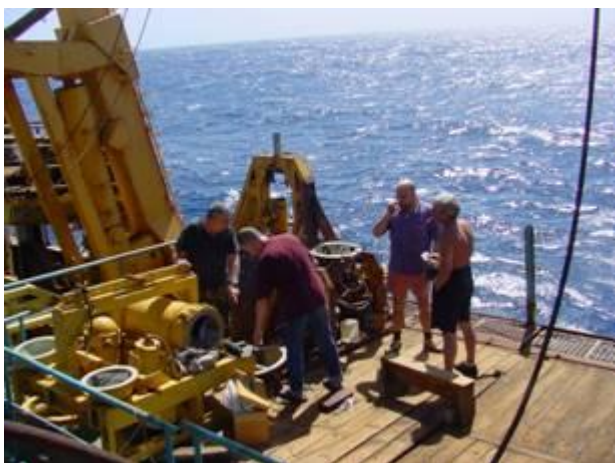
Следующим этапом работ была фототелевизионная съемка дна. Этот вид исследований выполнялся в районах аномалий ЕП по сети профилей с межпрофильным расстоянием 100 метров и со сгущением съемки в зонах выявленных предположительных рудных тел. Высота ПА над дном во время съемки составляла 3- 4 метра, скорость движения по профилю 0.1 – 0.2 узла. Впервые, за время работы в Атлантике мы увидели на материалах фототелевизионного профилирования небольшие постройку ГПС, развалы рудной массы и даже дымы черных курильщиков на рудном объекте Российского приоритета открытия. Это был первый рудный объект ГПС, открытый Океанской поисково-съемочной партией ПМГРЭ с НИС «Профессор Логачев». Несмотря на то, что руду мы еще не достали, но фототелевизионные материалы неопровержимо доказывали присутствие рудного объекта ГПС. Радость всех участников рейса невозможно описать. Даже при небольшой скорости профилирования, был выполнен большой объем работ – 45 погонных километров фототелевизионных исследований. В результате этих работ были оконтурены рудные тела, получены приблизительные данные об их морфологии и вещественной неоднородности.

Наконец, наступил самый интересный этап работ – отбор донного материала, который должен подтвердить открытие нового рудного объекта ГПС. Этот этап наступил уже после Нового года, который мы отметили бурно и весело. Сначала в столовой команды, где собрались все участники рейса, кроме несущих вахту. Затем узким кругом собрались у меня в каюте, где праздновали до утра. Узкий круг состоял из Шагина А.А., Батуева Б.Н., Рождественской И.И., супругов Антиповых, Маркова В.Ф., Иванова А.В. – зам. начальника нашей партии (ОПСР) и примкнувшего Баньолесси Николая Юрьевича. Этот последний был заслан к нам из НПО «Южморгеология» для создания нормативных

документов по работам на ГПС. После бурного празднования день приходили в себя, а со 2 января 1994 года приступили к геологическому пробоотбору. Станции опробования задавались для заверки рудных объектов, выделенных по результатам фототелевизионных исследований. Работы выполнялись с помощью грейфера с телевизионным контролем «Пройсаг». После первого поднятия рудного материала послали телеграмму в ПМГРЭ об открытии нового объекта ГПС в Атлантике Российского приоритета открытия. В ответ получили массу поздравлений из различных геологических организаций, имеющих отношение к морским работам. Решили назвать новый объект «Полярное» в честь названия нашей экспедиции (ПМГРЭ). Но, впоследствии решили, что «Полярное» не очень уместно в тропиках. В результате назвали рудное поле «Логачев», в честь судна на котором открывали и, соответственно, в честь Александра Андреевича Логачева, нашего учителя – геофизика, профессора Ленинградского Горного института. На новом рудном объекте выполнили 17 станций телегрейфера «Пройсаг». Вес поднятого рудного материала телегрейфером на станции колебался от 20 до 900 килограмм. Общий вес поднятой руды составил 4460 килограмм. После выполнения анализов рудного материала уже в Санкт-Петербурге, выяснился минеральный состав поднятых руд. Было выделено пять типов сульфидных руд, отобранных с различных рудных построек: халькозин-борнит-халькопиритовые, пирротин-сфалерит-халькопиритовые, халькопирит-сфалерит-пиритовые, марказит-пиритовые и халькопирит-пиритовые. Максимальное содержание основных металлов в рудах было следующее: цинк (Zn)-5,75 %, медь (Cu)-48,36 %, железо (Fe)-33,1 %, серебро (Ag)-88,8 г/т, золото (Au)-36,6 г/т. Это были первые результаты. Затем этот объект изучался еще в нескольких рейсах «Логачева». На следующий год к «Логачеву», работающему здесь же подошло НИС «Мстислав Келдыш» с обитаемыми подводными аппаратами МИР-1 и МИР-2, которые выполнили подробнейшую видеосъемку объекта. На одном из МИРов опускался наш, в то время главный геолог партии Саша Ашадзе. В результате всех исследований этот рудный объект ГПС расширился до рудного узла с полями «Логачев-1», «Логачев-2», «Логачев-3». В последствие на рудном узле «Логачев» побывали с работами французское судно «Pouguoi Ras?», немецкое «Maria S. Marian», и английское «Джеймс Кук».

Помимо телегрейфера «Пройсаг», используемого для отбора сульфидных руд, в рейсе № 7 проводились испытания телегрейфера ПГС-4/1М, изготовленного мурманским СКБ «Техморгео» по немецким чертежам грейфера «Пройсаг». Это был почти полный аналог немецкого, вот только работать не хотел. Периодически отказывал телевизионный канал, были сбои в канале управления, в результате из нескольких спусков был только один, когда взяли пробу, но и то, вслепую, телевизионный канал не работал. Таким образом, передача грейфера ПГС-4/1М в эксплуатацию не состоялась. В рейсе из «Техморгео» была группа из 3-х человек под руководством А.И.Хренкова.

К 18 января все проектные работы были закончены и «Логачев» двинулся в сторону дома с рейдовым заходом в Лас-Пальмас для пополнения бункера и продуктов. Из ПМГРЭ сообщили, что в связи с открытием нового рудного объекта ГПС, судно приглашено немецкой геолого-геофизической фирмой «Геомар» посетить порт Киль, где будет проведена конференция с докладами об открытии. В связи с этим в Лас-Пальмас прилетает заместитель главного инженера ПМГРЭ Михаил Сергеевич Белоусов. Но до этого мероприятия было еще далеко, а в ближайшие дни необходимо было отметить 2 события – день полного снятия блокады Ленинграда и день рождения блокадника, ветерана нашей партии Игоря Петровича Федорова. Поскольку, весь свой запас спиртного, в том числе шила, я истратил на широкое празднование Нового года, открытие нового рудного объекта ГПС и окончание работ на полигоне, пришлось изыскивать внутренние резервы. Резервы эти состояли из браги, выполненной из сэкономленного сахарного песка и поставленной заранее в 20-ти литровой бутылке. За несколько дней до снятия блокады мы запустили процесс перегонки браги в самогон. Все это действие происходило в дальней кормовой геохимической лаборатории, оборудованной



1993 -94 г.г. Подготовка ТВ-рамы на переходе. Опрессовка ДМО перед расстановкой



Подготовка АМК Рифт к спуску в воду. В глубоководной лаборатории. Рифт на профиле.



Спуск ТВ-рамы. Грейфер Пройсаг с рудным уловом. Токарь Ганин тоже с уловом

вытяжными шкафами. Чтобы процесс не прекращался, установили вахты. В этом мероприятии, после тонкого намека, с удовольствием согласился участвовать Борис Николаевич Батуев, который в горбачевские времена возглавлял антиалкогольную компанию в ПМГРЭ. На вахте он стоял с молодым Витей Бельтеновым. Я вахтил с Володей Марковым, и первочка мы, конечно, попробовали, за что получили выговор от Ирины Рождественской за «разбазаривание» общественного продукта. Несмотря на незапланированные потери, продукта получилось приемлемое количество. 27 января в день полного снятия блокады Ленинграда все заговорщики, включая супругов Антиповых и Игоря Федорова, собрались вечером в той же геохимической лаборатории, вдалеке от лишних ушей. При зажженных свечах под нехитрую закуску выпивали за «тех, кто командовал ротами», за переживших и не переживших блокаду, за всех ветеранов и не вернувшихся с войны. Нарушая традицию, заранее поздравили с днем рождения Игоря Федорова, т.к. 29 в день его рождения, судно приходило в Лас-Пальмас и, было бы не до посиделок. А в тот вечер, переходящий в ночь спели почти все военные песни, вспомнили и Окуджаву, а также послушали любимые песни Игоря Федорова, в его неподражаемом исполнении. В общем, душевно посидели до утра.

Во время якорной стоянки на рейде **Лас-Пальмаса**, агент на катере доставил на борт «Логачева» Мишу Белоусова. Я знал его еще по институту, он тоже заканчивал геофизический факультет на год позже меня. Также, мы участвовали с ним в рейсах на г/с «Федор Матисен» в Беринговом море, и на г/с «Павел Башмаков» в Атлантике. Поскольку встречать мне его кроме чая было не с чем, то пришлось попросить капитана Александра Багратовича, встретить зам. главного инженера ПМГРЭ в его каюте с его напитками. Кстати, после этого, узнав, что я совсем сухой, Александр Багратович дал мне бутылку водки, под которую мы с Мишей уже у меня в каюте провели вечер, обсуждая темы наших докладов в Геомаре, и вспоминая прежние рейсы. После дозаправки судна топливом и получения продуктов «Логачев» пошел на север. На переходе от Лас-Пальмаса к Килью Миша готовил доклад о ПМГРЭ и работах в Арктике и Антарктиде. Я же сочинял доклад о работах ПМГРЭ в Мировом океане, в частности, об исследованиях по проблеме ГПС и об открытии нового рудного объекта ГПС в Атлантике.

В Киль «Профессор Логачев» прибыл 11 марта. Несмотря на начало весны в Киле был приличный морозец до -18 градусов с сильным ветром. После тропиков нам было как-то неуютно, и мы постоянно мерзли, т.к. одежды соответствующей этим морозам у нас не было. Судно поставили к причалу фирмы «Геомар», которая находилась на юго-восточной стороне Кильской бухты. До центра города было довольно далеко, приходилось обходить бухту. В основном же, пользовались автобусом или такси. На второй день стоянки к судну на своей машине подъехал Питер Майер, знакомый немец геофизик из бывшей ГДР. В конце 70-х и 80-х годах он неоднократно участвовал в наших рейсах в Тихом океане по проблеме ЖМК. Он практически без акцента говорил на русском языке, поэтому его пригласили на конференцию, как переводчика. На третий день нам устроили небольшую экскурсию по фирме «Геомар». Показали цеха, где настраивалась глубоководная техника, также помещения для хранения образцов донно-каменного материала. После экскурсии собрались в конференц-зале, где собралось довольно много сотрудников фирмы «Геомар». В этом зале после вступительного слова директора фирмы, были заслушаны наши с Михаилом доклады. Мишин доклад был небольшой, и зачитал он его на немецком языке, который довольно хорошо выучил, когда после института проходил военную службы в ГДР. Я свой доклад делал долго, т.к. довольно подробно излагал этапы исследований ГПС в ПМГРЭ, включая методические приемы и аппаратуру. Закончил открытием нового рудного объекта ГПС. Доклад получился минут на 40, учитывая, что после 2-3-х моих фраз следовал их перевод на немецкий язык Питером Майером. После докладов следовали ответы на вопросы, а затем был небольшой фуршет в приемной директора фирмы. Затем Михаил удалился для конфиденциальной беседы с директором фирмы в его кабинет. Как я впоследствии понял, беседа касалась организации в Санкт-

Петербурге фирмы по изготовлению регистрационных знаков для автомобилей. В России в то время их было мало. Основной целью Михаила приезда в Германию была именно эта беседа. Действительно, через некоторое время Михаил уволился из ПМГРЭ и организовал в Санкт-Петербурге совместное Российско-немецкое предприятие под названием «Буборг» по изготовлению автомобильных номерных знаков. Из ПМГРЭ он переманил к себе Сергея Михайловича Мирочника, бывшего заместителем директора ПМГРЭ по общим вопросам, а также своего однокурсника по ЛГИ Сергея Полещука – начальника гравимагнитной партии ПМГРЭ. Фирма «Буборг» процветала и работает до сих пор. В трудные 90-е годы, когда происходили задержки зарплат, наши бывшие коллеги приглашали нас подработать на штамповке номерных знаков, за что мы были им благодарны.

А в Киле «Профессор Логачев» простоял еще 3 суток. Периодически судно посещали сотрудники фирмы «Геомар» и других геологических организаций. За эту 6-ти дневную стоянку многие участники рейса приобрели подержанные автомобили, на этот раз, в основном, зарубежных фирм. Я, сдуру, приобрел микроавтобус «Фольксваген» в туристском варианте. С гальюном, умывальником и поднимающейся крышей, где на втором этаже можно было спать, как минимум двум особям. Внизу, тоже можно было устроиться на ночлег, троим. Автобус был старый, но зато дешевый. Я заплатил за него 1500 немецких марок, которые тогда стоили 0,5 доллара. Продав мне его какой-то турок, который пригнал автобус прямо к судну. Собственно, по этому, я его и купил, т.к. искать машину по городу у меня времени не было. Надо было вложить куда-то валюту, чтобы она окупилась в Питере. Так и получилось, в результате, этот автобус у меня приобрели за 3000 долларов. Через 2 недели после возвращения «Логачева» в Питер, мне позвонил Фуклев – поджигатель фотолаборатории на НИС «Геолог Ферсман». К тому времени он уволился из ПМГРЭ. Он рассказал мне душещипательную историю, как он вдребезги разбил машину своей начальницы, которая доверила ему ее пока была в командировке. Поэтому ему срочно нужна была какая-нибудь иномарка. Я предложил ему свой автобус. Сначала он отказался. Но через пару дней позвонил и сказал, что согласен купить. Вероятно, приехавшая начальница устроила ему выволочку за разбитую машину. Покупать автобус в Петергоф (он стоял на территории гаражного кооператива моего тестя) приехала целая делегация в составе Фуклева, его начальницы и шофера. Досконально осмотрев автобус, который завелся с пол оборота, начальница с твердым мужским характером поинтересовалась, не снижу ли я цену. После моего отрицательного ответа она резко сказала «Поехали». И мы все сели в автобус. За рулем был шофер. По дороге, заехали в нотариальную контору, где оформили доверенность на автобус, а затем на Ленинском проспекте заехали в Сбербанк. Я получил от начальницы 3000 долларов и распрощался с этой компанией и автобусом. Больше я его не видел.

Рейс № 7 НИС «Профессор Логачев» закончился приходом судна в Санкт-Петербург 21 февраля 1994 года.

33. Июль – сентябрь 1995 год. Рейс № 12 НИС «Профессор Логачев». За полтора года после рейса № 7 «Логачев» сделал 3 небольших рейса в морях Северного Ледовитого океана и 1 рейс по программе ГПС на САХ в район рудного узла «Логачев». Начальниками рейсов на севере ходили Михаил Маслов и Виктор Иванов, а в Атлантику начальник ОПСП Борис Малин. Во время работ на САХе к «Логачеву» подошло судно института Океанологии «Академик Мстислав Келдыш» с двумя обитаемыми подводными аппаратами «МИР-1» и «МИР-2». Они пришли в район работ «Логачева» со съемок фильма «Титаник», где с помощью МИРов производили подводную съемку затонувшего «Титаника». В наш район работ они пришли, чтобы детально изучить рудное поле «Логачев» с помощью обитаемых аппаратов. В одном из «МИРов», по предложению Сагалева, к полю «Логачев» опустился главный геолог нашей Океанской партии Александр Моисеевич Ашадзе. Именно его видеосъемки во время погружения позволили

нам впервые увидеть и оценить всю мощь и красоту явления под названием «черные курильщики».

В середине лета 1995 года в ПМГРЭ обратился профессор МГУ Михаил Константинович Иванов с просьбой арендовать «Логачев» для работ по программе международной научной экспедиции ЮНЕСКО «Плавучий университет». Это был уже 5-ый рейс по этой программе, первые 4 рейса выполнялись на НИС «Геленджик», которое принадлежало НПО «Южморгеология» (ЮМГ). Этим летом, то ли НИС «Геленджик» было занято, то ли руководители НПО ЮМГ не согласились с ценой аренды судна. В результате в июле был заключен договор на выполнение работ по программе «Плавучий университет» между ПМГРЭ и МГУ. Сама программа была организована по инициативе Михаила Иванова, под эгидой ЮНЕСКО и с большой поддержкой университетского друга Михаила Иванова Алексея Сузюмова, который представлял в ЮНЕСКО от России геологическое направление. Обычно во времена СССР на этой должности представители менялись 1 раз в 3 года, но после развала Союза, в этом бардаке про Сузюмова забыли, и он оставался неизменным представителем от России. За рубежом, официально программа называлась «Training Through Research» (TTR) – «Обучение через исследования». Как правило, в этих рейсах принимали участие, помимо экипажа и экспедиционного состава ПМГРЭ, 16-19 студентов и преподавателей из МГУ и какое-то количество иностранных студентов, преподавателей и ученых из различных стран. Зарубежные участники менялись в процессе рейса на заходах в иностранные порты.

Согласно договору, МГУ оплачивал бункеровку судна, продукты, как закупленные в России, так и за рубежом, заходы в иностранные порты, материалы необходимые для работы в рейсе, а также выплачивал валюту всем российским участникам рейса. Большая часть денег собиралась у зарубежных университетов – участников рейса, часть денег получали от ЮНЕСКО. Для ПМГРЭ, это был первый опыт работы по этой программе. Поэтому Михаил Иванов, не зная возможностей экспедиционного состава ПМГРЭ, решил подстраховаться и взял в рейс 4-х специалистов из НИПИ ОкеанГеофизика на обслуживание ГБО ДД «Океан» во главе с известным мне Володей Фоменко, а также 2-х технарей из Южного отделения института Океанологии на сейсмику с их пневматическими источниками и косами. Из специалистов Океанской партии ПМГРЭ в рейсе принимало участие всего 12 человек. Из них помимо меня, как начальника рейса, было 3 начальника отряда – Криницкий П.И. начальник отряда гидроакустики, Антипов Г.В. начальник отряда подводной навигации и Горемыкин Ю.В. начальник отряда ВЦ.

В конце июня на «Логачев» погрузились студенты и преподаватели из МГУ со всем своим оборудованием и материалами, и судно вышло в рейс. Утром, на шестые сутки перехода, «Логачев» бросил якорь на рейде **порта Тексил (Нидерланды)** напротив Нидерландского института морских исследований (NIOZ). С помощью катеров на борт судна было доставлено оборудование англичан и голландцев, которые должны были участвовать в рейсе. Также на борт «Логачева» прибыл заместитель директора НИОЗ, который привез 71 тысячу долларов США. С ним приехала группа голландских студентов, участников «Плавучего университета». Студентов МГУ с преподавателями отвезли на катере на экскурсию в NIOZ. К 18 часам экскурсанты на катере вернулись на «Логачев». Часть иностранных студентов и преподавателей должны были подлететь на следующий заход «Логачева» в порт Иерапетра (остров Крит), куда судно и направилось, выйдя с рейда порта Тексил. После выхода из Ла-Манша в Бискайский залив, приступили к опытным работам по опробованию аппаратуры. Испытали работу эхолотов (ГЭЛ-4 и НЭЛ), набортного профилографа М-140, а также работу ГБО ДД «Океан», с отработкой сложной методики спуско-подъемных операций с этим комплексом. Попробовали работу сейсмики, при этом много времени затратили на достижение нужного заглубления пьезосейсмографной косы (ПСК) и пневматического источника (ПИ) упругих колебаний. Методика работ в рейсах «Плавучего университета» была отработана на НИС «Геленджик». Она включала в себя следующий комплекс исследований и

последовательность работ. Сонарная съемка с гидролокатором дальнего действия (ГБО ДД) «Океан» в комплексе с сейсмическим профилированием, работой набортного профилографа М 140 и эхолотом. Затем выполнялась сонарная съемка с глубоководным комплексом «Оретех», включающим и работу придонного профилографа. На последнем этапе выполнялся геологический пробоотбор с гравитационной трубкой и грейфером с телевизионным контролем «Пройсаг». В этом рейсе, почему то не выполнялось телевизионное профилирование с телевизионной рамой комплекса «Оретех». Правда, этот вид работ не был предусмотрен договором.

Согласно договору и геологическому заданию к нему, район исследований в 5 рейсе «Плавучего университета» охватывал восточную часть Восточно-Средиземноморского вала, расположенного юго-восточнее острова Крит. Основной задачей рейса было определение геологического строения данного района, изучение явления выходов флюидов, главным образом газов на дне моря, а также сопутствующих геологических явлений, в первую очередь грязевого вулканизма и образований газовых гидратов.

До Гибралтара шли 7 суток вдоль побережья Испании и Португалии. Гибралтарский пролив проходили ночью, поэтому толком не рассмотрели ни Геркулесовых столбов, ни стай дельфинов. Во время перехода происходило знакомство между участниками рейса. С Михаилом Константиновичем Ивановым, у которого была должность в рейсе начальника экспедиции, я пару вечеров провел в моей каюте за рюмкой чая. Мужик он оказался компанейский, интереснейший рассказчик, играл на гитаре и знал массу бардовских песен. Лично был знаком с Городницким, Егоровым, Кукиным и еще с некоторыми бардами. Заместителем у Иванова был высокий, интересный мужчина, лет сорока пяти - Лимонов Анатолий Федорович. Как отзывался о нем Иванов, это был самый талантливый, знающий проблему геолог в его окружении, но подверженный алкогольной зависимости. В связи с этим, Михаил настоятельно меня просил его не приваживать и не угощать. Тем не менее, Толя где-то находил спиртное и, бывало, уходил в запой, особенно после заходов.

В середине августа «Логачев» дошел до района работ, где в течение 2 суток испытывали работу всего комплекса методов. После этого пошли на заход в порт **Иерапетра (о. Крит, Греция)**, куда прилетели остальные иностранные участники рейса. Через сутки перехода, рано утром встали на якорь на рейде Иерапетра. Сход на берег участников рейса осуществлялся с помощью рабочего катера в порядке очередности. На первом катере ушел Иванов со студентами, т.к. им надо было встречать прилетевших на Крит иностранцев. Катером управляли по очереди 2-ой и 3-ий штурманы. Я с сотрудниками Океанской партии поехал на берег после обеда. Помимо нас, катер был наполнен людьми из экипажа судна. Управлял катером 3-ий штурман по кличке Пудель, сорокалетний мужик с кудрявой, лохматой абсолютно седой шевелюрой. От этого, вероятно, и кличка. Был он явно под хорошим градусом. А по сему, вел катер лихо на приличной скорости. Небольшой бетонный причал находился наискосок от нашего судна, а рядом с причалом был городской пляж. В воде было много купающихся. Катер должен был объезжать пляж, но кривой Пудель направил катер напрямик к причалу, лавируя между купающимися, пугая их, и рискуя кого-нибудь задавить. На причале стояла группа прилетевших иностранцев во главе с Ивановым, который должен был проводить их на «Логачев». Пудель, увидев их, решил показать класс вождения – на полном ходу подлететь к причалу, а в последний момент дать полный назад и мягко причалить. Но, похоже, он не успел, или запоздал дать задний ход и катер с жутким скрежетом врезался в причал. Повезло матросу Дианову, который сидел на носу катера, свесив за борт ноги. Он, каким-то чудом среагировал на маневр Пуделя, и во время скинулся в воду, тем самым спас свои ноги, а может и жизнь. Стоявшие на причале иностранцы были, мягко говоря, в шоке, лица их выражали ужас. Они категорически отказывались ехать на этом катере, как их не уговаривали. В результате, Иванов с частью возвращавшихся на судно членов экипажа, поехал на «Логачев». И вернулся за иностранцами на катере, которым управлял

новый штурман. Я же в компании с Антиповыми, Горемыкиным и Криницким отправились гулять по этому небольшому, курортному городку. Поразило изобилие и дешевизна фруктов, а также большой ассортимент, различного размера и цвета соленых оливок. Посидели под навесом открытой веранды кафе, где под местную закуску попробовали островного вина и местной анисовой водки. После этого, естественно, пошли на пляж купаться. Там, Юра Горемыкин умудрился, нырнув в воду, врезаться головой в дно. В результате долго пытались остановить кровь из разбитого лба и переносицы. С образовавшейся гематомой и коростой Юра еще долгое время обитал на «Логачеве», в основном, скрываясь на своем ВЦ. Поздно вечером, обмыв Юрину рану в кабаке, мы на последнем катере вернулись на родное судно с кое-какими запасами местного алкоголя, фруктов и оливок.

Утром следующего дня, получив заказанные у агента продукты и воду, «Логачев» двинулся в район работ. В течение двух недель на проектом полигоне был выполнен весь комплекс запланированных исследований. Не обошлось и без накладок. Во время работ с транзитной лебедкой, при подъемах ГБО «Оретех» и грейфера «Пройссаг» постоянно перегревался электромотор вьюшки. Приходилось часто останавливаться для понижения его температуры. Также произошел инцидент, который мог закончиться плачевно. После взятия пробы, гравитационную трубку опускали на палубу, в этот момент обломилась дуга оголовья и 6-ти метровая труба рухнула на палубу. Чудом не задела никого из студентов. Были и неожиданные победы. На одной из станций на грязевом вулкане Сток он Трент грейфер «Пройссаг» поднял пробу весом больше тонны грязевулканической брекчии. Среди сотен мелких обломков были 3 образца коренных пород весом больше 100 килограмм каждый. Эту пробу студенты разбирали двое суток. Как сказал Иванов, после описания этой пробы, что до сих пор никто не имел столь богатого геологического материала для анализа возраста и состава пород, слагающих Восточно-Средиземноморский вал. Помимо грейферных станций на полигоне было выполнено 1295 погонных километров сонарной съемки с ГБО ДД «Океан», 183 п.км. придонной сонарной съемки с ГБО «Оретех» и 30 станций с гравитационной трубкой. В результате этих работ был открыт новый район грязевого вулканизма, который был назван «Район Объединенных Наций» в честь 50-летия ООН. В пределах этого района было доказано существование нескольких грязевых вулканов. Два из них, подтвержденных донным пробоотбором, получили названия Сток он Трент и Дублин. Об активных выходах газов и флюидов в районе Объединенных Наций говорит присутствие многочисленных воронок (rockmarks) на дне моря, зарегистрированных на сонограммах ГБО «Оретех». В нескольких колонках осадков зарегистрировано высокое содержание углеводородных газов. Открыты два «соляных озера», связанных с растворением мессинских эвапоритов на дне моря. Озера четко фиксируются на сонограммах ГБО «Оретех», их примерные размеры 1,5х0,5 км. Одно из озер было названо «Соляное озеро Логачев». В общем, результатами рейса все были довольны, в том числе и иностранцы. Особенно был доволен результатами научный руководитель рейса из Франции Жан Поль Фуше. Он пригласил НИС «Профессор Логачев» по дороге домой зайти во французский порт Брест, где располагался Институт Морских Исследований Франции «IFREMER», для того чтобы сделать доклад о результатах рейса. Это был незапланированный заход. И Жан Поль сказал, что стоянка в Бресте будет оплачена его институтом. Все, естественно, согласились.

После окончания работ «Логачев» пошел на заход в порт **Гераклион (о. Крит, Греция)**. Во время перехода устроили традиционный для рейсов ТТР прощальный вечер с фуршетом, танцами и вручением сертификатов об участии в рейсе. Перед каждым рейсом студенты МГУ выдумывали эмблему рейса, которую изображали на майках. В рейсе желающие могли купить эти майки за 10 долларов США. В Гераклионе простояли всего 12 часов, спешили на заход в Брест. Толком ничего не удалось посмотреть. Город больше чем Иеропетра, и находится на севере острова. Для себя успели кое-что закупить в дорогу.



Эмблема TTR-5



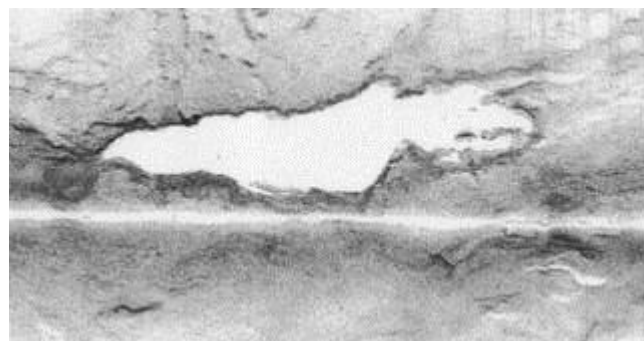
Уникальная проба



Студентка дочь Иванова М.К.



Спуск ПА ГБО «Ортех»



Соляное озеро «Логачев» на сонограмме ГБО



Кабинет начальника рейса



Студенты ждут отхода судна



Обработка геологических проб студентами



Крутой менеджер и ученый Иванов М.К.

Получили на судно скоропортящиеся продукты и представительские для капитана, меня и Иванова. Из Гераклиона улетали все иностранцы кроме специалиста из Болгарии Димитрова. Всего на судне было 15 иностранцев, из них 10 студентов из Нидерландов, 2 англичанина, 1 Швейцарец, 1 Турок и Жан Поль Фуше. Последний полетел в Брест, договариваться с руководством «IFREMER» о заходе «Логачева».

До Бреста добирались 13 суток. В этот раз к Гибралтару подошли вечером, перед закатом солнца, поэтому удалось полюбоваться Геркулесовыми Столбами и понаблюдать, как стаи дельфинов играют, пересекая нос судна, и провожая его из Средиземного моря. Когда подошли к Бискайскому заливу, связались с Жан Полем, который сказал, что заход разрешен через 2 суток. Раньше приходило было нельзя, поэтому легли в дрейф. Поскольку был полный штиль, механики решили сделать профилактику двигателям. Один разобрали основательно, второй немного. Тут то, мы и узнали непредсказуемость Бискайского залива. В течение 3 часов волну разогнало до 6 баллов. Судно развернуло лагом и начало валять так, что у Иванова в каюте вырвало из крепежа холодильник. В результате, разбилось большинство представительских напитков, которые он хранил к встречи в Бресте. По всем каютам летали вещи, по лабораториям бумаги и материалы. Механики в суеде восстанавливали разобранный двигатель. Но и когда его запустили, чтобы не опоздать на заход в Брест, пришлось идти почти лагом к волне. Поэтому качать стало не намного меньше.

Вечером мы с Ивановым стояли в гидрографической части мостика, смотрели в иллюминаторы на закат солнца и, как мотает корму судна. Вдруг увидели, как одна из студенток Татьяна Беленькая (впоследствии прославившаяся на весь мир, из-за того, что украла у заграничного мужа свою дочку) выползла из двери кормовой надстройки и, шатаясь, пошла на корму, при этом что-то фотографируя. Иванов выдал трехэтажную тираду и, как был в тапочках, помчался вниз с мостика догонять студентку. Я продолжал наблюдать, как он выскочил на траловую палубу. В это время судно завалило на правый борт и Иванова понесло к правой переборке, где были сложены, торчащие из ящика металлические уголки и арматура. Если бы он не упал и не покатился по палубе ногами к этому ящику, круглая арматура воткнулась бы ему в живот. Страху натерпелся даже я, не говоря уже об Иванове. Тем не менее, он встал, добрался до кормы, и за шиворот заволок Татьяну в кормовую надстройку. Что он ей сказал, история умалчивает. Оказывается, Татьяна поперлась фотографировать большую белую птицу, которая устроилась на корме, отдыхая от шторма или от дальнего перелета. Слава богу, обошлось без травм, Иванов отделался слабым ушибом бедра. В эту ночь спать было не возможно, это была ночь кошмаров. Кого-то в койке ставило с ног на голову и наоборот, кого-то мотало сбоку на бок, в зависимости от расположения коек. Промучившись полночи, все-таки удалось заснуть. Проснулся я от звенящей тишины. После непрерывного шума двигателя, океанских волн, бьющихся в борт судна и вибрации эта тишина была по ушам, настолько она была непривычна. Выглянув в иллюминатор, я увидел, что «Логачев» стоит у причала в порту **«Бреста»**. После тяжелой ночи судовой народ стал выползать на палубу, рассматривая портовые окрестности города.

После оформления захода властями нам выдали местные документы, по которым можно было ходить по городу. После обеда к борту судна подошли 2 туристических автобуса, на которых всех желающих повезли на экскурсию в Институт Морских Исследований Франции – «IFREMER». Находился он довольно далеко от порта, на побережье Атлантики и занимал огромную территорию большого мыса. Это был целый городок, состоящий из множества строений. Этот институт занимался не только геологией, но всеми научными направлениями, касающимися исследований морей и океанов. Сводили нас в океанариум с огромным двухэтажным аквариумом и несколькими меньших размеров, в которых собраны обитатели многих акваторий Мирового океана. Провели по огромным помещениям кернохранилища и коллекций образцов донно-каменного материала. В большом, шикарном конференц-зале на широком киноэкране



В Брест приехала подруга Иры Антиповой.



На заднем плане НИС «Профессор Логачев»



Уставший Толя Лимонов после лекции в IFREMERe



Прогулка по Бресту



Иванов М.К. со спасенной Беленькой Т.



Капитан с командой на мостике

показали фильм об исследованиях института, в том числе о работах по проблеме ГПС с показом подводных съемок с обитаемых аппаратов. В этом же зале Иванов и Лимонов рассказали о результатах нашего рейса. После вопросов и обмена мнениями все переместились в большое помещение, где в центре стоял длинный и широкий стол, уставленный различными напитками и закусками. За тостами, рюмками и фужерами хозяева и приглашенные обменивались мнениями, впечатлениями и взаимными любезностями. Все это продолжалось около 3 часов. В заключение все пришли к общему мнению, что программа «Плавучий университет» исключительно полезная, позволяющая, помимо обучения студентов, делать научные открытия, и ее надо продолжать. На этом мероприятии присутствовал Алексей Сузюмом, друг и однокашник Иванова, который приехал в Брест с супругой из Парижа, где он продолжал работать в системе ЮНЕСКО. Ближе к вечеру, нас на тех же автобусах доставили к «Логачеву».

На следующий день студентов опять повезли в Ifremer, к их явному недовольству. А у остальных было свободное расписание. К Ире Антиповой приехала подруга, с которой она училась в ЛГУ, знал ее и Юра Горемыкин, тоже заканчивавший университет. Подруга с мужем жила во Франции и решила навестить Ирину в Бресте. Пообщались в моей каюте, затем всей компанией пошли гулять по городу. Звонили из телефонных автоматов домой. Посидели в местном уютном кафе, дегустируя французские напитки. День пролетел быстро, на судно вернулись к отходу. После проверки наличия на борту участников рейса, оказалось, что нет 2-го механика, молодого нагловатого парня, сына механика-наставника из отдела флота ПМГРЭ. Иванов пригласил меня в свою каюту, познакомил с супругами Сузюмовыми, и мягко выразил свое недовольство по поводу задержки судна. Решили сообщить в полицию о пропаже механика. Сделали это через агента, обслуживающего судно. Поговорили с капитаном Арутюновым, он категорически заявил, что задерживать судно не будет, и пусть механик добирается сам как хочет. Тем не менее, на 2 часа судно задержали, пока не выяснили, что механик жив, здоров и находится в полиции, по причине устроенного им пьяного дебоша в одном из кабаков. Капитан тут же отдал приказ на отход судна. Где-то, через час, когда судно выходило из бухты Бреста, на горизонте появился полицейский катер, быстро приближающийся к «Логачеву». Как оказалось на нем привезли не совсем трезвого потеряшку. Вероятно, французы решили, что им дороже обойдется, если они оставят дебошира у себя, лучше от него избавиться. Тем более, что в Бресте и окрестностях расположены французские военные базы подводных лодок.

Распрощавшись с Брестом, НИС «Профессор Логачев» полным ходом пошло в сторону дома, проходя пролив Ла-Манш, Северное и Балтийское моря. Через 8 суток судно дошло до Санкт-Петербурга, пришвартовавшись у причала Канонерского судоремонтного завода. На этом закончился рейс № 12 НИС «Профессор Логачев» и 5-ая международная научная экспедиция по программе ЮНЕСКО «Плавучий университет». Студенты МГУ с преподавателями и, полученными в процессе рейса материалами, на поезде отправились в Москву.

34. Февраль – Сентябрь 1997 год. Рейс № 16 НИС «Профессор Логачев». Время середины 90-х годов для ПМГРЭ, да и для всей России было сложным. Финансирование работ было скудным, зарплата задерживалась. Выручали контракты, которые ПМГРЭ заключала с иностранными геологическими фирмами на проведение работ на НИС «Профессор Логачев» и НИС «Академик Александр Карпинский». В 1996 году «Логачев» выполнил 2 небольших контрактных рейса. На один из которых, на работы в Норвежском и Гренландском морях был заключен контракт с обсерваторией Ламот-Догерти, Нью-Йорк, США. В начале января 1997 года руководство Совместной организации «Интерокеанметалл» (СО «ИОМ») обратилось в ПМГРЭ о заключении контракта на проведении работ в Тихом океане по программе ЖМК на НИС «Профессор Логачев». Директором СО ИОМ стал знакомый мне по рейсу на НИС «Геолог Ферсман» Ришард

Котлински. Поскольку, с государственным финансированием было напряженно, то руководство ПМГРЭ согласилось на эти малоприбыльные работы. Согласно договору длительность рейса от С.-Петербурга до С.-Петербурга составляла 120 суток, и стоимость контракта оценивалась заказчиками в 338 тысяч долларов. Но, жизнь, как всегда вносит в планы коррективы. В С.-Петербург мы вернулись в конце сентября, отработав еще 3 других контракта.

В рейс вышли 22 февраля. От причала Канонерского завода «Логачева» отводил буксир, с остановками на ожидание ледокола, который осуществлял ледовую проводку по Финскому заливу и частично по Балтийскому морю. В рейс вышли 38 членов экипажа, 24 сотрудника ОПСП, 1 человек из ЮМГ, четверо из ВНИИОкеангеология и 7 специалистов из ГНПП «Севморгео». Меня назначили начальником рейса с двумя замами – Шагиным Александром Алексеевичем и Масловым Михаилом Николаевичем. В экспедиционном составе ОПСП было 7 отрядов. Перечислю их с начальниками отрядов. Геологический – Самоваров М.Л., гидрографический – Мачулин А.В., гидроакустический – Криницкий П.И., фототелевизионный – Шеремет В.И., отряд ВЦ – Горемыкин Ю.В., отряд подводной навигации – Антипов Г.И. и отряд пробоотбора – А.М. Плахотник. Два отряда было у специалистов Севморгео – отряд АСУД (автоматическая система управления движением) с начальником Кузьминым Ю.И. и отряд УГИ (установка для определения физико-механических свойств осадков) - начальник Смоллов Ю.С.. Начальником отряда ВНИИОкеангеология был Ванштейн Б.Г.. Был еще один необычный участник рейса. Это 12-ти летний сын Александра Михайловича Плахотника Юра. У Саши незадолго до этого умерла от рака жена. Оставить сына было не с кем, и руководство ПМГРЭ пошло навстречу ветерану экспедиции и разрешило взять сына в рейс. Жил Юра в каюте с отцом.

Трое суток медленно шли за ледоколом, пока не вышли на чистую воду. Спешили на заход в порт **Свиноуйсьце (Польша)**. 27 февраля подошли к причалу Свиноуйсьце. Почти сразу на борт поднялись Ришард Котлински, Георгий Григорьевич Ткаченко – руководитель контракта, а также некоторые иностранные специалисты, которые пойдут в рейс – Радзиевская, Стоянова, Хорник и Кубиста. Провели в моей каюте рабочее совещание. Договорились, что иностранные специалисты во главе с Ткаченко подлетят в Бальбоа (Панама) в конце марта. Пока производилась погрузка вещей и иностранного оборудования на борт судна, меня отвезли в портовый ресторан, где под хорошую закуску и напитки продолжили совещание, плавно перешедшее в воспоминание о нашем с Котлински рейсе. К отходу «Логачева» меня доставили на борт судна. Отход судна сопровождался прощальными возгласами группы провожающих с причала и ответными троекратными басистыми гудками «Логачева». Впереди нас ожидал длительный переход через Атлантику до Панамского канала и порта Бальбоа.

Пройдя Датские проливы вышли в бушующие Северное море. Волнение достигало 7 баллов, скорость судна не более 5 узлов. Пришлось идти носом на волну, отклонившись от заданного курса на север. Несмотря, на это волной выбило нижнюю заглушку ворот ангара подводных аппаратов, и ангар залило водой, намочило несколько ящиков оборудования ИОМ. На переходе Северного моря потеряли 1 сутки, выбились из графика. В Ла-Манше было более менее тихо, но при выходе в Атлантику опять начало качать. Практически весь переход через Атлантику был беспокойный, волнение то слабело, то усиливалось. Чтобы не опоздать к прилету специалистов ИОМ в Бальбоа, приходилось периодически включать второй главный двигатель. А это не запланированный расход топлива. Во время перехода все отряды готовили аппаратуру и оборудование к работам. Геологи изучали материалы предыдущих рейсов ИОМ, переданные Г.Г.Ткаченко для ознакомления. В марте были сплошные дни рождения, сначала Самоварова, затем Антипова и Конфеткина. Отмечали в геологической лаборатории, столы из ящиков. Закуску и стаканы с разбавленным, и настоящим на калгане и зверобое шилом, приходилось держать руками, т.к. назло в эти дни прилично качало. Но эти неудобства несколько не мешали весело поздравлять именинников и петь песни. Когда вошли в

Карибское море, наступила тишина, практически штиль. В дрейфе, на глубине 5 километров провели опрессовку всех прочных боксов от глубоководных аппаратов. Панамский канал на этот раз прошли быстро. Поскольку, ИОМ экономя деньги, не оплатил стоянку в порту, то «Логачев» поставили на якорную стоянку на **рейде Бальбоа**. Т.к. на берег никого не пустили, то мы с Антиповым решили побаловать себя другим способом. Поздно вечером, накануне приезда специалистов ИОМ, мы пошли на корму, спустились на площадку, откуда спускают в воду подводные аппараты с помощью АСПУ (автоматическое спуско-подъемное устройство). АСПУ довольно сложное устройство, нижняя часть которого практически касается воды. На площадке мы разделись до плавков и нырнули в воду. И я, и Антипов плаваем достаточно хорошо, но мы никак не ожидали, что там такое сильное течение, которое нас сразу понесло от судна. Уж не знаю как, но из всех сил кролем мы поплыли к судну, борясь с течением. Когда сумели ухватиться за какой-то выступ АСПУ, сил уже совсем не было. Отдышавшись, вылезли на площадку. Но на этом не успокоились, где-то нашли 2 куска фала, привязали к АСПУ и, держась за фал, продолжали бултыхаться в воде под действием течения. Но фал из рук уже не выпускали, и с помощью него подтаскивали себя к судну. Таким образом, и развлекались, считая себя еще молодыми, хотя было нам тогда по 48 лет. Про наше купание мы никому не сказали. На следующий день все специалисты ИОМ были доставлены на борт судна агентским катером. Также на катере были привезены заказанные продукты для продолжения рейса.

Со специалистами ИОМ на борту «Логачев» двинулся в район работ на полигон ВІЕ ИОМ, расположенный в Восточной котловине между разломами Клариян и Клиппертон. Всего на судно прибыло 9 специалистов ИОМ, включая 2-х приглашенных специалистов от COMRA (Китай) и одного от VWS г. Берлин (ФРГ). Также был 1 чех, 1 словак, одна женщина из Болгарии, две из Польши и руководитель всего этого коллектива Ткаченко Георгий Григорьевич – заместитель директора СО ИОМ. До полигона было 2400 миль. Если идти со скоростью 10 узлов, то 10 суток пути. Где-то в Атлантике на подходе к Панаме стал жаловаться на недомогание Юра Абрамов из гидроакустического отряда. У него «прыгала» температура, то повышаясь, то понижаясь. Сначала судовой врач лечил его от простуды. После выхода из Бальбоа, у Юры усилился кашель, и температура не снижалась, несмотря на антибиотики. Врач поселил его в отдельную каюту с ванной и туалетом, т.к. Юра здорово ослаб, и были признаки воспаления легких. Сам врач переселился в амбулаторию. С каждым днем состояние Юры ухудшалось, он уже с трудом вставал с кровати. Врач взял пункцию у Юры из легких. После этого пришел ко мне и сказал, что дело плохо. Скорее всего, рак и надо срочно отправлять Юру домой. Я позвал Г.Г.Ткаченко к капитану, и врач описал ситуацию. Несмотря на то, что до полигона оставалось 2 суток пути, Ткаченко, как руководитель контракта и заказчик работ, принял решение повернуть судно и идти на ближайший заход в порт Мансанильо (Мексика). Через 8 суток в 2 часа ночи встали на якорь на рейде **Мансанильо**. На борт на катере прибыл агент, которого заранее предупреждали о больном и о покупке билетов. В 3 часа ночи Юру сняли с «Логачева» и на катере повезли в гостиницу в Мансанильо. Тогда, прощаясь с Юрой, мы видели его в последний раз. На следующий день, после осмотра мексиканскими врачами, Юра полетел в Санкт-Петербург с посадками в Мехико и Лондоне. После того, как Юра покинул судно, «Логачев» сразу же снялся с якоря и пошел обратно на полигон. Нужно было наверстывать потерянное время. Правда, эти 16 суток перехода были за счет ПМГРЭ. На вторые сутки пути на мое имя пришла телеграмма от Юры: «Спасибо трогательные проводы, долетел отлично, желаю всем здоровья удачи хорошей работы скорейшего возвращения».

