

Михаил Пойзнер

Море и вся жизнь...

Все-таки Одесса – странный и непредсказуемый город. Даже невозможно представить, где, когда, на каком ее углу столкнешься с совершенно необычным, долгожданным или напоминающим какие-то давние страницы былого... С тем, что дорого, что являлось (является) неотъемлемой частью твоей жизни.

...В далеком 1958 году кто-то случайно принес в школу детскую книжку Сергея Баруздина с непонятным названием «Рави и Шаши», изданную в серии «Мои первые книжки». Книга об увлекательном морском путешествии двух маленьких слонят, подаренных премьер-министром Индии Джавахарлалом Неру советским детям.

Все в этой книжке было необычно и незнакомо – и как слонята вели себя в стальных клетках, установленных на кормовой палубе, и как за ними ухаживали, кормили, лечили, спасали от жары, как передавали в одесский зоопарк... Красочная обложка книжки с пальмами, под которыми топают Рави и Шаши, не могла не запомниться.

На этом можно было бы и поставить точку. Но Одесса есть Одесса с ее неожиданными поворотами и сюрпризами!

...Где-то в октябре 2023 г. в одну из суббот на Староконном базаре случайно на глаза попала знакомая с детства обложка! Книжка Сергея Баруздина была переиздана в 1978 году издательством «Детская литература».

Теперь я уже пересматривал эту книжицу взрослыми глазами. Теперь мои переживания касались совершенно другого: основное внимание сосредоточено на теплоходе «Ставрополь» – глав-

ном участнике событий, на его капитане Владимире Васильевиче Чернобровкине и прочих действующих лицах.

А сам маршрут следования этого опасного живого груза (на самом деле на «Ставрополе» слонов было четыре – два индийских и два вьетнамских): из Бомбея через Аденский залив (на границе Аравийского моря и Индийского океана), Красное море, Суэцкий канал, Порт-Саид, Средиземное море, Босфор – Дарданеллы, Черное море и наконец – Одесса! Вообще, не так-то часто в мировой практике перевозили слонов морем...

Всего шестнадцать суток перехода, отход из Бомбея 5 августа 1955 г. И каждый день готовит кучу морских сюрпризов.

Оказалось, что Сергей Баруздин сохранил даже настоящие фамилии членов команды «Ставрополя». Да еще какие фамилии!

На этом пока чуть приостановимся, чтобы перевернуть еще одну морскую страницу, непосредственно связанную не только со «Ставрополем» и членами его экипажа.

...С 10 марта 1947 г. к Черноморскому морскому пароходству (ЧМП) был приписан пароход «Генерал Черняховский».* Изначально судно принял известный черноморский капитан Владимир Яковлевич Труш (1905-1979). В период 1946-1953 гг. помощники капитана – Владимир Васильевич Чернобровкин (1950 г.) и Анатолий Григорьевич Третьяк (1949, 1951, 1953 гг.), старший механик – Вадим Алексеевич Безпалов (1947 г.), кочегар – Михаил Максимович Компанеец (1946, 1947 гг.).

Мало о чем эти фамилии говорят сегодня даже специалистам, напрямую связанным с морем. Вместе с тем люди эти – ветераны ЧМП, знаковые личности, гордость морского флота. Умом и стараниями таких, как они, Одесса стала не просто городом у моря, а подлинной морской столицей на юге огромного государства.

* Бывший немецкий пароход «Vochum» 1921 г. постройки. Судно прибыло в Одессу 20 мая 1946 г. В 1947 г. «Генерал Черняховский» по пути в Одессу буксировал легендарный буксир «Циклон» – из Нью-Йорка в Гибралтар (оттуда «Циклон» добирался до Одессы уже своим ходом).

В 1958 г. «Генерал Черняховский» затонул, в 1962 г. поднят для разборки на металл. Корпусом судна удлинен один из причалов нефтегавани Новороссийского порта.

Люди эти пронесли преданность и дружбу через всю жизнь. Дети их и внуки тоже выбрали морскую дорогу, свято храня память о своих родителях и морских традициях.

Теперь давайте разбираться с этими фамилиями.

Владимир Васильевич Чернобровкин (1926-2010) – из первого выпуска Одесского высшего инженерно-морского училища (ОВИМУ, 1949 г.). Инженер-судоводитель. С апреля 1950 г. – помощник капитана судов заграничного флота ЧМП.

Начинал с «Генерала Черняховского», потом «Аргунь», «Ставрополь».

С 1959 г. – капитан-наставник службы мореплавания ЧМП.

С 1963 по 1966 гг. возглавлял представительство ЧМП в Индии (г. Бомбей).