Придя на полигон, работы начали со спуска гидрофизического зонда, арендованного в Гидрометеорологическом институте. Свой зонд Нейл Браун был задействован на НИС «Геолог Ферсман» при работах на ГПС. Когда зонд опустили с замерами на 5 километров и начали подъем, оборвался трос-оттяжка балки правого борта. Балка сложилась вдоль

борта и кабель-трос, на котором поднимался зонд, стал тереться о борт судна. Попросили судоводителей совершить маневр судном, чтобы кабель-трос отошел от борта. Но никакие манипуляции судоводителей не привели к успеху – кабель-трос, как прилип к борту. Тогда стали потихоньку лебедкой выбирать кабель-трос на вира. Сначала он шел свободно, но потом сильно натянулся и произошел обрыв 4, 5 километров кабель-троса с зондом. Когда на следующий год «Логачев» стоял в доке, мы увидели, что в подводной части корпуса судна есть несколько выступов, за один из которых, возможно, кабель-трос мог зацепиться, потом при подъеме его заклинило, и он оборвался. На этом закончился один из видов экологического мониторинга полигона работ. Ткаченко был сначала в шоке, но потом отошел, и работы продолжились. Вообще, Ткаченко был человеком отзывчивым и коммуникабельным, за рюмкой чая в моей каюте много рассказывал о себе. О военном детстве и жизни в Одессе. Большую часть трудовой жизни провел в одесском университете, возглавляя кафедру нефтяной геологии. Поэтому хорошо знал мою маму. В конце 80-х его перевели в Москву в Министерство Геологии, откуда и направили в СО ИОМ, где меняясь каждые 3 года, заместителем директора этой организации назначался наш человек, в основном, чиновник из Москвы.

Одной из задач работ были мониторинговые геоэкологические исследования на полигоне ВНЕ ИОМ. В 1995 году с помощью Дисторбера-2 на дне полигона была проведена борозда дисторбции. В этом рейсе, т.е. через 24 месяца, необходимо было оценить влияние этой процедуры на мейофауну и жизнедеятельность мейобентоса, а также проследить характер естественной рекультивации полосы дисторбции. Эта задача решалась выполнением сонарной съемки с помощью ГБО «Оретех» с придонным профилографом, а также фототелевизионными исследованиями, в пределах полосы дисторбции. Этими же методами решалась и вторая задача – оконтуривание рудных залежей ЖМК и определение плотности их залегания. Вообще, задач было много, в том числе – проведение целенаправленного пробоотбора мультикорером для взятия проб мейобентоса из донных осадков, исследование физико-механических свойств поверхностного слоя донных осадков «in situ» комплексом УГИ, выполнение 15 станций с бокскорером для заверки площадного фототелепрофилирования. И на последнем этапе, стояла задача отбора технологической пробы конкреций тралом «Галатей» в количестве 8 тонн с упаковкой в герметичные емкости залитые водой для последующей отправки в фирму COMRA (Китай). Большая часть работ выполнялась с привязкой подводных аппаратов и оборудования с помощью донных маяков-ответчиков гидроакустической системы подводной навигации «Сигма-1001», расставленных на участке работ. В рейсе были и потери техники. Поскольку, глубины в пределах полигона достигали более 5 километров, то один из цилиндрических титановых ретрансляторов вернулся на борт судна в плоском виде, не выдержав большого давления. Тем не менее, все задачи, поставленные Заказчиком, были с успехом решены в течение 30 суток пребывания на полигоне.

В результате, с чувством выполненного долга, НИС «Профессор Логачев» двинулся в сторону Америки на заход в порт Бальбоа (Панама). По дороге, неожиданно для меня, организовался стачечный комитет, в который, к сожалению, входили и люди из нашей Океанской партии. Что они требовали, уже за давностью лет точно не помню, но что-то опять связанное с выплатой валюты. Они составили телеграмму директору Крюкову за несколькими подписями, в том числе уговорили и капитана. Это был в чистом виде шантаж. Смысл, которого заключался в том, что если их требования не будут выполнены, то не состоится следующий этап рейса по программе ГПС на САХе. Крюков, конечно, на шантаж не поддавался. Прислал ответ стачкому, где было сказано, что их требования не могут быть выполнены, в связи со сложным финансовым положением экспедиции и, что все, кто не хочет работать на САХе, могут прислать рапорт об увольнении по собственному желанию. ПМГРЭ их отправит домой из Бальбоа, с последующим вычетом из зарплаты стоимости авиабилета. Желających уволиться не нашлось, хотя бурные дебаты



Щецен. Ткаченко Г.Г. провожает нас в путь.



День рождения Антипова в геологической.



С Юрой Абрамовым вспоминаем Чукотку.



Сын Плахотника Юра. Выходим из канала



Ткаченко наставляет на путь истинный. Жертва высокого давления. А был цилиндром.



Словак, чех и конкреции в бокс-корери.



Прощальный банкет. Ждем сотрудников ИОМ

в кулуарах продолжались. Мне пришлось написать письмо Крюкову с извинениями о неосознанном поведении сотрудников партии, объясняя его накопленной усталостью людей и трудностями при выполнении контракта СО ИОМ.

На подходе к Панаме в камеральной лаборатории накрыли длинный стол, устроив прощальный банкет с речами и танцами. Специалисты ИОМ, в целом, были довольны результатами работ и говорили о продолжении сотрудничества. Наконец, «Логачев» прибыл в порт Бальбоа, сначала, став на якорь на рейде, а затем, все-таки, его поставили к причалу для бункеровки и выгрузки множества злосчастных полиэтиленовых бочек с конкрециями. Кстати, эти бочки, почему-то, сначала водным транспортом отправили на Кубу, а оттуда, уже в Китай. В Бальбоа простояли 2 суток. Распрощались с представителями СО ИОМ, которые разлетелись по своим странам, и с некоторыми сотрудниками сторонних организаций. Походили по городу, где была красивая набережная, посетили довольно дешевые магазины. По незнанию, забрели в какой-то бандитский район, где на нас смотрели, сначала с недоумением, а потом с таким недоброжелательством, что мы быстро успели ретироваться. Проголодавшись, зашли в какое-то кафе, где чуть ли не за 1 доллар нам принесли такую кучу еды, что мы все не осилили, хотя и запивали местным вином. Судя по той небольшой валюте, которую нам выдали на заходе и по минимуму денег на продукты для продолжения рейса, с финансированием в ПМГРЭ было совсем плохо.

Пройдя очередной раз Панамский канал, вышли в Карибское море, а затем и в Атлантику, направляясь на рудное поле «Логачев» для выполнения наших работ уже по контракту с Министерством природных ресурсов по программе ГПС. Уже на подходе к району работ 30 мая получили от начальника ОПСП Малина Б.В. следующую телеграмму: «Здравствуйтесь все. Сообщаю скорбную весть о кончине Абрамова Юрия Николаевича, последовавшей 29-го мая после мучительной болезни. Светлая ему память». Для всех участников рейса это был шок. Юру любили за его тактичность, порядочность, честность, тонкий юмор и вовремя сказанное острое слово. Я написал от всех участников рейса письмо с соболезнованиями жене Юры Наташе и его дочкам. В этот же вечер в моей каюте устроили поминки, зажгли свечку, которая стояла в подсвечнике, сделанном Юрой на токарном станке. На следующий день послал телеграмму директору и гл. бухгалтеру с просьбой из ближайшей выдачи денег передать вдове Абрамова следующие суммы. Далее перечислялись фамилии с суммой. В этот список записались все участники рейса, включая экипаж судна. Для меня смерть Юры была особая боль. Я знал его с 1972 года, когда мы вместе с ним в Мурманске ожидали арендованное судно. Начиная с 1974 года, с Чукотки мы были с ним почти в каждом рейсе. Дружили семьями, когда он был женат на первой жене Татьяне, а затем на Наташе. Вместе с семьями отдыхали на Азовском море, в пансионате под Ждановым (нынешним Мариуполем). Для меня Юра был близким человеком и другом.

Но жизнь продолжается и рейс тоже. Когда пришли на поле «Логачев», на судне из продуктов остались одни макароны. Их подавали на обед и на ужин, но под разными названиями. Макароны по-флотски, с якобы фаршем, макароны по-Милански, с признаками натертой колбасы, макароны по-домашнему с признаками сыра и просто макароны с маслом. Бедные повара не знали, как угодить людям из жалких остатков продовольствия. Как назло, в этот период в районе работ не было ни кальмаров, ни макрели. Так что с «подножным кормом» тоже не повезло. Единственное, что спасло нас от «голодной смерти», было то, что на судне топлива было в обрез и поэтому работы на поле «Логачев» продолжались всего 10 суток. За это небольшое время сделали несколько драг, ограниченный объем телепрофилирования и какое-то количество станций с телегрейфером. Подсчитав остатки топлива, мы с радостью и надеждой на лучшие времена двинулись на заход в славный порт **Лиссабон (Португалия)**. Там нас ожидал новый контракт на сумму 164 454 доллара США, который заключила ПМГРЭ на работы



Наконец гуляем по Панаме.



На набережной Панама Сити



Устали от дешевых магазинов в Панаме.



Гора в центре Лиссабона с крепостью на ней



Вид на Лиссабон с горы.



Дорвались до прекрасного. В парке на горе.



Мост через залив и Лиссабонский Христос

по программе «Плавучий университет» в 7-ой международной экспедиции – TTR-7. До Лиссабона добежали быстро, повезло с погодой. На 2-ий день захода рано утром улетали в Санкт-Петербург под руководством Миши Маслова все наши геологи и остальные специалисты из сторонних организаций. Согласно контракту, экипаж судна тоже сокращался на 5 человек, которые улетали из Лиссабона. В результате в рейс уходили 33 члена экипажа, 19 технических специалистов Океанской поисково-съемочной партии (ОПСП), включая меня и моего зама – А.А. Шагина. Также 7 преподавателей и 15 студентов из МГУ. 18 мест было зарезервировано для зарубежных участников рейса. Среди сотрудников ОПСП остались те же 6 отрядов, что в контракте с СО ИОМ, кроме геологического отряда.

В первый день захода знакомились с достопримечательностями столицы Португалии. Там было что посмотреть. Забрались на гору в центре Лиссабона, где находится старинный парк с музеями и скульптурами. Посидели в кафе, где попробовали португальского портвейна. Прошлись по набережной мимо монумента Васке де Гама. Полюбовались на парящую над горой статую лиссабонского Христа. Гуляли до позднего вечера, после чего в моей каюте устроили прощальные посиделки, а в 5 часов утра провожали улетающих, за которыми к судну подошел автобус. В этот же день из Москвы прилетели представители МГУ. Занялись их размещением, погрузкой заказанных ими продуктов и, параллельно, производилась бункеровка судна. Во второй половине дня успели сбежать в магазин за закуской, напитками и, поминая голодный этап рейса, закупили кое-какие продукты впрок.

Ближе к вечеру «Логачев» отошел от причала Лиссабона и направился в порт **Дублин (Ирландия)** за зарубежными участниками рейса. В этот же вечер Михаил Константинович Иванов организовал собрание в столовой команды, где рассказал о графике рейса и его задачах. Также он сказал, что с продуктами будет все в порядке и пошутил, что откормит нас после голодного этапа рейса на САХе. Программа рейса была обширной, как по количеству полигонов – 5, так и по решаемым задачам. Полигон 1 располагался на континентальном склоне бассейна Поркупайн и восточной части Кельтского моря. Полигон 2 – северный склон банки Поркупайн. Полигон 3 – юго-восточный склон банки Роколл. Полигон 4 – северо-западный склон Фарерской банки. Полигон 5 – северный склон Фарерского шельфа и южная часть Норвежского бассейна. Одной из задач являлась подготовка площадей, намеченных для глубоководного бурения по программе Европейского союза CORSAIRES (полигон 1 и 5). Следующей задачей было исследование структуры обрушения на северном подножье банки Поркупайн, и оползневого комплекса в районе Фарерских островов, где основными вопросами являлись определение возраста отдельных оползней, а также выяснение возможной роли газовых гидратов в процессе их формирования. Еще одной задачей было изучение огромных карбонатных построек высотой до 300 метров, обнаруженных на северном окончании бассейна Поркупайн, а также в прогибе Роколл. Их природа связывалась с выходами углеводородных флюидов вдоль разломных зон. Все задачи решались с помощью отработанного в рейсе TTR-5 комплекса исследований. В него входили: профилирование ГБО ДД «Океан» в комплексе с одноканальной сейсмической системой, профилирование глубоководным ГБО «Оретех» с придонным профилографом, подводная телевизионная съемка и геологический пробоотбор, с помощью телегрейфера «Пройсаг», трубок и драг.

В Дублине «Логачев» поставили к причалу расположенному на окраине города. В 100 метрах от причала располагалась свалка подержанных иномарок, представляющая из себя похожую на пирамиду гору высотой метров 10. Рядом стоял агрегат, который спрессовывал из этих автомобилей небольшие кубики. Агрегат работал по будним дням, а поскольку, мы в Дублин пришли в воскресенье, на агрегате никто не работал. Вот тут-то и начался ажиотаж – халява ребята. Мужики, как альпинисты, ползали по пирамиде, откручивая все, что попадется – колеса, фары, стекла, двери, бамперы, сиденья, ремни безопасности и прочую мелочь. Механики даже умудрились демонтировать двигатель у

одной из машин. На следующий день вышел на работу водитель прессовочного агрегата и халява закончилась. Теперь, нужную кому-то деталь, приходилось выкупать у водителя, хотя и за символическую, но валюту. В увольнение в город ходил с Сашей Шагиным, Ирой и Геной Антиповыми. В центр Дублина приходилось довольно долго идти по окраинам города, затем пересекать красивую, ухоженную территорию Дублинского университета. Центр Дублина чем-то напоминал Санкт-Петербург, а Гранд-канал, пересекающий весь город – почти Фонтанка. В центре на каждом углу пивные бары. В одном из них удивило большое количество сортов пива Гиннес (Guinness) с разнообразием цветов от почти черного, красного и нескольких оттенков коричневого. Пиво потрясающе вкусное, крепкое и с устойчивой упругой пеной. В барах, как правило, играют на гитарах и поют небольшие группы из 2-3 человек. Посетители начинают плясать под их заводной аккомпанемент. Завод по производству пива Гиннес находился тоже в центре города, при нем был магазин, дегустационный зал и музей. Устав гулять по городу забрели в парк, где под дубочком повалялись на траве, наблюдая за стоящими вокруг грибами, которые никто не собирал. Вечером второго дня захода на судно привезли оборудование зарубежных участников рейса и их самих с вещами. Всего было 13 человек – 3 из Ирландии, 2 из Франции, 4 из Бельгии и 4 из Англии.

Этим же вечером «Логачев» вышел из Дублина и направился на полигон №1 – Бассейн Поркупайн. В этот же день у меня случился день рождения, который отметили в моей каюте вечером после отхода судна из Дублина. Пришли меня поздравить Иванов с Леной Козловой, подарили жилетку с 13 карманами. В самом большом, расположенном на спине, была вложена литровая металлическая фляга с ирландским виски. Позже пришли Толя Лимонов с Олегом Крыловым (у Иванова он был вроде завхоза, занимался организационными вопросами), подарили мне, смешной ирландский берет с зеленым помпоном, и пришитыми к затылочной части берета длинными рыжими волосами. Вечер, переходящий в ночь, прошел весело с тостами и песнями. Все было хорошо, за исключением того, что в процессе вечера, закусывая очередную рюмку, у меня окончательно выпали, 2 шатающихся передних нижних зуба. 2 последующих дня я занимался выпиливанием из оргстекла вставки на место выпавших зубов. Кстати, вставка получилась очень приличная, во всяком случае, шепелявить я перестал.

Переход до района работ занял 1,5 суток. Работы выполнялись в течение 12,5 суток. За это время был выполнен полный комплекс исследований, описанный выше. В результате, детально исследованы морфология, и строение верхней части осадочного чехла восточной и северной окраины впадины Поркупайн. Проведена детальная сонарная съемка крупных и серии мелких карбонатных построек северной части впадины Поркупайн. С помощью сейсмопрофилирования, ГБО ДД «Океан», ГБО «Оретех» и геологического пробоотбора изучены верхняя и средняя части системы каналов (каньонов) Голлум на разных морфологических участках системы (намывные валы, междурусловые поднятия, склоны, террасы, дно каньонов). Получено большое количество проб донных отложений с помощью грунтовой трубки, драги и телегрейфера «Пройсаг». Закончив работы на этом полигоне «Логачев» направили на заход в **порт Брест (Франция)**, где предстояла смена зарубежных участников рейса, а также участие специалистов и студентов в конференции, проводимой в Институте морских исследований Франции (IFREMER).

После 2-х суток перехода «Логачев» пришвартовался к знакомому по 1995 году причалу **в Бресте**. За иностранными участниками рейса и представителями МГУ прибыл автобус, который повез их в IFREMER. Все остальные пустились в свободное «плавание» по Бресту и окрестностям. С Шагиным и Антиповыми за 2 дня истоптали весь Брест, заглянули на окраину, где устроили пикник в каком-то бомжатнике. Оказалось, что и во Франции они существуют. На третий день захода решили осуществить культурную программу, посетив местный парк под названием «Parc de Penfeld». Парк располагался вдоль одноименной реки, которая протекала перпендикулярно береговой линии океана и в него впадала. До входа в парк ехали на автобусе, по мосту пересекли реку и вошли в парк.



Центр Дублина. Гранд-канал почти Фонтанка.



Дублинский университет



В баре с Гиннесом, Лимоновым и Крыловым.



Отдых в центральном парке Дублина.



Брест. Пикник во французском бомжатнике.



Не упустил случая, отметится в парке Бреста.



Перешагнув проволоку с током, попал в частные владения с коровами.



Задумались, как возвращаться назад в Брест. Сын Плахотника Юра устал больше всех.

На эту прогулку с нами поехал Саша Плахотник с сыном Юрой, который по-прежнему разделял наши странствия. Гуляя по парку, набрали на небольшой пруд с плавающими утками. Я не удержался, и под удивленные взгляды гуляющих французов, поплавал вместе с утками. Парк был довольно большой, мы шли, в основном, вдоль реки, то удаляясь, то приближаясь к ней. Когда территория парка закончилась, началось поле с пасущимися коровами. Поле было огорожено на высоте полу метра проволокой, по которой был пущен ток, (я это почувствовал, коснувшись, проволоки ногой) чтобы коровы не уходили за ее пределы. Невдалеке виднелось здание фермы и какие-то постройки. Мы пересекли по диагонали поле, и вошли в следующий парк, но уже не такой ухоженный, больше походивший на лесок с просеками и лесными дорожками. Чтобы не заблудиться, все время держались ближе к реке. Иногда останавливались и, сидя на скамейке, пили из пакетов сухое французское вино, заедая бутербродами. Поскольку, мы шли вдоль реки в сторону океана, то мы думали, что приближаемся к нашему судну. Но не тут-то было. Уже смеркалось, когда закончился парк, и мы вышли на асфальтированную площадь, огороженную с 3 сторон высоким забором с колючей проволокой и с большими металлическими воротами для въезда грузового транспорта. Стало ясно, что мы у огороженной территории какой-то военной организации или базы. Вот тут-то, нам стало не по себе. С утра по паркам мы прошлепали не менее 10 километров, довольно устали. Чтобы пересечь реку по мосту, нам надо пройти обратно тот же путь. Сели на скамейку и стали думать, что делать. Попробовали постучать в ворота, но никто не открыл. Решили полчаса отдохнуть, и шлепать обратно, посчитав, что к середине ночи доберемся до судна, если в темноте не заблудимся в парке. Минут через 20 ворота открылись, и на площадь выехала легковая машина. За рулем сидел средних лет мужчина, который, увидев нашу группу, которая махала ему руками, остановил машину и вышел из нее. Александр Алексеевич Шагин, который в школе учил французский язык, стал судорожно вспоминать французские слова. В конце концов, с помощью каких-то слов и жестов, он объяснил французу нашу ситуацию. Тот ответил, что другой дороги нет, кроме как в обратную сторону через утренний мост. Увидев нашу тоскливую реакцию на его слова и наши растерянные лица, он сжалился над нами, махнул рукой и сказал, чтобы мы залезли в его совсем даже небольшую машину «Рено». Шагина, как самого мощного, посадили на переднее сиденье. Остальные пятеро, кто, сидя, а кто полу лежа на коленках у сидящих, взгромоздились на заднее сиденье. Сан Сеич (так мы называли Шагина) попросил водителя довезти нас только до ближайшей остановки городского транспорта. По пути он рассказал, кто мы такие и чем занимаемся, пригласил француза посетить наше славное научное судно. В результате, растроганный водитель, довез нас практически до самого судна. От души, поблагодарив француза, мы тепло попрощались, еще раз пригласили его на судно. Он сказал, что сегодня очень торопится, а завтра, возможно, воспользуется приглашением. Вернувшись на «Логачев», уставшие и голодные, мы выгребли все, что было у меня в холодильнике, и славно завершили день в моей каюте под разведенное шило. На следующий день на «Логачев» прибыла новая группа иностранных участников рейса во главе со столпами зарубежной геологической науки – Нилом Кэньоном профессором из Англии и ученой из Дании Тове Нильсен. Всего прибыло 16 человек. В том числе 6 из Англии, 5 из Нидерландов, двое из Дании, 1 француз, 1 итальянец и 1 ирландец.

Вечером того же дня, с выходом «Логачева» из Бреста начался 2-ой этап рейса «Плавучий университет». Судно пошло отрабатывать второй полигон – северный склон банки Поркупайн. Постепенно передвигаясь на север, «Логачев» работал на всех запланированных полигонах. Завершили работы на пятом самом северном – склон Фарерского шельфа. В результате были получены обширные геолого-геофизические материалы по всем полигонам. Проведенные исследования на полигоне банки Поркупйн позволили выделить три сектора: область карбонатных построек в верхней части склона, к которым приурочены участки развития кораллов, область выхода коренных пород в



Михаил и Нил в IFRIMERe.



Выбивают керн из трубки.



Шотландец Браун Кронин в берете, подаренным мне Лимоновым.



Иванов М.К. вручает Сертификаты



Просмотр фильма перед очередной вечеринкой



Прощальный снимок на память о ТТР-7

подножье восточного склона банки и область развития песчаных осадков у подножья западного склона. На северо-восточном склоне банки Роккол обнаружены, оконтурены и опробованы неизвестные ранее карбонатные постройки больших размеров, с участками развития кораллов на их вершинах. Детально изучена морфология шельфа западного склона Фарерских островов. Установлены современные формы дна (потоки, русла), связанные с придонными течениями, определено их направление. Был сделан вывод, что использованный на НИС «Профессор Логачев» комплекс методов эффективен для решения задач по изучению глубоководной осадочной системы северной Атлантики и выявления процессов, происходящих при формировании осадочных толщ на континентальном склоне и океанских абиссальных. По завершении работ Логачев двинулся на заход в **порт Абердин (Шотландия)**.

Пока мы работали по программе «Плавучий университет», руководство ПМГРЭ заключило еще один контракт на работы «Логачева» с Нидерландским институтом морских исследований (НИОЗ) на сумму 190 тысяч долларов США. По приходу в Абердин, все иностранцы, участники ТТР-7 сошли с «Логачева». Руководитель контракта с НИОЗ Симон Троелста прибыл на судно в первый день захода для переговоров с М.К.Ивановым. Он попросил Иванова оставить на судне для работы по контракту 10 студентов МГУ. Иванов согласился и хотел остаться сам, но Симон был категорически против этого. Вечером Михаил рассказал мне, что после того как Симон отказал ему остаться на судне, он хотел отказать Симону в его просьбе об оставлении студентов. Но вспомнил, что его дочь Катя учится в аспирантуре в НИОЗе, а ее руководитель Симон. Поэтому решил не портить с ним отношения и оставить 10 студентов для работы по контракту, а самому возвращаться в Москву. Иванов сам отобрал студентов, распределив их по отрядам, но в основном они должны были заниматься камеральной экспресс обработкой получаемых материалов.

В Абердине «Логачев» простоял 4 суток. За это время произошла демобилизация «Плавучего университета», бункеровка судна, получение продуктов для работ по контракту, погрузка оборудования НИОЗ. В том числе на траловой палубе было установлено три 20 футовых лабораторных контейнера, погружены 2 бокс-корера и поршневая сборная трубка (пробоотборник) длиной до 18 метров. Для работы с этой трубкой, во время стоянки в Абердине в кормовой части судна, с внешней стороны правого борта была установлена специальная подставка. Подставку монтировал технический специалист из НИОЗ Джек Шиллинг. В один из вечеров, накануне отлета Иванова плотно посидели у меня в каюте, провожая его. Попели под гитару и под шотландское виски, поговорили о перспективе продолжения рейсов «Плавучего университета», прощались так тепло, что на утро с трудом встали. На второй день стоянки к причалу, расположенному в 50 метрах параллельно нашему, подошла королевская, так называемая, яхта, на самом деле целый пароход. В Абердин прибыла королевская семья. С борта «Логачева» церемония прибытия, и встреча королевы были видны как на ладони. А в бинокль все нюансы одежды и украшений королевы пока она шла вдоль борта яхты. Больше всего удивила малочисленность встречающей охраны, будничность и простота происходящей встречи. Был бы на «Логачеве» террорист, то ему бы не потребовался даже оптический прицел. Яхта простояла весь период стоянки «Логачева». В увольнение в город ходили каждый день. Поскольку, шел уже 7-мой месяц, как «Логачев» отошел от причала Канонерского завода, то накопилась усталость, и на красоты старинного города Абердин смотрелось через призму апатии. В основном, проводили время, посещая шотландские бары. По тряпочным магазинам не ходили, лень было менять доллары, заработанные в «Плавучем университете» на фунты. К тому же, я решил побережь валюту для последнего захода в Киль, где надеялся купить машину. Минимум обмененной валюты тратили в барах и на закуску для предстоящего этапа рейса. У «шипа» заказали беспопыльные напитки, которые привезли на судно перед самым отходом. Мне и капитану привезли, кое-что заказанное на представительские деньги. Так что, к



Абердин. На фоне яхты английской королевы.



В старинном цветущем Абердине



Центр Рейкьявика, вдали современный собор.



Вид Рейкьявика с вершины собора.



Собор на центральной улице Рейкьявика.



Церковь на окраине города

завершающему этапу рейса мы подготовились солидно. В последний день захода на судно прибыли иностранные участники контракта, всего 13 человек. Команда была интернациональная - 2 датчанина, 1 канадка, 1 англичанка, 1 шотландец, 1 швед и 7 из Нидерландов. Помимо иностранцев на судне остались 10 студентов МГУ, 19 специалистов Океанской партии и 34 члена экипажа.

Сразу после выхода судна из Абердина, руководитель контракта Симон Троелста собрал собрание, где познакомил собравшихся с иностранными специалистами, рассказал о задачах рейса и районах работ. Основными задачами были изучение строения осадочного чехла и геоморфологии участков работ, а также получение данных о результатах воздействия движения айсбергов на рельеф и осадочный покров морского дна. Работы будут выполняться в пределах Датского пролива (юго-восток Гренландской впадины) и на юго-восточном шельфе Гренландии. Но прежде чем идти в район работ, руководством контракта было решено зайти в **порт Рейкьявик (Исландия)** для организации экскурсии в долину гейзеров и в рифтовую долину, где продолжение срединно-атлантического хребта выходит на островную сушу. До Рейкьявика добирались 4 суток. Заход длился 2 суток. В первый же день была организована экскурсия на 2-х автобусах. Сначала привезли в рифтовую долину, представляющую ущелье из базальтового основания, которое пересекается многочисленными разломами. Затем повезли к системе широких водопадов на реке Píorsa. Это грандиозное зрелище из грохочущего огромного потока воды, падающего с большой высоты. Когда выходило солнце, в брызгах воды появлялась радуга. Следующим пунктом экскурсии была долина гейзеров. Это обширная территория с множеством выходов гидротермальных источников на поверхность. Некоторые из них представляли собой различные по величине «лужи» с непрерывно бурлящим водяным потоком в их центре, где гидротермальные воды выходят на поверхность. У других гейзеров из довольно широких отверстий (до 1 метра в диаметре), с периодичностью от 1 до 5 минут вырывался столб горячей воды, высота некоторых из них достигала 10 метров. Затем вся выплеснутая вода уходила в горловину гейзера, где на глубине долго бурлила до очередного выброса на поверхность. С одной стороны, к такой горловине можно было подойти близко и заглянуть в ее «пасть», но было страшно – не известно в какой момент произойдет выброс кипящей массы воды. Зрелище было завораживающее, можно было подолгу ждать и смотреть на эти гейзеры. Некоторые туристы (а их было довольно много, повсюду раздавалось иностранное многоголосье) опускали в горячие лужи гейзеров куриные яйца, чтобы сваренные таким образом, тут же их съесть. После двух часовых наблюдений за этим уникальным явлением природы, нас посадили в автобусы, и мы направились в обратный путь. Надо отметить, что дорога до Рейкьявика была довольно пустынная. Не встретилось ни одного поселения, только горы и необъятные поля с пасущимися стадами овец и баранов, да с большим количеством рулонов сена на этих полях. По словам экскурсовода, эти поля с пасущимися животными и сеном, являются частной собственностью каких-то владельцев. После полутора часовой дороги, уже в сумерках нас доставили к родному судну. Несмотря, на позднее время нас, проголодавшихся за время продолжительной экскурсии, накормили довольно плотным ужином.

Весь следующий день был посвящен ознакомлению со столицей Исландии Рейкьявику. Бродил по городу в компании с Шагиным и Антиповыми. Городок не очень большой с красивым туристическим центром. Дома в центре, в основном, малоэтажные, а в спальных районах и окраинах частные дома – коттеджи. Самым высоким зданием в городе является современной постройки собор конусообразной формы, стоящий на центральной улице. На его вершину за какие-то небольшие деньги мы поднялись на лифте, где располагалась смотровая площадка. С нее весь Рейкьявик был как на ладони. Походили по местному парку, постояли у знаменитого здания, где Горбачев продавал Россию Рейгану. К концу дня, уставшие мы вернулись на судно. Этим же вечером «Логачев» покинул Рейкьявик и двинулся к району работ. На следующий день на мое имя пришла радиограмма от



«Вход» в рифтовую долину. Работая на САХе, не ожидал потрогать долину руками.



У водопадов исландской реки Þórsá



Момент спада гейзера.



На память о долине гейзеров



Высокие выбросы гейзера

главного инженера ПМГРЭ Сорокина Михаила Юрьевича, который заменил на этой должности Михаила Михайловича Серякова, ушедшего на пенсию. В телеграмме пояснялись некоторые спорные пункты подписанного контракта, а также приводилась вербальная нота посольства РФ в Дании о разрешении работы НИС «Профессор Логачев» в датских водах. В частности, приводились следующие обязательства. Привожу дословно: «За 24 часа до входа в гренландские воды судно должно сообщить об этом Гренландскому командованию. Кроме того, ежедневно в 7-00 (по Гринвичу) судно должно сообщать о своем местонахождении и планируемом перемещении, а также направлять соответствующее сообщение о выходе из гренландских вод. Отчет о плавании и возможные научные отчеты просьба направлять в Гренландский институт по изучению природы (Gronlands Naturinstitut P.O. box 570, Nuuk Gronland). Эти сведения предоставляются в распоряжение датских властей безвозмездно. 7 августа 1997 г. МИД Дании». С этим письмом я пошел к капитану, который вызвал Симона Троелста и ознакомил его с этим документом.

По прибытию в район работ мы каждое утро сообщали Гренландскому командованию о нашем местонахождении и планируемых переходах на сутки вперед. Работы начали с выполнения профилей 6-ти канальной сейсмики с применением пневматического источника упругих колебаний объемом 3,5 литра. Параллельно работал набортный профилограф 3,5 кГц. Профили, как правило, начинались на глубине 2500 метров в пределах Гренландской впадины и протягивались до шельфовой зоны Гренландии. Результаты сейсмических работ давали общее представление о структуре осадочного чехла района работ и позволили наметить участки для выполнения съемки с гидролокатором бокового обзора (ГБО 30 кГц) комплекса «Оретех» в комплексе с придонным профилографом 5 кГц. В свою очередь материалы ГБО и профилографа позволили наметить точки пробоотбора с применением поршневой трубки и бокс-корера. К тому же на сонограммах ГБО четко выделялись участки выхода коренных пород на поверхность дна, тектонические нарушения, а также следы движения айсбергов, оставленные на осадочной поверхности дна. Айсбергов в районе работ было много, особенно в шельфовой зоне Гренландии. Иногда попадались целые группы айсбергов, но больше одиночные. Причем поражало многообразие их форм, а также они отличались цветовой гаммой. В солнечные дни айсберги светились светло синими, лазурными, зеленоватыми и даже розоватыми тонами. В районах, где они попадались, водить судно приходилось с большой осторожностью. Больше всего времени было потрачено на выполнение геологического пробоотбора с поршневой трубкой. Это непростое оборудование со сложным и длительным процессом его спуска и подъема. Трубка составлялась из 3 метровых колен и могла достигать 18 метровой длины. Максимальная длина, которую использовали в этом рейсе заказчики контракта, была 12 метров. Пару раз трубка приходила согнутая в дугу, вероятно, попадали на малую мощность осадков, под которыми были твердые коренные породы. Были и удачные результаты опробования, несколько раз получали из трубки керн длиной 8- 9 метров. В основном же длина керна составляла 3- 5 метров. В начале сентября была встреча с датским геофизическим судном, которое выполняло сейсмические работы в этом же районе. Т.к. волнение было приличное, то борт к борту подходить не стали. С помощью «телефона», а попросту используя канат, передали упакованные в герметичный контейнер наши материалы на датское судно, а они прислали нам свои.

В августе и сентябре отметили 2 дня рождения Иры Антиповой и Саши Шагина. Собирались у меня в каюте. В процессе возлияний заглядывал к нам и Симон, который не прочь был выпить. В день рождения Шагина, его днем поздравляли в камеральной лаборатории в присутствии всех иностранцев и студентов, подарили ему мешок подарков. Вечером 10 сентября радист принес мне радиограмму за подписью Крюкова, Маслова, Семенова и Батуева с соболезнованиями по поводу смерти моего отца. Папа умер на 88 году жизни после четвертого инфаркта. Для меня это был, конечно, удар ниже пояса,



Антон Куперс, Саша Рейк и Симон Троелста.



Спуск поршневой трубки



Подняли трубку, согнутую в дугу.



Встреча с датским геофизическим судном



Айсберги у берегов Гренландии



Симон соблазняет геолога из Канады.



Прощай Рейкьявик и ребята из НИОЗа

учитывая усталость после более 200 суток пребывания в море, и нервозности в 3 непростых контрактах. Но надо было держаться, чтобы успешно закончить последний контракт. Согласно контракту, работы продолжались 30 суток. 18 сентября прибыли в **Рейкьявик**, для высадки иностранцев. Накануне, во время перехода, в моей каюте состоялось подписание Акта о выполнении работ по контракту. После чего бурно отметили это событие под приспущенные мной представительские напитки. Симон увидел у меня на столе сборник И.Бродского. Сказал, что слушал его выступление в Амстердаме. Я рассказал ему, что Бродский какое-то время работал во ВНИГРИ, где работала моя мама, и что после возвращения из ссылки он устроил там вечер с чтением своих стихов. Так что, я тоже слушал Бродского. Симон попросил меня что-нибудь прочитать, после чего сказал, что у меня манера чтения похожа на Бродского, хотя это было совсем не так. В последний вечер перед прибытием в Рейкьявик иностранцы устроили прощальную вечеринку (или как они называют «пати») в камеральной лаборатории. Пригласили всех участников рейса. Длинный камеральный стол был уставлен легкими закусками и бутербродами, бутылками вина и кое-чем покрепче. Были длинные благодарственные речи от иностранцев за хорошую работу и пожелания на дальнейшее сотрудничество. Вечер закончился за полночь веселыми танцами. В Рейкьявике простояли всего пару часов. За это время иностранцы сошли на берег и еще долго махали с причала уходящему «Логачеву», который в ответ гудел густым басом.

«Логачев» спешил на заход в Киль, а больше всего хотелось домой. До Киля долетели за 6 суток. «Логачев» в сторону дома всегда бежит быстрее, чем на работу. В **Киле** простояли трое суток. За это время Джек Шиллинг, встретивший нас в Киле, разгрузил с судна 3 контейнера и все иностранное оборудование. Мы же наоборот, заставили все палубы судна и ангар подводных аппаратов подержанными иномарками, которых за 3 дня умудрились приобрести больше 50 штук. Я тоже сподобился купить одну из моих самых любимых машин – Опель Аскону. К тому времени я продал свою первую красную ВАЗ 2101 и приобрел по наводке моего двоюродного брата Вити Шереметьева у его друга ВАЗ 2105. Это была моя самая нелюбимая машина, поэтому я с удовольствием заменил ее на новую. Аскону я купил в последний день захода. Два дня безуспешных поисков по гаражам Киля не увенчались успехом. В последний день к судну подъехал на микроавтобусе еврей агент, который предложил тем, кто еще не купил автомобиль, за небольшие деньги поехать с ним по пригородам Киля. Нас собралось 8 человек, и мы отправились изучать пригородные автомобильные стоянки подержанных машин. Аскону я нашел на последней стоянке и сразу, не раздумывая, ее купил. Она мне сразу понравилась, хотя стоила довольно дорого – 4500 немецких марок. Но этих денег она стоила, тем более, что это был один из последних годов, когда для моряков заграничного плавания существовала таможенная льгота на ввоз машин из-за границы. А я не знал, когда пойду в следующий рейс. Когда мою машину с оформленными документами привезли к судну, Джек Шиллинг одобрил мою покупку. На прощанье сказал, что обязательно еще поработает с нами на «Логачеве», и он сдержал свое обещание. Таким образом, превратившись в «автомобилевоз», «Логачев» отчалил от причала Киля, с которого нам махал руками один Джек. А судно, трижды прогудев, наконец, побежало домой. Это был мой самый длинный рейс, который мы называли «немыслимым». Продолжительность его составила 220 суток. За это время на судне поработало 52 иностранных специалиста и студента. В Киле мы взяли двух пассажиров – геологов из ВНИИОкеангеологии (Гена Иванов, второго не помню), которые работали в Щецине в СО «Интерокеанметалл», и специально приехали в Киль, чтобы на халаву добраться до Питера на «Логачеве». 29 сентября судно вернулось в Санкт-Петербург, встав у причала Канонерского завода. «Немыслимый» рейс закончился длительным таможенным оформлением наших привезенных автомобилей. После чего на машине цвета мокрого асфальта я добрался до дома.

35. Июнь – декабрь 1999 год. Рейс № 18 НИС «Профессор Логачев». В 1998 году НИС «Профессор Логачев» выполнил рейс № 17, в который входили работы 8-го рейса «Плавучего университета» и государственный контракт по программе ГПС на САХе. Также судно участвовало в виде экспоната на выставке ЭКСПО-98 в Лиссабоне. Начальником рейса тогда ходил начальник ОПСП Борис Владимирович Малин. В январе 1999 года «Логачев» поставили в Петровский док Кронштадта для планового 5-ти летнего регистрового ремонта. В феврале в Санкт-Петербург прилетел Джек Шиллинг с целью оценить возможности «Логачева» для работ в большом контракте с НИОЗ, а также обмерить все палубы судна для размещения девяти 20-фунтовых контейнеров – лабораторий. После переговоров с директором ПМГРЭ Крюковым В.Д. в Ломоносове, я на своей машине вместе с Сорокиным М.Ю. повез Джека в Кронштадт на «Логачев». Около 4 часов Джек детально измерял палубы, лаборатории и все снимал на видеокамеру. Пообедав на «Логачеве» я повез Джека обратно в город. В ПМГРЭ в то время была своя мини гостиница, представляющая из себя 4-х комнатную квартиру с кухней, ванной и туалетом. Гостиница располагалась на первом этаже в доме на углу Гороховой и набережной Мойки. Вход был с Мойки со двора. Одна из комнат была оборудована типа под «люкс». Туда я и привез Джека. За гостиницей следила и ее обслуживала женщина Елена Вацловна, которая была на штатах ПМГРЭ, и жила недалеко от гостиницы. Джека разместили в лучшей комнате, он спросил, где ближайший ресторан. Мы объяснили, что их вокруг много и на этом я с ним распрощался. На следующее утро в ПМГРЭ Крюкову позвонила Елена и сказала, что Джека увезли на скорой в больницу. Сорокин сразу поехал выяснять, что случилось с Джеком. Оказалось, что он вечером посетил ресторан и оттуда привел в гостиницу 2-х девиц. Они опоили Джека клофелином и сперли у него бумажник и видеокамеру. В бумажнике была валюта, банковские карты и билет на самолет. Билет на самолет девицы предусмотрительно оставили на столе в гостинице. Банковские карты Джек с помощью милиционеров заблокировал. Все остальное безвозвратно пропало. Хотя дело о покушении на жизнь иностранца и грабеж, милиция завела. На следующий день, выйдя из больницы, Джек умудрился улететь в Нидерланды. Не знаю, как и чем отчитывался Джек перед руководством НИОЗ, но в апреле контракт между ПМГРЭ и НИОЗ был подписан. Параллельно шли переговоры с Михаилом Ивановым о работах в 9-ом рейсе «Плавучего университета» (TTR-9). Первоначально Иванов рассчитывал совместить TTR-9 с голландским контрактом, но его хороший приятель Джон Вудсайд, который неоднократно участвовал в первых рейсах «Плавучего университета», неожиданно категорически отказал ему в объединении этих работ. Иванову пришлось срочно организовывать отдельный контракт TTR-9, но в усеченном варианте из-за голландского контракта, который должен был начинаться в конце июля. В результате были подписаны оба контракта. TTR-9 с 10 июня по 27 июля и НИОЗ с 28 июля по 15 сентября. После окончания этих контрактов «Логачев» должен был пойти на работы по государственному контракту по программе ГПС в Атлантику на САХ.

После выхода из дока и ремонта, «Логачев» встал в Кронштадте у причала «Морской лиги». От этого причала 3 июня и начался рейс № 18 НИС «Профессор Логачев». К этому времени на «Логачев» прибыло часть преподавателей и студентов МГУ. В Финском заливе в районе приемного буя сделали девиацию и опробовали работу всех лебедек. После этого побежали на заход в порт **Ден-Хелдер (Нидерланды)**, где согласно контракту НИОЗ должен погрузить на судно 9 контейнеров и все тяжелое оборудование. Во время перехода готовили к работам оборудование, наматывали на лебедки кабель тросы и тросы. С сейсмической лебедки сматывали старую косу и наматывали в качестве слабину кабель трос и новую косу. 8 июня вечером подошли к причалу **Ден-Хелдера**. На причале нас встречал Миша Иванов с Леной Козловой и Нил Кэньон с женой и дочкой. Нил профессор Эдинбургского университета, постоянный участник рейсов TTR, высокий, сухопарый геофизик, исключительно доброжелательный человек. Рано утром следующего дня прибыл Джек Шиллинг с группой из НИОЗ и тяжелым автокраном. Началась погрузка

контейнеров на палубы и тяжелого оборудования в носовой трюм. 4 контейнера разместили на траловой палубе, причем 2 на палубе и 2 вторым рядом, сверху нижних. Ко второму ряду контейнеров со следующей палубы смонтировали мостик с подходом к ним. 3 контейнера поставили на верхнюю палубу над геологической лабораторией и перед кают-компанией. Оставшиеся 2 контейнера установили в носовой части судна на полубаке, перед каютой капитана. В общем, свободного места на судне не стало, не говоря уже об игре в волейбол на траловой палубе. 2 дня Джек с помощниками закреплял контейнеры с помощью цепей. В один из дней на судне появилась Марика – агент от НИОЗ, через которую Иванов получал валюту на рейсы TTR. Привезла 134 тысячи долларов. Передача денег происходила в моей каюте. Я не понял почему, но Иванов разговаривал с ней на повышенных тонах. А в конце заявил, что не оставит ни одного студента в качестве переводчика на голландский контракт. На это Марика ответила, что это проблема ПМГРЭ. Мне сразу стало, как-то не по себе.

10 июня на судно прибыла первая группа иностранных ученых и студентов. Начался первый этап или как его называли иностранцы – лег (Leg), рейса TTR-9. Из Ден-Хелдера судно двинулось на север к Фарерским островам. Всего в рейсе TTR-9 было запланировано 4 этапа со сменой зарубежных участников. Количество участников из ПМГРЭ, согласно контракту, было такое же, как и в TTR-7 – 33 члена экипажа и 19 сотрудников ОПСП. В этот раз моим заместителем начальника рейса пошел Виктор Николаевич Иванов. Сменился начальник гидроакустического отряда, вместо Петра Криницкого пошел Слава Гладыш. В остальном, состав был прежний. Из МГУ на судне присутствовал 21 представитель, включая студентов и преподавателей. Иностранцев село на судно всего 7 человек – 4 из Дании, 1 ирландец, 1 итальянец и 1 из Нидерландов. Итальянец, веселый парень Адриано Мазини, по кличке Челентано, был мне знаком, он присутствовал практически во всех рейсах TTR.

Надо отметить, что все работы в рейсах TTR связаны с изучением районов перспективных на обнаружение углеводородного сырья. Нефтяная индустрия совершает стратегическое перемещение в область глубоководных окраин континентов, рассматривая их как новый источник добычи углеводородного сырья. Много лет ведется успешная эксплуатация нефтяных месторождений на континентальной окраине Бразилии на глубинах океана 1500- 2000 метров. Работы, направленные на поиск этого сырья в глубоководных зонах морей и океанов выявили круг научных задач, имеющих большое практическое значение для деятельности нефтяных компаний. Исследованием и решением таких задач, в основном, и занимались в рейсах TTR.

Работы первого этапа рейса выполнялись в пределах северо-западного склона Фарерско-Шетландского канала. Они направлены были на изучение склоновых процессов в районе, опробование отложений турбидитных потоков и изучение форм рельефа, связанных с движением придонных водных масс. В исследуемом районе был выполнен стандартный для рейсов TTR комплекс геолого-геофизических работ – сейсмика в комплексе с ГБО ДД «Океан», гидроакустическое профилирование ГБО «Оретех» и придонного профилографа, телевизионные работы и геологический пробоотбор грунтовой трубкой и коробчатым пробоотборником (КП). Исследования показали, что традиционно считавшиеся стабильными склоны Фарерско-Шетландского канала оказались неустойчивыми и подвержены различным геологическим процессам и явлениям. Сейсмические данные выявили присутствие нескольких погребенных оползневых комплексов. Современные поверхностные осадки представлены отложениями придонных течений, главным образом, мелкозернистым песчаным материалом. Грубозернистые отложения отмечены южнее, в районе крутых уступов, указывая на увеличивающуюся здесь силу течений.

По завершении работ на этом полигоне судно пошло на юг, на заход в порт **Порту (Португалия)**. В рейсах TTR было принято после окончания работ в этапе устраивать прощальную вечеринку или, как они называли пати (party). В процессе вечеринки

каждому участнику рейса выдавался именной сертификат с групповым снимком участников, с подписями капитана и руководства рейса, заверенными печатями. В сертификате указывалось, что данный человек участвовал в рейсе TTR. После вручения сертификатов начинался фуршет с заздравными и благодарственными речами, и заканчивалось все молодежными танцами. Поскольку, это мероприятие происходило после каждого этапа рейса TTR, то я стал редко посещать эти вечеринки, в основном, приходил на заключительную, в конце рейса.

28 июня «Логачев» прибыл в **Порту**, где простоял 2 суток. Порту большой, симпатичный португальский город, который делится пополам довольно широкой рекой Дуэро. Одной из достопримечательностей Порту был большой шикарный стадион, предназначенный для тренировок и игр одного из наиболее известных футбольных клубов Португалии с названием одноименным с городом. За время захода пополнили запасы продуктов, португальцы привезли две 6-ти метровые гравитационные трубки и вкладыши к ним, заказанные Ивановым в запас к наиболее используемому геологическому оборудованию в рейсах TTR. Сменился иностранный состав участников рейса. На судно сели 7 португальцев, 1 датчанин, 1 американец, 1 голландец и 4 англичанина, включая Нила Кенона.

Задачами следующего этапа рейса было изучение турбидитных песчаных тел, сформированных в системе Лиссабонского каньона и на абиссальной равнине Тагус. Считается, что образование этих турбидитов связано со знаменитым Лиссабонским землетрясением 1755 года, и они представляют большой интерес в качестве современного аналога глубоководного коллектора нефти и газа. Еще одной задачей было картирование систем подводных каньонов на западной континентальной окраине Португалии и смежных с ней абиссальных равнинах. В пределах этих полигонов было выполнено 920 километров профилей сейсмики в комплексе с ГБО ДД «Океан», 75 километров глубоководного ГБО «Оретех» с придонным профилографом и 12 станций пробоотбора с гравитационной трубкой и коробчатым пробоотборником (КП). По сейсмическим данным было выделено 5 сейсмостратиграфических комплексов мезозой-кайнозойского возраста, и предполагалось наличие соляных структур между поднятием Порту и Португальским шельфом. Однако, из-за сложности сейсмоакустического разреза, в рейсе не удалось получить неоспоримых доказательств существования здесь структур соляного диапиризма. Приподнятые блоки фундамента выдают сходные сейсмические характеристики, трудно отличимые от реальных структур соляных диапиров. По гидроакустическим данным были уточнены западные границы двух главных каньонов и вторичные каналы на их стенках. При этом Лиссабонский каньон оказался намного шире и имеет на дне маломощные пелагические осадки, так и каналы с грубозернистым материалом. Выявлен также ряд других более мелких каньонов, имеющих общее СВ-ЮЗ направление.

Завершив работы на 2 полигоне, судно пошло на работы в южную часть залива Кадис, где находился 3-ий запланированный полигон. Южная часть залива Кадис находится в зоне взаимодействия Иберийской и Африканской плит. В связи с этим, одной из основных геологических задач на этом полигоне являлось изучение районов предполагаемого развития глиняных диапиров и грязевых вулканов. Проведенные комплексные исследования позволили получить весьма обширный и качественный материал, позволяющий найти и обозначить принципы структурного контроля локализации искомых объектов – диапировых структур и грязевых вулканов. Объединенные данные сейсмики, ГБО «Оретех» и пробоотбора позволили выделить 3 поля грязевого вулканизма: восточное, центральное и западное. На восточном было найдено и выделено семь вулканов. Три из которых, четко фиксировались на сонограммах ГБО и подтвердились данными пробоотбора. Они были названы – Kidd, Adamastor и TTR. На центральном поле было обнаружено два грязевых вулкана – Yuma и Ginsburg. Последний был назван в честь Габриэля Давыдовича Гинзбурга, умершего незадолго до этого от рака.

Гинзбург был одним из ведущих ученых России, по проблеме газовых гидратов. Он возглавлял лабораторию, занимающуюся газовыми гидратами во ВНИИОкеангеология. С помощью гравитационной трубки с грязевого вулкана Ginsburg были подняты кристаллы газовых гидратов, обнаруженные в керне трубки. На западном поле было выделено несколько отдельных диапировых структур.

В процессе работ состоялась встреча в каюте капитана с двумя португальскими специалистами – Хосе Ипполито Монтейро и Луисом Пинеиро. Оба были руководителями каких-то португальских геологических организаций. Встреча состоялась по их инициативе. Капитан Александр Багратович Арутюнов встретил их с кавказским гостеприимством. Заказал у буфетчицы приличный стол с хорошими напитками. Португальцев заинтересовали работы судна ПМГРЭ «Академик Александр Карпинский», которое ежегодно ходит на работы в моря Антарктиды, выполняя комплекс большой сейсмики, гравитики и магнитки. Они спросили у меня, не может ли судно выполнить эти работы на континентальной окраине Португалии в течение 10-12 суток по пути в Антарктиду. Я, естественно, сказал, что никаких проблем нет, пусть заключают договор с ПМГРЭ. В результате под разговоры и тосты просидели с 9 вечера до 2-х ночи. Португальцы оказались компанейскими, доброжелательными «ребятами», особенно Луис, с которым я еще не раз встречался в рейсах ТТР. 10 июля я скромно, в узкой компании, отметил день рождения. Как раз в это время была напряженная работа в заливе Кадис. Тем не менее, днем меня поздравили Нил Кэньон и Луис Пинеиро, которым, вероятно, о моем дне рождения сообщил Миша Иванов. Сам же Михаил вместе с Леной Козловой вечером посетили мою каюту. Вручили мне смешную поздравительную картинку и традиционную майку ТТР-9. Под рюмку «чая», вместе спели несколько песен.

Закончив работы на 3-ем полигоне, судно направилось на заход в **порт Кадис (Испания)**, находящийся на северо-востоке залива Кадис, недалеко от Гибралтарского пролива. Сам город располагается практически на островке, который соединен с материком узкой полоской суши. Кадис небольшой, старинный городок со всех сторон окруженный водами залива. Новых домов из-за небольшого размера полуострова практически не строится. Только на набережной, где расположен городской пляж, выстроены многоэтажные гостиницы. В центре города расположен старинный кафедральный собор, который мы не преминули посетить. С Антиповыми и Витей Ивановым мы целый день бродили по узким улочкам Кадиса, посидели в маленьком, уютном кафе. Дойдя до пляжа, долго и с удовольствием мочили свои разгоряченные тела в ласковых водах залива. На второй день захода на судно прибыла новая группа иностранных специалистов и студентов. Группу возглавляла, также как и последующие работы, сурового вида, мощная, энергичная, рыжеволосая испанка Менчу Гомес. Со слов Иванова она была геологом, профессором Мадридского университета и известной в Европейских геологических кругах ученой. Состав группы был следующий: 10 испанцев, 1 аргентинец, 1 марокканка, 1 американец, 1 из Бангладеш и 3 голландца, включая Джона Вудсайда, с которым разругался Михаил Иванов.

Выйдя из Кадиса и пройдя Гибралтарским проливом, НИС «Профессор Логачев» приступил к работам на 4-м полигоне в море Альборан, напротив берегов Марокко. Задачи здесь стояли те же, что и в заливе Кадис – поиск и изучение грязевых вулканов и глиняных диапиров. На второй день работ Менчу Гомес, вероятно, по наводке Иванова, попросила отобрать пробу на одном из обнаруженных грязевых вулканах с помощью телегрейфера «Пройсаг». Поскольку этот вид работ был записан в программе работ ТТР, то я дал команду фототелевизионному отряду подготовить грейфер к спуску. Глубина моря в намеченной точке спуска грейфера была небольшая, около 500 метров. Спуск грейфера осуществлялся на коаксиальном кабель тросе диаметром 20 мм, намотанном на телевизионную лебедку и с помощью П-образного портала левого борта судна. Опустив грейфер ко дну, и получив изображение дна на экране телевизора, мы, вместе с окружившими нас иностранцами в глубоководной лаборатории, около часа выбирали

место отбора пробы, очень медленно передвигая грейфер движением судна. Наконец, Менчу выбрала место отбора пробы, и я дал команду на спуск и закрытие грейфера. Шесть лопастей грейфера закрываются с помощью гидравлики медленно, причем по 3 одновременно через одну лопасть, чтобы во время отбора пробы грейфер не завалился набок. На САХе, где мы отбираем сульфидные руды, мы видим процесс отбора пробы. Здесь же, грейфер полностью погрузился в осадки, которые закрепили стекло бокса видеокамеры. Когда время закрытия лопастей истекло, я дал команду на подъем. Через несколько минут тралмастер, управляющей лебедкой из кабины СПУ, попросил меня подняться к нему. Там он мне сказал, что, судя по нагрузке, проба очень тяжелая, а во время отрыва грейфера от грунта прибор нагрузки зашкалил. Похоже, что это был критический момент в жизни грейфера.

Через 20 минут все иностранцы собрались на левом борту судна вокруг крышки ангара, куда должен был поставлен грейфер после поднятия на борт. Наконец, из воды появилась верхняя часть грейфера, на которой лежали комья осадков. Стало ясно, что при закрытии, грейфер был полностью погружен в донные осадки. Грейфер медленно выходил из воды весь измазанный осадками. Как только грейфер полностью вышел из воды, раздался треск, кабель трос вырвался из силовой заделки (переходное устройство от кабель троса к грейферу) и, под общий вскрик наблюдавших за процессом подъема, грейфер ушел в воду. В этот момент, я думал, что вместе с грейфером у меня оторвется сердце. Я ушел в каюту и выпил пол стакана водки. Через некоторое время ко мне пришел Миша Иванов, и чувствуя свою вину, начал меня успокаивать, говорить, что договориться толи с французами, или с испанцами о подъеме грейфера со дна. Конечно, это были неосуществимые идеи. На тот момент, мне надо решать, что делать со следующим контрактом с НИОЗ, в котором записано использование телевизионного грейфера «Пройсаг», как одно из условий контракта.

В оставшееся время последнего третьего этапа рейса TTR-9 мне было не до работ «Плавучего университета». Я поручил своему заму Виктору Иванову заниматься их делами. Сам же утонул в бумажной волоките, в связи с обрывом грейфера. К Акту нужно было собрать кучу бумаг от всех служб судна и рапорта от очевидцев происшествия. Также была длительная переписка с руководством ПМГРЭ, в основном, с главным инженером Сорокиным. Были трудные переговоры с руководителем первого этапа контракта НИОЗ Джоном Вудсайдом. В результате долгих обсуждений, договорились, что телевизионный грейфер «Пройсаг» заменим работами с использованием телевизионного подводного аппарата и отбором проб нашей гравитационной трубкой или КП. В один из вечеров, сразу после обрыва грейфера, ко мне в каюту постучали, и вошла Менчу Гомес. Увидев мою озабоченную физиономию, эта суровая дама довольно мягко сказала, чтобы я сильно не расстраивался, что при морских работах всякое случается и отдала мне видеокассету. Оказывается, момент подъема, и обрыв грейфера она записывала на видеокамеру. Я ее поблагодарил и после ее ухода посмотрел запись с помощью видеоманитофона и телевизора, стоящего у меня в каюте. На записи очень четко был зафиксирован момент отрыва грейфера. Эта кассета до сих пор у меня храниться.

От бумаг, переписки и переговоров я освободился, когда судно заканчивало работы уже на 5 полигоне в Балеарском море. Работы «Плавучего университета» закончились и судно пошло на заход в **порт Валенсия (Испания)**. Во время перехода я просил Михаила Иванова оставить на контракт с НИОЗ хотя бы одного студента. Но он, поскольку, так и не померился с Джоном Вудсайдом, мне категорически отказал. И запретил оставаться своим студентам, хотя все они не прочь были подзаработать. Несмотря на запрет, остаться на первый этап контракта согласился Ленья Мазуренко, который сказал, что в связи с женитьбой на Питерской мадам, он переводится из МГУ в ЛГУ, и на запрет Иванова ему начхать. Я, обидевшись на Иванова, не пошел на их последнюю вечеринку, а устроил ее в своей каюте для узкого круга друзей. На этом закончился рейс TTR-9.



НИС «Профессор Логачев» в доке Кронштадта. Последний спуск грейфера Пройсаг.



Вулканы на сонограмме ГБО. Адриано Мазини и Vox Corer. Гриша Ахманов и звезда



Студенты лепят пельмени в столовой.



Танцы на прощальной вечеринке.

В Валенсии простояли 2 суток. Весь состав МГУ, кроме Мазуренко, улетел в Москву. Иностранцы с ТТР-9 разлетелись по своим странам. Из переднего трюма «Логачева» достали все оборудование НИОЗ. Ко всем 9 контейнерам подвели электричество, к нескольким воду. За счет НИОЗ заправились топливом и продуктами по повышенной норме. Прилетели зарубежные участники первого этапа контракта с НИОЗ, который назывался MEDINETH 99. Руководителем этого этапа контракта был Джон Вудсайд, который согласно выданным мне документам, в том числе и на каждого участника рейса, по национальности был немец, родившийся в Канаде в 1941 году, а живущий и работающий в Голландии. Всего иностранцев прибыло 22 человека. Из них 8 голландцев, 5 немцев, 3 итальянки, 3 француженки, 1 англичанка, 1 американец и 1 грузинка. Все голландцы и немцы были из различных голландских университетов и организаций, большая часть из НИОЗ. Грузинка – Тамара Камакхидзе из Тбилиси, вышедшая замуж за голландца, работала в университете города Утрехт. Ее имя и голландская фамилия писались как Tamara van Wijk. Тамара была чистокровной грузинкой из какого-то знаменитого рода. Небольшого роста, немного полноватая она была с веселым жизнерадостным характером. В рейсе она была, как бы связующим звеном между иностранцами и нами. Она довольно быстро познакомилась со всей нашей группой и экипажем. Бывало, за чаепитием в моей каюте она рассказывала о своей жизни, иногда переминая косточки кому-то их иностранных участников рейса. В один из дней стоянки я вырвался в город, немного побродил с Антиповыми по Валенсии, но так толком и не посмотрел этот старый, красивый большой испанский город.

27 июля начался первый этап голландского контракта. НИС «Профессор Логачев» вышло в море и пошло в район работ, который находился в восточной части Средиземного моря. В районе работ необходимо было исследовать 6 полигонов различной площади со следующими названиями: Urania, Olimpi, Libya, Strabo, Anaximander и Florence. До первого полигона шли 4 суток. Поскольку полигонов было много, методов исследований тоже и они все время менялись, то я настоял, чтобы каждый вечер в 19-00 руководитель работ Джон, его зам и технический специалист собирались у меня в каюте и приносили мне четкий план работ на следующие сутки, чтобы я мог заранее оповестить и подготовить тот или иной отряд к работам. Такое время сбора – 19-00 я назначил специально, чтобы они у меня не засиживались, т.к. в 19-30 начинался ужин. Надо отметить, они каждый вечер без опозданий собирались у меня в каюте, и приносили подробнейший план работ, буквально расписанный по минутам. В нем перечислялись задействованные методы, координаты точек пробоотбора и профилей. На этих совещаниях также присутствовали мой зам Витя Иванов и, в качестве переводчика, Леня Мазуренко. Состав исследований на полигонах был разный, как по методам, так и по объемам работ. На первом полигоне Urania сделали всего 2 станции бокс корера и пошли на полигон Olimpi с работой набортного профилографа М-140 3,5 кГц. Профилограф они мучили на всех переходах, в том числе и внутри полигонов.

На полигоне Olimpi выполнили полный комплекс методов. Исследовали 3 грязевых вулкана - Napoli, Milan и Moscow, которые были обнаружены предыдущими работами в рейсах ТТР. Гидрофизический зонд, который взяли с собой голландцы, не заработал. Чтобы немного сгладить ситуацию с потерянными рейсами «Пройсаг», я предложил Джону выполнять гидрофизические станции с отбором проб воды батометрами нашим зондом. Зонд SiaBird 911 с каруселью из 12 батометров был приобретен ПМГРЭ у американской компании накануне рейса. Джон, естественно, согласился, и далее мы делали гидрофизические станции с нашим зондом. Тем более, что на борту был уникальный специалист гидролог из нашей Океанской партии Саша Нещеретов. Много времени затратили на исследование вулкана Napoli. Сделали несколько профилей ГБО «Оретех» и подводной телевизионной съемки. Джон очень хотел достать с этого вулкана газовые гидраты. Но несколько станций с грунтовой трубкой были безрезультатны. Джон злился, стал говорить, что наша подводная навигация дает неправильные координаты. На

этой почве я с ним поругался, сказав, что во всех предыдущих контрактах иностранцы восторгались точностью нашей подводной навигации.

Вечером Джон пришел ко мне с сонограммой ГБО через вулкан. На борту вулкана он отметил точку, сказав, чтобы я подсчитал координаты этой точки. В этом месте в рейсе TTR они поднимали газовые гидраты. Мы с начальником гидроакустического отряда Славой Гладышем, полночи, очень тщательно высчитывали координаты этой точки. Когда утром я пришел к нему в каюту, и показал вычисленные координаты, он зло сказал, что координаты неверные. Но, он даст команду сделать опробование этой точки и, если результата не будет, то значит, наша навигация не куда не годится. И он будет работать по своим координатам, которые он сосчитал по материалам многолучевого эхолота, привезенным им с собой. На кон был поставлен престиж наших работ. Поэтому мы с нетерпением ждали, когда, брошенную в нашей точке гравитационную трубку, поднимут на борт. С мостика я наблюдал, как трубка вышла из воды, и какой ажиотаж начался вокруг нее, когда ее опустили на палубу и стали вынимать вкладыш. Тут я понял, что мы победили. Леня Мазуренко пришел и сказал, что трубку распирает от газовых гидратов.

На радостях я заказал у буфетчицы закуску, достал из холодильника свои запасы и пригласил к себе Славу Гладыша, Антиповых и Леню Мазуренко. Устроил праздник на пару суток. Леня периодически бегал на корму, где иностранцы в течение этих суток бросали в нашу точку все виды пробоотборников - трубку, бокс корер, КП и свою поршневую трубку, доставая газовые гидраты. Леониду я сказал, чтобы он предупредил Джона и остальных, что в связи с моей болезнью совещаний не будет двое суток. За двое суток мои запасы алкоголя сильно поубавились. Вечером второго дня Леня, вернувшись с кормы, сказал, что иностранцы интересуются моим здоровьем и удивляются, как я болею, когда из каюты слышна музыка и песни. Я велел им передать, что завтра состоится совещание, т.к. я выздоравливаю.

Отобрав массу газовых гидратов на вулкане Napoli, судно двинулось на восток к следующим полигонам. У Джона больше претензий к работам и, в частности к подводной навигации, не было. Постепенно передвигаясь с работами от полигона к полигону, подходило время окончания первого этапа контракта. За 17 суток круглосуточной работы выполнили большие объемы сеймики, ГБО, телевидения, гидрофизического зондирования с отбором проб воды и всех видов геологического пробоотбора. В общем, Джон выжал из судна максимум возможного. Тамара Камакхидзе, которая иногда заходила ко мне на чашку чая, сказала, что по разговорам Джона с другими иностранцами он, в принципе, результатами работ доволен. С полигона Anaximander «Логачев» пошел на заход в **порт Анталья (Турция)**, куда прибыли 19 августа.

В первый день захода пошли с Антиповыми гулять по городу, но через час об этом пожалели. Жара зашкаливала за 40° при колоссальной влажности. Приходилось все время заходить в магазины, чтобы остудиться в помещениях с кондиционерами. В полуобморочном состоянии в одном из магазинов я зачем-то купил утюг. Вероятно, решил сделать такой подарок жене. Утюг до сих пор работает. Вернувшись на судно на такси, я разделся в каюте, одел плавки и присоединился к нашим ребятам, которые купались около «Логачева», прыгая в воду с причала. Обрато на причал вскарабкивались по автомобильным шинам, которые висели на стенках причала, изображая кранцы. В таком виде меня застал Михаил Юрьевич Сорокин, подъехавший из аэропорта в микроавтобусе с кондиционером. Выйдя из автобуса в пиджаке, надетом на теплую рубашку, он моментально покрылся потом. Поэтому со мной поздоровался очень коротко, спросил на борту ли капитан и быстро помчался на судно. Я тоже вслед за ним поднялся на борт судна в свою каюту и, одевшись, присоединился к беседе капитана с Сорокиным, которая проходила под небольшой фуршет. Я рассказал Михаилу ситуацию с выполнением контракта. Затем, еще немного посидев у капитана, отвел Мишу в приготовленную для него каюту, чтобы он мог разместиться и отдохнуть после перелета.

На следующий день в Москву улетал, полюбившийся мне мой переводчик, хороший, талантливый, веселый парень Леня Мазуренко. Мы с ним тепло попрощались в моей каюте, опрокинув на дорожку пару рюмок. Я сказал, что всегда рад его видеть на «Логачеве», он ответил, что и сам с удовольствием примет участие в любом рейсе судна. В отличие от Лени, прощание с Джоном Вудсайдом не было таким теплым. В присутствии Миши Сорокина он высказал кое-какие претензии, в том числе об отсутствии грейфера «Пройсаг». Вероятно, какой-то осадок от наших с ним взаимоотношений у него остался, но Акт о выполнении работ он подписал. С судна он убыл по-английски, никто не видел когда и как. Все иностранные участники первого этапа, кроме 4, сошли с судна. На второй этап контракта прибыла новая группа. Количество иностранцев осталось прежним – 22. Руководителем 2 этапа стал заместитель Джона Вудсайда в первом этапе Герт Ленге (Gert de Lange). В свою очередь его заместителем стал прилетевший Леон Муддлей (Leon Moodley), высокий сухопарый немец мулат. На судне также появился старый знакомый Джек Шиллинг. Новый состав иностранцев был следующий: 8 немцев, 6 голландцев, 2 итальянки, 2 грека, двое из Грузии (Тамара осталась на судне), 1 англичанин и 1 пакистанка. Судно дозаправили продуктами и питьевой водой.

21 августа «Логачев» вышел из Анталии и начался 2 этап контракта под названием SMILABLE. Новый руководитель Герт направил судно по стопам Джона на вулкан Napoli, чтобы впрок набрать газовых гидратов в нашей точке. От души истыкав вулкан трубками, набрав газгидратов, судно пошло отрабатывать подряд все те же полигоны, что и в первом этапе. Задачи стояли тоже прежние. Единственное отличие – материалы собирала другая группа ученых. У меня в каюте продолжались ежедневные вечерние совещания. Теперь от иностранцев, помимо Герта на совещании присутствовали Леон и Джек Шиллинг. Миша Сорокин и Витя Иванов тоже были обязательными участниками этих посиделок. Герт планировал работы так, что все переходы между полигонами приходились на ночное время. Расстояние между полигонами колебалось от 70 до 180 миль. Во время всех переходов он планировал непрерывную работу наборного профилографа М-140. Поэтому отряду гидроакустики доставалось больше всех, учитывая, что М-140 не выключался и при работах, и на переходах внутри полигонов. Правда, профилей ГБО «Оретех» на этом этапе было очень мало. Основной упор Герт делал на пробоотбор и станции гидрофизики с отбором проб воды. Больше всего было выполнено станций опробования с бокс-корером – 51 станция. Наиболее трудоемкими были станции с их поршневой трубкой, всего их выполнили 21 станцию, столько же сделали станций с нашей гравитационной трубкой. Станций мультикорера было сделано всего 7. Гидрофизических станций выполнено 19. Также было записано 8 телевизионных профилей. В отличие от рейсов TTR, где все полученные материалы мы копировали себе для своих отчетов, в этих рейсах нам материалов не давали. Да, нам они и не были нужны, так как геологического отчета по этим работам мы писать были не должны.

На шестой день работ ко мне днем пришел Герт, и сказал, что одному из иностранцев стало плохо, он жалуется на боли в животе. Я попросил судового врача Владимира Пальчуна осмотреть заболевшего. Почти сразу врач поставил диагноз – острый аппендицит. Надо срочно вести его в больницу, делать операцию. На операцию в условиях судна иностранцы не согласились. Хотя такие прецеденты на «Логачеве» были, но резали наших людей. Здесь же иностранец. Капитан, согласовав с Гертом, принял решение идти на заход в ближайший порт. Этим портом оказался порт Родос на греческом острове Родос. Связались с агентом порта Родос, объяснили ситуацию, и по форс-мажору пошли на незапланированный заход. Переход занял 7 часов, и в 11 часов 28 августа судно подошло к причалу **порта Родос**. На причале уже ждал агент, который оформил заход и повез больного в аэропорт. Нам же дали 6 часов погулять по городу. Центр города был рядом с портом. Туда мы с Мишей Сорокиным и Витей Ивановыми направились. Далеко уходить было нельзя, чтобы не опоздать к отходу судна. Прошлись по центральной улице, на обратном пути я зашел в магазин, где мне за доллары продали пору бутылок вина и

какие-то фрукты. Обратный путь к судну проходил мимо городского пляжа. Там мы увидели купающихся наших людей. Мы с Мишей к ним присоединились. Хоть плавок у нас не было, купались в трусах. Обрато на судно шли, не надевая брюк. На пляже местный мальчишка пытался продать нашим людям маленького осьминога, которого он поймал. Но никто так у него его и не купил. Подойдя к судну, мы увидели, что наши люди устроили купанье возле борта «Логачева», прыгая в воду с причала. Все это происходило под удивленные, но и завистливые взгляды иностранцев, которые так и не решились присоединиться к нашим людям, в отличие от нас с Мишей Сорокиным. Из воды на причал выползали по кранцам, висящим на стенках причала.

Ровно в 17-00 «Логачев» отошел от причала и пошел на работы к ближайшему полигону. Одно из 7 чудес света – Родосский колос мы так и не увидели. Говорят, он лежит в пучине морской перед входом в Родосскую бухту. После выхода из бухты, у меня в каюте мы с Михаилом под фрукты распили одну их купленных бутылок сухого греческого вина. Вообще, в процессе работ Миша частенько заходил ко мне на чашку чая. С алкоголем у него были осторожные отношения, поэтому пили, в основном, чай. Вспоминали наши годы студенчества, полевые работы. Миша много рассказывал о работах на льдинах в Северном ледовитом океане по программе Северный полюс (СП). Говорили о перспективах работ ПМГРЭ, о необходимой модернизации и замене старой техники. Миша, как новый главный инженер ПМГРЭ, много сил отдавал, пробивая деньги на приобретение новой техники. Это благодаря его усилиям мы получили новый американский гидрофизический зонд. Может быть это совпадение, но на следующий год наше министерство выделило очень приличные деньги на техническое перевооружение. Иногда нас с Михаилом приглашал к себе капитан, но, будучи капитаном первого ранга, уже на рюмку «чая». Человек он был по-кавказски гостеприимный и интересный рассказчик. Знал много анекдотов, рассказывал, как он встречался с Хрущевым, который посетил его военный корабль во время Карибского кризиса. Фотография его с Хрущевым была у него на столе под стеклом. В свободное время ходили с Михаилом в спортивный зал играть в настольный теннис. Пытался приучить его к сауне, но он сказал, что ему хватает жары на палубе. Честно говоря, я и сам не часто ходил в сауну, а, в основном, посещал бассейн с морской водой, который находился в помещении сауны. А вот иностранцы повадились ходить в сауну и, обычно, группами мужики вместе с тетками. Однажды я зашел в сауну, а там они сидят, в чем мать родила. Дамы заверещали, мне пришлось ретироваться. После этого случая иностранцы забрали у боцмана ключ от блока сауны с бассейном и закрывались во время посещения. Днем, те, кто не был задействован в работах, обычно сидели на шлюпочной палубе на пластмассовых стульях (они привезли их 30 штук) вокруг столика и пили кофе или привезенную с собой воду. Рядом стоял открытый контейнер с их вещами, и набитый водой, пивом, печеньем и еще всякой снедью и напитками. То есть один контейнер, явно не был предназначен для работы.

31 августа я получил радиogramму, подписанную Крюковым, Семеновым, Батуевым, Масловым и Рождественской с соболезнованиями в связи со смертью моего тестя Николая Тимофеевича Александрова. К этой смерти я был готов. Тесть умер на 76 году жизни от мучительной болезни – рака. Он был сильным, мужественным человеком. В 17 лет из блокадного Ленинграда ушел на фронт, прошел всю войну. Был трижды ранен. Награжден медалями, в том числе, 4 медалями «За отвагу» и орденом «Отечественной войны». После войны вместе с супругой до самой пенсии проработал на Кольском полуострове в геологоразведочной экспедиции. Был награжден орденом «Трудового Красного Знамени».

Постепенно передвигаясь с работами от полигона к полигону, судно шло на запад, приближаясь к конечному пункту контракта – **порту Катанья (о. Сицилия, Италия)**. Отработав во втором этапе контракта 25 суток, 14 сентября закончили работы на самом западном полигоне, и пошли на заход в порт Катанья. В этот же вечер в моей каюте, в присутствии Джека Шиллинга, Леона Мудлей, Михаила Сорокина, Виктора Иванова и капитана, мы с Гертом подписали двусторонний Акт о выполнении работ по контракту.



ТВ-рама частично заменившая Пройсаг



Мы с Сорокиным со всей группой НИОЗ



Джек снова со своей трубой.



Чашепитие с Тамарой в моей каюте



Подписание Акта выполненных работ.



Герт согласен с Актом



Джек не может найти где родился .



А Женя Сакварелидзе нашел

После этого я накрыл стол, припасенными деликатесами, и мы отметили это событие, пригласив еще профессора из Тбилисского университета Евгения Сакварелидзе, которого я знал по рейсу ТТР. Мужик он был очень доброжелательный и у нас с ним были дружеские отношения. По нашей традиции все они на карте мира, висевшей над диваном, расписались в местах их рождения. Пока мы пьянствовали в моей каюте, иностранки с помощью наших буфетчиц накрыли фуршетный стол в камеральной лаборатории для прощальной вечеринки. В 21-00 по судовой трансляции объявили, что все желающие могут собраться в камеральной лаборатории. На столе стояли бутылки вина, банки с пивом и кока-колой, которые иностранцы, вероятно, достали из своего заветного контейнера. Мы с капитаном принесли по бутылке водки. С обеих сторон было сказано несколько приветственных речей и тостов, с пожеланиями дальнейшего сотрудничества. Затем вышли наши тральцы (Плахотник, Маракулин, Иванов и Любимов) и подарили Джеку Шиллингу, работавшему с ними больше всего на палубе, небольшую коробочку, перевязанную лентой с бантиком, которую он чуть не уронил. В ней была 3-х килограммовая бронзовая кувалда. Подарку Джек был несказанно рад. Некоторые иностранцы присосались к нашей водке, и мне пришлось идти за добавкой. Закончился вечер, как всегда, танцами. На этом закончился контракт с НИОЗ.

В середине следующего дня «Логачев» встал у причала порта Катанья. Вечером все иностранцы сошли с борта судна на берег. Герт оставил мне ключи от всех контейнеров, которые они должны сгрузить при заходе «Логачева» в порт Ден-Хелдер на обратном пути в Санкт-Петербург. Наконец, на судне не было слышно иностранной речи. За период контрактов (107 суток) на судне побывало 82 иностранца. Следующим этапом работ НИС «Профессор Логачев» был государственный контракт по программе ГПС в пределах 15° – 16° с.ш. САХ. Для выполнения этого контракта в Катанья должны были прилететь 11 сотрудников ПМГРЭ и 10 сотрудников ПГО «Севморгео». Порт Катанья расположен у подножья вулкана Этна. Вулкан периодически просыпался, возбуждался, правда, не сильно и выплескивал на город очередную порцию пепла. Поэтому большинство домов в городе были серого цвета от пепла. Мыть их было бесполезно. Кстати, Тамару Камакхидзе в Катанья встречал ее голландский муж, и они побывали на вершине Этны. В первый вечер стоянки мы с Сорокиным и Антиповыми пошли гулять по городу. В центре старого города сфотографировались у фонтана, и пошли в сторону новостроек. Было уже начало первого ночи, когда мы повернули назад в сторону порта. Шли по широкому проспекту, пересекая поперечные улочки. В какой-то момент мы с Сорокиным и Геной Антиповым ушли вперед, а Ирина немного отстала. Мы остановились ее подождать, и когда она пересекала поперечную улицу, с главной улицы направо свернул мотоцикл и, проезжая мимо Ирины, сидящий сзади парень схватил ее сумку за ремень. Ирина упала, мотоцикл протащил ее несколько метров. В результате ремень с одной стороны оборвался, и мотоциклисты улетели вместе с сумкой Ирины. Мы подбежали к Ирине, колени и локти у нее были в ссадинах, сама она в шоковом состоянии. Подняв Ирину, мы дошли до ближайшей открытой лавки, где хозяин дал бинты, которыми мы перевязали ее ссадины. Немного передохнув и успокоившись, пошли до ближайшего открытого кафе, где и устроились, переваривать происшедшее. Заказали еду и водки, чтобы снять стресс. Ирина стала подсчитывать убытки. Денег в сумки было немного, была какая-то мелочь из парфюмерии, несколько отснятых пленок, в том числе и моих, которые она взяла у меня, чтобы проявить со своими. Самым ценным, там был документ, выданный итальянскими властями вместо паспорта моряка, чтобы мы могли ходить по городу, и который должны вернуть перед отходом судна. Сорокин сказал, что с этим он разберется через агента. Поужинав и приняв на грудь, совсем успокоились. Хозяин кафе, услышав наш рассказ, сказал, что это обычное явление на Сицилии. Так промышляют местные отморозки. На судно вернулись уже под утро.

Утром сообщили о происшествии агенту, который сказал, что оповестит полицию и власти, и с утерянным документом проблем не будет. Этим же утром Миша Сорокин

улетал в Рим, где должен был встретиться с нашими сотрудниками, чтобы они передали ему билет до Питера, купленный ПМГРЭ. Но вышла незадача. Билеты прилетевшим из Питера покупали в турфирме «Нева», где сказали, что итальянская виза не нужна, т.к. летят на судно. Но для вылета из Рима в Катанья нужно перейти в другую зону местных авиалиний. А чтобы туда попасть, нужна итальянская виза. В результате, всю прилетевшую группу арестовали и собирались депортировать обратно в Россию. Ночь они провели в охраняемом зале, спали кто на полу, кто на скамейках. Утром начались звонки в разные инстанции. Володя Марков, назначенный главным у прилетевших, звонил Крюкову и мне на судно. Я, узнав у капитана телефон посольства РФ в Риме, звонил туда. В посольстве взял трубку дежурный и сказал, что все руководство разъехалось на отдых. Дал мне какой-то телефон, по которому я не мог дозвониться. Позвонил еще раз дежурному, описал ситуацию, сказал, что срывается государственный контракт и, если они не решат проблему, вся вина за срыв ляжет на них. Не знаю, что повлияло, мои ли угрозы или нажим со стороны Крюкова на наше министерство, но в последний момент, перед самой депортацией, всю группу посадили на самолет и направили на Мальту. Там, якобы, виза не нужна, или договорились с мальтийскими властями. Миша Сорокин так и не встретился с Володией Марковым, у которого был его билет. Но в Риме, конечно, не остался, он калач тертый, выкрутился как-то и из этого положения. В Питер прилетел на следующий день.

А мы, узнав, что наших отправили на Мальту, туда же направили «Логачев». За сутки мы дошли до порта **Валлетта (о. Мальта)**, где на причале, судно с нетерпением ждали наши люди, которые ночь провели в какой-то второсортной гостинице. Швартовались очень долго, больше 2-х часов, был сильный отжимной ветер и, вероятно, течение. Даже порвали один швартовый канат. Канат чуть не снес встречающих. Представители властей, которые тоже ждали судно, после обрыва каната, от греха подальше, сели в машины и уехали. В результате, пришлось вызывать буксир и с помощью буксира пришвартовались. Увольнение на берег власти разрешили до конца суток, т.е. до 00. В центр города долго шли по белой каменистой дороге острова под палящим солнцем. Это был воскресный день, все банки были закрыты, но около старинного собора нашли автомат, где поменяли немного долларов на местную валюту. Собор, естественно, посетили, после чего пошли на каменистый пляж, где купались до вечера. Уже в сумерках зашли в открытое кафе, где с аппетитом поели и попили, истратив всю местную валюту. Затем долго, не спеша возвращались на судно. Ровно в полночь судно отошло от причала и взяло курс на запад в Атлантику. По дороге в район работ, буквально на 2 часа, зашли в **порт Гибралтар (Англия)**, чтобы забрать, заказанные для нас несколько бочек с маслом для главных двигателей. Гибралтарский канал проходили в первой половине дня, поэтому в полной мере насладились видами Геркулесовых столбов и игрой стай дельфинов.

От Гибралтарского пролива до полигона 15° с.ш. САХ шли 14 суток. По пути испытали аппаратно-методический комплекс (АМК) «Рифт», разработки ПГО «Севморгео». Были также испытаны все спуско-подъемные механизмы и АСУД. Механики занимались ремонтами, то левого, то правого двигателя. 8 октября прибыли на полигон. Работы начали с промера, затем расстановка и калибровка 3-х донных маяков-ответчиков (ДМО).

Основной целью работ была комплексная оценка перспективности обнаружения рудных объектов ГПС на 2-х участках рифтовой долины сегмента Срединно-Атлантического хребта (САХ) в пределах 15° и 16° с.ш. Эти задачи решались с применением всего комплекса методов, имеющихся на борту НИС «Профессор Логачев». После калибровки ДМО выполнялось электроразведочное профилирование методом естественного поля (ЕП) с помощью АМК «Рифт». Профили выполнялись через 1 км на всей площади полигона 15°. Через 3 суток работ, выполнив 5 профилей, ПА АМК «Рифт» пришлось поднимать из-за поломки в системе гидравлики муфты главного двигателя. Пока шел ремонт, судно в течение 3-х суток лежало в дрейфе, погода позволяла. Рыбаки высыпали на палубу, но рыбы не было. Появились одиночные кальмары. Счастливицам



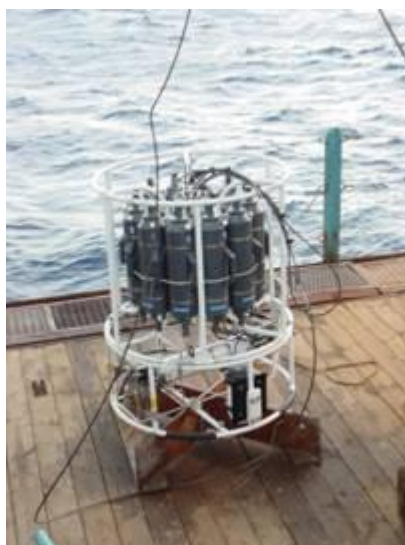
Подготовка ДМО к постановке на дно.



Спуск АМК «Рифт» в воду



Счастливчик Малин В.Б. Г/ф зонд «SeaBird» с батометрами



Техника СМГ



Мостик судна, вид с кормы



Корма. Рабочие площадки судна



Волейбол на траловой палубе



удалось несколько штук поймать. Пока была тихая погода, играли на траловой палубе в волейбол, а в спортзале в настольный теннис. Иностранцев не было, поэтому сауна с бассейном была открыта круглые сутки. Помимо дневных купаний в бассейне с морской водой, я, чтобы быстрее и крепче засыпать, перед сном, если позволяла работа, плавал в бассейне минут по 30, зацепившись одной ногой за фал, привязанный к стенке бассейна. Эту манипуляцию приходилось делать, т.к. площадь бассейна была 3 на 3 метра, далеко не уплывешь. Глубина была тоже 3 метра.

Механики вовремя закончили ремонт муфты, т.к. поднялся ветер, и начало покачивать. Вернувшись на полигон, продолжили профили с АМК «Рифт». Через 3 суток закончили эти работы. К сожалению, аномалий ЕП, которые указывают на присутствие рудных объектов ГПС, не было зарегистрировано. Дальше сделали 6 гидрофизических зондирований с отбором проб воды батометрами на нескольких горизонтах. Для составления геологической карты, приступили к драгированию, в местах предположительных выходов коренных пород, которые намечали по данным промера. Для получения проб осадков выполнили станции с коробчатым пробоотборником КП-1,5 по сети 2,5х5 км. В завершении, сделали 3 телевизионных профиля, подняли расставленные ДМО, и пошли на полигон 16° с.ш. На этом полигоне выполнили 14 драг, чередуя их с 14 гидрофизическими зондированиями. Сделали 3 профиля ГБО «Оретех». ДМО не расставляли, привязку ГБО осуществляли в короткой базе. Напоследок, сделали 5 станций КП, и так как топлива оставалось в обрез, помчались в сторону дома. В результате по госконтракту на полигонах САХ поработали ровно 30 суток.

В течение 19 суток шли на заход в порт Ден-Хелдер, где должны были разгрузить голландское оборудование и 9 контейнеров. **В Ден-Хелдер** прибыли 24 ноября. «Логачев» поставили к причалу НИОЗ. Там судно встречал Джек Шиллинг, который организовывал разгрузку «Логачева». Ему я передал ключи от контейнеров. К полудню к судну подъехала машина Тамары Камакхидзе. Она пригласила меня и Антиповых к себе в гости в город Утрехт. Я договорился с Володией Марковым, который был у меня замом на САХе, что нас не будет на судне пару суток. Он благосклонно нас отпустил, сказав, что за разгрузкой проследит и нас, в случае чего, прикроет. Мы быстро собрались и разместились в машине Тамары.

От Ден-Хелдера до Утрехта было около 150 км, ехали по шикарной многополосной магистрали с замысловатыми развязками. Таких в России тогда еще не было. Часа за 2 доехали до Утрехта. Это был не большой старинный, ухоженный городок с многочисленными парками и зелеными бульварами. Тамара повозила нас по городу, показала, и мы походили по территории Утрехтского университета. Посмотрели его корпуса старинной постройки, похожие на замки и крепости. Погуляли по какому-то парку и поехали к дому Тамары, который находился в новом жилом квартале города, с 2-3 этажными постройками типа коттеджей.

У Тамары был 3-х этажный дом-коттедж. Перед входом в дом и воротами в гараж была довольно обширная замощенная плиткой площадка. На первом этаже была большая прихожая, гостиная, кухня, туалет с ванной и еще какие-то помещения. Из кухни был выход на противоположную сторону дома в небольшой садик с цветами и кустами. На втором этаже было несколько спален и санузел. Насколько я понял, муж Тамары купил этот дом с рассрочкой на 15 лет. Помимо Тамары с мужем, в доме жила мама Тамары, грузинка средних лет, доброжелательная и гостеприимная женщина. Вероятно, она соскучилась по общению на русском языке, поэтому с удовольствием нас слушала и сама много рассказывала о жизни, в том числе и в Утрехте. Рассказала о свадьбе дочки, которая проходила в Тбилиси. Показывала семейные фотографии. Муж Тамары был химик и работал, как и Тамара тоже в университете. Как звали его, и мать Тамары не помню. До позднего вечера мы просидели в гостиной за обильно уставленным закусками столом. Посередине стола стояла электрическая фритюрница, состоящая из двух ярусов. На нижнем ярусе находились 6 индивидуальных «лопаток» с ручками. Верхний, представлял



Тамара в своей каюте на «Логачеве».



Дом-катедж Тамары в Утрехте



Свадьба в Тбилиси.



Тамара с мужем на вулкане Этна после рейса



За гостеприимным столом с мужем.



Мама Тамары много рассказывала о жизни



из себя металлическое блюдо, в котором кипело растительное масло, и куда можно было класть кусочки мяса. Я впервые видел такую кухонную технику. Пили не очень много, но зато много говорили и, по-моему, даже попели. Мужу Тамары с нами было не очень интересно, так как русского языка он не знал, за исключением нескольких слов. Поэтому поужинав, и посидев для приличия некоторое время, он довольно рано ушел из гостиной в свою комнату, извинившись и сказав, что ему рано вставать на работу. Мы, чтобы особо не утомлять хозяев, не позднее 22 часов вышли прогуляться, а вернувшись, поднялись на второй этаж в подготовленные нам комнаты для сна.

Утром встали не очень рано. Позавтракали, попрощались с мамой Тамары, поблагодарили ее за гостеприимный прием. Пригласили в гости в Питер. После этого Тамара повезла нас на экскурсию по Амстердаму, до которого от Утрехта было 40 километров. Я спросил у Тамары, не будет ли у нее проблем на работе. Но, оказалось, что Герт ее непосредственный начальник специально отпустил ее на 2 суток, чтобы она устроила нам экскурсию по Голландии. В Амстердаме мы провели целый день. Тамара возила нас по всему городу, показывая его достопримечательности. Посетили пару музеев, прошлись по улице «красных фонарей». Посидели в уютном кафе. Около 19 часов Тамара доставила нас в Ден-Хелдер к родному судну. На прощанье попили чай (другого Тамара не могла) у меня в каюте, где обменялись адресами, телефонами и E-mail. Проводили Тамару до машины, поблагодарили ее за прием, тепло попрощались и она уехала.

Пока нас не было, на судне случился ажиотаж. Оказывается, это был последний год, когда действовала таможенная льгота на автомобили для моряков заграничавания. В связи с этим, на судне появились парни, специально прилетевшие из Питера, предлагавшие за 1 тысячу долларов оформить машины на наши паспорта моряков. Сначала народ сомневался, но чувство наживы взяло верх, и к нашему приезду уже был большой список согласившихся. Мы с Антиповыми, поговорив с Марковым, который был в том списке, тоже ввязались в эту авантюру. Но как в последствие оказалось, авантюра удалась. В Питере тысячу долларов я получил за 1 час работы. Оформил в таможне по своему паспорту машину, и тут же оформил ее продажу по доверенности на какую-то даму. Эта дама, на новой Мазде, довезла меня до метро, и больше ни машины, ни дамы я не видел.

Рейс № 18 НИС «Профессор Логачев» подходил к концу. Контракт с НИОЗ, состоявшийся в этом рейсе, был для меня самым трудным и нервным по сравнению с остальными иностранными контрактами, в которых я принимал участие как начальник рейса. От Ден-Хелдера до Санкт-Петербурга «Логачев» дошел за 7 суток, и 4 декабря судно пришвартовалось к 4 причалу Канонерского судоремонтного завода. Закончился очередной рейс, длительность которого составила 184 суток, т.е. чуть больше чем полгода. А это при подсчете длительности полевых работ для досрочного выхода на пенсию, засчитывалось за 1 год.

36. Май – декабрь 2001 год. Рейс № 20 НИС «Профессор Логачев».

В 2000 году НИС «Профессор Логачев» выполнил рейс № 19, в который входил контракт по работам «Плавучего университета» - TTR-10 и государственный контракт по программе ГПС на САХе. Также в 2000 году Министерство природных ресурсов выделило большие деньги на техническое перевооружение геологической отрасли. Океанская партия (ОПСР) на эти деньги заказала в ПГО «Южморгеология» геоакустический комплекс (ГАС) МАК-1М, в ГП «Севморгео» грейфер с телевизионным контролем ДГ-1 и коробчатый пробоотборник КП-1,5. Помимо этого была закуплена оргтехника, сушильные шкафы, стирательные и микроскопы. Мурманское СКБ «Техморгео» продолжило модернизацию телевизионного грейфера ПГС-4/1М, созданного по чертежам грейфера «Пройсаг». Вся эта техника была поставлена на НИС «Профессор Логачев» в 2001 году и в рейсе № 20 должна была пройти морские испытания. В середине мая в Океанской партии произошла трагедия – покончил жизнь самоубийством главный геолог

партии Александр Моисеевич Ашадзе. Ушел из жизни сорокалетний красивый, обаятельный человек, высочайший профессионал и фанат своего дела. В партии все любили и уважали Сашу. Это он, единственный из нас, опускался на обитаемом аппарате МИР на рудное поле «Логачев» в 1994 году. До конца не понятны мотивы его ухода, но что-то связанное с семьей. После нескольких дней поисков нашли его в гараже в его любимой машине Сааб, задохнувшимся от выхлопных газов. Произошло это в период подготовки рейса «Логачева».

В феврале 2001 года ПМГРЭ заключила контракт с Государственным центром морских исследований Германии (Geomar) на проведение на НИС «Профессор Логачев» геолого-геофизических исследований в Черном море. В марте этого же года был заключен контракт с МГУ на работы по программе «Плавучий университет» - TTR-11. И, естественно, был государственный контракт по программе ГПС на САХе. Опять 3 контракта.

26 мая «Логачев» с помощью буксира отошел от причала Кронштадтского морского завода и пошел на ходовые испытания к приемному бую. После ходовых испытаний, двое суток стояли на якоре ждали заправщика. Но что-то не срослось, и на третий день руководство ПМГРЭ решило, что судно заправиться в Киле, где мы должны были погрузить немецкое оборудование. Вечером того же дня после осмотра судна комиссией (таможня, пограничники), «Логачев» пошел в рейс. За трое суток добежали до **Киля**, где нас поставили к причалу Геомара под погрузку. В течение 8 часов погрузили все оборудование. За это время мы успели только пробежаться по близлежащим к Геомару магазинам и сразу назад. Вечером судно уже входило в первый шлюз Кильского канала. Ночью подошли к одному из причалов канала, где нас заправили 325 тоннами топлива. Выйдя из канала, на 2 двигателях побежали через Северное море и проливы к славному городу Лиссабон. Дело в том, что когда Иванов М.К. узнал о морских испытаниях нашего нового оборудования, то изъявил желание на них поприсутствовать, до контракта с Геомаром. В связи с приобретением нового оборудования, в Океанскую партию приняли 4 молодых ребят – 2 геофизиков и 2 радиоинженеров. Всего в рейс пошли 35 членов экипажа судна, 22 сотрудника ОПСП и 2 сотрудника из Южморгеологии (ЮМГ), разработчики ГАК МАК-1М – Володя Амелин и Володя Носков. Они будут сдавать комплекс в эксплуатацию. Моим замом в этот рейс пошел Володя Марков. Начальниками отрядов были: Плахотник А.М. – отряд пробоотбора, Мачулин А.В. – гидрографический отряд, Антипов Г.В. – отряд гидроакустики, Шерemet В.И. – фототелевизионный отряд, Нешеретов А.В. – отряд гидрофизики и Малин В.Б. – отряд ВЦ.

На рейде **Лиссабона** с катера мы приняли на борт во главе с Михаилом Ивановым 3 студентов МГУ (Павел Шашкин, Сергей Буряк и Валя Блинова) и 2-х аспирантов – Лену Козлову и Гришу Ахманова. Сразу после этого пошли на ОМР по вводу в эксплуатацию новой техники. В комплекс МАК-1М входили 2 подводных аппарата (ПА), набортная аппаратура и станция обработки. В состав ПА входили 2 гидролокатора бокового обзора – 30 и 100 кГц, придонный профилограф 5 кГц, эхолот 170 кГц, датчики давления, крена, дифферента и курса. Также на ПА была установлена антенна (маяк-ответчик) подводной навигации для координирования ПА с частотой излучения 10-14 кГц. На ОМР больше всего времени занимали настройки МАКа. ПА опускали и поднимали раз 15, все время что-то отказывало. Комплекс принимал и разбирался в схемных решениях Гена Антипов, при этом заставлял вникать в работу МАКа молодого радиоинженера Сергея Железняка. Во время ремонта МАКа испытывали другую технику – грейфер ДГ-1, ТВ-раму, гидрофизический зонд, ГБО ДД «Океан» и сейсмический комплекс. По просьбе Иванова в заливе Кадис сделали 2 станции с гравитационной трубкой. Параллельно с забортными работами тралы наматывали трос на ваерную лебедку, и делали сплесни, сращивая концы тросов разного диаметра. После 6 суток ОМР судно встало на рейд **порта Фару (Португалия)**, откуда подошедший катер забрал группу Иванова. А, НИС «Профессор Логачев» рвануло через Гибралтарский пролив в Средиземное море и далее к порту

Стамбул. В Средиземном море пару раз тормозили для спуска ПА МАК-1М. Во время второго спуска, сделали небольшой профиль МАКа, и на сонограмме ГБО 30 кГц четко зафиксировался подводный вулкан, который мы назвали «вулкан Ашадзе», в честь нашего трагически ушедшего товарища. Переход до Стамбула занял 9 суток. **В Стамбуле** в течение 10 часов принимали 600 тонн топлива ЭФО-30 и 40 тонн соли. По завершению приема сразу помчались в порт Констанца, т.к. опаздывали на контракт с Геомаром. Пройдя проливом Босфор, вышли в Черное море и через сутки стояли у причала **порта Констанца (Румыния)**. Накануне вечером, я устроил в своей каюте прощальный вечер для ребят из ЮМГ, которые сдали нам МАК-1М в рабочем состоянии и написали несколько инструкций в случае возникновения неисправностей. Помимо ребят из ЮМГ в каюте присутствовали Антиповы и Саша Иванов, заместитель начальника ОПСП.

В Констанце простояли 3 суток. В первый день стоянки на судно прибыл еще один сотрудник ОПСП Алексей Иванов. Он привез железнодорожные билеты для сотрудников ЮМГ. Оба Володи очень расстроились, что вместо самолета им придется не одни сутки трястись в поезде до Новороссийска. Они решили попробовать самим купить билеты на самолет. Тогда в компании с Антиповыми, мы все вместе пошли в город. Порт и город Констанца был большой и довольно грязный. Повсюду были видны следы боев за независимость, которой они так добивались. На многих домах были видны выщерблины от снарядов и пуль. Некоторые дома так и стояли разрушенными, и не было видно, что их собираются восстанавливать. В центре города мы нашли несколько касс аэрокомпаний, но одни были закрыты, в других не было билетов. Ребята расстроились, мы немного погуляли по городу, и я повел всех в припортовый ресторан. Мне было неудобно перед ребятами, которые хорошо сделали свою работу, а ПМГРЭ не могла по-человечески их отправить домой. В кабаке мы плотно посидели, а по пути зашли в магазин, где купили несколько бутылок сухого красного вина и закуски. Вечер продолжили у меня в каюте. После второго тоста я, вдруг, покрылся холодным потом, привстал, почувствовал резкую боль в районе солнечного сплетения и потерял сознание. Как потом мне рассказали, меня подхватил Гена Антипов и отнес в спальню на кровать. Когда я очнулся, рядом сидел судовой врач. Он померил мне давление и сказал, что похмеляться нужно тем же, что пил накануне. А сухое красное вино резко сужает сосуды. Что же со мной было, я так и не знаю, думаю, что просто переутомился.

На следующее утро я встал на завтрак, чувствовал себя сносно. Надо было встречать иностранных специалистов. К обеду на судне появились 25 немцев, 2 украинца из Севастополя, 1 румын и трое русских из московского института «Геохи». С москвичами прилетел мой бывший переводчик Леня Мазуренко, он уже работал в Питере во ВНИИОкеангеология и учился в аспирантуре. На судно он прибыл по договору с ПМГРЭ. Контракт был подписан с Геомаром, а из этого Кильского института было только 3 человека. Остальные были из различных немецких организаций. 11 человек было из Гамбурга, 3 из Геттингена, 3 из Берлина, 3 из Бремена и супружеская пара из Мюнхена, которые обслуживали обитаемый подводный аппарат «Яго». Как я понял, они были владельцами этого аппарата и зарабатывали деньги, заключая договора с различными заинтересованными организациями. Из Москвы были Алла Лейн, Николай Пименов и Искандер Байрамов. Руководителем всей этой компании был очень высокий кучерявый профессор из Гамбурга Вальтер Михаэльс. Каждый раз, заходя ко мне в каюту, он, переступая порог, стучался головой о потолочный плафон. Заместителем у него был шустрый немец Ричард Шиферт, основными обязанностями которого были операции по спуску в воду и подъему на борт аппарата «Яго». На третий день стоянки к борту «Логачева» подошел трейлер с 20 футовым контейнером, в котором был размещен аппарат «Яго». Контейнер автокраном был поставлен на траловую палубу, воротами в сторону кормы и был раскреплен с помощью цепей. Из контейнера «Яго» выкатывался на специальной тележке по выдвижным 3-х метровым рельсам, до места с которого его можно было достать кормовым краном. Рабочее место аппарату определили в кормовой

части шлюпочной палубы с правого борта судна. С этого места его легко и удобно было опускать в воду кормовым краном.

29 июня НИС «Профессор Логачев» вышло из порта Констанца и двинулось в район работ, который находился в экономической зоне Украины. Разрешение на работу в этой зоне оформляла ПМГРЭ. Основные задачи, которые решались в процессе работ были следующие. Локализация и исследование участков выделения газов на морском дне (кратеры, просачивания, грязевые вулканы) и сопутствующие структуры (карбонаты, слои бактерий). Характеристика фауны в окрестностях просачиваний и кратеров, а также изучение микробиологических процессов, связанных с газгидратами и выходами метана. Для решения этих задач в контракте были указаны все виды аппаратуры и оборудования, имеющиеся на судне, а также поставленные немцами - обитаемый аппарат «Яго», сейсмическая система и буксируемый профилограф. В результате, их сейсмическое оборудование и профилограф так и не заработали, и использовали нашу сейсмику и набортный профилограф. Учитывая опыт контракта с НИОЗ, я предложил Вальтеру, и он согласился, проводить ежедневные вечерние совещания. На них также присутствовали Ричард и Леня Мазуренко. Вальтер приносил подробнейший план работ на ближайшие сутки с координатами работ. Наибольшее внимание он уделял спускам аппарата «Яго». Обслуживала аппарат семейная пара Юрген Шауер и Карен Хисман, которые жили в одной каюте. Юрген управлял аппаратом во время работы у дна, а Карен осуществляла акустическую связь с аппаратом с помощью гидрофона, опускаемого с борта судна в воду во время работы аппарата под водой. Автономность «Яго» была 12 часов, но, как правило, работа под водой не превышала 6-8 часов.

Спуск «Яго» в воду с борта судна осуществлялся краном. Как минимум 2 человека удерживали аппарат с помощью веревочных оттяжек. Параллельно со спуском «Яго», носовым краном в воду опускался резиновый катер с Ричардом и мотористом на борту. Катер подходил к «Яго», Ричард отцеплял аппарат от кранового троса, прицеплял «Яго» к буксировочному тросу катера и буксировал его к месту погружения. Обычно судно вставало в 200 метрах от места погружения аппарата. После прибытия к месту погружения Ричард отцеплял «Яго» от троса и закрывал горловину аппарата. «Яго» начинал погружение, а катер возвращался на судно. На судне Карен проверяла связь с аппаратом, если все было в норме, «Яго» приступал к работе у дна. Помимо Юргена, как штурмана, в аппарате присутствовал второй человек – наблюдатель. Как правило, это был геолог, который говорил Юргену в каком направлении двигаться и какие образцы отбирать. Наблюдатели от спуска к спуску менялись. Алла Лейн и Николай Пименов тоже по разу побывали в качестве наблюдателей.

Помимо спусков «Яго» Вальтер много времени уделял сейсмическим работам и гидрофизическим станциям с зондом SeaBird с отбором проб воды батометрами. Во время контракта был испытан и работал грейфер с телевизионным контролем ДГ-1. Были выполнены 3 расстановки и подъем донных сейсмических станций (OBS) на различных участках района работ. Всего за время работ было выполнено – 22 спуска «Яго», 22 станции гидрофизики, 48 сейсмических профилей (1900 погонных километров), 3 профиля ГБО «МАК-1М», 26 станций КП, 14 станций грейфера ДГ-1, 11 станций гравитационной трубки, 8 станций мультикорера и при этом почти все время работал набортный профилограф. Профилограф выключался на время работы «Яго», чтобы не создавать помехи в связи с аппаратом. Все это было выполнено за 21 сутки. Т.е. работали очень напряженно, ни минуты простоя. Как оказалось, у нас с Вальтером совпали день и год рождения – 10 июля 1948 года. В этот день Вальтер поздравил себя тем, что совершил погружение в «Яго» в качестве наблюдателя. Вечером он устроил небольшой фуршет с сухим вином на палубе у своей каюты. Я пригласил его в свою каюту, где собрались ветераны ОПСП и капитан. Уже ближе к ночи он зашел, где мы его поздравили, вручили ему заранее изготовленный адрес с изображением его на «Логачеве». Я подарил ему



Идем Кильским каналам.



Рейд Лиссабона. Группа Иванова на катере



На подходе к Стамбулу.



Впереди мост через



Босфо



Провожаем специалистов ЮМГ (в центре).

Обитаемый аппарат «Яго»



Спуск «Яго» в воду.



Всплытие «Яго», встреча его катером с дальнейшей буксировкой к судну.

альбом с видами Питера и бутылку «Столичной» водки, на это он сказал, что в рейсе лучше подарка быть не может. Нельзя сказать, что отношения у меня с ним были гладкие. Он все время давил, торопил, а я, как мог, сопротивлялся. Бывало, доходило до ругани, но компромисс, все - же находили.

Во время подъема и постановки «Яго» на борт судна наши люди стояли на оттяжках и после этого наблюдали за тем, как немцы вынимают поднятые образцы. Однажды, перед подъемом «Яго» на борт, по судовой трансляции прошло объявление, чтобы никто из участников рейса, кроме специалистов заказчика, не подходили к аппарату. Немцы сами его приняли на борт и, довольно скрытно извлекали поднятые образцы, которые сразу прятали. С мостика я углядел, что они упаковывали какие-то деревянные детали. Мы предположили, что, вероятно, они нашли старинное затонувшее судно, и отобрали остатки его корпуса или другие части судна. Всю подводную видеосъемку, которая выполнялась с «Яго» Вальтер забирал и никому не показывал. За исключением некоторых выдержек, которые он продемонстрировал в конце рейса в столовой команды на большом экране. У меня сложились хорошие отношения с владельцем «Яго» Юргеном. Дубликаты видеозаписей всех погружений у него были и он дал мне по секрету их переписать, кроме того самого, секретного. Просил об этом никому из немцев не говорить, особенно Вальтеру. Анна Лейн, как-то узнала об этом и уговорила меня сделать ей дубликат. Что я и осуществил за закрытыми дверями. На видеозаписях хорошо были видны различные структуры дна, в том числе небольшие кратеры грязевых вулканов, карбонатные постройки, биоматы, а также места выходов газа. Последних, было много, и некоторые представляли собой непрерывные струи газа. Судя по отдельным пузырькам и струям метана, повсеместно выходящим на поверхность дна, шельф Украины богат газом.

21 июля контрактные работы с Геомар закончились. На следующий день утром судно пришвартовалось к причалу порта **Констанца**. В первый день стоянки судовым краном разгрузили немецкое оборудование. Но в Констанцу не прибыл трейлер, который должен был увести контейнер с «Яго». На следующий день – 23 июля официально заканчивался контракт с Геомар. Трейлер опять не прибыл. 24 июля начинался контракт с МГУ. Иванов со своей группой прибыл на судно в 2 часа ночи 24, а каюты заняты немцами. Приключился скандал, до утра студенты перекаптовались в камеральной лаборатории и спортзале, Иванов у меня в каюте на диване. Утром Иванов круто поговорил с Вальтером, немцы покинули судно. Вальтер и Юрген остались руководить погрузкой контейнера на трейлер, который, наконец, добрался до Констанцы. Автокран для погрузки контейнера они арендовали в порту. К середине дня контейнер был погружен и последний немец покинул судно. Немцев сменила группа иностранцев в количестве 11 человек. Из них 5 греков, 2 румына, 2 турка и 2 бельгийца. Лена Козлова занялась расселением иностранцев и своих студентов. Мы с Антиповыми вырвались в город. Часа 3 провели на городском пляже, купаясь и греясь на солнце. Там же в ресторане плотно поели и посетили городской рынок. Цены на рынке были, на удивление, низкими, а ассортимент богатый овощами, фруктами, морепродуктами и мясными изделиями. С полными сетками продуктов вернулись на судно, по пути зайдя в магазин за местным вином. На судне полным ходом шла погрузка продуктов и воды, которые заказала у агента заведующая продовольственным складом или сокращенно завпрод (такая должность была на судне) Тихомирова Валентина Ивановна по согласованию с М.К.Ивановым, который эти продукты оплачивал.

В ночь на 25 июля «Логачев» вышел из порта Констанца и направился в район работ. Программа TTR-11 была обширная. Необходимо было исследовать 9 полигонов. В том числе - 4 в Черном море, 1 в Эгейском, 2 в Средиземном и 2 в Атлантике. В Черном море 2 полигона располагались на континентальном склоне южнее Крыма и 2 в глубоководной части моря. Основной задачей было изучение зон разгрузки флюидных потоков и связанных с ними явлений: грязевой вулканизм и образование скоплений газовых гидратов. На отработку этих полигонов ушло 10 суток. Выполнили 11 профилей ГБО ДД

«Океан» в комплексе с сейсмикой, 5 профилей ГБО МАК-1М, 3 телевизионных профиля, 5 станций грейфера ДГ-1, 3 станции КП и 27 станций гравитационной трубки. В результате работ на континентальном склоне обнаружены многочисленные выходы углеводородных газов на дне моря, которые фиксировались, как в водной толще, так и в донных осадках. Выходы газов сопровождаются образованием специфических карбонатных построек и развитием бактериальных сообществ (матов), многочисленные образцы которых были отобраны. Помимо этого, в пределах континентального склона на глубинах от 700 до 1500 м. были отобраны образцы газовых гидратов, образование которых также связано с интенсивными выходами углеводородных газов. Газовые гидраты были также подняты и в глубоководной части моря, в районе ранее открытых грязевых вулканов Вассоевича, Страхова и в прогибе Сорокина. На этих же полигонах были найдены новые вулканические постройки. Закончив работы, пошли на заход в порт Стамбул. В последнее воскресенье июля, как всегда, капитан пригласил меня к себе. Для капитана 1 ранга Александра Багратовича Арутюнова день Военно-Морского флота был самым значимым праздником. У него в этот день помимо меня были главный механик, старший электромеханик, старпом и второй механик. Стол в этот день у капитана был всегда богатый на закуски и напитки. Накрывала его буфетчица Вера Судьева, которую в экипаже называли «капитанской дочкой». По слухам, капитан привел ее в ПМГРЭ из своей бывшей воинской части. Старший электромеханик Александр Федюкин всегда в этот день приносил свое фирменное блюдо – изготовленное им из сырой, замороженной скумбрии. Срезал филе, резал на небольшие куски, солил, перчил, складывал слоями в миску, перемежая репчатым луком, и оставлял под гнетом на 2 часа. Рыба была практически сырая, но очень вкусная. Праздник обычно длился до утра. Александр Багратович много рассказывал о своих морских походах, включая в рассказы анекдоты, которых он знал огромное количество.

В проливе Босфор пришлось встать на якорную стоянку, т.к. проход по Босфору был временно закрыт. Простояли 9 часов пока проход разрешили. В результате, в **Стамбул** прибыли в 20-00, потеряли 9 часов стоянки в порту. Несмотря на позднее время, в город пошли. Погуляли по ночному Стамбулу, попили пива в баре на набережной. Весь следующий день посвятили прогулке по Стамбулу, осмотрели несколько мечетей. Отстояв очередь, зашли в мечеть-церковь Софию. По длинному мосту пересекли залив, и попали в тряпочное царство, Стамбульский рынок. Из него с большим трудом вырвались, отбиваясь от через чур навязчивых продавцов. Хотя рынок впечатлил изобилием и разнообразием товаров. К концу дня добрались до набережной, где стоял «Логачев». Зашли в ресторан с видом на море. Там нас накормили жареными креветками, которые подали в сковородках, и большим количеством овощей и зелени. Все это мы запивали белым вином, и, не удержавшись, с Антиповым хлопнули по 100 грамм чего-то крепкого. Напоследок, выпив по небольшой чашке вкуснейшего кофе, поплелись на судно. Пока мы гуляли, на судне произошла смена иностранцев, появилась новая группа из 11 человек. Судно приняло бункер 700 тонн ЭФО-30 и 50 тонн солиarki.

В полночь «Логачев» отчалил от причала Стамбула и направился на полигон в Эгейское море. Надо отметить, что на этом полигоне долго не задержались. Поработали всего 2 суток, сделав минимальный объем исследований. Вероятно, за этот полигон иностранцы мало заплатили. И НИС «Профессор Логачев» помчалось пересекать Средиземное море. На переходе студенты устроили турнир по настольному теннису. Иванов втянул и меня в этот турнир. Всех игроков разбили на 2 группы. Помню, я обыгрывал каких-то девиц, а в полуфинале играл с Андреем Ахмеджановым. Играл Андрей хорошо и после счета 1:1, в третьей решающей партии мы бились, чуть ли ни до 30 очков. И все-таки опыт и выдержка победили, Андрей дрогнул. Из второй группы в финал вышел Иванов. Накануне финала вечером, у меня в каюте был какой-то сабантуй, вероятно, чей-то день рождения. Поэтому, на следующий день я был, мягко говоря, не в форме и хотел отказаться от игры. Но Миша Иванов меня застыдил, и мне пришлось



2001 г. На подходе к Стамбулу



Стамбул. Святая София



С Антиповым в парке перед Софией.



В Софии и перед ней



Студенты и мурманский ТВ-грейфер.



Удивительные конкреции



Адриано Маззини учится у студентов.



Нил Кэньон и учебная тревога

играть. Причем финал состоял из 5 партий. Михаил играл хуже Андрея и я, жутко потая, под пристальным вниманием студентов и иностранцев, довольно легко выиграл 2 партии. Оставалось выиграть еще одну. Михаил человек упорный и на третью партию собрался, а у меня уже сил почти не было. Игра в третьей партии была с переменным успехом и после счета 20:20 пришлось играть до двух. Из последних сил, обливаясь потом, я все же вырвал победу. Спустя 10 минут мы с Ивановым встретились в бане. Стоя под душем, Миша довольно зло сказал, что я опозорил его перед студентами и мог бы хотя бы одну партию проиграть. На что я ему признался, что в этом случае, пришлось бы играть 5 партий, и тогда бы я замертво упал бы у теннисного стола, т.к. вчера выпил лишнего. В ответ Миша засмеялся, сказал, что будет тренироваться, и в следующий раз меня обыграет. Кстати, свой выигрыш, сколько-то банок пива, я не забрал. Пиво досталось студентам, и, они его с удовольствием выпили, на очередной вечеринке.

На шестые сутки перехода мы прибыли на рейд порта Валенсия, в 4 часа ночи произошла частичная смена иностранцев. На катере, подошедшем к борту «Логачева», прибыли 7 испанцев, которые сменили то же количество иностранцев, отбывших с судна на этом же катере. Через 12 часов мы уже работали на полигоне в заливе Валенсия. Где изучали геологическое строение континентального склона и пути транзита обломочного материала с шельфа в глубоководную часть Балеарского бассейна по сложной системе каньонов. На этом полигоне основной упор делали на работу ГБО МАК-1М и подводное телевидение. За 3 дня работы сделали 7 профилей МАКа, 9 телевизионных профилей с ТВ-рамой и 5 станций гравитационной трубки. С помощью гидроакустической съемки высокого разрешения (ГБО МАК-1М, 100 кГц) и подводного телевидения было уточнено строение некоторых участков каньонов. Также отобраны образцы для определения состава отложений, накапливающихся в различных частях этой системы.

Даже после такого короткого этапа (лега) работ, была устроена прощальная вечеринка (пати) с вручением сертификатов, речей, фуршета и танцев, которые закончились под утро, когда иностранцам нужно было освободить место на судне для следующей группы. «Логачев» уже стоял у причала **порта Валенсия**. На сей раз судно простояло в порту 2 суток. Мы с Антиповыми много бродили по этому большому, красивому испанскому городу. Днем в городе стояла жуткая жара. В эти часы мы старались больше времени проводить в городских парках и, чтобы не растаять, часто заходили в прохладные кафешки попить пиво или воду. Только ближе к вечеру, когда жара немного спадала, наступало чувство голода, и мы заходили в кафе или ресторан, чтобы плотно поесть и выпить. На последний этап ТТН-11 на судно прибыли 18 иностранцев. Поскольку, этот этап рейса оплачивали португальцы, то их было большинство – 12 человек, в том числе наши знакомые по рейсу ТТН-9 Луис Пинеиро и Хосе Монтейро. Также на судно сели 2 англичанина, в том числе Нил Кэньон, 2 бельгийца, 1 испанец и 1 из Бразилии.

И тут выяснилось, что на 92 посадочных места (максимальное количество согласно регистру), на судне оказалось 97 человек. Т.е. 5 человек лишних. Возник скандал. Капитан категорически отказывался возить лишних людей, а также высылать членов экипажа. Я тоже встал в позу, и сказал, что не вышлю ни одного сотрудника ОПСП, тем более, после работ в «Плавучем университете» судно пойдет на САХ работать по государственному контракту. Иванов кричал, что он платит деньги и своих отправлять не будет. А согласно контракта, на судне 2 лишних члена экипажа и 3 сотрудника ОПСП. В общем, тупик. Немного успокоившись, я позвал Иванова к себе в каюту, где выпив по рюмки, мы решили уговорить капитана взять лишних людей. Взяв бутылку коньяка, мы поднялись в каюту капитана. Иванов предложил капитану не записывать в отходную судовую роль 5 португальцев. Власти в Европе никогда не проверяют количество людей на судне по головам (в отличие от России). А поскольку, судно выходит из страны Евросоюза и в такую же страну приходит (следующий заход в Португалию), то португальцы спокойно сойдут с судна незамеченными властями. В приходной роли их тоже не будет. К концу бутылки коньяка Александр Багратович Арутюнов капитан 1 ранга в отставке с доводами

Иванова согласился и достал свою бутылку коньяка. Всю бутылку мы, конечно, не выпили, но посидели и поговорили хорошо. Капитан сказал, что человек он пожилой, терять ему нечего, если даже его снимут с капитана, то капитаном 1 ранга он все равно останется. Таким он и остался в нашей памяти. На следующий год он скончался. Официально, от сердечного приступа, но лежал он в онкологической больнице на проспекте Ветеранов. Из морга больницы его повезли в Никольскую морскую церковь на отпевание, а затем на Южное кладбище. Там гроб с Александром Багратовичем опустили в могилу под троекратные выстрелы взвода моряков. Весь тот день шел сильный дождь, как будто природа оплакивала хорошего человека. На поминках в кафе на углу Ленинского и Зины Портновой было много его армянских родственников, чувствовалось, что все его очень любили. Я тоже сказал теплые слова об этом замечательном человеке, вспоминая наши совместные рейсы на НИС «Профессор Логачев».

Поздно вечером 21 августа «Логачев» отошел от причала Валенсии, рейс TTR-11 продолжился. Судно пошло на полигон в залив Кадис. Пяти студентам МГУ пришлось спать на диванчиках в каютах своих однокашников. Гибралтар проходили днем и опять наблюдали Геркулесовы столбы и стаи дельфинов, играючи пересекающих нос судна. На полигоне в заливе Кадис в течение 7 суток был выполнен практически полный комплекс геолого-геофизических исследований, имеющихся на борту «Логачева». Объем выполненных работ включал – 11 профилей ГБО ДД «Океан» в комплексе с сейсмикой, 4 профиля ГБО «МАК-1М», 6 телевизионных профилей с ТВ-рамой, 3 станции гидрофизики, 3 станции грейфера ДГ-1, 3 драги и 12 станций гравитационной трубки. В этом интересном районе известны проявления различных по своей природе современных геологических процессов, таких как соляной и глиняный диапиризм, грязевый вулканизм, активная разломная тектоника, формирование мощных песчаных образований в зонах действия контурных течений и т.д. В результате работ были открыты новые вулканические структуры. На двух из них, в их вершинной части (на глубине 1300-1500м.), с помощью телепрофилирования обнаружено скопление большого количества трубообразных карбонатных ожелезненных построек, диаметром от 5 до 50 см и различной высоты. Постройки в большинстве обрушившиеся. Были подняты многочисленные образцы этих построек.

Закончив работы в заливе Кадис, судно направилось на последний полигон рейса TTR-11. Основной задачей на последнем полигоне в районе нескольких вулканических поднятий, севернее архипелага Мадейра, являлось изучение распространения и геохимического состава железомарганцевых конкреций (ЖМК) и корок, найденных зарубежными геологами на одном из этих поднятий. В нашем рейсе были исследованы два ранее не изученных вулканических поднятия. На склоне одного из них, на глубинах 1400- 1500 м., с использованием телепрофилирования было обнаружено большое скопление ЖМК. Среди базальтового основания, на террасах и в ложбинах, покрытых осадками, выделены поля ЖМК. На базальтах были обнаружены железомарганцевые корковые наросты. С помощью грейфера с телевизионным контролем ДГ-1 подняты образцы корок и ЖМК различной конфигурации, большей частью эллипсовидной и таблитчатой формы и, в основном, крупных размеров, достигающих 25- 30 см. в длину. Таких огромных конкреций мы в своих работах не встречали ни в Тихом, ни в Индийском океанах. Тем более на таких малых глубинах.

Работы в рейсе TTR-11 были закончены и НИС «Профессор Логачев» с чувством выполненного долга пошло на заход в **порт Фуншал (о. Мадейра, Португалия)**. По дороге на заход, естественно, была организована грандиозная прощальная вечеринка по накатанной программе – вручение сертификатов, фуршет, речи, тосты, танцы. Единственным отклонением было поздравление Нила Кэнона с днем рождения. По моему, Нил не пропустил ни одного рейса «Плавучего университета». В рейсах его любили и уважали. Студенты дали ему кличку Дон Кихот, он и был похож на этого персонажа Сервантеса, такой же длинный, худой, добродушный и с бородой. На день рождения Нила



Две стороны сертификата, выданного на вечере после 3 этапа рейса TTR-11



В ангаре подводных аппаратов. Заглубитель ПА МАК-1м.

Спуск ПА МАК-1М



Заключительная вечеринка TTR-11 и капитана Александра Багратовича Арутюнова (в следующий рейс он уже не пошел), а также день рождения Нила Кэньона – «Дон Кихота».

студенты нарисовали плакаты, изобразив его, Дон Кихотом и повесили их в камеральной лаборатории, где проходили вечеринки. В общем, вечеринка удалась, все были довольны результатами работ, о чем и вещали в своих выступлениях. Требовали продолжений рейсов ТТР. Молодежь с иностранцами колобродили до утра. На следующий день к обеду судно подошло к причалу **порта Фуншал**, где и простояло трое суток.

В первый день стоянки все иностранцы сошли на берег, кто улетел, кто решил отдохнуть на Мадейре. 5 зайцев-португальцев тоже без проблем ушли с судна в город. Иванов со своей группой остались на судне до утра. Вечером в моей каюте я устроил прощальный вечер, пригласив Иванова, Лену Козлову, капитана и Антиповых. Вечер не обошелся без песен под гитару Иванова и Лены. На следующий день Иванов со всей группой из МГУ улетал в Москву. Им на смену в этот же день прилетели 19 человек для работ на САХе по программе ГПС. Сотрудников ПМГРЭ прилетело 12 человек, из них 3 члена экипажа судна, 4 из ОПСП и 5 химиков, переведенных на штаты ПМГРЭ на время рейса из ВНИИОкеангеология. Также на судно прибыли 2 сотрудника СКБ «Техморгео» из Мурманска, 4 сотрудника ВНИИОкеангеология и сотрудник ГЕОХИ Базылев Б.А. из Москвы. Из нашей Океанской партии прилетели Ирина Рождественская, Лена Липатова, Игорь Федоров и Виктор Бельтенов. 2 дня, как экипаж, так и экспедиционный состав гуляли по цветущему городу Фуншал. На судне оставался минимальный состав вахты. Мадейра курортный остров с хорошим климатом, поскольку остров находится в океане, то такой жуткой жары, как, например, в Анталье, там не бывает. Остров Мадейра расположен на вершине огромного доисторического потухшего вулкана. Наивысшая точка острова 1830 метров. Город Фуншал расположен на склоне горы. Пляжи, на которых мы проводили часть времени, представлены черной галькой. Наиболее красивая часть города это набережная с массой отелей, баров и ресторанов. Туристов много, в основном, это европейцы среднего и пожилого возраста. Из центра города на вершину горы, где располагаются Тропические сады Дворца Монте, ходит фуникулер. Билет туда и обратно стоит 15 евро. С Антиповыми и Ирой Рождественской мы поднялись на фуникулере к смотровой площадке. Там же стоит небольшая симпатичная часовня. В открытом кафе продегустировали несколько сортов Мадеры. Остров Мадейра славится изобилием сортов этого вкусного вина, которое отличается, как по цвету, от темного до светлого, так и по крепости, и содержанию сахара. Через два дня после ухода «Логачева» из Фуншала там состоялся фестиваль Мадеры, на котором, по словам местных, это вино льется рекой и очень дешево. К сожалению, этой халявы мы не дождались. Обратное с горы мы тоже возвращались на фуникулере. Был и другой путь. Параллельно с трассой фуникулера проходила крутая асфальтовая дорога, по которой можно было спуститься на специальных санях, управляемых местным жителем. Володя Марков с Леной Липатовой ощутили прелесть этой скоростной езды. Говорили, что страшно не было. Из окон фуникулера открывался вид на Фуншал, на крыши частных домов с огородами, расположенными под трассой фуникулера. Спустившись с горы, бродили по центру города, заходя в многочисленные небольшие магазинчики с сувенирами и шмотками. В винном магазине встретили Маркова, который увлекся бесплатной дегустацией Мадеры. На специальном прилавке стояли открытые бутылки с вином и небольшие пластиковые рюмки, чтобы посетитель мог выбрать понравившийся сорт. Судя по веселому Маркову, он перепробовал все сорта, и ничего ему не понравилось, т.к. ничего не купил. Выйдя из магазина, он нам поведал, что такой магазин в центре города не один. Так что, халява, все-таки нашлась. В отличие от Маркова, мы купили несколько разных бутылок Мадеры, чтобы продегустировать их на судне, и отметить отход судна из этого райского уголка земли. Остров Мадейру называют «островом вечной весны», а также «цветущим островом в Атлантическом океане». И это правда.

Поздно вечером 5 сентября НИС «Профессор Логачев» отошло от причала Фуншала и взяло курс на юг к другому архипелагу к острову Гран-Канария, на котором находится город Лас-Пальмас. Через полтора суток судно прибыло на **рейд Лас-Пальмаса**. Почти

2001 год. Порт Фуншал (остров Мадейра)



У экскурсионной шхуны.



Поднимаемся в фуникулере на гору к Тропическим садам.



Виды Фуншала из фуникулера



На горе у часовни, рядом со смотровой площадкой

сразу к судну подошел катер с продуктами, заказанными заранее нашим завпродом. Помимо продуктов на судно погрузили большое количество канистр с водой и коробки с соками. Поскольку судно шло работать в тропическую зону, каждому участнику рейса полагалось по 300 грамм сока ежедневно, для восстановления солевого баланса организма. К сожалению, соки вместо сухого вина стали давать после Горбачевского идиотизма. Закончив погрузку, судно направилось в район работ к первому участку государственного контракта. Согласно геологическому заданию мы должны были выполнить региональные работы на 4 участках рифтовой долины САХ с центрами – 17° 20' с.ш., 16° 40' с.ш., 16° с.ш. и 13° с.ш. (участки 1, 2, 3 и 4). Основными геологическими задачами работ являлись: изучение геологического и геоморфологического строения перспективных структур морского дна в пределах вышеперечисленных участков рифтовой долины САХ. Для каждого из участков – выявление признаков современной и древней гидротермальной активности и оруденения ГПС, изучение особенностей их пространственной локализации, выделение перспективных участков для проведения поисковых работ. Еще одной задачей было испытание технических средств пробоотбора, изготовленных СКБ «Техморгео» - трубка гидростатическая, пробоотборник ударного бурения, пробоотборник ударно-вращательного бурения.

Работы начали с северного участка 1 (17° 20' с.ш.). До него шли 9 суток. Для построения геологической карты участка были выполнены 12 драг и 12 станций коробчатого пробоотборника (КП). Для определения перспективности участка на обнаружение рудных объектов ГПС были сделаны 20 гидрофизических станций с отбором проб воды 12 батометрами на различных водных горизонтах. Работы на участке 1 заняли 9 суток, после чего пошли на участок 2. На всех остальных участках был выполнен такой же комплекс работ, как на участке 1. На двух участках 2 и 4 дополнительно было сделано по 3 профиля придонного гидроакустического профилирования ГБО МАК-1М и по 4 станции грейфера с телевизионным контролем ДГ-1. На участке 4, как наиболее перспективном был выполнен 1 телевизионный профиль. Переходя с участка 3 (16° с.ш.) на участок 4 (13° с.ш.), зашли на рудное поле Логачев (14°45' с.ш.), чтобы испытать буровую технику СКБ «Техморгео» на рудном объекте. В течение 3 суток испытали все 3 технические новинки, сделав по 3 спуска каждого снаряда. Надо отметить, как ни странно, все спуски были результативными, кроме одного из-за падения пробоотборника на дне. Причем каждый пробоотборник приносил керн, минимальная длина которого составила 85 см., максимальная 300 см.

Где-то в период окончания работ на 2 участке мне пришла радиограмма от руководства ПМГРЭ с предложением завершить работы и идти в Санкт-Петербург. Объяснялось это сложным финансовым положением экспедиции, поэтому дополнительной заправки судна топливом в Лас-Пальмесе они обеспечить не могут. А оставшегося топлива на судне хватит дойти до дома. Поскольку с судна в ПМГРЭ каждый день посылались диспетчерские радиограммы, то там были в курсе о нашем местонахождении и ресурсах. Народ на судне жутко расстроился, особенно те, кто прилетел на Мадейру. Мне пришлось писать письмо начальнику экспедиции Крюкову, где я изложил свою позицию по этому вопросу. Письмо получилось длинное на 2 страницы, где я приводил доводы необходимости выполнения всех объемов работ. Во-первых, невыполнение контракта повлечет сокращение финансирования со стороны Министерства. Мы не выполним задачу испытания новой техники, зря ее возили. Во-вторых, регулярно, из года в год, мы сокращаем работы на нашем основном объекте САХ, либо в связи с зарубежными контрактами, либо из-за сложностей с финансированием. Переходы на наш объект САХ очень большие, но если мы на него попали, то даже с точки зрения экономической целесообразности, мы должны целиком выполнить государственный контракт. И последнее, в этом рейсе, в двух зарубежных контрактах мы заработали достаточное количество денег, и вполне можем рассчитывать, хотя бы на минимальные дотации. Через

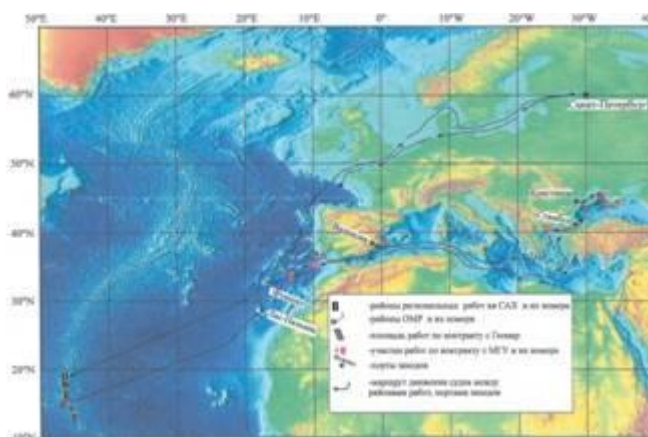
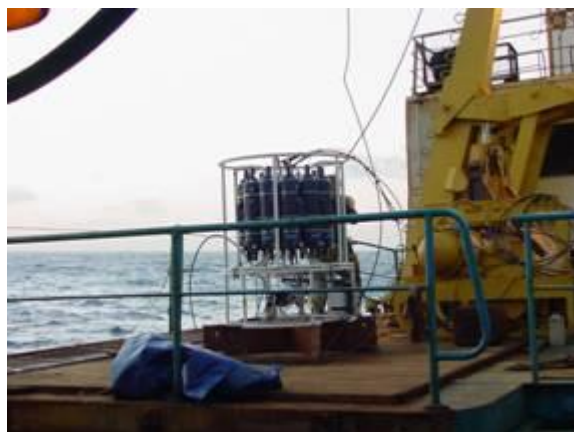
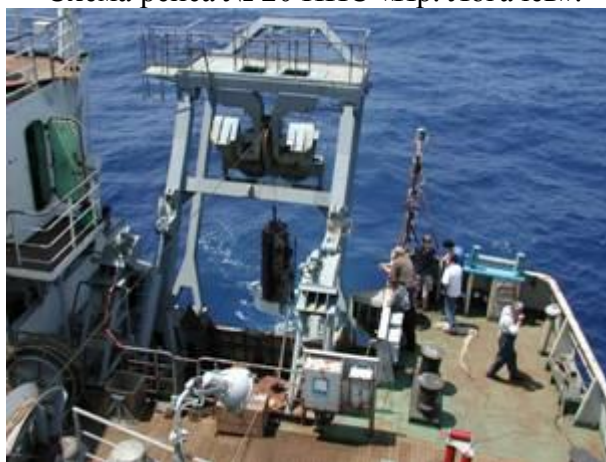


Схема рейса № 20 НИС «Пр. Логачев».



Гидрофизический зонд с батометрами



Спуск ПА МАК-1М.



Спуск заглубителя ПА МАК-1М



Испытание пробоотборника СКБ «Техморге». Неожиданный гость в центре океана.



2 дня пришел ответ от Крюкова, где он сообщал, максимум, что они могут выделить это валюту на 200 тонн топлива в Лас-Пальмасе. Исходя из этого, мы должны рассчитать время пребывания в районе работ. По нашим расчетам этого топлива вполне хватало на завершение всех работ. И мы не ошиблись.

4 ноября завершив все работы на последнем 4 участке, судно двинулось в сторону порта Лас-Пальмас. В обед следующего дня по судовой трансляции я поздравил всех участников рейса с завершением всех контрактов этого рейса. Вечером, как полагается, за длинным столом камеральной лаборатории отметили это событие экспедиционным составом с приглашением капитана. На следующий день была неожиданная встреча в середине Атлантического океана. Мы увидели средних размеров яхту, с которой нам подавал знаки какой-то человек. Наше судно подошло к яхте и не совсем трезвый боцман (вероятно, тоже отмечал окончание работ) бросил на яхту швартовый конец. При этом мачта яхты несколько раз стукнула по корпусу нашего судна. На яхте оказался француз, который плохо говорил и понимал английский язык. Тем не менее, мы поняли, что он плохо себя чувствует и просит его яхту поднять на наше судно. Мы ему объяснили, что его яхта на судно никак не поместится, мы можем взять яхту на буксир. Он спросил, кто мы такие, и когда узнал, что мы русские, как то неадекватно на это отреагировал – тут же сбросил в воду наш швартовый конец и замахал руками, что означало – идите подальше. Наш доктор стал предлагать ему какие-нибудь лекарства, но тот только махал руками. И нам пришлось идти подальше.

С погодой не повезло, ветер был встречный и волнение 4 балла. Поэтому на одном двигателе больше 8 узлов судно не шло, а расход топлива при этом был 11 тонн в сутки. В результате, до Лас-Пальмаса добирались десять с половиной суток. Бункер 200 тонн ЭФО-30 принимали на рейде с заправочной баржи. На заходе ПМГРЭ тоже сэкономила. После 18-ти часовой заправки, НИС «Профессор Логачев» побежало уже без остановок к дому. До Санкт-Петербурга добирались 20 суток. 4 декабря встали к причалу Канонерского завода, на судне оставалось 36 тонн топлива. В результате рейс № 20 НИС «Профессор Логачев» получился длительностью 194 суток. За первые 132 суток рейса на судне побывало 75 иностранных специалистов и студентов.

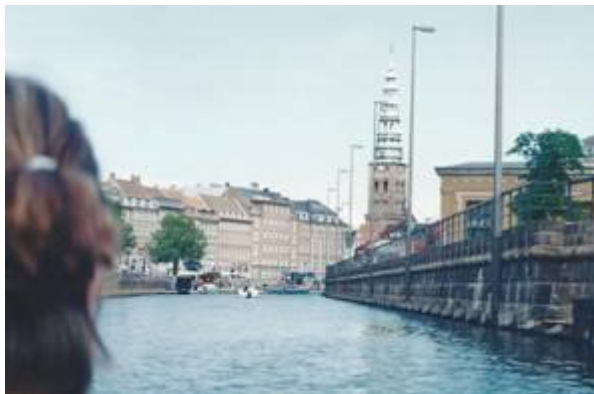
37. Июль – сентябрь 2003 год. Рейс № 23 НИС «Профессор Логачев». В конце 2001 года в Океанской поисково-съёмочной партии (ОПСП) сменился начальник партии. Боря Малин по состоянию здоровья ушел с этой должности и передал бразды правления Виктору Николаевичу Иванову. До лета 2002 года «Логачев» стоял в ремонте, а с июня выполнил 2 рейса - № 21 и № 22. 21 рейс выполнялся по контракту с МГУ по программе «Плавучий университет» (ТТР-12). В 22 рейсе работы проводились согласно государственному контракту, по программе ГПС на САХе, закончившиеся в январе 2003 года. Летом 2002 года ушел из жизни капитан «Логачева» Александр Багратович Арутюнов, а в августе трагически погиб главный инженер ПМГРЭ Михаил Юрьевич Сорокин. Для всех, кто его знал, это был шок. Молодой, энергичный, талантливый человек, великолепный профессионал, умный и смелый руководитель, берущий на себя ответственность в самых критических ситуациях. Крюков планировал сделать его своим приемником на посту директора экспедиции. Обстоятельства его смерти так до конца и не выяснены. Нашли его в гараже в своей машине «Ока» с простреленной головой. За несколько дней до этого он был сильно избит какими-то отмороженками. Был на бюллетени. За день до смерти он появился в экспедиции. Когда я заходил к нему в кабинет, он сказал, что завтра выйдет на работу. И не вышел. Отпевание и похороны Михаила Юрьевича проходили на кладбище в его любимом Сестрорецке, где он жил. Народу было необъятное количество.

В мае 2003 года был подписан контракт между ПМГРЭ и МГУ о проведении работ по программе «Плавучий университет» в 13-ой международной экспедиции (ТТР-13) на сумму 333 967 долларов США. С января 2003 года до начала 23 рейса «Логачев» был в

отстое, а затем ремонтировался на Канонерском заводе. По настоянию Министерства ПМГРЭ обязали провести в 23 рейсе «Логачева» опытно-методические работы (ОМР) по испытанию виброударной установки изготовленной в ГНПП «Севморгео»(СМГ) и грейфера с телевизионным контролем ПГС-4/1М детище СКБ «Техморгео». Для выполнения этих работ необходимо было взять в рейс 3-х сотрудников «Севморгео» и 2-х из «Техморгео». По поводу последних, с Ивановым М.К. договорились быстро, т.к. он был заинтересован в работе грейфера, помня потерю грейфера Пройсаг. А сотрудников «Севморгео» он категорически не хотел брать, но, в конце концов, ему пришлось согласиться под угрозой срыва ТТР-13.

Рейс № 23 НИС Профессор Логачев», он же ТТР-13, начался в мой день рождения 10 июля. К этому времени вся московская группа во главе с Ивановым была на судне. Как только отошли от причала Канонерского завода, начали праздновать день рождения. Иванов сознался, что специально назначил начало контракта на 10 июля, чтобы одновременно отметить день рождения и отход судна. К сожалению, с нами уже не было капитана Арутюнова. Судном руководил новый капитан Борис Добряков, которого я не знал, и так и не нашел с ним общего языка. Но он был временным капитаном, на один рейс. Целями экспедиции ТТР-13 являлось обучение студентов Европейских университетов и МГУ практике морских геологоразведочных работ. Исследования проводились на 5 полигонах в Норвежском море, на одном на юге Гренландской окраины, на одном в Лабрадорском море и на одном полигоне на Ирландской континентальной окраине в районе банки Паркьюпайн. Из Санкт-Петербурга судно направилось на заход в **порт Копенгаген (Дания)**, куда прибыли через 3 суток. В столице Дании простояли 2 суток. За это время на судно было погружено оборудование датских участников ТТР-13. Также агентом была доставлена валюта на выполнение рейса. На судно села первая группа иностранцев в количестве 11 человек. Из них 4 норвежца, 2 бельгийца, 1 швейцарец, 1 грузин, 1 знакомый итальянец – Адриано Мазини и 2 англичанина с неизменным Нилом Кэньоном. Копенгаген впечатлил своей архитектурой, многочисленными памятниками и каналами. На центральной площади возле королевского дворца сели на речной трамвайчик, совершающий экскурсию по водным артериям Копенгагена. Экскурсия длилась довольно долго и проходила через большую часть города. Выезжали даже в море, очень близко подплыли к стоящему у причала «Логачеву», после чего зашли в другой канал, и проплыв по городским водоемам, вернулись к месту посадки. Посидели, конечно, и у знаменитой русалки, у которой пока мы работали в ТТР-13, какие-то варвары отпилили голову, но к нашему второму заходу в Копенгаген ее приварили на место.

15 июля вышли из Копенгагена и через 3 суток были уже на 1 полигоне в Норвежском море. На первых двух полигонах поработали всего 3 суток, где сделали первые спуски мурманского ТВ-грейфера и несколько сейсмических профилей в комплексе с ГБО ДД «Океан». Поднимаясь на север, дошли до полигона 3, где в течение 5 суток изучали оползневой комплекс Тренаджупет, канал и конус выноса Лофотенской котловины. Выполнили несколько профилей ГБО МАК-1М, ТВ-профилирование и пробоотбор гравитационной трубкой, КП, ТВ-грейфером и испытали виброударную установку СМГ. В результате было установлено наличие двух клиновидных грязекаменных потоков, берущих начало на континентальном склоне в районе оползневого комплекса Тренаджупет. Были также получены данные о недавней активности Лофотенского канала. Двигаясь дальше на север, подошли к полигону 4. Здесь поработали 6 суток, изучая оползневой комплекс Андоя и каньон Андоя. Комплекс работ был выполнен такой же, как на полигоне 3. На 2-х станциях с помощью виброударной установки получили керн длиной 1 и 1.2 м. Установили мощность трех лопастей обломочного потока оползня Андоя в его глубоководной части. Уточнили морфологию каньона Андоя. Гемипелагические отложения каньона Андоя свидетельствуют о том, что этот каньон не активен и сильные течения отсутствуют. По окончании работ на 4 полигоне пошли на



Экскурсия по рекам и каналам Копенгагена.



Вышли в Балтику рядом с «Логачевым»



Водная прогулка продолжается



Памятник одному из королей Дании.



Королевский дворец



Еще не тронутая варварами русалка.



Здание геологического музея в Копенгагене

заход в **порт Тромсе (Норвегия)**. По пути на заход, механики решили перейти с левого главного двигателя на правый. При этом маневре развалилась турбина правого двигателя. Пришлось возвращаться на левый двигатель и решать, где доставать турбину. Иванов тоже этим озаботился, т.к. рейс только начался, а на одном двигателе работать опасно. Связались с ПМГРЭ, отдел флота где-то заказал турбину с доставкой в Рейкьявик.

Переход до Тромсе занял всего 10 часов, а стояли в порту 2 суток. Тромсе это город-остров посреди норвежских фьордов. С материком его соединяет длинный высокий мост, под которым могут ходить любые суда. На материке напротив Тромсе работает фуникулер, поднимающий желающих на высокую гору, с которой открывается грандиозный вид на окрестные красоты и Тромсе. С этой горы, если не боишься, можешь полетать на дельтаплане или парашюте. Некоторые наши студенты отважились. Мы же наблюдали красоты Норвегии сидя в открытом баре, попивая пиво. По городу, конечно, погуляли, даже посетили местное кладбище, ничем не отличающееся от большинства наших. В центре города поставлен памятник норвежскому полярному исследователю Роалду Амундсену. В Тромсе никто из иностранцев с судна не сошел, вероятно, всем хотелось посмотреть на красоты Исландии, куда направлялся «Логачев», выйдя из Тромсе. Новых иностранцев тоже не прибавилось. Пройдя сказочными норвежскими фиордами, судно снова вышло в Норвежское море. На пятом полигоне практически не работали, сделали только 2 сейсмических профиля, и пошли на заход в **порт Рейкьявик (Исландия)**.

Пришвартовавшись у причала в Рейкьявике, стоянка в этом порту продлилась 2 суток. Иванов, наслушавшись восторженных рассказов об Исландии от студентов, которых он оставлял в 1997 году на контракт с НИОЗ, тоже решил посмотреть эту сказочную природу, и заказал автобусную экскурсию. Эта экскурсия повторила маршрут 1997 года – рифтовая долина, водопады, долина гейзеров. В конце экскурсии заехали к кратеру старого потухшего вулкана, в жерле которого образовалось озеро с пресной водой. Начальник отряда пробоотбора Сергей Любимов, изрядно принявший в процессе экскурсии, искупался в этом озере. Однако, выскочил он из него довольно быстро, т.к. вода была не больше 10 градусов. Второй день посвятили прогулкам по Рейкьявику. Прошлись по парку, обогнули по периметру озеро в центре города. Снова забрались на смотровую площадку высокого современного собора, откуда поснимали панораму города. Перед собором на площади стоит высокий памятник, то ли основателю города, то ли открывателю этих мест, то ли просто исландскому аборигену. В Рейкьявике пополнили запасы продуктов. Большинство иностранцев сошли с судна. Остались только Нил Кэньон со своей студенткой Салли Хантер, Адриано Мазини и студент из Грузии Заза Тсиликашвили, которого навязал Иванову на его беду Женя Сакварелидзе. Студент был тупее тупых, на русском языке изъяснялся с трудом, а английского совсем не знал, но зато папа у него был большой шишкой в Тбилиси. Из новых иностранцев на судно прибыло только двое – англичанин и датчанин.

Из Рейкьявика НИС «Профессор Логачев» пошло к южной оконечности Гренландии, к полигону 6, расположенному в море Лабрадор. После 2-х суточного перехода приступили к работам на 6 полигоне, целью которых было изучение подводного хребта Эйрик, сложенного осадочными наносами, сформированными донными течениями и гравитационными потоками. Хребет Эйрик является одним из самых массивных осадочных образований Северной Атлантики, характеризующийся высокими скоростями осадконакопления. Он располагается к югу от Гренландии, там, где течения, транспортирующие материал из впадины восточной Гренландии, замедляясь, отлагают донные осадки. С помощью профилей сейсмического комплекса, набортного профилографа и ГБО МАК-1М были уточнены морфология современных осадочных тел и формы погребенных наносов. С помощью ТВ-грейфера, гравитационной трубки и драги



Остров – город Тромсе с птичьего полета.



У сувенирной лавки



Центр Тромсе. Памятник рыбакам.



Кафе на набережной напротив моста на материк



Вид на набережную и «Логачев» с моста.



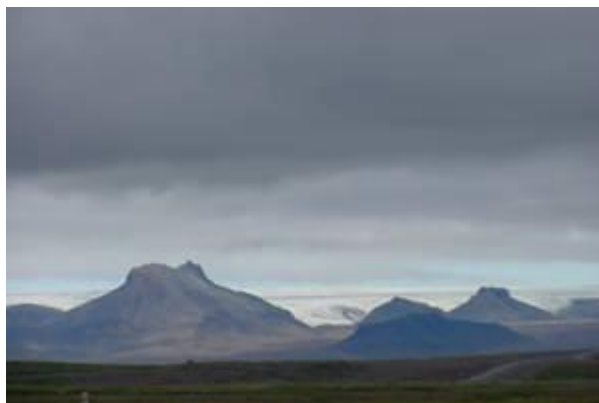
Тромсе из окна фуникулера



У памятника Роалду Амундсену в Тромсе.



Студент на парашюте над фиордом



2003 год. Исландия. По дороге к рифтовой долине.



В рифтовой долине



Нил Кэньон у памятника хранительнице этих мест



Бурлящая стихия реки Þórsá.



В долине гейзеров.



Озеро в жерле вулкана



Рейкьявик. У собора. Памятник аборигену Исландии у собора. Орган в соборе



Виды Рейкьявика с верхней смотровой площадки собора.



Ходим по карте мира



На озере в центре города с завпродом
Валентиной Ивановной Тихомировой

были получены пробы донных отложений, благодаря которым изучен состав отложений придонных течений и гравитационных потоков. Также, установлены закономерности фациальных изменений в пределах осадочного хребта Эйрик. На этом полигоне пробыли 6 суток, и пошли на заход в **порт Нуук (о. Гренландия, Дания).**

Надо отметить, что заходы в порты Гренландии для Российских судов событие редкое, если не сказать уникальное. Перед рейсом ТТР-13 А.М. Городницкий, узнав, что будет заход на этот остров, попросил Иванова, которого он хорошо знал, поучаствовать в этом этапе рейса. Мотивировал он это тем, что объездил всю планету, был в самых экзотических местах, а в Гренландии не был. Иванов, естественно, пригласил Городницкого поучаствовать в рейсе, но у того, что-то не сложилось. О чем он потом жалел. А «Логачеву», и вместе с ним нам, посчастливилось побывать на этом далеком и необычном острове. Одним из необычных явлений на острове являются большой амплитуды приливы и отливы. Когда утром судно пришвартовалось к причалу Нуука, то в город по парадному трапу мы спускались почти вертикально вниз. Вернувшись к судну вечером, мы тоже спускались по трапу вниз, но уже на судно. Т.е. амплитуда отлива была не менее 8- 10 метров. К центру городка Нуук от причала нужно было подниматься высоко в гору по нескольким пролетам деревянных лестниц. Городок (а вообще-то, столица Гренландии) очень чистый, дома однотипные, 2-х – 3-х этажные, много одноэтажных. Все покрашены яркими разноцветными красками, что в этом северном крае радует глаз. Местные жители, коренные обитатели Гренландии – инуиты и эскимосы похожи на наших чукчей, только одеты в современную одежду. Но, пьяницы они такие же, как и чукчи, с утра уже кое-кто валялся у магазина. Датчане о них заботятся, и алкоголь им не продают, да и стоит он в магазинах очень дорого. Даже мы не решились ничего купить, кроме пива. Что они пьют – загадка, вероятно, делают самогон. В центре поселка на площади стоит смешная скульптурная группа, изображающая местных жителей. Есть краеведческий музей с сувенирной лавкой. В ней я купил кружку, значки и небольшой вымпел, все с изображением острова и все сделано в Китае. Самое интересное, что все портовые рабочие тоже китайцы, даже туда добрались. Весь обслуживающий персонал в магазинах – датчане. Вероятно, они ездят сюда на заработки, как в свое время наши люди ездили по договору на север или Дальний восток. В магазинах полное изобилие, есть все и одежда, и современная техника, и продукты.

Иностранцы с предыдущего этапа рейса сошли с судна, на 4-ый этап остался Адриано и грузин Заза. Нил Кэньон со своей студенткой Салли Хантер с большой неохотой покидал судно. Чувствовалось, что они с удовольствием остались бы на 4 этап рейса. Прежде чем уйти в город они долго стояли на причале, и смотрели на полюбившийся «Логачев». На второй день захода прилетела новая группа иностранцев из 10 человек. В их составе были 7 датчан, 1 немец, 1 португалец и 1 швейцарец. Возглавляли эту группу старые знакомые датчане – Тове Нельсон, субтильная дама лет 45 и Антон Куперс, который был на «Логачеве» в 1997 году в контракте с НИОЗ. Вечером 13 августа судно отошло от причала порта Нуук и пошло на 7 полигон. В этот же вечер, по традиции, состоялась ознакомительная вечеринка, правда не такая бурная и веселая, как обычно бывают прощальные. В течение 4 этапа рейса на юго-западной Гренландской окраине (северное Лабрадорское море - Девисов пролив) был проведен комплекс работ, нацеленных на изучение геологического строения и тектонической истории этого региона. Отдельной задачей стоял поиск возможных признаков разгрузки углеводородных флюидов на морском дне и изучение свойств коренных пород, возможно связанных с нефтегазоносностью. На четырех участках, выбранных по данным многоканальной сейсмики Геологической Службы Дании и Гренландии, было проведено сейсмоакустическое профилирование (10 профилей), выполнено 12 профилей акустического комплекса МАК-1М; 4 телевизионных профиля; сделано 36 станций проботбора (1 – с помощью виброударной установки, 4 – ТВ-грейфера, 10 – драги и 21 – гравитационной трубки).



Групповой снимок после 3 этапа ТТР-13.



На подходе к Нууку



Разноцветный Нуук



На берегу залива.



Кто-то из нас не совсем трезв



Нил со своей студенткой прощаются с «Логачевым». А хотели остаться.

Работы на юго-западной Гренландской окраине проводились на участках подводных поднятий, в районе русла каньона, разделяющего структурный комплекс Филла и Нуукский бассейн, и в районе поднятия Дэвис Стрейт. В районе поднятия Дэвис Стрейт предполагалось найти обнажения коренных пород. Эрозионная поверхность поднятия Дэвис Стрейт на глубинах 700- 900 м покрыта значительным количеством моренных отложений и бороздами ледового выпаживания, затрудняющими сейсмоакустическую съемку и пробоотбор в этом районе. С помощью виброударной установки было поднято чуть более метра песчано-гравийного материала ледникового происхождения. В крутых стенках наиболее крупной борозды были обнаружены выходы коренных пород - известняков и песчаников, вероятно, третичного возраста. Один участок изучался с целью обнаружения признаков разгрузки углеводородных флюидов на дне морского бассейна. Спутниковый мониторинг показал устойчивую аномалию с пленками нефти на поверхности моря в этом районе. После тщательного анализа многоканальных сейсмических профилей были выбраны участки дна, в которых с наибольшей вероятностью можно было ожидать разгрузку флюидов вдоль разломов. Проведенные детальные работы с применением одноканальной сеймики, низкочастотного и высокочастотного сонаров, подводного телевидения и пробоотбора не подтвердили этой гипотезы. Наиболее вероятно, что углеводородные аномалии на поверхности воды, связаны с какими-либо иными источниками загрязнения. Для выяснения возможных следов нефти в осадках были отобраны специальные пробы с помощью гравитационной трубы для геохимических анализов.

4 этап рейса был самым продолжительным – 17 суток непрерывной работы. С погодой, в основном, везло. Но в середине этапа, когда один из участков покрывали профилями ГБО МАК-1М, погода испортилась, и мы собирались в конце профиля поднять ПА МАКа на борт. Но Тове настояла на продолжении работ. В результате при повороте на очередной профиль, корму подбросило волной и кабель-трос, на котором буксировался ПА МАКа, сошел с блока и упал на его ось. Создалась аварийная ситуация. Хорошо, что при поворотах на другой профиль мы всегда поднимаем подводный аппарат на безопасную высоту, чтобы не задеть дно. На этот раз за бортом было чуть больше 700 метров. Иванов, памятуя потерю грейфера «Пройсаг», тут же разругался с Тове. Как назло, погода не улучшалась, корму подкидывало. Стали решать, что делать, то ли ждать улучшения погоды или на самой малой скорости начинать подъем аппарата. Остановились на втором, чтобы кабель-трос не терся об ось в одном и том же месте. Мы с Ивановым забрались в кабину АСПУ, оттуда хорошо было видно блок. С замиранием сердца наблюдали за подъемом, и как кабель-трос терся об ось блока. Часа через полтора в воде появился заглубитель ПА МАК. Но площадку, куда ребята из гидроакустического отряда должны были принять заглубитель, а потом и ПА МАКа, периодически заливало водой. Стали маневрировать судном, чтобы площадку меньше заливало. Выбрали курс по волне. С Ивановым тоже спустились в ангар, чтобы помочь, но нас послали подальше. Процедура освобождения кабеля из заглубителя довольно длительная, поэтому ребят пару раз волной облило. Заглубитель, который весит 900 килограмм, откатали в ангар. Затем приняли на борт ПА МАКа и хвостовик. Тоже закатали в ангар и закрыли ворота ангара, в который немного воды уже захлестнуло. Иванов попросил меня позвать ребят, когда они переоденутся, в мою каюту. Что я и сделал. Когда ребята поднялись ко мне в каюту, там уже был Иванов, который принес 2 бутылки водки. Мы хорошо, не торопясь под ужин, который нам принесла буфетчица, отметили благополучный исход аварийной ситуации. Неугомонная Тове теребила Иванова, чтобы продолжились работы. Но Иванов стоял насмерть – пока не стихнет погода, работать не будем. Тове даже пугала прекращением контракта, но это она погорячилась, деньги на рейс были выплачены заранее. На них рейс и проходил. На счастье Тове волнение довольно быстро успокоилось, штормовали меньше суток и работы продолжились больше без особых эксцессов.



Руководитель 4 этапа ТТР-13 Тове Нельсон.



Поднятие на борт Бокс-корера.



Подъем коробчатого пробоотборника КП-1,5.



Групповой снимок участников 4 этапа ТТР



Основной геологический снаряд в рейсах ТТР.



Михаил руководит подъемом ПА МАК-1М во время аварийной ситуации



Нуук. В город надо высоко подниматься.



На распутье немногочисленных дорог



Около «Медных эскимосов».



Многоуровневый Нуук



К сожалению, только гренландское пиво.



Местное кладбище



Монумент Хансу Эгед.



Одна из старинных мумий в музее Нуука

По окончании работ судно пошло на второй заход в порт Нуук. На переходе, как обычно, состоялся прощальный вечер. 30 августа НИС «Профессор Логачев» встало у того же причала в **столице Гренландии Нуук**. Это самая маленькая столица во всем мире. День стояния в этом городе позволили детальней ознакомиться с историей этих мест. Основные знания мы получили при посещении местного музея. Нуук не только столица Гренландии, но и административный центр коммуны Сермерсоок. Город был основан в 1728 году норвежским миссионером Хансом Эгедом. До 1979 года, когда была провозглашена автономия Гренландии (под датским протекторатом) у города было название Готхоб, так его называл Ханс Эгед. В музее было много интересных экспонатов. Всемирно известные мумии, найденные на севере острова. Большая коллекция древних артефактов – одежда, орудия охоты, лодки, каяки, традиционные местные гобелены, сотканные из шерсти животных и другие вещи. Побывали мы и на самом высоком холме старого города, где поставлен огромный монумент основателю Нуука Хансу Эгеду. На берегу залива мы попили местного пива за большим деревянным столом со скамейкой, которые как будто специально для этого действия были поставлены. В общем, эта маленькая, уютная столица Гренландии нам понравилась. Все иностранцы, прилетевшие на 4-ый этап рейса, сошли с борта судна. Опять остались Адриано и Заза. Из вновь прилетевших на 5-ый этап рейса, были 4 ирландца и 1 швейцарец. Возглавлял эту группу молодой, нагловатый, высокомерный ирландец Хаве Монтеус. На судне ему все не нравилось. Начал с претензий по проживанию – не нравилась каюта. Вероятно, хотел занять каюту Иванова, объяснив, что всем на судне руководить будет он. На Иванова, где сядешь, там и слезешь, он быстро и далеко послал молодого наглого Хаве. В результате, весь 5 этап рейса они ругались. В процессе работ на 8 полигоне выяснилось, что Хаве мало что понимает в морских геолого-геофизических исследованиях.

Утром 31 августа судно вышло из порта Нуук и пошло на восток к последнему 8 полигону. Нарушив обычаи TTR, разозлившись на Хаве, Иванов не стал устраивать ознакомительной вечеринки, а просто собрал собрание, где изложил задачи 5-го этапа рейса, и представил вновь прибывших остальным участникам рейса. До 8-го полигона, расположенного в пределах Ирландской континентальной окраины, «Логачев» двигался 6 суток. В пределах Ирландской континентальной окраины, на западном склоне банки Поркьюпайн, был проведен комплекс геолого-геофизических работ, нацеленных на выяснение природы характерных положительных структур на морском дне, изучение биоценоза карбонатных построек, опробование выходов коренных пород и исследование предполагаемых областей разгрузки углеводородных флюидов. Были выполнены следующие виды работ: съёмка дна гидролокатором бокового обзора МАК-1М с придонным профилографом (6 профилей), ТВ-профилирование (5 профилей), осуществлялся пробоотбор гравитационной трубкой, пробоотборником системы бокс-корер, драгой, а также телегрейфером ДГ-1. В сумме была сделана 21 станция пробоотбора. В результате, исследована значительная площадь (около 300 кв. км.), на западе которой выявлен ряд карбонатных построек высотой до 200 м, составляющих 4 хребта, протяженностью 8-10 км. На вершинах и склонах карбонатных построек обнаружены колонии кораллов, обширная биота. В северо-восточной части площади зафиксировано два крупных уступа, с амплитудой до 50 м. Они имеют субширотное простирание и прослеживаются на расстоянии до 10 км. При их опробовании, впервые получены карбонатные образования коркового типа, представляющие плиты, мощностью до 20 см, литифицированных продуктов жизнедеятельности кораллов. На карбонатных постройках, было поднято большое количество разного типа кораллов. Два раза приходилось прерывать работы из-за ухудшения погоды. Не смотря, на вопли Хаве, штормовали без работы по 9-14 часов. На 8 полигоне отработали 7 суток, и 12 сентября пошли на заход в **Дублин (Ирландия)**. Чтобы не нарушать традиции, Иванов устроил заключительную, прощальную вечеринку рейса TTR-13 с вручением сертификатов, фуршетом и танцами. Хаве довольно быстро пришел в непотребное состояние, пытался

2003 год. 5-ый этап рейса TTR-13



Хаве Монтеус учится у студентов геологии.



Адриано Мазини передает опыт студентам.



Кто-то работает...



Лучшее занятие наблюдать, как другие работают



Аня Волконская обрабатывает сонограмму ГБО.



Андрей Ахмеджанов (уже англичанин) следит за обработкой материалов ГБО МАК-1М



На судовом вычислительном центре

2003 год. В Дублине и Копенгагене после завершения работ в ТТР-13



Дублин. Размышляю в какой бар пойти.



В парке Дублина. Привыкаю к траве.



«Профессор Логачев» в порту Копенгагена.



Парк рядом с портом Копенгагена



Бродим по парку



Восстановленная русалка



приставать к студенткам. Иванов с трудом сдерживался, чтобы не набить ему морду. Но его опередили наши студенты, которые утащили Хаве восвояси. 14 сентября «Логачев» пришвартовался в порту Дублин, довольно далеко от центра города. Тем не менее, оба дня стоянки мы топтали этот симпатичный город, чем то похожий на Питер. Опять же пили густой Гиннес в шумных барах, где еще тогда можно было курить. Что-то покупали в магазинах, попав на дешевые распродажи, повалялись на траве в парке. В общем, два дня пролетели незаметно. В центре города, у одного из баров мы встретили студента грузина Зазу, который курил в большой компании своих соотечественников. Он сказал, что в Дублине большая грузинская община. Тогда мы не обратили внимания на его слова. В последний день стоянки, согласно объявлению, все должны были вернуться на судно к 22 часам. Мы с Антиповыми пришли в 21 час и встретили на трапе Зазу с большим мешком на плечах, который спускался с судна. Я предупредил его, что он должен вернуться к 22 часам, и чтобы не опаздывал. Он как-то странно на меня посмотрел, и сказал, что вряд ли вернется. Я решил, что он шутит, и поднялся на судно. В 22 часа по судовой трансляции было объявление, чтобы начальники отрядов и по заведованиям доложили капитану о наличии личного состава на судне. Выяснилось, что все на борту судна кроме грузина Зазы. К тому времени все иностранцы покинули судно, кроме Адриано, который должен был идти на «Логачеве» до следующего захода в Копенгаген. А Заза должен был вместе с группой МГУ идти до Санкт-Петербурга, а оттуда лететь в Тбилиси, так с Ивановым договаривался руководитель Зазы Евгений Сакварелидзе. Стали выяснять, где он может быть и, кто его видел. Мы с Ивановым поднялись к капитану, где я рассказал о встрече Зазы в городе и его странной фразе на трапе судна. К капитану стали подходить участники рейса, которые видели Зазу, или, что-то знают о его планах. В результате сложилась картина, что он остался в Дублине. Когда он уходил с судна, то прощаясь с вахтенным матросом, сказал ему, что на судно не вернется, т.к. договорился с грузинской общиной остаться в Дублине. Капитан был явно напуган этим известием и решил еще какое-то время подождать с отходом судна, вдруг беглец вернется. Иванов был внешне спокоен, но пошел в радиорубку и по спутниковому телефону связался с Тбилиси с Евгением, и сказал все, что он думает о нем и его студенте. Капитан ждал до 2 часов ночи, после чего оформил отход, сообщив ирландским властям о пропаже Зазы. Просил их оповестить об этом грузинское консульство.

В **Копенгаген** прибыли через 5 суток. Там простояли всего 8 часов, пока датчане разгружали свое геологическое оборудование. В город не пошли, походили по ближайшему к причалу парку, полежали там на травке, греясь на солнышке, потом навестили восстановленную русалку. С судна сошел последний иностранец рейса ТТН-13 Адриано Мазини, пообещав обязательно вернуться на «Логачев». Через 3 суток мы подходили к любимому городу. Еще издали в бинокль я увидел родной силуэт своей жены Лены, стоящей на причале Санкт-Петербургского пассажирского порта, на Васильевском острове. На этот раз, НИС «Профессор Логачев» временно туда поставили, т.к. все причалы Канонерского завода были заняты. На этом закончился рейс № 23 НИС «Профессор Логачев», он же рейс ТТН-13, который длился 106 суток.

38. Июль – октябрь 2004 год. Рейс № 25 НИС «Профессор Логачев». С декабря 2003 по апрель 2004 года был выполнен рейс № 24 НИС «Профессор Логачев» по программе ГПС на САХ. В процессе рейса изучался рудный узел «Ашадзе», открытый в 22-ом рейсе, а также было открыто новое рудное поле ГПС, которое было названо «Краснов». В начале июля 2004 года был подписан контракт между ПМГРЭ и МГУ на выполнение работ в 14-ой международной экспедиции на НИС «Профессор Логачев» в Атлантическом океане и Средиземном море по программе ЮНЕСКО «Плавучий университет» (ТТН-14). Стоимость контракта составляла 379 947 долларов США. 17 июля с опозданием на 2 суток относительно проектного графика из-за ремонта главного двигателя «Логачев» отошел от причала Канонерского завода. В Финском заливе пришлось лечь в дрейф для ремонта

главного двигателя – потратили 6 часов. На борту судна уже была вся группа МГУ, под руководством Иванова М.К. От Океанской партии было 19 сотрудников. Начальниками 6-ти отрядов были – гидрографического Мачулин А.В., гидроакустического Антипов Г.В., подводной навигации Антипова И.В., фототелевизионного Конфеткин В.М., пробоотбора Любимов С.Б. и Малин В.Б. возглавлял отряд судового ВЦ. Помимо этого на борту были 2 сотрудника СКБ «Техморгео», которые обслуживали мурманский грейфер ПГС-4/1М. Моим замом в этот рейс пошел Бельтенов Виктор Ефимович геолог ОПСП. Экипаж состоял из 34 человек. Капитаном был назначен бывший старпом «Логачева», сухопарый мужчина Пиденко Владимир Петрович. Он и сейчас является бессменным капитаном, приписанным к НИС «Профессор Логачев». Работать с ним было легко, общий язык мы всегда находили.

Поскольку, мы отстали от графика, нам было разрешено идти Кильским каналом. Стоимость прохода каналом на то время составляла 5 000 долларов США. При этом мы выигрывали 1 сутки, относительно, если бы огибали полуостров Ютландия. После прохода канала шли 3 часа по реке Эльба, и вышли в Северное море. При проходе канала Ла-Манш отказал левый главный двигатель (ГД-2). 12 часов лежали в дрейфе, механики занимались ремонтом. Движение в Ла-Манше интенсивное, поэтому нас постоянно запрашивали, то французы, то англичане, почему стоим. Наконец, двигатель отремонтировали, и мы вышли в Бискайский залив. Впервые в моей практике, в Бискайском заливе был полный штиль. С этим повезло и через 3 суток в 3 часа ночи 27 июля подошли на рейд **Порту (Португалия)**. До утра ждали лоцмана и только в 12 часов встали у причала. В Порту простояли всего 6 часов. За это время получили скоропортящиеся продукты и на судно села первая группа иностранцев в количестве 15 человек. В том числе 9 португальцев, 2 немца, 1 испанка, 1 французенка, 1 бельгиец и 1 марокканка. Возглавлял эту группу наш знакомый Луис Пинеиро. Согласно программе работ необходимо было исследовать 5 полигонов, 1 в заливе Кадис и 4 в Средиземном море. От Порту судно пошло на полигон в залив Кадис. По пути, на рейде порта Фару приняли запасные части к главному двигателю, которые агент доставил на судно на катере.

Основной целью работ на полигоне 1 было изучение фокусированных флюидных потоков и связанных с ними явлений – грязевый вулканизм, скопление газовых гидратов, доломитовые трубы и глубоководные карбонатные и коралловые постройки. Кроме этого в заливе Кадис изучались сложно-построенные песчаные контурные тела, образовавшиеся в результате сильного придонного течения из пролива Гибралтар. С той или иной степенью детальности изучались несколько объектов, в том числе уже ранее известных. Проведены сейсмические и гидроакустические работы в южной части Марокканского поля грязевых вулканов. Через важнейшие структуры были выполнены профили ГБО МАК-1М, подводного телевидения и взяты пробы всем набором средств пробоотбора. В результате этого, открыты 2 новых грязевых вулкана, получившие названия Макиес и Капитан Арутюнов, последний в честь бывшего капитана НИС «Профессор Логачев». Изучены их морфология, строение и характер их взаимоотношений с вмещающими осадочными толщами. С вулкана Капитан Арутюнов были подняты несколько проб газовых гидратов двумя трубками, грейфером ПГС-4/1М и коробчатым пробоотборником КП-1,5. На северо-востоке полигона, в районе главного канала Средиземноморского течения изучены диапировые гряды, вершины которых покрыты скоплениями карбонатных образований различной морфологии: мощные плиты, корки и трубы различного диаметра. Эти образования связаны с выходами флюидов на морском дне в районе этих структур. Широкое развитие разнообразных типов осадков, встреченных в заливе Кадис, говорит о множестве активно идущих геологических и биологических процессов, влияющих на осадконакопление в изученном районе. Из развлечений, которые



Луис Пинеиро со своими студентами.



6-ти метровая гравитационная трубка отдыхает



Интерпретация материалов ГБО МАК-1М.



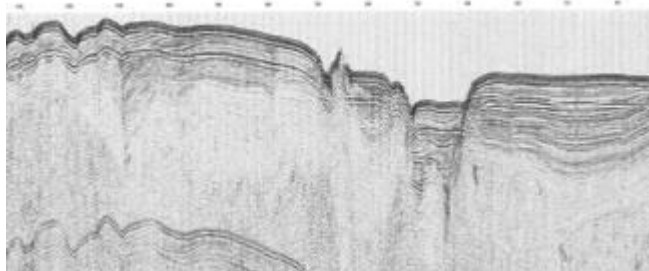
Подготовка мультикоррера



Менчу Гомес руководитель 2 этапа TTR-14



А. Сузюмов прибыл на встречу с Ивановым



Сейсмограмма полученная в заливе Кадис

доступны на судне, это прежде всего 2 бани – носовая типа русской и сауна с бассейном в мидели судна. Довольно часто мы с Бельтеневым и Антиповым бились в настольный теннис. На судне все каюты и лаборатории соединены локальной сетью от сервера на судовом ВЦ, и все каюты были к ней подключены. На сервере ВЦ было записано несколько сотен фильмов. Поэтому по вечерам, не выходя из каюты можно было выбрать и смотреть фильм по монитору компьютера или по телевизору через видеоплеер. В носовую баню я регулярно ходил с капитаном Владимиром Петровичем Пиденко, большим любителем попариться с веником. После бани, как велел Суворов – займи, но выпей, мы с ним всегда засиживались до полуночи, либо у него, либо у меня в каюте. Мужчина он был худощавый, если не сказать большего, но выпить он мог много, без особых последствий.

Закончив работы в заливе Кадис, продолжавшиеся 11 суток, судно пошло на заход в **порт Кадис (Испания)**. В порту стояли 2 суток. Снова, с удовольствием, бродили по этому уютному, красивому городку-полуострову. Еще раз посетили кафедральный собор Святого Креста. Походили по узким, чистым, ухоженным улочкам старого города с небольшими белоснежными домиками. Посетили старинную крепость Санта-Каталину. Недалеко от крепости на побережье находится очень симпатичный парк с большими необычно подстриженными деревьями – Генуэзский парк. На территории парка имеются искусственные водопады, фонтаны и многочисленные клумбы с цветами всей цветовой палитры. Проводили много времени на пляже, купаясь в теплых водах залива. Во время стоянки пополнили запас продуктов, и сменился состав иностранных участников рейса. На этот этап рейса прибыло 13 человек. 9 испанцев во главе с Менчу Гомес, 1 аргентинец, 1 бельгиец, 1 марокканка и 1 из Саудовской Аравии. Из Кадиса, пройдя Гибралтарским каналом, вышли в Средиземное море, и пошли на 2-ой полигон, в район Балеарской континентальной окраины для изучения канала Мальорка. Канал Мальорка расположен в центральной части Балеарского поднятия, которое находится в западной части Средиземного моря, между островом Ивиса на западе и островом Мальорка на востоке. Балеарское поднятие возвышается на 3000 м над уровнем окружающего морского дна и имеет размеры порядка 340 км в длину и 120 км в ширину. Включает в себя структурные блоки Менорка, Мальорка, Ивиса, разделяемые депрессиями. В районе канала Мальорка была выполнена сеть профилей ГБО МАК-1М. На различных участках этих профилей на записи сонара фиксируется присутствие многочисленных донных воронок (покмарок). Их размеры варьируют от 30 до 80 м при глубине 5- 7 м. В одних случаях, покмарки формируют линейные скопления, что, по-видимому, контролируется простиранием погребенных разломов. В других случаях, области скопления покмарок имеют изометрические формы, что может указывать на фокусированный источник флюидоподтока. Крупные покмарки одна из главных особенностей канала Мальорка, формирование которых связывается с выходами термогенных флюидов, приуроченных к глубинному вулканическому центру, располагающемуся между островами Мальорка и Ивиса. На некоторых участках профилей, покрывающих юго-западную часть канала Мальорка, была зарегистрирована зона уступов высотой до 100 м и, согласно данным профилографа вдоль них подходит к поверхности дна комплекс более древних пород, образующих акустический фундамент. На полигоне были отобраны песчано-глинистые отложения канала Мальорка для изучения их геохимического состава и инженерно-геологических свойств. На этом полигоне отработали 8 суток, и пошли на заход в **порт Аликанте (Испания)**, который находился в 12 часах хода от района работ.

В Аликанте простояли 2 суток. Для «Логачева» это был новый порт захода. Аликанте не очень большой, компактный курортный городок Испании. Очень зеленый, весь засаженный деревьями, кустарниками и цветами. На многих перекрестках располагаются скверы или небольшие парки с расставленными лавочками для отдыха и небольшими кафешками. Набережная Аликанте длинная и очень красивая, тянется вдоль центрального пляжа, и уходит вдаль по побережью. На пляже мы провели много времени, спасаясь от



Кадис. В старой крепости.



Парк в центре города



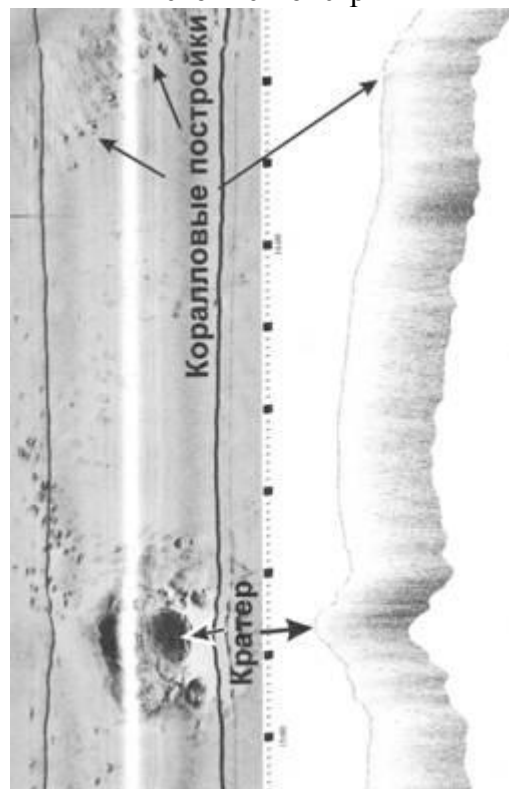
Искусственный водопад в парке.



Вековые монстры



Красота при входе в парк



Изображение грязевого вулкана на сонограмме и на записи профиллографа, полученные в заливе Кадис.

жары в водах Средиземного моря. Практически от набережной к центру города идет пешеходный бульвар Эспанада де Эспанья, выложенный плиткой с узором из морских волн. По обеим сторонам бульвара растут пальмы, под которыми можно спрятаться от солнца и отдохнуть на многочисленных скамейках. В самом центре города расположена старинная базилика или Церковь Святой Марии очень красивой и необычной архитектуры. Также в центре Аликанте на вершине горы, на высоте 160 метров, стоит древняя крепость IX века Санта-Барбара. На территории крепости находятся музеи, оборонительные сооружения прошлых веков и запутанные ходы. В старом городе среди узких улочек с многочисленными кафе, мы с Бельтеневым и Антиповыми с удовольствием отведали испанскую кулинарию в одном из кафе. На второй день стоянки на судно прибыла очередная группа иностранцев, сменившая прежнюю. Всего в группе было 12 человек – 5 испанцев, 3 француза, 2 англичанина, 1 швейцарец и 1 мальтиец.

Переход до 3-го полигона в район Лионского залива занял полтора суток. Основной задачей в этом районе было изучение глубоководного конуса выноса реки Рона – Неофан. Выявить и изучить морфоструктурные элементы конуса выноса, зафиксировать русла глубоководного канала Неофан, донных эрозионных промоин, выяснить детали их морфологии. Эти задачи решались выполнением гидроакустической съемки ГБО МАК-1М. По 9-ти отработанным профилям была построена мозаика, закрывающая всю площадь исследований. По результатам интерпретации были выделены 4 основных структурных элемента в пределах глубоководного конуса выноса: каналы, волны осадков, линейчатые структуры (линеаменты) и донные эрозионные промоины. Основное питающее русло канала Неофан закартировано в северо-восточной части района, где оно достигает в ширину около 1,3 км. Далее по течению оно разветвляется на 6 извилистых оттоков с шириной от 70 до 230 м., еще ниже по течению 4 из оттоков снова сливаются вместе, образуя русло шириной 700 м. Часто одни русла пересекают другие, что свидетельствует о присутствии нескольких возрастных генераций. Волны осадков представляют собой синусоидообразные структуры дна с подстилающей пачкой осадков мощностью 30- 40 м, повторяющих рельеф дна. Высота волн достигает 8 м, их длина до 250 м. По результатам работ было выделено 2 типа промоин. Первый характеризуется крупными размерами, достигая в ширину 2 км и 30 м в глубину. Асимметрия промоин показывает, что формирующие их потоки распространялись в юго-западном направлении. Второй тип промоин располагается в восточной части площади и ассоциируется с русловой системой. Промоины развиваются в пределах меж русловых пространств и имеют меньшие размеры.

Поскольку большая часть времени занимала работа с ГБО МАК-1М, то студенты постоянно находились в глубоководной лаборатории, куда поступала вся информация с подводного аппарата (ПА) ГБО МАК-1М. Из этой же лаборатории тральцы управляли ПА МАК-1М, выдерживая его на расстоянии 100 м над дном. Больше всех материалами ГБО интересовалась одна студентка-геофизик французенка Каролин Нуген. Это была очень миниатюрная, но в тоже время хорошо сложенная, с чудесной фигурой девица. Отличалась необычайно красивым, выразительным лицом с большими карими глазами, не девица, а просто куколка. Мужики вертелись вокруг нее стаями, но ее интересовала только работа и учеба. На редкость вдумчивая и дотошная, она вникала во все детали выполняемой работы. Задавала массу вопросов. Пыталась выучить какие-то русские слова. Во всяком случае, «здравствуйте и спасибо» говорила почти без акцента. Не знаю почему, но поселили ее, в так называемый, мужской кофердам, на нижней палубе с левого борта. Жили там матросы и наши тральцы. Каюта ее находилась наискосок от мужского туалета на 3 кабинки. Пользовались им, в основном, матросы и наши тральцы, живущие напротив. Какой-то из наших «шутников» научил Каролин говорить «с легким паром» тем, кто выходит из этого мужского туалета. И она регулярно это делала, тем более что



2004 год. На подходе к Аликанте.



На причале порта Аликанте



Бронзовое стадо в центре города.



В тени деревьев жить можно.



После сытного обеда на террасе кафе.



На пляже с моим замом Бельтеновым.



Несколько устал от жары, пляжа и ...



Прощай Аликанте

наши парни ей подыгрывали и отвечали «спасибо». Все это длилось до момента, когда какой-то из матросов, на ее слова «с легким паром», в ответ покрутил пальцем у виска. Тут она задумалась, где-то выяснила, когда и по какому поводу говорят эту фразу. Жутко обиделась на того, кто научил ее этому выражению. Но девушка она была отходчивая, и скоро снова общалась со своим учителем русского языка.

Вообще-то, наши студенты из МГУ были на порядок умнее и образованнее зарубежных. Но иногда попадались и среди иностранных студентов не ленивые, и вдумчивые личности. Такие, как эта француженка. Кстати, некоторые из студентов МГУ, участвующих в рейсах ТТР, после окончания университета попадали работать в Европейские геологические фирмы или продолжали учебу в аспирантурах в западных университетах. Например, один из «англичан», участвующих на этом этапе рейса, был Андрей Ахмеджанов, которого я в свое время обыграл в теннис в полуфинале турнира в рейсе ТТР. К этому времени он уже 2 года работал в институте у Нила Кэньона, который взял его к себе после защиты Андреем кандидатской диссертации. Дочь Миши Иванова Катерина училась в аспирантуре в Голландии, после защиты диссертации работала в одной из голландских фирм, и вышла замуж за голландца. И таких примеров можно привести много. Так что, наши студенты котиrowались в западной геологической среде.

Закончив работы в пределах глубоководного конуса выноса Рона Неофан, судно сдвинулось на 4 полигон в район каньона Кап де Креус. Этот каньон является самым западным в системе каньонов рассекающих континентальный склон в районе Лионского залива. Его происхождение связывается с трансформным разломом Каталонской разломной зоны. Серия из 4 профилей ГБО МАК позволила проследить структуру каньона и его русла практически от его внешней границы шельфа до подножия континентального склона, где каньон впадает в более глубоко врезанный каньон Сет, формируя «висячую» долину. На сонограммах ГБО МАК и записях придонного профилографа четко прослеживается структура и морфология донных осадков, слагающих борта каньона и его русла, ширина и глубина которого резко меняется на разных участках каньона. На отработку 2-х полигонов затратили 11 суток, не считая одних суток штормовой погоды, когда судно стояло носом на волну без работы.

1 сентября НИС «Профессор Логачев» пошло на заход в **порт Барселона (Испания)**, до которого хода было несколько часов. В Барселону из Парижа приехал друг Миши Иванова, который все еще работал в ЮНЕСКО. Он свозил Мишу и 3-х студентов в монастырь Монтсеррат, находящийся в 40 км от Барселоны в горах на высоте 900 метров. За двое суток стоянки в Барселоне мы успели много посмотреть достопримечательностей этого каталонского города. В этом нам помогла автобусная экскурсия с гидом на четырех языках, в том числе на русском языке. Билет на этот автобус действовал в течение дня. Можно было выйти в любом месте города, осмотреть интересующий тебя объект и сесть на следующий автобус, чтобы продолжить экскурсию. Осмотрели многие объекты, построенные Гауди, в том числе – строящейся Храм Святого Семейства и парк Гуэль. Съездили на фуникулере на гору Тибидабо, к Храму Святого Сердца со скульптурой Христа на вершине. На верхней смотровой площадке собора под ногами Христа не преминули с Антиповым и Бельтеновым лизнуть по рюмке за сказочный город Барселона, который был под нами виден, как на ладони. Походили по центру города и заглянули в старинный католический Кафедральный Собор, где шла служба. Как потом выяснилось, служба шла в память, и за упокой детей и людей погибших в Беслане от террористов. Об этом нападение мы узнали, когда ехали в метро Барселоны, где на экране показывали трагические кадры из Беслана. Прошлись по центральному пешеходному бульвару Рамблас, где по одной стороне стояли живые скульптуры, изображающие различных сказочных и исторических персонажей, по другой было много ларьков с сувенирами и домашними животными, в том числе и экзотическими. Несколько ларьков было с различными пернатыми в клетках, в том числе куры и пестро раскрашенные петухи,



Памятник Колумбу.



Площадь Испании, на горе храм Святого Сердца



На экскурсионном автобусе.



Кафедральный собор



Храм Святого Сердца на горе Тибидабо.



На подходе к храму Святого Семейства

которые громко кукарекали. Очень много продавалось всех видов кактусов. Бульвар берет начало на площади Каталонии и выходит к набережной, где расположена площадь Портал (де ла Пау («Врата мира»). Это самая оживленная пешеходная магистраль города, которая не пустеет до глубокой ночи. На площади возвышается высокая колонна с фигурой Христофора Колумба на высоте 95 метров. Внутри колонны располагается лифт, который поднимает желающих на смотровую площадку, расположенную под ногами Колумба. Единственное, о чем мы пожалели, что не увидели известный поющий фонтан, который в эти дни не работал. Впечатлений от этого красивейшего города было масса, поэтому 2 дня пролетели, как мгновение. В Барселоне на судно села последняя группа иностранцев из 14 человек. В том числе, 7 итальянцев, 1 канадец, 1 норвежец, 1 швейцарец, 1 марокканец, 1 из Саудовской Аравии и 2 англичанина с обязательным Нилом Кеноном. Возглавлял группу известный итальянский геолог Микаэл Марани. После прогулок по Барселоне меня разбил радикулит. Судовой врач сделал мне укол диклофенака, после чего у меня открылась старая язва. Весь пятый полигон я мучился радикулитом и желудочными болями, ел только заваренную кипятком овсянку. По судну передвигался с трудом и 5-ым этапом рейса, в основном, руководил мой зам Виктор Бельтнев.

Пятый последний полигон располагался в Тирренском море, рядом с вулканом Стромболи. Исследования, проводимые в Тирренском море, на данном полигоне были направлены на изучение последствий разрушения склона вулкана Стромболи, в результате извержения произошедшего 30 декабря 2002 г. Вулкан Стромболи расположен в южной части Тирренского моря, который представляет собой самый молодой из бассейнов Средиземного моря. Заключенное между Апеннинским полуостровом и о-вами Корсика, Сардиния и Сицилия, оно возникло в позднем миоцене в результате задугового спрединга на месте, занятом прежде швом между Альпийскими и Апеннинскими горными цепями. Стромболи возвышается над уровнем моря на 924 м, его подводная часть составляет примерно 3000м. Вулкан Стромболи, известный как *“Маяк Средиземноморья”*, северный и наиболее активный вулкан в группе Эоловых вулканических островов около п-ова Калабрия. Его особенностью является наличие подковообразной впадины на северо-западном склоне острова. Это след серии крупных оползней вызванных наличием двух параллельных ослабленных зон (разломов). Стромболи является примером существования продолжительной взрывной активности с низкой и средней энергией, и эпизодическими крупными взрывами, сопровождаемые лавовыми излияниями. Вулканическая активность проявляется в трёх кратерах расположенных на террасе, примерно 750 м. над уровнем моря. Характеризуется периодическими выбросами малого количества вулканического материала, состоящего главным образом из раскалённого шлака, лапиллей, пепла и камней различной величины. Последний, значительный случай сильной активности вулкана наблюдался в 1949 г. вызвавший волну цунами высотой 10 м., которая привела к существенным разрушениям поселка у подножия вулкана. Извержение 2002 года было менее значительным, и поселок не пострадал, разрушилась только часть северного склона вулкана.

На этом полигоне был выполнен комплекс геолого-геофизических исследований, направленных на изучение строения и структурных особенностей подводной части северного склона вулкана Стромболи, а также его морфологических изменений, связанных с извержением вулкана в 2002 году. Были выполнены несколько сейсмических профилей в комплексе с ГБО ДД «Океан». Серия из 5-ти профилей ГБО МАК, по которым была построена мозаика, позволила детально изучить морфологию дна подводного склона вулкана. На сонограммах по характерным признакам размыва и бороздам на дне хорошо прослеживаются пути следования вулканического материала, свалившегося с верхней части вулкана. По данным ГБО МАК были намечены профили подводного телевидения.



Вулкан – остров Стромболи.



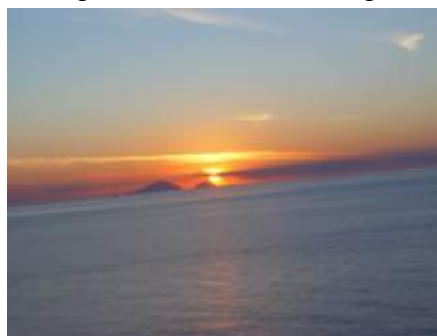
Островок с маяком рядом с вулканом Стромболи



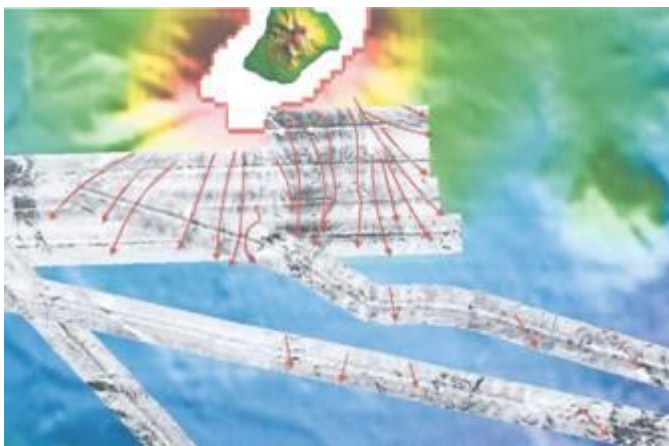
Извержение вулкана Стромболи в декабре 2002 года



2004 год. Работаем у вулкана Стромболи через 2 года после извержения



Прощай Стромболи



Мозаика ГБО МАК у подножья вулкана Стромболи. Спуск сейсмической косы.



Студенты закопались в ТВ-грейфере. Грейфер поднял материал с подножья вулкана.



Михаил с Нилом выбирают место пробоотбора.

Миша на учебной тревоге.



Михаил Иванов вручает сертификаты.



Марани говорит тост на вечеринке

ТВ-профилированием выявлены участки распространения крупноглыбовых (2- 3 м), блоковых развалов лав (оползни с вулкана). Вулканические породы, в основном, присыпаны пелагическими осадками символической мощности. Впервые телевидением были обнаружены подушечные лавы, которые позже были подняты драгой. Наличие пиллоу базальтов говорит о присутствии в изученном районе подводного вулканизма. По данным ТВ-профилирования были намечены точки геологического опробования вулканогенно-осадочной толщи у подножья вулкана. Было выполнено 9 станций бокс-корера, 3 станции ТВ-грейфера и 3 драги. В результате был получен для анализов обширный геологический материал, как донных проб, так и вулканического материала скатившегося с верхней части вулкана. После 13 дней работы на 5-м полигоне судно двинулось на заход в **порт Неаполь (Италия)**, до которого шли 16 часов. Несмотря на короткий переход, не обошлось без традиционной прощальной вечеринки с вручением сертификатов, фуршета и восторженных речей. Особенно благодарил за получение интересного геологического материала руководитель 5-го этапа итальянский ученый Микаэл Марани. В результате рейса TTR-14 группа аспирантов и студентов МГУ в количестве 18 человек, а также преподаватели и студенты из университетов ЮНЕСКО и научных организаций Европы, Азии и Африки в количестве 54 человек получили хорошую практику морских геолого-геофизических исследований в самых различных геологических обстановках и на различных типах научного оборудования.

16 сентября судно поставили к причалу в **порту Неаполя**, от которого до ближайшей проходной было километра 4. Стоянка продлилась 2 суток. В Неаполе поразили 2 вещи. Во-первых, местные водители не обращают внимания на светофоры и все ездят на красный цвет. Нас чуть не задавили на первом же перекрестке, который мы пытались перейти по зеленому свету светофора. Во-вторых, поразило нагромождение мусора на улицах, которого никто не убирает. Особенно заметно это в старом городе, где и так узкие улочки. А все тротуары завалены мешками с мусором, и ходить приходилось по узкой проезжей части, оглядываясь, чтобы тебя не задавил какой-нибудь автомобиль. Хотя именно старая часть города наиболее интересна своим итальянским колоритом. Все окна и двери старых невысоких домов открыты. Из окон слышен итальянский говор. В открытых окнах виден интерьер жилищ, а то и семейные застолья. Между домами натянуты веревки, на которых сушится белье. На небольших перекрестках улиц, около домов стоят столики, за которыми пожилые итальянцы со стаканом вина энергично что-то обсуждают. В общем, все как в старых итальянских фильмах. На одной из возвышенностей города у берега Неаполитанского залива стоит старая шести башенная крепость-музей Маскьо Анджоино, служа характерным символом города для путников, прибывающих с моря. Вход в крепость, которую мы посетили, венчает красивая Триумфальная арка. Через арку попадаешь в просторный крепостной двор, а оттуда по монументальной лестнице поднимаешься в гигантский Зал Баронов с высоким восьмигранным потолком, четырьмя большими окнами и огромным камином. Недалеко от крепости на большой мощеной площади располагается базилика Святого Франциска, чем-то напоминающая Казанский собор в Питере. На площади перед базиликой два конных памятника – Карлу III Бурбону и Фердинанду I. Рядом с площадью красивый, шикарный магазин – помпезный пассаж или Галерея Гумберта I, крестообразная в плане, с выходом на 4 стороны и увенчанная ажурным стеклянным куполом. У королевского дворца наблюдали смену караула с выездом военных на лошадях. На экскурсионном автобусе проехали по городу, сначала вдоль длинной набережной, затем поднялись на холм Вомеро к монастырю Святого Мартина. Рядом с монастырем располагалась смотровая площадка, откуда можно рассмотреть расстилающийся у залива Неаполь. Хотели посетить археологическую зону Помпей, но не сложилось. Наши студенты туда съездили.

В последний вечер бегали по магазинам, покупая подарки и кое-что для нескучного перехода домой. Уставшие, с котомками мы решили отдохнуть. Обосновались на



По пути к Неаполю увидели Везувий.



Подходим к Неаполю.



На причале в порту Неаполя.



Узкие улочки старого города



На площади у базилики Святого Франциска.



Неаполь и Везувий из автобуса.



Крепость-музей Маскьо Анджоино.



Под крепостной аркой перед ее посещением.



Студенты посетили Помпеи.



Присели отдохнуть с покупками.

На площади у королевского дворца кони Клодта.



Встреча с Хакамадой и ее бойфрендом на площади у королевского дворца.



Прощай Неаполь и Везувий.

Миша летел вместе с Хакамадой из Неаполя

скамейках на площади напротив 2-х скульптурных групп укротителей коней Петра Клодта (копии с Аничкова моста в Питере), подаренные Николаем I итальянскому королю

Фердинанду II. Было уже темно, когда мы увидели, что от скульптур через площадь в нашу сторону движется пара. В женщине я сразу узнал Хакамаду, о чем сказал Антиповым и Бельтенеу. Они решили, что я пошутил. Но когда пара подошла ближе, Бельтенеу, обращаясь к женщине, незастенчиво спросил: «Простите, вы случайно не та, о ком мы думаем?». Хакамада засмеялась и подтвердила, что мы не ошиблись. Усевшись рядом с нами на скамейку, она спросила кто мы такие. А когда узнала, что мы не туристы, а геологи, которые работали в море, то очень сильно удивилась. На ее удивление, мы также незастенчиво ей сказали, что ее демократы еще не совсем загубили российскую геологию. Когда же она узнала, что мы изучали вулкан Стромболи, удивлению ее не было предела. Она думала, что об этом вулкане знает только она, поэтому только что отдыхала в поселке у подножия вулкана Стромболи, где не встретила ни одного русского олигарха или демократа, которых она не хотела видеть, во время своего отдыха. За время 15 минутного общения мы рассказали Хакамаде о наших работах на САХе и о программе «Плавучий университет». Спутник ее довольно симпатичный молодой человек, судя по визитке, которую он нам оставил, был журналистом. Мы пригласили их посетить наше судно, но они отказались, сославшись на дефицит времени. Пожелав нам успехов в нашей работе, пара удалилась, сказав, что завтра улетают в Москву. После их ухода мы поймали такси, которое довезло нас до проходной порта, откуда мы еще долго тащились до нашего судна по территории порта. Вечером я устроил в своей каюте прощальный вечер, пригласив Мишу Иванова, Антиповых и Бельтенева. Иванову рассказали о встрече с Хакамадой. Долго не сидели, выпили немного. Иванов с группой МГУ рано утром улетал в Москву. Уже, будучи в Питере, мне позвонил из Москвы Миша Иванов и сказал, что из Неаполя он со своей группой летел в одном самолете с Хакамадой, с которой он проболтал весь перелет до Москвы.

Работа в ТТН-14 закончилась, но еще не закончился рейс № 25 НИС «Профессор Логачев». Предстоял еще 17-ти суточный переход через Средиземное море, Гибралтарский канал, Атлантику, Бискайский залив, Ла-Манш, Северное Море, Датские проливы, Балтийское море и Финский залив. И, наконец, 4 октября мы в Санкт-Петербурге, нас поставили к причалу Канонерского завода. Рейс закончен. Он оказался не длинным, всего 79 суток. За это время на судне побывало 54 иностранца из 13 стран.

39. Декабрь 2005 г. – июль 2006 г. Рейс № 28 НИС «Профессор Логачев». После моего рейса № 25 «Логачев» выполнил 2 рейса, где начальником рейсов был начальник ОПСП Виктор Иванов. В 26-м рейсе проводились работы по программе ГПС в пределах САХ зимой-весной 2005 года. Рейс № 27, он же ТТН-15 выполнялся летом 2005 года по программе ЮНЕСКО «Плавучий университет» в Черном и Средиземном морях. Рейс № 28 начался 14 декабря 2005 года. После длительной и тщательной проверки всех кают и лабораторий пограничниками и таможней, судно, наконец, отошло от причала Канонерского завода. Чем вызван такой тщательный осмотр судна мы так и не поняли. Впервые ко мне в каюту зашел пограничник с овчаркой, которая обнюхала кабинет, спальню и даже ванную комнату. Обычно водку, которую я беру в рейс, храню в каюте, т.к. власти редко ко мне заходят. На этот раз, я как чувствовал, и отдал 2 коробки водки на склад нашему завпроду Вале Тихомировой. По закону можно вывозить только 2 литра крепких напитков, остальное могут отобрать. Помимо водки на рейс выдавалось 40- 50 литров спирта в канистрах, который хоть и назывался технической жидкостью, но на всякий случай прятался от властей в глубоких анналах судна. В ПМГРЭ спирт выдавался согласно нормам на каждый вид исследований и исходя из расчета, учитывающего продолжительность работ каждого метода. Как правило, на протирку аппаратуры и контактов уходило не больше 5 литров, остальное выдавалось отрядам на праздники и дни

рождения. Этот рейс состоял из двух частей. Сначала судно шло на работы по государственному контракту на САХ – рейс № 28, а затем без перерыва начинался рейс № 29 по программе ЮНЕСКО «Плавучий университет» (ТТР-16), совмещенный с контрактом с Нидерландским институтом морских исследований (НИОЗ).

На этот раз, приписанный к «Логачеву» капитан В.П. Пиденко остался на берегу, отгуливать накопившиеся за несколько рейсов больше 200 отгулов. В рейс пошел, незнакомый мне сменный капитан, Аркадий Михайлович Устинов. Высокий мощный мужчина, совершенно не пьющий, поэтому пересекались мы с ним только в кают-компании во время принятия пищи. Человеком на судне он был новым, поэтому большую часть времени проводил в каюте за компьютером. Из Санкт-Петербурга на судне вышло 37 членов экипажа и 33 экспедиционного состава. Заместителем у меня пошел мой давний друг Володя Марков. От ОПСП было 7 отрядов со следующими начальниками. Геологический – Рождественская И.И., гидроакустический – Антипов Г.В., подводной навигации – Антипова И.В., телевизионный – Конфеткин В.М., пробоотбора – Любимов С.Б., гидрографический – Мачулин А.В. и Малин В.Б. был начальником судового ВЦ. Также, был отряд из ПГО «Севморгео» в составе 6 человек под руководством М.Л. Гиршберга. Один человек был от ВНИИОкеангеология – И.В. Егоров. В качестве пассажиров, в рейс вышли 2 механика из «Русского дизеля», занимающиеся сдачей главных двигателей судна после капитального ремонта. 19 декабря судно пришло на рейд Калунборга (Дания), где оба механика сошли с судна, и на агентском катере были доставлены на берег. Дальше была длинная дорога в район работ. Сначала до острова Уэссан, после которого участникам рейса к зарплате начислялся районный коэффициент 1,5. Затем до участка работ на 16° 38' с.ш. САХ, там к окладу прибавлялась тропическая надбавка – 30 % и надбавка за поиски полезных ископаемых тоже 30 %. Во время перехода, который длился 23 суток, все отряды готовили к работам аппаратуру и оборудование. Наматывали на лебедки новые кабель-тросы и тросы, провели обтяжку силовых наконечников кабель-тросов, и опрессовали на глубине 3 км все прочные боксы от глубоководных аппаратов. За 5 суток до участка работ встретили Новый 2006 год. Отмечали, как обычно, сначала в столовой команды все участники рейса, кроме вахты. Затем разбредались по своим компаниям. У меня в каюте тоже собралось человек 10. Хорошо, что до начала работ еще оставалось время, т.к. отходили от праздника 3 дня. 3 января пересекли северный тропик, а 6 пришли на участок работ.

Целью работ в этом рейсе являлось выполнение поисковых работ масштаба 1:50 000 на участке восточного борта рифтовой долины САХ в районе ранее установленного рудопроявления на 16°38' с.ш. Основными геологическими задачами поисковых работ в рейсе являлись:

- изучение геологического и геоморфологического строения района рудного поля на участке 16°38' с.ш.;
- локализация площадей предполагаемого распространения рудопоявлений ГПС, поиски рудных тел, установление основных закономерностей пространственной локализации рудных построек и сопровождающих их гидротермальных сульфидных осадков, уточнение поисковых критериев;
- оценка условий залегания, морфологии, внутреннего строения и изменчивости ГПС;
- предварительная оценка прогнозных ресурсов ГПС потенциального месторождения по категории $P_2 - P_3$, оценка перспективности района 16°38' с.ш.

Работу начали с промера, затем сделали несколько профилей с АМК Рифт ЕП (электроразведка методом естественного поля). После подъема ПА Рифт из-за неисправности, приступили к пробоотбору, чередуя станции КП и драги. Погода не радовала, постоянно волнение держалось 4-5 баллов. Работали на грани фолла. Когда ветер усиливался до 20 м/сек и выше, приходилось штормовать без работы. Во время очередного профиля АМК Рифт случилась авария – обрыв поршня 3-го цилиндра левого

главного двигателя (ГД-2). Судно обезточилося, но механики довольно быстро перешли на правый главный двигатель (ГД-1) и аппарат АМК Рифт не сел на дно.

В результате на первом этапе рейса в период с 6 января по 5 февраля 2006 г на проектной площади 16°38' с.ш. САХ был выполнен основной комплекс поисковых геофизических работ на ГПС (АМК Рифт метод ЕП и ГБО «МАК – 1М»), эхолотный промер, часть геологического пробоотбора (драга и КП) и опытно-методические работы с АМК «Рифт - 3» в модификации ВЭЗ. Необходимо отметить, что в процессе рейса были множественные поломки и отказы в работе судового и экспедиционного оборудования, связанные, в основном, с его изношенностью или не качественным ремонтом. В самом начале рейса вышел из строя кормовой кран, используемый экспедиционным составом для перестановок тяжеловесных геологических средств пробоотбора и подводных аппаратов. В связи с этим был ограничен состав комплекса исследований, применявшийся на первом этапе рейса. В конце первого этапа работ на полигоне буквально «развалились» пружинные тарелки тормоза ваерной лебедки. К счастью это произошло при переделке сплесня ваера, и за бортом кроме 1.5 км троса ничего не было, иначе это могло привести к потере оборудования. Поскольку запасных частей к тормозной системе лебедки не было, пришлось геологический пробоотбор отложить до получения ЗИПа в порту Лас-Пальмас. Кроме этих поломок можно отметить выход из строя в первой половине рейса судового датчика курса – прибор «Курс-4», без которого ни одна навигационная система судна не работает. ЗИПа не было и электромеханикам пришлось компоновать из двух неисправных сельсинов (вышедшая из строя деталь прибора «Курс-4») один, который заработал. А если учесть, что при этом постоянно качало (меньше 4 баллов не было), то мы с большим удовольствием 6 февраля двинулись на заход в **порт Лас-Пальмас (Испания)**.

Из-за постоянного волнения и встречного ветра до Лас-Пальмаса шли 10 суток. Периодически приходилось в помощь ГД-1 включать вспомогательный дизель-генератор, который обычно используется на заходах. Т.к. мощности не хватало, то в начале перехода отключили кондиционеры, а если учесть, что «Логачев» это по существу металлическая коробка, то жара в каютах была немыслимая. Промучившись от жары весь переход, мы, наконец, дошли до, так нам знакомого порта, Лас-Пальмас-де-Гран-Канария (так звучит полностью название этого города-порта), находящегося на острове Гран-Канария, входящего в архипелаг Канарских островов. Порт этого города очень большой, один из самых оживленных портов мира, поскольку располагается удобно от основных транспортных путей всех видов судов. В советское время в Лас-Пальмаса находилась большая база, в том числе ремонтная, наших рыболовных судов. В порту есть внутренний рейд с удобными причалами практически в центре города, туда ставят, в основном, пассажирские лайнеры, нас туда пускают редко. На этот раз нас, как обычно, поставили на дальний причал рядом с внешним рейдом. До центра города оттуда тащиться минут 40. Поскольку пришли мы на одном «крыле» (ГД-1), с неработающим краном и чуть живым датчиком курса, то у агента попросили найти специалиста по ремонту гидравлических кранов и привести запасные части к главному двигателю и «Курсу-4», когда их пришлют из России.

На следующий день агент прислал 2-х испанцев, которые целый день проковырялись с краном и сказали, что нужно менять какой-то двигатель. Они заказали его, но поставка будет не раньше чем через неделю. Запасные части тоже еще не пришли, поэтому оставалось только ждать. В результате всех ожиданий «Логачев» простоял в Лас-Пальмаса 10 суток. За это время мы исходили город вдоль и поперек. По дороге от места стоянки судна к центру города, если не ехали на такси, то всегда останавливались в небольшом парке с древней крепостью-музеем «De La Juz». По всему парку, кроме многочисленных деревьев и кустов, были посажены ряды роз различной цветовой гаммы. В середине парка, среди всей этой благоухающей атмосферы, находилось маленькое кафе со столиками на воздухе. Там мы и делали остановку, выпивая чашку кофе экспрессо или бокал пива, в зависимости от состояния души и здоровья. Немного передохнув, шли

дальше к центру города. Город утопал в зелени, масса небольших парков и скверов с пальмами, кактусами, клумбами с цветами и настоящими драконовыми деревьями. В старом городе на одной из площадей знаменитый собор Святой Анны, на этой же площади находится мэрия Лас-Пальмаса – Епископский дворец. Одной из достопримечательностей города является Дом-музей де Колон или Дом Колумба, красивое здание с великолепными деревянными балконами. Ранее это здание было резиденцией губернатора. Напротив Дома Колумба расположена церковь Иглесия-де-Сан-Антония-Абад, где по легенде молился Христофор Колумб перед своим отплытием в Новый Свет. Вообще, Лас-Пальмас это город праздник, везде открыты многочисленные развлекательные центры, кинотеатры, рестораны, бары, казино и магазины. Круглый год происходят фестивали, праздники и культурные мероприятия. В феврале каждый год в течение 2-х недель происходит знаменитый карнавал, во время которого весь город превращается в огромную площадку с неумолкающей музыкой. По улицам идут красочные шествия с местными жителями и туристами, одетыми в разноцветные карнавальные костюмы. На площадях устанавливают сцены, где выступают музыкальные ансамбли, артисты и спортсмены, вокруг масса танцующих и веселящихся людей. Нам повезло, мы застали 1 неделю такого карнавала. Нашим любимым местом в Лас-Пальмаса была площадь Санта-Каталина, с одноименным кафе, среди цветущих кустов и деревьев, в котором мы, обычно, завершали прогулки по городу.

Во время захода, в Санкт-Петербург улетели 6 специалистов ПГО «Севморгео» (отряд АМК Рифт). Из Питера на судно прибыли 7 специалистов из ПМГРЭ и 2 из ВНИИОкеангеология, в том числе сын директора этого института Дима Каминский, у которого была загипсована нога, и ходил он с костылем. От такого подарка я был в шоке. Мало того, в один из дней он с приехавшим приятелем и двумя девицами геологами с палаткой поехали за город на дикий пляж. Там установили палатку, хорошо выпили и ночью одна из девиц, которая была близорукой, пошла в голом виде купаться. Довольно далеко уплыла в океан, потеряла ориентир, и поскольку была близорукой, поплыла в сторону каких-то огней. Огнями оказалась ночная торговая палатка на дороге. Думаю, хозяева палатки очень удивились, когда увидели абсолютно голую девуцу, ничего не понимающую на испанском языке. Они вызвали полицию. Полицейским она как-то объяснила, что потеряла друзей. Вероятно, у полицейских нашлось что-нибудь, чтобы прикрыть ее наготу. Полицейские быстро нашли палатку с горе - туристами. Посадили всех со всем скарбом в машину и доставили в Лас-Пальмас на судно. Большого шума поднимать не стали, вероятно, пожалели голую девуцу. А могло бы закончиться печально, т.к. с паспортами моряков мы могли передвигаться только в пределах города. Капитану полиция внушение сделала. Утром в каюте капитана пришлось устроить местный разнос этим туристам. К сожалению, это было не единственное происшествие во время этого захода. При выходе из Санкт-Петербурга, ребята из гидроакустического отряда Сергей Железняк и Сергей Васильев, с разрешения капитана взяли на борт судна 2 мотоцикла. В Лас-Пальмаса, естественно, они использовали мотоциклы на полную катушку. Пока в один из вечеров, Сергей Васильев с Евгением Ивановым на заднем сиденье, не влетели на площади в фонтан, уходя от столкновения с машиной. На место аварии прибыла полиция, обоих отвезли в больницу. Иванов отделался сломанным пальцем на ноге, и с загипсованной ступней прибыл на следующий день на судно. У Васильева была сломана нога, были сильные ушибы и его оставили в больнице на попечение агента и российского консульства. Пришлось составлять кучу бумаг и актов, которые были посланы в Питер. В ответ от начальника ПМГРЭ В.Д. Крюкова нам с капитаном был объявлен выговор. В результате мы были лишены премий. Евгений Иванов остался работать на судне, хотя народ из его отряда отнесся к нему очень негативно и требовал отправить его в Питер. Сергей Васильев, когда подлечился, был отправлен агентом в Санкт-Петербург.

Испанские специалисты до конца так и не починили кран, хотя содрали с ПМГРЭ 10 тысяч евро. Двигатель заменили, частичный ремонт крана был произведен, но до



2006 год. Лас-Пальмас. Дом-музей Колумба.



Зал внутри дома-музея Колумба.



Песчаные скульптуры. На горизонте гора на о.Тенерифе. пляж в центре Лас-Пальмаса



Собаки охраняют мэрию Лас-Пальмаса.



В.Ф. Марков на площадке собора Святой Анны



Фонтан, куда влетели наши мотоциклисты.



Один мотоциклист в госпитале Л.-Пальмаса

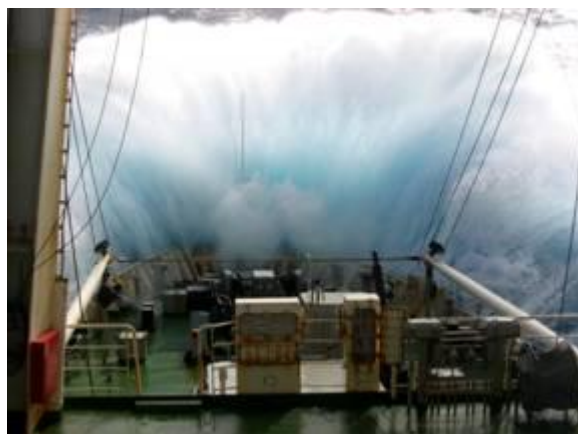
нормативной работы кран доведен не был. Одну из основных неисправностей – очень замедленный режим подъема стрелы крана, устранить не удалось. Запасные части к главному двигателю прислали и, как только судно получило бункер, продукты и соки, сразу вышло из Лас-Пальмаса. 25 февраля мы пошли в район работ. В начале перехода погода способствовала быстрому движению, и судно за сутки проходило 200- 220 миль. Но по мере приближения к району работ волнение усиливалось. Механики пытались реанимировать левый главный двигатель (ГД-2). Но, не смотря на усилия механиков, которые произвели практически капитальный ремонт двигателя (замена цилиндра, поршня и т.д.), довести его до эксплуатационного режима в морских условиях не было возможности. На переходе делали остановки для опрессовки маяков-ответчиков (ДМО), грейфера ДГ-1 и ТВ-рамы. Проверили работу лебедки ЛК-2, спустив кабель-трос с грузом на 4,5 км. С учетом этих остановок, до участка работ добирались 11 суток. Перед приходом на участок отметили 8 марта. Как всегда, всех женщин находящихся на судне собирали в кают-компаниях. Мужики накрывали стол с закусками и фруктами, перед каждой женщиной стояла бутылка шампанского. Сначала женщин поздравлял капитан, затем начальник рейса. Я, обычно, помимо поздравления читал стихи. Затем были тосты, танцы, а когда официальная часть заканчивалась, все разбредалось по своим компаниям. Дамы из Океанской партии собирались у меня в каюте, и праздник продолжался.

Предстояло провести детальные исследования на рудном поле 16°38' с.ш. САХ, в последствие названным полем Краснов, в честь Сергея Краснова, который один из первых начал заниматься проблемой ГПС во ВНИИОкеангеология, и очень рано в 44 года ушел из жизни. Для детальных работ необходима была точная привязка подводных аппаратов. Поэтому работы начали с расстановки на дно ДМО для работы подводной навигации в более точном режиме – длинной базы. После расстановки и калибровки ДМО приступили к профилированию ГБО МАК-1М и станциям гидрофизического зондирования с отбором гидрохимических проб воды 12-ю батометрами. По данным ГБО МАК-1М были намечены и выполнены телевизионные профили, а уже по ним намечались точки отбора проб ГПС с помощью грейфера ДГ-1 с телевизионным контролем. Также за время второго этапа рейса доделали объемы станций коробчатого пробоотборника КП-1,5 и драги. В конце этапа при выполнении драгирования около 5 часов сидели на зацепе. Дергались судном во все стороны, но ничего не получалось. В конце 5-го часа с зацепа сорвались, но на борт подняли только груз, с отломанной дражной пластиной, к которой крепятся цепи драги. В результате драга осталась на дне. Вероятно, у разработчиков предусмотрено слабое звено, иначе потеряли бы всю колонну, вместе с тросом. Драгу жалко, была новая. На последней драге (работали со старой, круглой) тоже сидели 3 часа на зацепе, но сорвались и драга пришла целой.

Проведенными исследованиями было детально изучено рудное поле Краснов. Было выяснено, что гидротермальные рудное поле «Краснов», расположено на террасе, в седловине между северным замыканием вулкано-тектонической гряды и подножием вулкана на глубинах 3650- 3800 м. Поле состоит из двух рудных тел 1 и 2. Каждое из них включает в себя – сульфидные постройки или ряд сближенных сульфидных построек, развалы сульфидных руд и продукты их разрушения в виде рудосодержащих осадков. Высокая плотность сети телепрофилирования (в среднем 30х30 м), по системе пересекающихся профилей и большой объем геологического опробования позволили установить границы, как самого поля, так и рудных тел. Площадь поля составляет 0.767 кв. км. Более крупным является рудное тело 1 (размер 580×380 м), площадь 150 тыс. кв. м. Тело представлено реликтами сульфидных построек, высотой 1- 7 м, их развалами и продуктами разрушения сульфидных руд, кроме того, отмечаются развалы крупно глыбовых оруденелых базальтов. На восточном фланге тела отмечается ряд уступов субмеридианального простирания, сложенных сульфидными рудами. Амплитуда самого протяженного ступенчатого уступа, по данным профилографа ГБО «МАК-1М» и телепрофилирования, составляет 70-100м. На западном фланге, также зафиксированы



«Логачев» в доке Канонерского завода.



Переход в район работ. Немного штормит.



Намотка троса на ваерную лебедку.



Прием на борт грейфера ДГ-1



Спуск драги. Пока драгу не оторвали.



8 марта в кают-компани. Капитан поздравляет.



В ангаре подводных аппаратов.



Сергей Любимов и тунцы им пойманные

уступы, один из которых ограничивает тело и вскрывает подстилающие базальты. Высота уступа – 20- 25 м. Рудное тело 2 расположено в северной части гидротермального поля. Представлено постройками сульфидных руд, высотой до 5 м и их развалами. Его размеры 110х130 м, площадь – 11.3 тыс. кв. м. Предварительно, ресурсы рудной массы поля Краснов были оценены в 14 млн. тонн.

Практически весь рейс выполнялся при работе одного правого двигателя (ГД-1), что создавало трудности в работе и привело к потере времени. Геолого-геофизические работы на полигоне выполнялись только на малых скоростях судна (1-2 узла) или в режиме позиционирования. При этом постоянно использовались энергоемкие потребители, такие как выдвижная подруливающая колонка (ВПК) и лебедки, а также все оборудование, обеспечивающее бытовые нужды судна - кондиционеры, опреснители, котел и т.д. Поэтому зачастую мощности двигателя не хватало, и он перегревался. Одной из причин этого являлось использование при работе на полигоне, в указанных выше режимах, не качественного тяжелого топлива, что приводило к «загрязнению» форсунок, клапанов, турбины ГД и повышенному износу двигателя. В результате, в течение рейса приходилось 9 раз ложиться в дрейф с выключением ГД-1 на периоды от 3 до 18 часов для замены клапанов, форсунок и промывки турбины (что не давало длительного эффекта). При работах с подводными аппаратами, которые буксируются у дна на кабеле длиной больше чем глубина океана, вводится режим повышенной готовности второго двигателя на случай отключения электроэнергии или остановки работающего двигателя. За неимением второго резервного двигателя в рейсе постоянно существовала угроза потери подводных аппаратов при посадке их на дно в случае аварийной остановки работающего двигателя. Несмотря, на все трудности, все проектные объемы были выполнены. Для примера привожу таблицу выполненных объемов работ в этом рейсе.

Наименование работ	Ед. изм.	Объемы работ		
		план	факт	% выполн.
1. Профилирование комплексом «Рифт-3», метод ЕП	км	112	114	102
2. Опытно-методические работы с комплексом «Рифт-3», метод ВЭЗ	отр/см	10	10	100
3. Гидрофизические зондирования с отбором гидрохимических проб	ст.	51	51	100
4. Геоакустическое профилирование ГБО «МАК»	км	114	114	100
5. Телевизионное профилирование комплексом «Абиссаль»	км	39	40	103
6. Донный пробоотбор СД (скальная драга)	ст.	25	28	112
7. Донный проботбор КП (коробчатый пробоотборник)	ст.	62	62	100
8. Донный пробоотбор ДГ-1 (телегрейфер)	ст.	20	21	105
9. Отбор и обработка геологических проб на борту судна: - шлиховых - геохимических - рядовых ГПС	проба проба проба	92 575 20	104 770 20	113 134 100
10. Полевой шлихо-минералогический анализ	шлих	77	89	116
11. Атомно-абсорбционный анализ гидрохимических проб воды	проба	363	369	102
12. Навигационно-гидрографическое обеспечение	%	100	100	100

работ подводной навигацией ГАС «Сигма-1001»				
13. Постановка и снятие ДМО	маяк	8	8	100
14. Навигационно-гидрографическое обеспечение всех работ, в т.ч. эхолотный промер	% км	100 480	100 480	100 100
15. Регистрация и обработка материалов на БВЦ	маш/ час	230	230	100

Второй этап рейса длился 36 суток. 13 апреля, завершив работы на участке, судно направилось в сторону Средиземного моря, где в порту Барселона должен был начаться рейс № 29 НИС «Профессор Логачев», он же TTR-16 по программе ЮНЕСКО «Плавучий университет». Для того, чтобы единственный рабочий двигатель (ГД-1) не перегревался, его включали не на полную мощность. Но, даже работая в таком щадящем режиме, на переходе судно ложилось в дрейф для его ремонта 4 раза. В результате, до Барселоны тащились 21 сутки. Весь переход писал информационный отчет о работе на САХе. В «Плавучем университете» времени на это не будет. Наконец, 4 мая судно пришвартовалось у причала **Барселоны**, практически в центре города. В первый же день на судно прибыла бригада из «Русского дизеля», организации, которая перед рейсом выполняла капитальный ремонт главных двигателей судна. Их работу мы с лихвой оценили в рейсе. Поскольку в TTR-16 предстояло работать с тяжелыми аппаратами, необходимо было починить кран, чтобы работал в штатном режиме. Снова, через агента вызвали испанского специалиста. Он поковырялся 15 минут и сказал, что надо менять гидронасос. На сей раз, ему не поверили, т.к. говорил он это с большим сомнением. Тогда вызвали специалиста из Германии. Он прилетел через 2 суток. Работал меньше часа, при этом применял только тестер и отвертку. В результате, кран стал работать, как новый, быстро и без скрипов. Всего-то надо было что-то настроить в блоке управления. Сказал, что испанцы ничего не понимают, и разводили нас на деньги. Свою работу оценил в 5 000 евро, где существенной частью были билеты из Германии и обратно. Тогда мы поняли, что значит профессионализм. Первые 3 дня стоянки, мы с Антиповыми, в качестве гидов, водили в город наших геологов Рождественскую, Степанову и Федорова. Устроили им автобусную экскурсию по тем же местам, где мы были в 2004 году. Сходили с ними в музей – «Испанская деревня», где помимо просмотра деревенских построек, плотно поужинали в уютном кафе. Выйдя из деревни, направились по направлению звучащей издалека музыки. Оказалось, это был поющий фонтан. 2 вечера с геологами провели у сказочного поющего фонтана, от которого были в неопишемом восторге. Этот фантастический симбиоз музыки, арий, воды и цвета завораживал тех, кто слушал и смотрел на это чудо техники. Утром на 4-й день стоянки агент прислал к борту судна автобус, на котором 22 человека повезли в аэропорт Барселоны для перелета в Санкт-Петербург. Улетали 8 членов экипажа и 14 членов экспедиции, в основном, геологи.

Все кто остался на судне для выполнения работ в TTR-16, продолжали изучать этот красивейший город Каталонии. Совершили еще одну автобусную экскурсию уже по другому маршруту. Ознакомились, практически со всеми зданиями и объектами, построенными по проекту Гауди. Несколько вечеров провели у поющего фонтана, репертуар которого менялся от классической музыки, опер до джазовых мелодий. Зрелище было уникальным, когда мощь и цвет воды в фонтане сливаются в экстазе с музыкой, и голосом поющих оперных див. В старинном Кафедральном Соборе послушали органную мессу. Посетили музей Сальвадора Дали.

9 мая мы с Антиповыми целый день провели в уникальном монастыре Монтсеррат, который находится в 40 километрах от Барселоны в горных цепях Монтсеррат на высоте около 900 метров. Путевку туда купили в Барселоне в туристическом бюро на площади Каталонии. В путевку входил проезд туда и обратно. На метро доехали до электрички,



Барселона 2006 г. Ждем автобуса



Фуникулер на гору Тибидабо к храму Св. Сердца



Христос над нами и на храме Св. Сердца.



С Игорем Федоровым под ногами Христа



На вершине храма Святого Семейства.



Барселона с храма Святого Семейства



Аллея к фонтану и королевскому дворцу.



Поющий фонтан

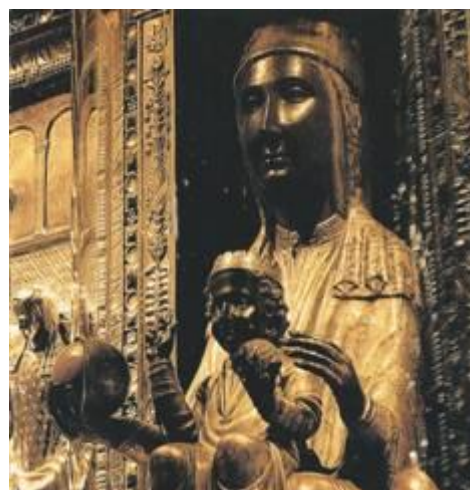
которая доставила до городка у подножия горы, где расположен монастырь. Оттуда к монастырю можно было подняться на фуникулере, либо на 3-х вагонном поезде с зубчатым приводом, который предназначен для удержания поезда на крутых подъемах. Мы выбрали поезд, т.к. Ирина боялась высоты. На поезде минут 40 мы поднимались по склонам гор с крутыми поворотами, причем рельсы шли по краю откоса, куда страшно было смотреть. Дорога была одноколейная, поэтому расписание встречных поездов было синхронизировано, и к местам развязки они подходили одновременно. В конце пути поезд приезжал на большую площадь, чуть ниже зданий монастыря. Согласно легенде, местные пастухи под сводами одной из многочисленных пещер, ныне известной как Ла Санта Кова (Святая пещера), нашли образ Девы Марии. Через 8 лет на горе были возведены часовни, одна из которых, часовня Св. Марии стала первоосновой монастырской обители, которую в 1025 году основал аббат Олиба из Риполя. Спустя 2 столетия в монастыре образовалось Братство Девы Марии Монтсерратской и был создан первый в Европе детский хор. Одновременно со строительством монастыря, гора Монтсеррат становилась пристанищем для многих отшельников, строящих скиты на многочисленных склонах горных хребтов. Многие скиты мы видели воочию, наблюдая их в видеокамеру. В дни празднования тысячелетия монастыря в 1888 году Дева Мария Монтсерратская, ласково прозванная в народе «Ла Муренета» (Смугляночка), была возведена в ранг покровительницы Каталонии. Сам монастырь расположен на широком уступе среди горных вершин. Над ним возвышаются многочисленные утесы и края необычной формы, напоминающие воинов, охраняющих это святое место. Судя по нашему посещению, мы были там в будний день, в монастырь ежедневно навещаются тысячи паломников и туристов. Вся широкая эспланада перед входом в монастырь была заполнена разноголосым людом. Много было восточных людей, японцев или китайцев, а, вероятно, и тех и других.

Святая икона Девы Марии Монтсерратской находится в старинной, красивой готической базилике. Чтобы попасть в помещение, где находится почитаемый, святой образ, мы отстояли длинную очередь из людей, медленно поднимающихся по узкой винтовой лестницы. Само помещение было совсем небольшое, поэтому у образа можно было задержаться не более 5-7 секунд. Икона представляла собой деревянную объемную скульптуру темного дерева, помещенную в резную позолоченную нишу. Вероятно, из-за темного лика в народе ее и прозвали Смугляночкой. Из этого помещения спускаешься в капеллу, а оттуда, чтобы выйти наружу, надо пройти по так называемому Пути «Славься Мария» - коридору между фасадом базилики и скалой. Этот путь по праву мог бы называться светлым из-за многочисленных свечей, поставленных паломниками Деве Марии на всем пути. Выйдя наружу, мы сели на рельсовый фуникулер, который поднял нас на вершину Сант Жоан, находящуюся на высоте 998 м. Там была построена одноименная часовня, а рядом с ней смотровая площадка. С нее открывался красивый вид на стоящий внизу монастырь, и на бесчисленные скиты и часовни, рассыпанные по склонам гор. При хорошей безоблачной погоде, оттуда можно увидеть заснеженные вершины Пиренейских гор. Налюбовавшись сказочными видами, мы пошли вверх по грунтовой дороге, с одной стороны которой были скалы, а с другой обрыв на сотни метров. Пройдя немного, дорога ушла от обрыва в лесную часть гор. Мы увидели тропинку, ведущую к заросшей кустами площадке с несколькими аккуратно спиленными пеньками, как будто специально, сделанными для пикника.

Поскольку это было 9 мая, т.е. День Победы, то мы решили его отпраздновать в экзотическом месте. У нас, естественно, с собой все было. Выпив за всех павших и за здоровье живых ветеранов, мы с Геней, оставив Ирину отдыхать и сторожить пожитки, направились покорять следующую вершину. Мы действительно добрались до часовни Сант Сальватор (1152 м.) и, пройдя мимо заброшенного скита, прошли по узкой опасной тропке, врезанной в скалу. В середине тропы, прямо из скалы вытекал родник, воду которого мы попили. Дальше пытались подняться на самую высокую вершину Сант Жерони, но не решились, да уже подустали. Вернувшись к Ирине, мы еще



Прибыли к монастырю Монтсеррат.



Святая икона Девы Марии Монтсерратской



На смотровой площадке вершины Сант Жоан.



Вид монастыря с вершины Сант Жоан



День Победы на высоте 1000 метров.



Опасная тропа



Мимо того скита по тропе мы пробирались.



Спускаемся на фуникулере к монастырю.



Дорога к Святой пещере с монументами, изображающими путь Христа на Голгофу.



Смотровая площадка у Христова распятия.

Вид монастыря от распятия



Библейские сюжеты по дороге к Святой пещере.



Фуникулер от монастыря к подножию горы. Часовня, покрывающая Святую пещеру.

подзаправились, не забывая о святом празднике нашего народа. На фуникулере спустились до монастыря, где Ира вышла, а мы с Геной спустились на фуникулере еще ниже к новому маршруту – началу дороги к Святой пещере, где была найдена икона. Этот маршрут мы осилили с трудом. Километров 5 хоть пологого, но все же подъема. По дороге в скалах или пещерах было установлено несколько библейских монументов, изображающих путь Христа на Голгофу. Около металлического распятия Христа была смотровая площадка, откуда был хорошо виден монастырь и весь путь подвесного фуникулера от монастыря до подножья гор. Дойдя, наконец, до часовни Санта Мария, внутри которой находилась Святая пещера, мы перекрестились. Устали ужасно, а еще идти обратно. Зайдя в часовню, мы увидели копию образа Девы Марии, установленного в пещере. Назад к фуникулеру шли легче и быстрее, все-таки под гору. Добравшись до монастыря, где нас ждала Ирина, мы сели на поезд, спустивший нас с горы. Там мы пересели на другой поезд, затем на метро, и поздно вечером усталые, но с массой впечатлений, прибыли к родному судну, где продолжили отмечать праздник Дня Победы.

На 10-й день стоянки в Барселоне из Москвы прибыла группа МГУ в составе 14 человек, во главе с М.К. Ивановым, который сразу развернул бурную деятельность по снабжению судна продуктами и топливом. Узнав о плачевном состоянии главных двигателей, он заказал 251 тонну легкого топлива – газойль. На следующий день прибыли технические специалисты из НИОЗ, которые осмотрели судно, чтобы оценить его возможности выполнения сейсмических работ в 3-ем этапе ТТН-16. Устроили совещание в моей каюте по методике спуско-подъемных операций их донных сейсмических станций с борта «Логачева». Договорились, что все свое оборудование они погрузят на судно при заходе в Брест. После этого мы с ними распрощались до Бреста. Предпоследний день стоянки был самый суматошный, весь день подвозили частями продукты и воду, грузили все это на судно. Вечером с баржи получили бункер – 251 тонну газойли. Этим же вечером на судно прибыла первая группа иностранцев в количестве 8 человек – 4 англичанина и 4 француза. Возглавлял группу Нил Кэньон. На следующий день в 11 утра судно отчалило от причала гостеприимной Барселоны, в которой простояли 12,5 суток. Обычно, мне на 3-4-е сутки захода надоедает граница, хочется опять в море, но на этот раз было жалко расставаться с этим замечательным городом. С удовольствием походил бы по нему еще пару недель. Славная бригада «Русского дизеля» так и не смогла реанимировать левый главный двигатель (ГД-2). Немного подремонтировали ГД-1, почистили его турбину и помахали нам на прощанье ручками. В рейс № 29 НИС Профессор Логачев», он же «Плавучий университет» ТТН-16 опять идем с одним работающим двигателем.

До первого полигона ТТН-16 в район Лионского залива дошли за 12 часов. Задача работ была аналогичной рейса ТТН-14 – детальное изучение структуры глубоководного конуса выноса Неофан Рона. Поэтому основным видом исследований было профилирование ГБО МАК-1М на частоте 100 кГц. Уже на САХе аппаратура начинала сбоить. Здесь же совсем посыпалась. Перестал работать датчик давления, а без него не построить реальный рельеф. Придонный профилограф звенит, антенна 100 кГц затекла. Подняли ПА МАК на борт. Опустили второй ПА – не работает эхолот и датчик давления. Заказчики – французы вместе с Ивановым сидят у нас на головах, злые как собаки. Иванов намекнул, чтобы не мешали, иностранцы исчезли. Записали несколько профилей без эхолота и датчика давления. ПА подняли на борт. Пока двое суток занимались пробоотборам, мужики разобрали оба ПА и из двух начали лепить один. Обстановка нервная. Иванов в шоке, я почти в пред инфарктном состоянии, жру таблетки от язвы. Один подводный аппарат слепили, нашли какие-то старые антенны от ГБО Оретех, и они подошли к МАКу, в том числе антенны профилографа и ГБО 100 кГц. Перекрестясь, опустили ПА, вроде все работает, на душе отлегло. Написал в ПМГРЭ, чтобы срочно заказывали в Южморгеологии новые антенны. В результате, на первом полигоне сделали 220 км профилей МАК-1М, 17 станций трубок и 3 станции боксера. Заказчиков, вроде,



Альмерия 2006 г. Крепость на горе и стена.



Володя Марков по дороге в крепость.



Вид Альмерии из крепости.



Гуляем по центральному бульвару Альмерии.



Рейд Авейру. Спуск португальских студентов и их вещей с «Логачева» на катер.



На подходе к Бресту (Франция).



Заземляемся в Бресте.

удовлетворили. Во всяком случае, на прощальной вечеринке претензий не высказывали и вешали о продолжение сотрудничества.

Из Лионского залива пошли на заход в **порт Альмерия (Испания)**. По дороге механики останавливали судно на 2 часа – делали профилактику ГД-1. После 2-х суток пути пришвартовались к длинному причалу порта Альмерия. Городок – испанский курорт не очень большой, но цветущий, весь в зеленых парках и скверах, собственно, как и все испанские курорты. Основной достопримечательностью является старинная крепость, стоящая на горе с длинной крепостной стеной, спускающейся к подножию горы. За 12 часов стоянки мы походили по центру города, по красивому бульвару, с посаженными с обеих сторон деревьями с густыми кронами, под которыми можно было спрятаться от палящего солнца. Володя Марков успел смотаться в крепость, излазить и запечатлеть на фотоаппарат все ее уголки. Неожиданно для капитана и механиков на судно пришла местная регистрационная комиссия, которая проверила судовые документы, затем осмотрела судно, особенно внимательно спасательные средства. Сделала несколько мелких замечаний, которые боцманская команда тут же устранила. В результате, комиссия выдала какой-то гарантийный документ сроком на 1 год. Слава богу, не заставили заводить двигатели, обошлись нашими регистрационными документами, где значилось, что оба двигателя в рабочем состоянии. На судно прибыла следующая группа иностранцев, заменившая предыдущую. В состав новой группы входили 2 марокканца и 10 португальцев, во главе со старым нашим приятелем Луисом Пинеиро.

Из Альмерии двинулись через Гибралтарский пролив на второй полигон в марокканскую часть залива Кадис. 28 мая прибыли в район работ и сразу начали насиловать ГБО МАК-1М 100 кГц. Задачи в заливе Кадис были стандартные – поиск и изучение грязевых вулканов, диапиров, карбонатных построек и взятие проб газовых гидратов. Помимо 14 профилей ГБО МАК-1М, большая часть из которых выполнялась в комплексе с сейсмическим профилированием на 2 узлах, были сделаны 10 станций с телевизионным грейфером ДГ-1. Причем, для сокращения времени, над найденными и уже известными структурами, вместо ТВ-рамы, выполняли телевизионные профили с помощью грейфера ДГ-1, которые заканчивались отбором проб. На ранее открытых грязевых вулканах Юма и Гинзбург были подняты пробы с вкраплениями газовых гидратов. Также были сделаны 16 станций с гравитационной трубкой и 2 станции КП. Газовые гидраты были подняты и этими геологическими пробоотборниками. В заливе Кадис отработали 8 суток, и пошли к **порту Авейру (Португалия)**. Прощальная вечеринка с вручением сертификатов, как всегда прошла весело и доброжелательно. Вообще, из всех многочисленных иностранцев, побывавших за много лет на «Логачеве», португальцы самые доброжелательные и отзывчивые люди. С Луисом Пинеиро мы тогда хорошо выпили и тепло попрощались, для меня, как оказалось навсегда. На рейде Авейру, агентский катер снял с судна всех иностранных студентов и специалистов. На катер все спускались по штурмтрапу со страховочным поясом. Затем, краном в 2 сетках спустили на катер их пожитки и оборудование. НИС «Профессор Логачев» пошло на заход в знакомый **порт Брест (Франция)**.

На переходе в Брест, опять два раза ложились в дрейф для ремонта ГД-1, один раз на 5 часов для замены форсунок, второй на 2 часа, полетела трубка высокого давления. В Брест пришли во второй половине дня. В город отпустили до 22. Пошли только для того, чтобы немного потоптать землю. Заход был чисто деловой. За эти несколько часов стоянки на судно погрузили 2 контейнера и массу оборудования англичан и французов, в том числе 20 донных сейсмических станций. Помимо этого получили продукты и питьевую воду в канистрах. Должны были принять 200 тонн бункера, но почему-то французы вместо бункеровщика, топливо подвозили автомобильными цистернами. Пятью машинами закачали 125 тонн, остальное обещали утром. Но руководство контрактом решило, чтобы не терять ночь, начать движение в район работ. Помимо оборудования на судно сели 7 англичан и 5 французов. Руководителем этой группы был весьма пожилой англичанин

геофизик-сейсмик Грехам Вестбрук. По 00 6 июня судно отошло от причала Бреста и пошло в Норвежское море на полигон – плато Воринга. Переход занял 5 суток, в течение которых опять 2 раза останавливались для ремонта ГД-1 (замена прокладки масляного насоса и ремонт системы охлаждения ГД-1). В течение перехода были сплошные совещания о том, как опускать на дно их донные сейсмические станции (ДСС). Они дрожали над ними, т.к. каждая стоила 150 тысяч евро. Опускать их нужно очень точно в определенные точки. Наконец, общими усилиями выработали методику спуска станций. К тросу ваерной лебедки, пропущенному через Г-образную балку правого борта, цепляется акустический размыкатель, к нему через 20 метровый плавающий фал крепится ДСС. К нижней части металлического ограждения ДСС цепляется еще один размыкатель с грузом. Размыкатели настроены на разные частоты. Вся эта гирлянда с помощью ваерной лебедки вывешивается за борт в районе заданной точки и опускается на расстояние 20 метров от дна. Затем гидрографы выводят судно точно в намеченную точку и дают команду, по которой с помощью опущенного с борта судна в воду пингера, идет сигнал на верхний размыкатель. ДСС отстегивается от троса и под действием груза встает на дно. Работы на 3-м полигоне враги разделили на 2 части. Сначала ОМР, затем идем на заход в Алесунн, где должны получить материалы с французского судна, работавшего в нашем районе.

Когда пришли на полигон, погода стояла гнуснейшая – волнение 4-5 баллов, ветер, дождь, холодно - 10 градусов. Это после 30 в Средиземном море. Враги, из-за сложной операции спуска, отказываются в такую погоду опускать свои ДСС. Решили сделать профиль ГБО МАК-1М 100 кГц. Профиль получился эталонный. Иностранцы пищали от восторга. Действительно материал получился красивый и информативный. На профилографе отличный, высоко разрешенный разрез верхней части осадочного чехла. Когда волнение поутихло, поставили на дно 4 ДСС. Начались опытно-методические работы (ОМР), заключающиеся в том, чтобы над расставленными станциями пройти с различными типами источников возбуждения – пневматической пушкой, спаркером (электроискровой источник), бумером и нашим набортным профилографом. Также опробовали французскую ВЧ косу и нашу сейсмическую косу. В результате их коса ничего не регистрировала кроме прямой волны и слабого отражения от дна. С нашей косой получился разрез до 1 километра осадочного чехла. По этому поводу англичане вдребезги разругались с французами, т.к. коса была французской, а бумер английский. Кричали больше всего англичане, французы были более сдержанные, тихие и доброжелательные. Решили в дальнейшем работать с французской пушкой и нашей косой. После беготни с источниками приступили к подъему ДСС. Методика подъема была следующей. Судно подходило к точке постановки ДСС, пингером посылалась команда на нижний размыкатель, груз отцеплялся и станция, имеющая положительную плавучесть, начинала всплывать. За всплытием следили по приемнику, установленному на мостике судна, ловившему сигнал, который подавала ДСС. Увидев, всплывшую станцию, которая помимо радиосигнала подавала световой сигнал, судно на самом малом ходу подходило к станции, и «специально обученный» человек багром цеплял станцию за металлическое ограждение, либо плавающий фал. Выловив все 4 станции, судно пошло на заход в Алесунн.

В **порт Алесунн (Норвегия)** зашли 18 июня в воскресенье. Зашли, исключительно, чтобы забрать геологические материалы с нового французского судна, принадлежащего центру морских исследований Франции IFREMER. Судно было названо «Pourquoi pas ?», что в переводе «Почему бы и нет?». Заход был коротким, всего 8 часов. В воскресенье банки и магазины были все закрыты, а доллары и евро не берут. Поэтому, в основном, гуляли по небольшому норвежскому городку, расположенному на двух маленьких островах среди фьордов и множества других островов. Городок очень уютный и симпатичный. Рядом с портом была небольшая горка со смотровой площадкой, откуда был виден весь городок. Оттуда мы увидели небольшое кафе на набережной второго



2006 год. Алесунн. На смотровой площадке.



«Логачев» у причала Алесунна



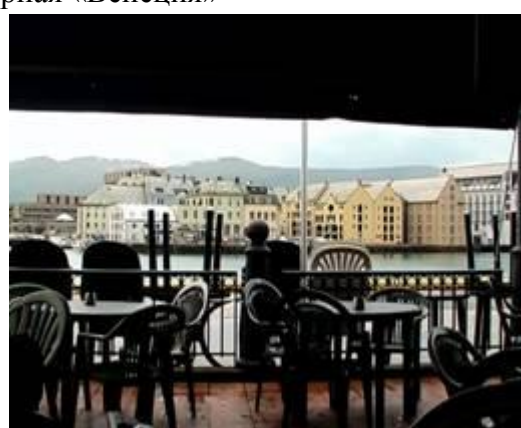
Алесунн со смотровой площадки.



Алесунн – полярная «Венеция»



Марков и Мачулин у памятника жене рыбака.



Кафе на берегу залива.

острова. Туда мы и направились. По дороге зашли в местный собор, прошли по длинной набережной. На противоположной стороне водоема дома стояли прямо в воде, с пришвартованными к ним лодками. Почти, как в Венеции. Судя по многочисленным лодкам, катерам и яхтам, основным видом деятельности в городе было рыболовство. Недаром по пути мы увидели несколько памятников рыбакам. В кафе, все-таки удалось попить пива по банковской карте, которая оказалась с собой у Иры Антиповой. Затем прошли к причалу, где стояло исключительно красивое, совсем новое судно «Поркуа па?». Это был первый рейс судна. Подробно сняли судно с внешней стороны на видеокамеру. Длина судна такая же, как у «Логачева» - 105 метров, водоизмещение тоже около 6 тысяч тонн, но надстройка много выше. На судно пригласили только Грехам Вестбрука, даже Иванова не пригласили. Через два года «Логачев» и «Поркуа па?» встретились в Лас-Пальмесе. Французы шли работать на наши рудные объекты Логачев и Ашадзе на САХ, и поэтому пригласили всех наших специалистов на экскурсию по судну. Там наши ребята облазили все судно, все лаборатории и ознакомились со всем оборудованием и аппаратурой, установленной на судне. Французы побывали с ответным визитом на «Логачеве». Позже два судна уже встретились на САХе в районе наших рудных объектов, и несколько мешали друг другу. Французское судно вызвало у нас белую зависть. Оборудовано оно было по последнему слову техники. Могло работать с любым видом геологического и геофизического оборудования, в том числе с глубоководными обитаемыми аппаратами и телеуправляемыми необитаемыми аппаратами. В общем, не судно, а сплошной восторг. Попуская слюни, мы понуро побрели к нашему старенькому, но такому родному и любимому «Логачеву». Пока мы гуляли, судно получило 60 тонн газойли, и подвезли скоропортящиеся продукты. Как только Грехам вернулся с материалами с «Поркуа па?», судно тут же двинулось в район работ.

На полигоне начали с 2-х профилей, полюбившегося врагам ГБО МАК-1М. Затем двое суток расставляли на дно 18 ДСС. После расстановки станций, над ними начали накатывать километры сейсмических профилей. Сначала 40 прямолинейных профилей по сети через 50 метров. Потом великий английский ученый Грехам, начал задавать профили какой-то немыслимой конфигурации. В связи с чем, я наслушался от наших гидрографов большое количество непередаваемых словосочетаний. Они замучились водить судно с 500 метровой косой за кормой и пушкой с левого борта по таким траекториям. Грехам, которому моряки дали кличку Владимир Ильич (очень похож), может быть и был великим ученым и теоретиком, но практик был никакой. Ни один практик сейсмик не задал бы такие профили. Иванов пытался ему что-то доказывать, постоянно с ним ругался, но толку никакого. Я говорил Михаилу, чтобы кончал портить нервы, пусть делают, что хотят, а он все хотел, как лучше, такой у него был равнодушный характер. После 3-х дней мучений, сейсмику закончили и стали поднимать ДСС. 17 станций подняли быстро и без приключений. Одну станцию затащило под днище носовой части судна, где работала выдвижная подруливающая колонка (ВПК). В течение 4 часов пытались ее оттуда вытолкнуть, совершая маневры судном. Сначала, из под днища вылетали ошметки 20-ти метровой веревки, за которую ловили станции. Вероятно, ее размолотила, работающая ВПК. Пытались даже заглянуть под нос судна, для чего по штурмтрапу до самой воды спустился раздетый до трусов старший матрос, здоровый детина Дима Ермаков. От таких действий у одетых в теплые куртки врагов челюсти отвисли. Дима, конечно, ничего не увидел, но попытка спасти станцию была продемонстрирована. Правда, в конце четвертого часа спасательных операций, станция вылетела из под судна сама. Когда ее поймали и подняли на борт, то молодой белобрысый англичанин Джон Девис, который готовил их к работе и, вероятно, отвечал за них, чуть ли не целовал ее. Станция почти не пострадала, ее спасло металлическое ограждение, был перебит только межблочный кабель. После подъема всех ДСС сделали 2 телевизионных профиля с помощью грейфера ДГ-1, и в конце каждого отобрали пробу. Затем перешли на смежный участок и расставили на дно еще 16 ДСС. И все повторилось, как на предыдущем участке – 38



Новое французское судно «Pourquoi pas?» у причала порта Алесунн.



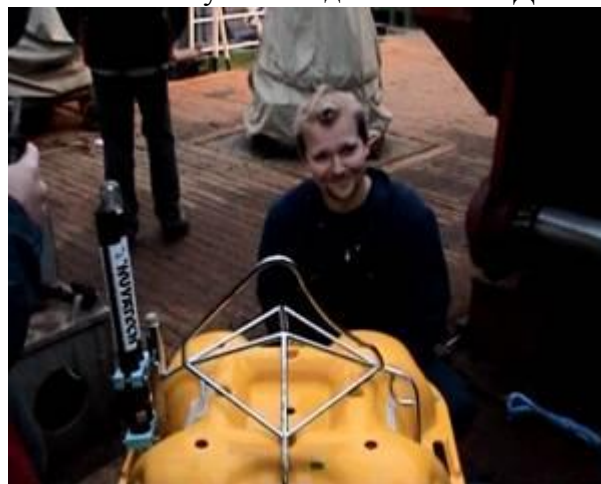
Миша Иванов наблюдает за спуском сейсмокосы.

Сейсмокоса спускается в воду.



Спуск боксморра.

Ловят вылетевшую из-под «Логачева» ДСС



Потеряшку сеймостанцию подняли на борт. Джон Девис счастлив, что ДСС почти жива.

профилей сейсмики. Но на этот раз безумный ученый в конце заказал профили в виде 6 концентрических окружностей над расставленными станциями. Пришлось выполнить – он заказчик. Миша Иванов к этому времени уже опустил руки и со всем смирился. На этот раз все 16 станций подняли без приключений. Вконец обнаглевший Грехам тут же заказал 6 профилей ГБО МАК-1М – 120 км. А как только их выполнили, замордовал пробоотбором и телевидением с ДГ-1 с отбором проб. В результате за сутки сделали 9 станций трубок, 3 КП и 3 профиля ДГ-1 с отбором проб. Ни минуты простоя, так он заставлял отрабатывать деньги, полученные за контракт. Такой напряженной круглосуточной работы у нас еще не было. Даже Миша Иванов, привыкший к напряженной работе, когда все это закончилось, вытер пот со лба и пришел ко мне с бутылкой водки. Немного выпив, сказал, что не хочет устраивать традиционный прощальный вечер, т.к. больше не хочет видеть этого маленького, лысого гениального геофизика. Вероятно, со страху даже наш единственный работающий двигатель ГД-1 во время 3-его этапа работал без поломок. Прощальный вечер все-таки состоялся. Мишу уговорили студенты не нарушать традиции. Но я туда не пошел, а устроил альтернативный вечер в узком кругу у себя в каюте. 1 июля закончился контракт и НИС «Профессор Логачев» пошло на заход в **порт Берген (Норвегия)**.

Полтора суток перехода и мы уже стоим у причала славного норвежского города Берген. За два дня стоянки ознакомились с этим красивым северным городом. Больше всего поразил рыбный рынок на площади рядом с набережной. Такого изобилия всевозможных морепродуктов, я нигде не видел. В первый день стоянки почти все участники рейса ринулись в парк Бергена. Парк находился на горе Флейен на высоте 425 метров над городом. Туда надо было добираться на рельсовом фуникулере. Рядом с выходом из фуникулера была большая площадь с несколькими магазинами сувениров и кафе. Над обрывом была смотровая площадка, откуда был виден весь город и порт, где стоял «Логачев». Посмотрев на город сверху, мы с Антиповыми сразу направились вглубь парка. Собственно, это был не парк, а густой лес с могучими соснами, елями, дубами и прочими высокими деревьями. Но в этом лесу были асфальтированные дорожки, баки для мусора, а на небольших полянах установлены столы со скамейками под деревянными навесами. В общем, все для отдыха горожан. Поскольку это было воскресенье, то по парку гуляли не только туристы, но и местные жители. Много бегающих молодых и не очень людей. Под одним из навесов со столом и скамейками мы устроили небольшой пикничок с тем, что у нас было с собой. Рядом со столом росла могучая ель, к одной из веток которой была привязана веревка с палкой на конце. Я решил вспомнить счастливое детство, и с удовольствием покачался на этом сооружении. Но поскольку был не совсем трезв, то в конце все-таки врезался в дерево, несколько отбив себе место, на котором обычно сидят. Для нас побывать почти, что в нашем лесу, был настоящий праздник. Там мы пробыли до самого вечера, выпив и съев все принесенное, мы пошли по лесной тропинке в сторону фуникулера. По пути сфотографировались у деревянного лесного жителя. А затем на площади перед входом в фуникулер потрепали за нос смешного деревянного тролля.

Второй день стоянки посвятили неспешному хождению и знакомству со вторым по величине городу Норвегии, расположенному на Бергенском полуострове, на берегу Северного моря. Бергену более 900 лет, это крупнейший порт и центр нефтяной промышленности страны. Самым посещаемым местом в городе является его знаменитая средневековая набережная, которая вместе со старинной частью города имеет название Брюгген. Вдоль набережной идет ряд старинных красочных, разноцветных торговых зданий. В Брюггене имеется музей – настоящий деревянный городок, с улицами, переулками, тупиками. В старых деревянных домах находятся археологические находки времен средневековья. На набережной Брюгген располагаются рыбные ряды, которые чередуются с палатками, торгующими сувенирами и изделиями из меха и шерсти. Изобилие рыбных рядов поражает, помимо трески, лосося, китового мяса, королевских



2006 г. Торговая площадь Бергена.



Городок-музей старинных домов в Брюггене.



На смотровой площадке на горе Флейн.



Берген со смотровой площадки.



В парке на горе Флейн. Вспомнил детство. Познакомился с деревянным жителем парка.



С веселым троллем.



Спускаемся на фуникулере в Берген.

крабов, раков, креветок и различных моллюсков, там продают экзотику типа морского черта или рыбы кошки. Цены, правда, кусаются, но удержаться невозможно, чтобы не попробовать рыбные деликатесы. В городе несколько церквей, в том числе лютеранский собор с органом, построенный в духе средневековья, церковь Девы Марии романско-готического стиля, прекрасно сохранившееся старейшее здание. Видели несколько памятников – писателю и просветителю Людвигу Хольбергу, известному композитору, родившемуся и жившему в Бергене Эдварду Григу. Красивый памятник скрипачу и композитору Оле Буллу, играющему на скрипке над небольшим фонтаном – водопадом. В общем, в городе было, что посмотреть, не было только времени. В 17-00 НИС «Профессор Логачев» отошло от причала Бергена и направилось в сторону дома. Через 7 суток в день моего рождения судно пришло в Санкт-Петербург и встало у причала Канонерского завода. Рейсы № 28 и 29 закончились. Продолжительность их составила 209 суток. За это время НИС «Профессор Логачев» прошло 20043 морские мили или 37140 километров.

40. Декабрь 2007 г. – май 2008 года. Рейс № 31 НИС «Профессор Логачев». После рейса № 29 судно простояло в ремонте до ноября 2006 года. В середине ноября вышло в рейс № 30. Начальником рейса пошел Виктор Николаевич Иванов с двумя замами Шагиным А.А. и Бельтеновым В.Е. Рейс получился кошмарным. В Северном море попали в ураганный шторм, несколько дней отстаивались у берегов Франции. В проливе Ла-Манш вышли из строя двигатели, пытались чинить. В результате в Атлантику вышли через 22 суток, вместо проектных 9. В процессе перехода в Бискайском заливе поняли, что двигателям требуется аварийный ремонт и пришлось на малых ходах (двигатели перегревались) ползти в сторону Лас-Пальмаса. Полтора месяца простояли на рейде Лас-Пальмаса, пытались провести ремонт двигателей своими силами. Затем столько же стояли в порту Лас-Пальмаса, где ремонтом занимались бригада испанцев и прилетевшие специалисты «Русского дизеля». В результате 3-х месячной стоянке на рейде и в порту народ озверел от недостатка воды и жары – кондиционеры не работали. Зато город изучили, вероятно, лучше, чем родной, и не только город, поездили по всему острову Гран Канария. В район работ из Лас-Пальмаса пошли только 3 марта, когда более или менее привели в рабочее состояние главные двигатели. Это был самый не производительный рейс «Логачева». Из 229 суток рейса на полигоне работали 83 суток, 146 суток ушло на переходы и стоянки на рейде и в портах. В том рейсе судно впервые зашло для бункеровки в порт Бриджтаун (о. Барбадос). Летом 2007 впервые за многие годы не состоялся рейс по программе «Плавучий университет». Точно не помню причину, то ли М.К.Иванов не смог собрать денег с европейских университетов, то ли, не сошлись в стоимости контракта.

Рейс № 31 был начат 05 декабря 2007 года выходом НИС «Профессор Логачев» из Санкт-Петербурга. После выхода судно встало на якорь на Красногорском рейде, где в течение 5 суток проводилась профилактика и доводка главных двигателей до работы их в номинальных режимах. Благодаря этим профилактическим мерам, на протяжении всего рейса оба двигателя работали надежно. И только иногда выполнялся мелкий ремонт для замены вышедших из строя деталей. Причем ремонты выполнялись без затрат судового времени. Немаловажную роль в нормальной, безотказной работе двигателей послужил тот факт, что впервые весь рейс двигатели работали на качественном, легком топливе (МДО и газойль). В предыдущих рейсах использовался, в основном, мазут. В результате судно бежало на одном движке очень резво, скорость была 10,5 узлов, и до о. Уэссан добежали за 7 суток. Бискайский залив пролетели быстро, а в Атлантике прихватил шторм. В каюте у меня все летало, в камеральной лаборатории упал холодильник, в ангаре успели все аппараты закрепить. Капитан, чтобы пропустить циклон встал носом на волну на обратный курс, в сторону Европы. Так штормовали сутки, пока волнение не под стихло, и судно снова взяло курс к району работ. Но при этом шли лагом, и поэтому мотало прилично, работать было невозможно. В этот рейс я, как начальник рейса, запасся двумя ящиками водки, коньяк, вино и шампанское не считал. Главное ПМГРЭ не поскупилась, и

выдала на рейс 60 литров шила (спирта).

Моим заместителем в рейс снова пошел Володя Марков. Всего в рейс вышло 62 человека, в том числе 36 членов экипажа и 26 сотрудников ОПСП. От ОПСП было 7 отрядов со следующими начальниками. Геологический – Рождественская И.И., гидроакустический – Антипов Г.В., гидрофизический – Наркевский Е.В., телевизионный – Конфеткин В.М., пробоотбора – Любимов С.Б., гидрографический – Мачулин А.В. и Малин В.Б. был начальником судового ВЦ. Гена Антипов в этом рейсе возглавлял работы гидроакустического отряда, а также курировал подводную навигацию. Владимир Петрович Пиденко – капитан вернулся на судно после 200 дней отгулов. Старпомом у него был отставной капитан 1 ранга Игорь Евгеньевич Афанасьев, который частенько нас с Марковым приглашал перед обедом на рюмку «чая». На переходе к району работ 25 декабря слегка отметили Европейское Рождество. Накануне Нового Года пришли в район работ на 22°30' с.ш. САХ. Погода не радовала, работы начали с промера, но 31 января волнение усилилось до 6 баллов, поэтому встали носом на волну – штормовали. Пока штормовали (очень кстати), отметили весело наступающий високосный год крысы. Отмечали стандартно, сначала в столовой команды всеми участниками рейса, кроме вахты. Поскольку, год крысы это мой год (1948), то после поздравления капитана, я выступил с поздравлениями в маске крысы. После столовой у меня в каюте набилось человек 15, включая капитана и старпома, и праздник продолжился. Два дня штормовали и в прямом, и в переносном смысле.

Ко 2-му января очухались, и приступили к станциям гидрофизического зондирования с отбором проб воды 12-ю батометрами на нескольких горизонтах водной толщи. Воду из батометров на борту судна фильтруют и обрабатывают химики, для определения содержания взвесей и растворенных форм металлов. При выполнении станций 3 раза зонд приходил с колышками на кабель-тросе. Приходилось кабель-трос рубить, паять и переделывать силовой переходник. Кабель-трос был новый и, вероятно, был напряжен и при качке образовывались колышки. Пришлось, чтобы снять напряжение, 2 раза разматывать кабель на всю длину с вертлюгом и грузом на конце. После этого колышки больше не образовывались. С начала работ ни в одной лаборатории, кроме ВЦ, не работали кондиционеры. Хорошо, что перед рейсом купили 3 переносных кондиционера. Толку от них было мало, но все же, что-то прохладное дуло. Каждый день в 10 утра собирались на планерку в каюте капитана, где обсуждались насущные проблемы и планы на ближайшие дни. И каждый день ругались по поводу кондиционеров. Главный механик (дед) говорил, что систему кондиционирования не ремонтировали с постройки. Компрессоры изношены, воздухопроводы забиты грязью, рефрижераторный механик (реф) новый, и еще толком не разобрался во всех хитросплетениях каналов системы. Надо сказать, что к концу первого этапа рейса реф все же разобрался в системе, и даже отремонтировал компрессор подающий воздух в лаборатории. Работал он не на полную мощность, но прохладней стало.

В Рождество капитан пригласил к себе на чебуреки, которые сам лепил и жарил на плитке у себя в каюте. Кроме меня были приглашены старпом, Марков, Рождественская, Антиповы и завпрод Валентина Ивановна, которая поставляла ингредиенты и помогала готовить. Чебуреки получились отменные, капитан умел их делать, вероятно, потому что родился и долго жил в Узбекистане. Праздник удался, прошел весело, интересно и без последствий, т.к. на фоне работы. В начале работ с живностью было напряженно, поймали только 4 средних макрели и несколько кальмаров. Зато почти весь первый этап рейса за судном ходили 3 кита-касатки. Ныряли под судно, под винт, возможно, чесали об него спины. Для этих широт Атлантики их появление было необычным. В северных широтах в Норвежском и Гренландском морях мы их наблюдали часто, а здесь впервые. В середине января вышел из строя гирокомпас «Вега-М», который был завязан на подводную навигацию. Запросил у ПМГРЭ запасные усилители к нему. Гидрофизические зондирования стали делать без подводной навигации в режиме позиционирования судна и



Капитан Владимир Петрович Пиденко и я поздравляем народ с Новым 2008 годом крысы



Празднование Нового года в столовой команды



Вахтенные механики в ЦПУ.



День рождения Ирины Рождественской



Подъем корабчатого пробоотборника (КП).



Рождественская обрабатывает пробу КП

с координированием по судну. У начальника отряда пробоотбора Любимова заболел и стал шататься зуб мудрости. Он хотел его выдрать, но судовой врач сказал, что ему надо подготовить инструменты и морально подготовиться самому. В результате он прописал Любимову антибиотики.

На первом этапе рейса мы должны были сделать весь объем гидрофизики на поисковом участке 20°30' с.ш., размером 10 на 15 км. (масштаб работ 1:50 000), и на региональном участке 19°-21° с.ш., размером 75 на 220 км. в миллионном масштабе. А также начать донный пробоотбор коробчатым пробоотборником (КП) и скальной драгой (СК). К концу января мы отработали поисковый участок, включая промер, и перешли на региональный участок. К сожалению гидрофизика на поисковом участке не дала существенных аномалий, кроме незначительных по мутности на севере участка, и несущественных по температуре на юге площади. Минералогических аномалий в осадках и в воде также не было отмечено. Приступили к станциям гидрофизики на региональном участке, перемежая их с геологическим пробоотбором. В конце января были сплошные праздники. Сначала 21 января день рождения у геолога Ирины Добрецовой, затем день снятия блокады Ленинграда, который мы всегда отмечаем. 28 января юбилей – 60 лет у лучшего гидрографа Самсонова Евгения Васильевича. Поскольку у него особого желания праздновать не было, пришлось все брать на себя. Все-таки ветеран ПМГРЭ и профессионал своего дела. Я приготовил стол у себя в каюте и в 17-00 (после его вахты) пригласил к себе. Компания была теплая – капитан, Мачулин (начальник его отряда), Марков, Рождественская и Марина Югай, на которой Женя позже женился. Юбилейный адрес я подготовил заранее. За байками, стихами и песнями просидели до 00. В общем, было уютно и весело. Юбиляр остался доволен. На следующий день 29 января на нашу опохмелку был день рождения у нашего ветерана блокадника Игоря Петровича Федорова. Его день рождения мы тоже всегда отмечаем, причем в расширенном составе. Так что в конце января у меня был напруг не только по работе. В конце января пришло письмо от директора Крюкова, где он сообщал, что во время захода в Лас-Пальмас на судно прибудет группа телевизионщиков для съемки «Логачева» во главе со Станиславом Милейко, который в свое время вел по ТВ передачу «Человек и закон». Они будут выполнять заказ директора о создании фильма о Полярной экспедиции к ее 45-летию. Снимать судно и оборудование на стоянке, идея не очень понятная и не благодарная. Поэтому Милейко забросал меня письмами с вопросами о нашей работе, досуге, об участниках рейса, и попросил по возможности снять на видео рабочие и бытовые моменты рейса. Помимо телевизионщиков, в Лас-Пальмасе на судно должны сесть 3 китайских специалиста, которые примут участие во втором этапе рейса. Я понял, что будет не заход, а дурдом.

Тем не менее, мы продолжали работать на региональном участке. 8 февраля закончили все проектные объемы гидрофизики – 117 станций, а также выполнили часть объемов скальной драги и КП. В этот же день пошли на заход в Лас-Пальмас. По просьбе Милейко во время работы на региональном участке, я снял на видеокамеру несколько рабочих процессов, а на переходе бытовые моменты и развлечения участников рейса. 10 февраля отмечали день рождения Ирины Ильиничны Рождественской. Отмечали как всегда широко и весело. За длинным столом камеральной лаборатории собрались все сотрудники ОПСП, и приглашенные капитан, старпом и завпрод Валентина Ивановна. Без стихов и песен не обошлось. Поскольку, дело было на переходе, на вахту ни кому не надо было, то гуляли долго, почти до утра, заодно отметили окончание 1-го этапа рейса. По дороги в Лас-Пальмас почистили трюм экспедиции и палубу, все-таки приезжают, какие ни какие, а иностранцы. Тралмастера сменили на ваерной лебедке часть троса. В общем, потихоньку шевелились, чтобы не расслабляться. Я тоже шевелился, каждый день плавал в бассейне, где еще найдешь бассейн с чистой океанской водой. В аптеке вода из Атлантики в небольшом пузырьке дорого стоит, а здесь целый бассейн. Периодически ходили с капитаном и Володей Марковым в носовую баню с веником. После нее, естественно, по

завету Суворова либо к капитану, либо ко мне. Однажды с капитаном просидели у меня в каюте всю ночь. Капитан жуткий любитель Высоцкого, а у меня было несколько видеокассет с его концертами и передачами о нем. Пока все кассеты не досмотрели капитан не ушел. Марков не выдержал, ушел часа в 2, а капитан остался. Так из моей каюты мы с ним и пошли в кают-компанию на завтрак. На переходе с Володей Марковым почти каждый день играли в теннис, иногда к нам присоединялся Гена Антипов.

Через 9 суток перехода судно пришвартовалось к **причалу Лас-Пальмаса**. Опять поставили довольно далеко от центра к причалу под названием Digue del Generalísimo, это еще не самый дальний причал. Не успели пришвартоваться, на судне появилась группа телевизионщиков, состоящая из 2-х человек. Оператором у Станислава Милейко была его жена Юлия Милейко, лет на 25 моложе его. Сначала, чтобы познакомиться, они со мной поднялись в каюту капитана. Посидев там для приличия минут 20, попив кофе, пошли в мою каюту. Станислав несколько часов пытал нас с Марковым о работе, судне, об участниках рейса. Все это происходило под несколько чашек чая и кофе с бутербродами, а в конце разговора Юлия не отказалась от вина, а мужики хлопнули за встречу коньячку. Мои переживания о том, где их поселить были напрасными, они уже несколько дней жили в гостинице, и на судне жить не собирались. Совмещали приятное с полезным, все оплачивала ПМГРЭ. Ближе к вечеру мы с ними расстались. Я передал Станиславу отснятые мной кассеты, и договорились, что на следующее утро они будут снимать судно и интервью с нами. В город было идти поздно, и мы с Володей продолжили добывать коньяк, обмениваясь впечатлениями о супругах Милейко. Одной бутылкой не обошлось, продолжили у капитана. Поэтому утром я был не совсем здоров и довольно скован при съемках моего интервью. В отличие от Володи, который с утра похмелился, и пел как соловей, а я дурак, от рюмки отказался. После интервью сделали несколько фотографий на баке в компании с Юлей Милейко.

В этот же день из Питера прилетела группа из 12 человек для участия во 2-м этапе рейса. Возглавлял группу доктор наук из Центрального научно-исследовательского геологоразведочного института цветных и благородных металлов (ЦНИГРИ, Москва) Борис Дмитриевич Углов. Пожилой 70-летний мужчина, накануне перенесший инфаркт. Честно говоря, я надеялся, что он не решится пойти в рейс после такой болезни. Углов курировал проблему ГПС и был обязательным рецензентом наших отчетов. Поэтому встречать его приходилось по высшему разряду. Вечером, после того как он разместился в своей каюте, я знакомился с ним под угощение в своей каюте. Несмотря на перенесенный инфаркт, выпить он мог не мало. Помимо Углова, на судно прилетели 5 человек из ОПСП, 2 из ВНИИОкеангеология, 3 из «СМГ-ЭЛЕКТРО» (отделившиеся от ПГО «Севморгео») для выполнения электроразведочных работ. Отдельно от всех прилетела Екатерина Румянцева из ИГЕМ РАН (Москва), внучка профессора геолога Ю.А. Богданова из института Океанологии. Здоровая, симпатичная и весьма активная девица. В течение оставшегося периода рейса умудрилась совратить нашего молодого, перспективного геолога Володю Игнатову. Хорошего, скромного парня, эрудированного петрографа, на которого мы рассчитывали. После рейса увезла его в Москву, и там женила на себе. Вот так и пускай в рейс иногородних.

На 3-ий день стоянки с утра супруги Милейко продолжили съемки. После обеда на автобусе, заказанном на культмассовые деньги, желающие поехали на экскурсию по острову. Отправились на нем и телевизионщики. Дорога в горы была жутковатая, женщины ехали закрыв глаза – автобус так нависал над пропастью на серпантине, что казалось, вот-вот сорвется вниз, метров этак на 400. Скалы нависали над дорогой. Из Лас-Пальмаса выехали в пасмурный день, когда поднялись в горы выше облаков, увидели чистое небо и яркое солнце. Соседний остров Тенерифе был хорошо виден. По дороге везде на склонах гор цветущий миндаль, абрикос и сакура с вкраплениями маленьких деревенских домиков с красными черепичными крышами. В деревеньках при каждом домике садик с плодами лимонов, апельсинов, мандаринов и агавы. Вершинную часть



2008 г Станислав Милейко берет интервью на борту «Логачева» у меня и Володи Маркова



Я, жена Милейко Юля, Марков, старпом и боцман. На «Логачев» прибыли геологи из КНР



Виды острова Гран Канария из экскурсионного автобуса



Володя на фоне «рогов» пика Roque Nublo. Прощай Милейко и до свидания Л.-Пальмас

вулкана венчали выветренные огромные «фаллосы» коренных пород. Вечером после возвращения из экскурсии капитан предложил прогуляться по городу и посидеть в каком-нибудь кабачке. Пошли в компании с капитаном, Ириной Рождественской, Володей Марковым и Антиповыми. Для начала посидели в любимом кафе на площади Санта Каталина, прошлись по набережной и долго выбирали ресторан. Остановились на ресторане под названием «Балалайка» с русским интерьером и русской кухней. Кто-то из нашей компании заказал даже пельмени, вероятно, соскучился по этой пище. Посидели славно, вернулись на судно уже за полночь.

На следующий день экскурсию повторили для тех, кто не смог поехать накануне. Четырех химиков агент отвез в аэропорт, они улетали в Санкт-Петербург, т.к. для них работа закончилась – все станции гидрофизики с отбором проб воды были сделаны в первом этапе рейса. А мы, наконец, вырвались в город и группой 5 человек – Антиповы, Ира Рождественская, Тамара Степанова и я, поехали на автобусе в парк «Doramas». Приехав туда, сначала поднялись на гору к замку Altavista, откуда открывалась панорама припортовой части Лас-Пальмаса. Пока поднимался в гору, прихватил приступ радикулита, даже не понял, как это случилось. С большим трудом спустился вниз к парку. Парк был замечательный, но мне было уже не до красот. С трудом присел на стул в небольшом парковом кафе, попил со всеми кофе, а Гена, естественно, пива. У меня были только одни мысли, как добраться до судна. Медленно и печально пошли в сторону магистрали, где ходил транспорт. По пути увидели интересный, необычный монумент, изображающий аборигенов Канарских островов. На трассе удалось поймать такси, которое нас с Рождественской и Степановой довезло до трапа «Логачева». Антиповы остались, решили еще прогуляться по городу. На судне врач натер мне поясницу какой-то мазью, и сделал новокаиновую блокаду. Я натянул на поясницу, привезенный с собой пояс из собачьей шерсти, съел какое-то снотворное, и проспал до утра. Утром встал, как ни странно, почти не чувствуя боли. Это было, кстати, надо было встречать и расселять китайских товарищей. Прилетели 3 штуки с плохо выговариваемыми, то ли именами, то ли фамилиями – Ли Тонг Лин, Донг Хианминг Тен и Сонг Ченгбинг. 2 геолога и 1 геофизик. Поселил их вместе в самой большой, просторной 4-х местной каюте. Думал, им вместе будет удобно. Но в конце этапа оказалось, что один из них был большой начальник, который не должен был жить с подчиненными. Кто же их разберет, какие у них порядки. Наше руководство, тоже хороши. Прислали китайцев, ничего не объяснили, кто такие, зачем приехали, с какими задачами, что показывать, что нет. Не знаешь, как с ними общаться. После разговора у меня в каюте, выяснилось, что их интересует, в основном, АМК Рифт (электроразведка) и пробоотбор. И попасть они хотели совсем на другой участок, на котором «Логачев» работал в предыдущем рейсе. После моего запроса главного геолога ПМГРЭ, выяснилось, что они не должны копировать наши материалы. А как запретить, если в каждой каюте компьютерная сеть, и все получаемые материалы выкладываются в сеть для обработки. Тем не менее, закрыли все геологические материалы (отчеты, карты) на всех компьютерах в сети.

В последний пятый день захода получили бункер 350 тонн газойля и продукты. Уходили из Лас-Пальмаса уже вечером, по темноте. Супруги Милейко нас провожали и снимали отход судна, что было отражено в их фильме «Морские геологи». Я передал Станиславу листок с моим виденьем обновления аппаратного парка судна, чтобы он включил это в фильм. Отходя от причала, НИС «Профессор Логачев» пробасило 3 раза, прощаясь с городом, и с оставшимися на берегу. Судно взяло курс на запад, и побежало довольно шустро, чему способствовали ветер и волна в «спину». На переходе в район работ останавливались на 3 часа для опрессовки герметичных боксов подводного аппарата (ПА) АМК Рифт. Опускали ПА Рифт на 3 км. Выяснилось, что у старого коаксиального кабель-троса, намотанного на левую выюшку транзитной лебедки в 12 раз увеличилось сопротивление экрана. Работать с ГБО МАК можно, используя в качестве экрана силовую броню, а Рифт не может. Пришлось задействовать новый кабель-трос правой выюшки.

Чтобы его раскрутить (снять напряжение) вытравили за борт 4 км на малом ходу судна. Рифтачам пришлось подстраиваться под новый кабель, у него ленточный экран и емкость оказалась много больше старого с сеточным экраном. Перед самым приходом на участок работ досрочно проголосовали за президента, почти 100% явка. Отказались только трое, но пиво, которое выдавалось при голосовании, забрали. Голосовали в столовой за простыней с Российским флагом, урна опечатанная. Результаты выборов послали по E-mail и продублировали радиограммой. Политическая жизнь была ключом. 29 февраля был 88 день рождения (или 22 високосный) у нашего декана геофизического факультета ЛГИ Юрия Николаевича Капкова. Я послал ему расширенное письмо-поздравление на 2-х страницах. Накануне рейса «Дом геолога» напечатал его книгу воспоминаний «Осколки памяти», которую я взял с собой в рейс, и многие ее прочитали.

1 марта пришли на поисковый участок 22°30'с.ш. и начали с профилей ГБО МАК 30 кГц. На 3-м профиле отказал один борт гидролокатора бокового обзора (ГБО). Пришлось поднимать ПА МАК на борт для ремонта. Привязку ПА осуществляли в режиме «короткой базы». Стали поднимать антенны подводной навигации. Две подняли, а 3-я, расположенная в помещении ПОУ под камеральной лабораторией, поднялась на половину (1,5 м), а дальше ни в какую. Т.е. штанга с антеннами торчит на 1,5 м ниже корпуса судна. МАК починили быстро, с антенной решили не заморачиваться, пока делаем МАК. Скорость судна при этом около 2-х узлов. Когда проектные объемы ГБО МАК на поисковом участке выполнили, погода резко ухудшилась. С трудом достали ПА МАКа. При такой погоде Рифт делать нельзя, пришлось приступить к пробоотбору с КП. Антенна под камеральной лабораторией так и не поднимается. Механики опустили руки. Сделали, что могли, отдали до конца все стопора штанги, и верхние и нижние. И все равно штангу клинит, не доходя 1,5 м до конца. В трубе (диаметром 0,5 м.), где находится штанга, есть только одно технологическое отверстие. Оно предназначено для замены антенн при закрытом клинкете и откаченной воде. Открыть это отверстие было невозможно, т.к. не закрыть клинкет из-за торчащей штанги с антеннами, вода хлынет на 6 м (осадка судна) в помещение ПОУ. Решили, когда погода успокоится, попробовать осмотреть клинкет и торчащую штангу с антеннами (излучающая и приемная), опустив бокс с телекамерой в воду. Эту операцию осуществили, как только стало тише. С правого борта опустили бокс с телекамерой, кабель от нее пропустили в иллюминатор камеральной лаборатории и подсоединили к телевизору. Видимость была отличная. Штангу опустили на всю длину, всю ее осмотрели, ничего на ней не было намотано, и никаких повреждений не увидели. Единственно, заметили, что на кромке отверстия, которое закрывается клинкетом, была содрана краска. Поскольку штанга легко поднимается первые 1,5 м., а потом стопорится, то заклинивание происходит в верхней части трубы. Решили, возможно, внутри трубы, где ходит штанга, что-то отвалилось и мешает дальнейшему подъему. Стали даже грешить на китов касаток, которые весь первый этап рейса ходили за судном и ныряли под днище. Возможно, ударили штангу и погнули ее.

Поскольку, ничего со штангой сделать мы уже не могли, решили продолжать работать и ждать захода, где можно вызвать водолаза. Единственное неудобство и потеря времени были при переходах от поискового участка к региональному. Из-за боязни повредить антенны, на торчащей штанге, скорость судна старались держать не более 3-х узлов. Тут подкатило 8 марта, надо поздравлять женщин. В 12 дня, как всегда накрыли стол в кают-компании. Шампанское, коробки конфет. Поздравление капитана, потом я с поздравлением и стихами, на этот раз несколько лирических отрывков из стихов Бродского. Капитан сбежал на мостик, подменить на вахте старпома. Меня девки затанцевали вдребезги. Выручил пришедший старпом. Затем, ближе к вечеру Ирина Рождественская собрала всех геологических девиц, геолоотряд и приглашенных (всего около 20 человек) и гуляли в помещении ВЦ, на сколько, у кого хватило здоровья. Старичок Углов оказался крепким мужиком, ушел одним из последних. В марте к судну несколько раз подходили стаи корифен (макрель) и почти весь месяц ходили кальмары.

Корифен поймали за все время десятка 3, самая большая была 12 кг. Кальмаров не считали, самый большой которого я поймал весил 5 кг.

На втором этапе рейса, в период с 1 марта по 6 апреля, были выполнены все проектные объемы электроразведочных работ с АМК Рифт и гидроакустического профилирования ГБО МАК. Также был продолжен геологический пробоотбор с КП и скальной драгой. При этом все-таки старую драгу на зацепе оторвали, на борт подняли только груз. Хорошо, что была новая драга. Одной из геологических задач рейса было выделение перспективного участка для детальных исследований на поисковом полигоне 22°30' с.ш. Ни один из примененных методов исследований (гидрофизика, гидрохимия, электроразведка методом естественного поля (ЕП), геологический пробоотбор) не дал оснований для выделения перспективного участка детализации. Поисковый полигон оказался не перспективным для дальнейших работ на ГПС. В связи с этим, и поскольку к этому времени на региональном полигоне (19°-21°) также не было выявлено перспективных участков по гидрофизике и геохимии, было принято решение детальные работы проводить на региональном полигоне в районе вулкана Пию де Фоль (20°30' с.ш.) Основанием для этого послужило то, что французскими исследователями в 1996 году был выполнен один телепрофиль через вершину вулкана, на котором были обнаружены 3 постройки ГПС. Больше никаких работ на этом объекте не проводилось. Для детального исследования этого объекта на нем был выполнен оставшийся объем съемки ГБО МАК, и перенесена часть объемов электроразведочных работ с АМК Рифт, которые были выполнены в вершинной части вулкана Пию де Фоль. На одном из электроразведочных профилей ПА АМК Рифт ударился о дно. Рельеф дна был очень сложный и не успели отработать ни лебедкой, ни увеличением скорости судна. Сигнал пропал полностью, и ток возрос, как при коротком замыкании. Думали, оборвали, но аппарат пришел даже с косой. Покорежило аппарат сильно. Сломало антенну подводной навигации, исковеркало стабилизаторы, порвало несколько соединительных кабелей между боксами с электроникой и ободрало до центральной жилы несущий кабель-трос в районе зачистки. Вода попала и в экран и центральную жилу. Пришлось отрубить 150 метров кабель-троса, вроде сухо. Прозвонили, изоляция в норме. Отрихтовали стабилизатор, сменили блоки электроники и косу, на ней оторвало 3 электрода. Продолжили работу.

19 марта день рождения Гены Антипова прошел весьма кулуарно в моей каюте, т.к. работал ГБО МАК Гена периодически бегал на вахту. Правда, после его вахты несколько засиделись. Работа шла своим порядком, МАК, Рифт, чередуясь с КП и драгами. Мы с моим замом Володей Марковым несли организационные вахты по 12 часов. Я с 16 до 4 ночи, Володя с 4 до 16. При необходимости Володя меня будил. На завтрак я не ходил, Володя приносил мои бутерброды и оставлял в холодильнике. На капитанские планерки тоже, в основном, ходил он, т.к. я вставал ближе к обеду. В общем, жили мы с ним дружно, он был жаворонком, а я совой. В конце марта от Миши Иванова пришла скорбная весть о смерти Толи Лимонова. Умер совсем молодой, чуть за 50, красивый мужчина. Толя был талантливым и неординарным человеком, настоящим ученым и большим другом Миши Иванова. Мы с ним много общались в рейсах ТТР. А также, когда я ездил по приглашению в Москву на празднование 10-летия программы «Плавучий университет», то много с ним общался в его кабинете в МГУ, который он делил со стариком Хаином. Празднование продолжилось в пансионате «Солнечный» в Зеленограде, где я прожил в одном номере с Толей 3 дня. Там проходила конференция, а в последний день, не забуду, как мы с Толей ходили по заснеженному лесу в поисках сухостоя для прощального костра. Потом дали шороху на прощальном костре в лесу. С Антиповыми мы тихо Толю помянули. Мише послал письмо с соболезнованием от участников рейса НИС «Профессор Логачев».

Работами АМК Рифт на вершине вулкана Пию де Фоль было зафиксировано большое количество аномалий потенциала ЕП, что говорило о наличии многочисленных рудных объектов ГПС на этом вулкане. Было решено на 3-ем этапе рейса детально исследовать



На горе замок Altavista из парка Doramas.



Вид Лас-Пальмаса от замка Altavista



Памятник аборигенам Канарских островов.



У «Логачева» с капитаном и старпомом



Ждем с вахты именинника Антипова. Подняли изученный ПА Рифт после удара о дно



Пришла драга с уловом.



Поднята крышка ангара подводных аппаратов

этот объект с помощью телевизионного профилирования и крупно объемного опробования рудного материала. 6 апреля были закончены работы 2-го этапа рейса и судно пошло на заход в Лас-Пальмас. Поскольку переход длинный около 2000 миль, то решили на свой страх и риск идти с нормальной скоростью, несмотря на торчащую штангу с антенной. Штангу закрепили на все 3 ряда стопоров и побежали на 9 узлах. Через несколько дней Антипов проверил работоспособность антенн, все оказалось в норме.

Окончание работ совпало с Днем геолога – первое воскресенье апреля, в 2008 году – 6 апреля. День геолога дался нелегко, и несколько затянулся. Отметили праздник бурно, учитывая, что еще и окончание работ 2-го этапа рейса. В обед, после поздравления капитана, по судовой трансляции я сказал речь за отечественную геологию, про наши результаты, поблагодарил экипаж и экспедицию за дружную, слаженную работу, и тоже поздравил всех участников рейса с праздником. В 20-00 собрались за праздничным столом в камеральной лаборатории. Хотели все вместе, но наша молодежь решила отделиться, и отмечала праздник в глубоководной лаборатории. Но и без них собралось 25 человек, включая приглашенных капитана, старпома и Валентину Ивановну – завпрода (или как она стала называться – помощником капитана по хозяйственной части). Как-то незаметно, за тостами, разговорами и песнями просидели до 4 утра. Уходили последними с капитаном и Угловым (оба были крепкими «ребятами» по принятию на грудь). На следующий день продолжили у меня в каюте ограниченным составом. На 3-ий день только чуть-чуть похмелились в геологической лаборатории с братьями и сестрами геологами под чашку натурального кофе. Не успел я оклематься от дня геолога, 10 апреля случился день рождения у капитана. Владимир Петрович был на 2 года старше меня. Не пойти к капитану я не мог. У Петровича (так я называл капитана, а он меня Гавриилычем) в каюте собрался стандартный коллектив – старпом, главный механик, старший электромеханик, Валентина Ивановна, Марков, Рождественская, Антиповы и на сей раз Углов, с которым капитан подружился на дне геолога. Какой-то подарок (что, не помню) мы с Марковым и Рождественской купили заранее на заходе в Лас-Пальмас, помня о предстоящем дне рождения капитана. Стол у капитана, как всегда, был красивый и обильный, постаралась Валентина Ивановна. Моряки, как полагается, досидели до 00 и покинули гостеприимную каюту. Хотя это был переход, но у них вахты. А бездельники из экспедиции остались продолжать чествовать капитана. Углов лично был знаком с Городницким и любил бардовские песни. Тут он разошелся, и мы с ним на «перегонки» стали вспоминать старые песни бардов и студенческие опусы. До воспоминались до 4-х утра. И опять уходили последними. На следующий день капитан, как порядочный человек, всех желающих подлечил. До захода в Лас-Пальмас больше никаких праздников не было, берегли здоровье.

В ставшем, уже родным, **порт Лас-Пальмас**, судно прибыло утром 15 апреля. Заранее с агентом договорились, чтобы нас поставили к причалу, где большая глубина, учитывая торчащую штангу с антеннами. Также попросили вызвать водолаза. В первый день стоянки на судно прибыли 5 человек, прилетевших их Питера. 4 из ОПСП и 1 из ВНИИОкеангеология. В этот же день получили бункер 450 тонн газойли. С причалом повезло, поставили почти в центре города, у причала Санта Каталина. До любимой площади с одноименным названием рукой подать. На следующий день прибыл на судно водолаз. Мы объяснили ему ситуацию с торчащей штангой с антеннами и показали наши подводные съемки, с процессом ее спуска и не полного подъема. После этого он по штормтрапу спустился в воду. Долго осматривал штангу, несколько раз просил опустить до конца штангу с последующим подъемом, делал съемку внутренней части трубы, куда заходит штанга. Ковырялся больше часа, но так и не понял в чем дело. В результате, все осталось в прежнем виде. Только водолазу пришлось заплатить 2 000 долларов. С торчащей штангой «Логачев» проходил весь рейс, включая работы TTR – 17. В таком виде судно вернулось в Санкт-Петербург. И только, когда судно поставили в док Канонерского

завода, все подъемное устройство штанги разобрали, вынули штангу, которая была чуть погнута. Этот изгиб на глаз не улавливался. Причиной повреждения штанги, могли быть только киты-касатки, сопровождавшие судно в течение 1-го этапа рейса, и нырявшие под его днище. Возможно, их привлекали акустические сигналы (14 кГц) излучающей антенны «Сигмы» системы подводной навигации. Других причин ее погнуть в районе работ, где глубина более 3 км, быть не могло. В результате, штангу отремонтировали, все устройство собрали. Подниматься штанга стала до конца, но уже со скрипом.

Утром третьего дня стоянки агент отвез в аэропорт Лас-Пальмаса 11 участников 2-го этапа рейса для отправки их в Санкт-Петербург. Улетали специалисты, которые завершили работы своих методов - 7 человек из ОПСП, 3 из «СМГ-ЭЛЕКТРО» и Борис Дмитриевич Углов, ему вполне хватило одного этапа рейса. Должна была улететь в Москву Катя Румянцева, но влюбившись в нашего Володю Игнатова, уговорила свое начальство остаться еще на один этап рейса. Среди сотрудников Океанской партии в Санкт-Петербург пришлось полететь Ире Антиповой. Она плохо себя чувствовала, и судовой врач настоял, чтобы она прошла обследование в Санкт-Петербурге. Этим же утром с судна сошли и улетели в Китай 3 специалиста из КНР.

А мы с Ирой Рождественской и Геной Антиповым устроили себе очередную экскурсию по острову к кальдере вулкана Техедо. На рейсовом автобусе доехали до городка Сан Матео, где погуляли по его симпатичным улочкам, дожидаясь автобуса, идущего до вулкана. Сан Матео расположен на высоте 650 метров над уровнем моря. Через час пришел автобус, который доставил нас к небольшому поселку около смотровой площадки вулкана Техедо, расположенной уже на высоте 1450 метров. Когда мы выезжали из Лас-Пальмаса, погода была солнечная, и было довольно тепло, поэтому оделись легко. Поднявшись к вулкану, температура воздуха понизилась до 7-8 градусов. Мы здорово замерзли. У местных жителей все было предусмотрено на такой случай. Рядом с автобусной остановкой располагался небольшой рынок, где помимо сувениров продавались изделия из шерсти ламы. В том числе шерстяные кофты с красивыми рисунками. Легко одетым туристам ничего не оставалось делать, как приобрести местные изделия. Что мы и сделали, чтобы согреться. Со смотровой площадки мы поднялись по горной тропинке к вершине вулкана, где на одной из площадок склона устроили пикник с заранее приготовленными ингредиентами. Часа 3, закусывая привезенными запасами, любовались ниже лежащими окрестностями и соседними вершинами с высокими пиками. Особенно эффектно выглядел самый высокий пик острова Rogue Nublo, с его каменными «рогами». Его высота 1700 метров. В Лас-Пальмас вернулись уже затемно.

Последний четвертый день захода начался с хозяйственных дел – получали заказанные продукты, сок, воду в канистрах и кое-какое материально-техническое снабжение. Днем успели сходить в город. Отметились в любимом кафе чашечкой кофе с коньяком, зашли на местный рынок, чтобы отовариться на первое время фруктами и овощами. В 18-00 судно отдало швартовы от причала Лас-Пальмаса, и пошло в сторону района работ. Начался 3-ий этап рейса № 31 НИС «Профессор Логачев». Погода установилась тихая, солнечная, поэтому бежали шустро. Во время 8-ми суточного перехода опрессовали герметичные боксы донных маяков-ответчиков (ДМО), опуская их в сетке на тросе на глубину 2 км. Также испытали работу акустических размыкателей. Придя на полигон в район вулкана Пию де Фоль, работы начали с расстановки и калибровки ДМО для работы системы подводной навигации «Сигма-1001» в режиме «длинная база». После их расстановки была выполнена телевизионная съемка вершинной части вулкана Пию де Фоль, где в предыдущем этапе рейса с помощью АМК «Рифт» были получены многочисленные значительные по протяженности аномалии потенциала ЕП и комплексные геохимические аномалии. Телевизионным профилированием было подтверждено наличие на вершине вулкана не менее 7 рудных тел ГПС и ряд отдельно стоящих построек (сульфидные столбы) и больших (до 5 м), и маленьких. Расстояние между крайними рудными телами достигало более 3-х км. Судя по тому, что на

телевизионных съемках наблюдали живых креветок и двустворчатые раковины, вулкан дышит. По данным телевизионного профилирования выбрали точки опробования. С четырех рудных тел с помощью телевизионного грейфера ДГ-1 были подняты массивные руды ГПС медно-цинковой минерализации общим весом 450 кг. Таким образом, детальное изучение вулкана Пию де Фоль, как рудного объекта ГПС, было выполнено впервые.

В технологические перерывы между телевизионным профилированием и пробоотбором ДГ-1 продолжались работы картировочного геологического пробоотбора скальной драгой и КП на региональном участке. 1 мая при выполнении станции КП на восточном борту рифтовой долины, на широте 20°08' с.ш. были подняты красные рудоносные осадки (колонка длиной 1 метр). Вокруг этой станции были выполнены еще 4 станции КП, в 2-х из которых были подняты массивные руды ГПС весом 60 кг. Стало ясно, что обнаружен новый рудный объект ГПС с Российским приоритетом открытия. Поскольку проектные объемы ТВ-профилирования к этому моменту были выполнены, то было принято решение продолжить выполнение этого вида работ сверх проектных объемов для оконтуривания вновь открытого рудного объекта ГПС. По этой же причине были перевыполнены проектные объемы геологического пробоотбора КП, СД и ТВ-грейфера ДГ-1.

Рельеф дна на новом рудном объекте оказался довольно сложным. Сульфидные постройки попадались высокие 5- 7 метров, неоднократно при выполнении профилирования ТВ-рама втыкалась и билась об эти рудные тела. ТВ-грейфер тоже неудобно было ставить, были случаи, когда он заваливался и приходил пустой. Тем не менее, телевизионная съемка позволила предварительно оценить размеры рудного объекта. А ТВ-грейфером было отобрано несколько сотен килограмм рудного материала. В начале мая мы узнали о невероятной победе Питерского «Зенита» в финале кубка УЭФА над мюнхенской «Баварией». Приближался День Победы, и мы послали в ПМГРЭ предложение назвать наш новый объект «Зенит-Виктория». Ответ пришел положительный. Решили, что хватит «покойников» на дне Атлантики. К этому времени нами были открыты 4 рудных объекта ГПС, названных в честь ушедших их жизни геологов, в основном, занимавшихся проблемой ГПС – узел «Логачев», узел «Ашадзе», поле «Краснов» и узел «Семенов». Название «Зенит-Виктория» прижилось и в настоящее время фигурирует в публикациях, в том числе зарубежных. День Победы, как самый святой праздник для нашей страны, мы как всегда отметили широко и бурно. Сначала у капитана, потом у меня.

С вулкана Пию де Фоль с помощью ТВ-грейфера ДГ-1 дополнительно отобрали еще несколько сотен килограмм сульфидных руд. После этого подняли со дна маяки-ответчики, расставленные в районе вулкана. И работы на нашем новом объекте «Зенит-Виктория», находящемся на расстоянии 20 миль от вулкана Пию де Фоль, выполняли с координированием подводных аппаратов (ТВ-рама и ТВ-грейфер) с помощью системы подводной навигации «Сигма 1001» уже в режиме «короткой базы».

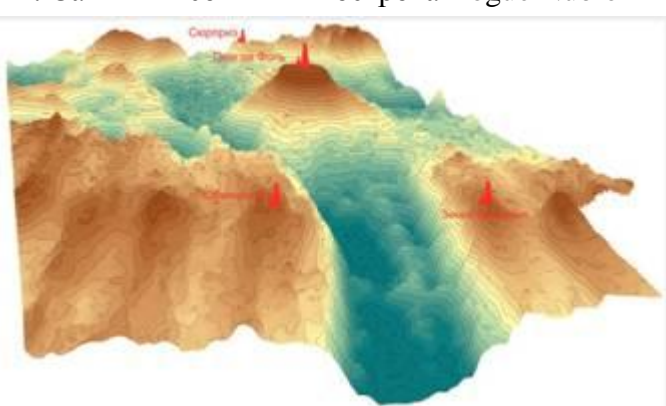
К 19 мая все работы по государственному контракту были завершены, и судно вновь взяло курс на Лас-Пальмас. По этому поводу в обед следующего дня я по судовой трансляции поздравил всех участников рейса с окончанием работ, специально для экипажа судна рассказал о наших достижениях и открытиях, и поблагодарил всех за дружную, слаженную работу, отметив наличие взаимопонимания между экспедиционным составом и экипажем судна, что способствовало успешному выполнению геологического задания. Вечером того же дня в камеральной лаборатории был накрыт длинный стол и всем коллективом, с приглашенными из экипажа, мы отметили окончание работ по госконтракту и наши открытия. Празднование затянулось на пару дней. После чего мне срочно нужно было писать краткий информационный отчет, т.к. на работы по программе «Плавучий университет» я не оставался. Впервые, я по своей инициативе улетаю с любимого судна, а не возвращаюсь на нем домой. На рейс ТТР-17 я попросил меня заменить Мишу Маслова, который согласился прилететь в Лас-Пальмас. Во время



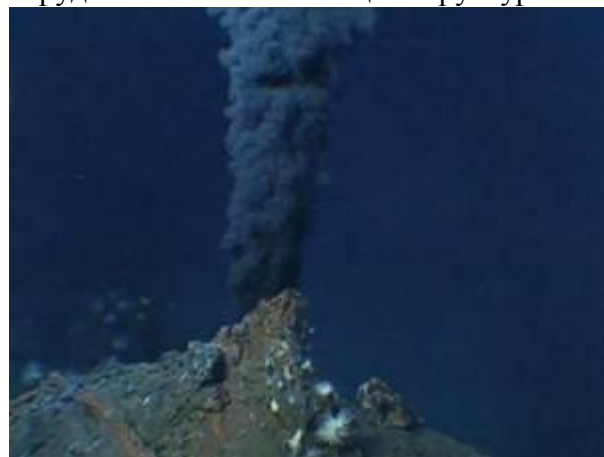
Улица в Сан Матео с макетами Канарских островов. Пикник на вулкане Техедо



На вулкане в новой кофте из шерсти ламы. Самый высокий пик острова Roque Nublo



Руда в ДГ с нового рудного объекта. Открытые рудные поля ГПС в общей структуре САХ



Черные курильщики на рудных полях САХ

перехода заказал у начальника ОПСП Виктора Иванова 16 билетов Лас-Пальмас – Санкт-Петербург на 5 июня. Улетали все геологи, как наши, так и из ВНИИОкеангеология. Катя Румянцева тоже хотела полететь в Питер со своим уже любимым Володей Игнатовым, но руководство ИГЕМ ей запретило. Она заказала билет до Москвы. На переходе шла интенсивная переписка с Мишей Ивановым об организации рейса TTR-17 из Лас-Пальмаса. Миша сетовал на меня, что я его бросаю, но мои объяснения, что хочу отметить 60-летний юбилей дома, принял с пониманием.

Через 9 суток неспешного перехода 28 мая НИС «Профессор Логачев» встало у причала Санта Каталина практически в центре **Лас-Пальмаса**. Поскольку билеты были заказаны на 5 июня, то было масса времени попрощаться с этим, ставшим родным городом и островом. Почти каждый день мы в компании с Володей Марковым, капитаном и Ирой Рождественской гуляли днем или вечером по городу. Иногда к нам присоединялся старпом Игорь Евгеньевич Афанасьев. Уже как ритуал, мы посещали любимое кафе на площади Санта Каталина, выпивая чашку кофе с коньяком. Поскольку кафе было недалеко от судна и по дороге к нему, то иногда мы его посещали не один раз в день. Официанты уже знали нас в лицо и приветливо нас встречали. На этой же площади было помещение с телефонными автоматами, с которых мы каждый день говорили либо с домом, либо с работой. Стоимость разговора была баснословно дешевой – час разговора стоил меньше 1 евро. Еще на площади был установлен памятник старушке с тремя кошками, что он обозначал, мы так и не выяснили. Иногда я один бегал по магазинам, покупая подарки и ища заказ жены Лены – белую сумку. Их было так много, что долго не мог выбрать. В результате купил две – одну подешевле на каждый день, а одну дорогую за 200 с чем то евро очень элегантную. В середине стоянки на судно из Питера прилетела Ира Антипова для участия в работах TTR-17. В один из дней в компании с Рождественской и Антиповыми совершили автобусную экскурсию вокруг острова Гран Канария с заездом в курортный городок Маспаломас. Целый день провели в этом солнечном городке, купаясь и загораая, перед скорым отбытием в северную столицу. Вечером на автобусе прибыли в Лас-Пальмас, замкнув круговую экскурсию по острову.

За двое суток до отлета в Питер на судно прибыл Миша Маслов, которому я передал полномочия начальника рейса. За сутки до отлета на судне появились студенты МГУ во главе с Мишей Ивановым. В последний день перед отлетом, я устроил прощальный вечер в своей каюте. Для меня это был прощальный вечер с судном, на котором я больше не ходил в рейсы, и как оказалось, последнее общение с прекрасным человеком и профессионалом своего дела Михаилом Константиновичем Ивановым. Через 3 года его не стало. С его уходом не стало и программы «Плавучий университет», которая возникла благодаря его колоссальной энергии, профессионализму, дружеским личным связям с учеными зарубежных университетов и геологических организаций. Его уникальные организаторские способности, огромное чувство ответственности и богатейший опыт морских исследований были гарантиями успешного решения всех задач в рейсах «Плавучего университета». Миша умел создавать в рейсах теплую, дружескую обстановку, которая помогала решать возникающие проблемы. Человек большого обаяния, чуткости, широкой эрудиции, великолепный рассказчик и интересный собеседник, Миша притягивал к себе людей, делая их своими единомышленниками, близкими товарищами и друзьями. Бывая в Санкт-Петербурге, он почти всегда заходил к нам с Еленой в гости. Однажды, засидевшись за рюмкой и разговорами за нашим кухонным столом, он опоздал на поезд. Зная, что мы будем переживать, он позвонил с вокзала и сказал, что купил билет на следующий поезд. Будучи уже больным, а я этого не знал, он периодически звонил мне, и мы по долгу обсуждали наши дела и проблемы. Он сетовал, что в связи с кризисом не может организовать полноценный рейс «Плавучего университета», спрашивал, что нового на «Логачеве». Иногда разговор длился больше часа. И, как гром с ясного неба, в начале октября 2011 года у меня раздался телефонный звонок от Гриши Ахманова, который сообщил о смерти Миши. Только от него я узнал,



«Логачев» на причале Санта Каталина.



С Володей учились в одной школе



Последние прогулки по Лас-Пальмасу. Завтра улетать в Санкт-Петербург



В ресторане на набережной.



Кафе на площади Санта Каталина



В любимом кафе с Ирой и капитаном.



Старушка с кошками на Санта Каталина

что Миша долго боролся с этой страшной болезнью – раком легких.

Рано утром 5 июня 2008 года к НИС «Профессор Логачев» подошел автобус, который отвез, толком не проснувшихся после долгого прощания, 16 человек в аэропорт Лас-Пальмаса. Затем был длительный перелет по маршруту – Лас-Пальмас – Мадрид – Франкфурт на Майне – Санкт-Петербург. Закончился мой последний рейс на НИС «Профессор Логачев», это также были последние полевые работы в моей жизни. К сожалению, это был последний рейс и для моего, почти бессменного зама, и друга Володи Маркова, прилетевшего в Питер вместе со мной. А меньше чем через год, Володя умер у меня на руках в здании ПМГРЭ в Ломоносове.

В жаркий июльский день я отмечал свой 60-летний юбилей. Это действие происходило в нашем партийном «банкетном зале» в Ломоносове, где собрался весь народ Океанской партии, не участвующий в рейсе ТТР-17, и администрация ПМГРЭ во главе с начальником Крюковым. С НИС «Профессор Логачев» пришло несколько поздравлений, в том числе красочная открытка нарисованная студентами МГУ и душевное поздравление от Миши Иванова. Капитан с Мишей Масловым тоже прислали стихотворное поздравление. Было много речей, поздравлений и подарков от всех подразделений экспедиции, и конечно, от любимой Океанской партии. Но все это торжество омрачилось трагическим сообщением о смерти главного геолога ПМГРЭ Юрия Павловича Семенова, который ехал ко мне на юбилей и умер на остановке в Автово от сердечного приступа. У меня с Юрием Павловичем были очень теплые, дружеские отношения. Я знал его с 1974 года, когда мы вместе были в рейсе на г/с «Дмитрий Лаптев» на Чукотке. Поэтому для меня его смерть была тяжелым ударом. К сожалению, это была не последняя смерть близких мне людей. В феврале 2012 года ушел из жизни мой друг и учитель Михаил Михайлович Серяков. В октябре 2015 года две смерти потрясли нашу Океанскую партию. Сначала от инсульта скончался Александр Алексеевич Шагин, накануне ушедший на пенсию. Легендарная личность, геофизик, принимавший все наши суда, за что стал лауреатом премии совета министров СССР. За ним ушел из жизни бывший начальник ОПСП Борис Владимирович Малин, геофизик, автор «Гимна геофизиков», который мы пели, еще учась в Горном институте. Со всеми с ними я прошел не одну тысячу морских миль, находясь в совместных рейсах в разные годы моих морских экспедиций.

Но жизнь продолжается. На сегодняшний день наше любимое судно «Профессор Логачев» сделало уже 38 рейсов. С него было открыто 13 новых рудных объектов глубоководных полиметаллических сульфидов (ГПС), в пределах рифтовой долины Срединно-Атлантического хребта (САХ). В 2012 году был заключен 15-ти летний контракт «На разведку полиметаллических сульфидов между Международным органом по морскому дну (МОМД) и Министерством природных ресурсов и экологии Российской Федерации». Согласно этому контракту, МОМД выделил РФ 100 блоков размером 10 на 10 км каждый в пределах 12°-20° с.ш. САХ для разведки полиметаллических сульфидов. Эта работа была поручена Океанской поисково-съёмочной партии (ОПСП) ПМГРЭ. Начиная с 2012 года, наша партия занимается геологическим изучением этих блоков. Одной из задач контракта является выделение из 100 блоков 25 наиболее перспективных на обнаружение ГПС для последующей детальной разведки.

В течение части 2015 года и практически весь 2016 год судно простояло на Канонерском судоремонтном заводе, где выполнялась его реконструкция, согласно постановлению правительства РФ. На реконструкцию судна вместе с проектированием было выделено 1 004 000 тысяч рублей. Во время реконструкции были переоборудованы каюты судна. В каждой каюте был установлен блок с туалетом и душем. Число кают сократилось, также как и посадочных мест. Вместо прежних 92, осталось 75. Были заменены на новые некоторые агрегаты судового оборудования. Из крупного оборудования это стояночные дизель-генераторы, валовые генераторы главных двигателей, носовое подруливающее устройство. Были установлены новые более мощный кормовой кран на 12 тонн, опреснительные установки и транзитная лебедка с вьюшками, обновлена

*Алексей Таврилович!
Мы тебя
любим!!!*



Поздравление с 60-летием с НИС «Профессор Логачев» от участников ТТР-17.

Рудные объекты ГПС открытые Океанской партией

Рудный объект ГПС	Год открытия	Номер рейса НИС «Профессор Логачев»
узел «Логачев» (14°43' - 14°45' с.ш.)	1993-1994	6
узел «Ашадзе» (12°58' с.ш.)	2003-2005	22,26
поле «Краснов» (16°38' с.ш.)	2005	24
узел «Семенов» (13°31' с.ш.)	2007-2009	30,32
поле «Зенит-Виктория» (20°08' с.ш.)	2008	31
поле «Пюи-де-Фолль» (20°30' с.ш.)	2008	31
поле «Петербургское» (19°52' с.ш.)	2010	33
поле «Ириновское» (13°20' с.ш.)	2011	34
рудопоявление «Северо-западное»	2011	34
поле «Юбилейное» (20°09' с.ш.)	2012	35
рудопоявление «Сюрприз» (20°45' с.ш.)	2012	35
поле «Холмистое» (17°37' с.ш.)	2014	37
узел «Победа» (17°08' с.ш.)	2015	37

система кондиционирования. Также были заменены на современные многие навигационные приборы, средства связи и сигнализации.

Из научного оборудования на судно были установлены многолучевой эхолот фирмы «ATLAS» (Германия) и система подводной навигации HiPar 101 (Норвегия). Также приобретены телеуправляемый необитаемый подводный аппарат (ТНПА) Sub-fighter 30k (Норвегия), гидрофизический зонд SiaBird 911+ (США) и новый геоакустический комплекс МАК-1М (ГНЦ ФГУГП «Южморгеология»). Все оборудование еще предстоит испытать в морских условиях и принять у изготовителей.

Согласно постановлению правительства РФ, большинство геологических организаций подлежат приватизации и реорганизации в акционерные общества. Большие умы в правительстве решили окончательно уничтожить российскую геологию. Большая часть организаций войдут под «крыло», вновь организованного открытого акционерного общества «Росгеология» И, Федеральное государственное унитарное научно-производственное предприятие «Полярная морская геологоразведочная экспедиция» (ФГУНПП «ПМГРЭ»), будет называться акционерным обществом (АО) «ПМГРЭ». Все финансирование на выполнение контрактов с Министерством природных ресурсов и экологии будет поступать в ОАО «Росгеология», а они уже, забрав 10 %, будут давать деньги на выполнение работ конкретной организации, которою они сочтут нужной. Таким образом, правительство создало нового посредника между заказчиком работ и непосредственным исполнителем. А если учесть, что финансирование наших работ по договору с МОМД на 2017 год сократилось в 2 раза, то неизвестно, как выполнять контракт. Тем более, в связи с реконструкцией и приобретением нового дорогостоящего оборудования резко увеличилась стоимость основных средств, с вытекающими отсюда последствиями. В общем, перспективы не радужные.

Поскольку, ходят слухи, что после перехода под «Росгеологию» всех пенсионеров будут сокращать, то лучше уйти, не дожидаясь этого. Да и что-то я устал. Пора на покой. В «Полярке» проработал больше 45 лет.

Январь 2017 года.

От: М.Иванов <fu@proflog.polarex.spb.ru>
Кому: ocean-party@peterlink.ru
Написано: 10 июля 2008 г., 20:28:32
Тема: С Днем Рождения!!!
Папка: Входящие / Ocean

Дорогой Алексей!

Весь Плавучий Университет и мы, его представители на борту Логачева (Нил Кэньон, Елена, Дима Корост, Дима Надежкин и т.д.), поздравляем тебя с ЮБИЛЕЕМ!!!

Мы уже выпили за твоё здоровье, но намерены пить еще и еще (только бы хватило...) поскольку здоровья надо МНОГО!
Мы все вспоминаем наши совместные рейсы, шторма, проблемы, застолья в твоей каюте, песни, стихи... и считаем, что ты был и есть ЛУЧШИЙ НАЧАЛЬНИК РЕЙСА ЗА ВСЮ НАШУ ИСТОРИЮ!

Очень надеемся, что нам еще удастся походить вместе, получить удовольствие от общения с тобой!

Здоровья тебе Алексей и УДАЧИ ВО ВСЕМ!

Все студенты и преподаватели Плавучего Университета и их престарелый начальник.

--
С уважением,
М.Иванов

<mailto:fu@proflog.polarex.spb.ru>

NOD32 3198 (20080618) Information

This message was checked by NOD32 antivirus system.
<http://www.eset.com>