1967-1983 гг. – капитан-наставник службы мореплавания ЧМП.

1983-1987 гг. – уполномоченный Минморфлота СССР в Египте, координатор спасательно-координационного центра Черноморско-Азовского бассейна.

1966-1967 гг. – заместитель начальника сухогрузного флота по кадрам.

Вплоть до выхода на пенсию (21.12.1999 г.) был дежурным капитаном службы мореплавания ЧМП.

Анатолий Григорьевич Третьяк (1928-1989) – родился в Одессе, учился в школе № 105. Отец – старший механик на судах Черномортехфлота, потом механик-наставник ЧМП.

Начинал матросом Черномортехфлота (Поти, 1942-1943 гг.). Работал токарем в судоремонтных мастерских (Поти, 1944 г.). В Одессе с 1945 г., в 1949 г. окончил Одесское мореходное училище. Судоводитель.

Плавал четвертым, третьим, вторым, а затем и старшим помощником капитана на судах ЧМП («Генерал Черняховский», «Могучий», «Черкассы», «Ижора», «Иван Сеченов», «Лениногорск»).

В 1963 г. признан лучшим капитаном Минморфлота СССР (!).

В 1964 г. окончил курсы усовершенствования руководящего состава при Одесском высшем инженерно-мореходном училище. Занимал должности начальника управления сухогрузного флота (1964-1967 гг.), замначальника парохозяйства (1968 г.), замначальника ЧМП по безопасности мореплавания (1975-1986 гг.).



Анатолий Григорьевич Третьяк

В 1960 г. награжден орденом Трудового Красного Знамени.

За выдающиеся заслуги в деле развития морского транспорта присвоено звание Героя Социалистического Труда, в том числе и за перевозку специальных грузов на Кубу (1963 г.).

В январе 1973 г. руководил уникальным подъемом затонувшего после столкновения с болгарским танкером «Лом» теплохода «Моздок».

После гибели парохода «Адмирал Нахимов» (31 августа 1986 г.) освобожден от занимаемой должности и уволен из ЧМП.

Из приказа № 143/л от 26 сентября 1986 г. по личному составу:

...За необеспечение безаварийной работы флота, низкую требовательность к командному составу судов, работникам служб безопасности мореплавания, что привело к гибели парохода «Адмирал Нахимов» с большими человеческими жертвами.

Начальнику ЧМП устроить т. Третьяка А.Г. по специальности.

Первый зам. министра В.И. Тихонов.

Главкадры О.Г. Вавилов

Где-где, а в Одессе прекрасно понимали, что А.Г. Третьяка просто назначили виновным за «Нахимов»...

И далее:

Нач. отдела кадров
берегового состава ЧМП
т. Мытник-Гонте А.И.

Черноморский ЦПКБ согласен принять по переводу из ЧМП инженера-судоводителя т. Третьяка А.Г. и трудоустроить по специальности.

Директор

Черноморского ЦПКБ

С.М. Нунупаров

15.10.1986

Так «рассчитались» с человеком, внесшим огромный личный вклад в совершенствование и практическое решение вопросов безопасности мореплавания не только ЧМП, но и всего Минморфлота СССР. Как говорится, нашли крайнего...

Татьяна Анатольевна Третьяк – дочь А.Г. Третьяка:

– ...Работа для отца – это было всё. Он держал в голове буквально все о море и морях. Переживал за каждого капитана, всегда был готов что-то подсказать, подставить свое плечо. Несмотря ни на что, всегда был весел, обладал одесским чувством юмора. У него была хорошая реакция, мог поддержать любую беседу. А профессиональную – тем более... Любил людей, очень боялся кого-то обидеть колющим словом.

Очень болел за дело. Чего только стоили действительно героические рейсы на «Лениногорске» на Кубу! Это не могло не сказаться на его здоровье.

Очень любил Одессу и все одесское. При этом хорошо знал историю города, историю мореплавания. Знал не понаслышке. Много сил приложил к становлению и развитию нашего Черноморского яхт-клуба, это было его любимое хобби.

Очень тяжело пережил трагедию с «Нахимовым». Прежде всего его доставала вопиющая несправедливость лично к нему. После этого тяжело заболел. Взял все это близко к сердцу... Поговаривали, что вся эта травля исходила лично от самого Алиева, тогдашнего первого заместителя председателя Совета Министров СССР, назначенного председателем правительственной комиссии по «Нахимову».

Потом – работа в ЧЦПКБ. Она была не такой интересной. Честно говоря, это было не его – не было живого морского дела...

Отец так и остался в памяти моряком от Бога.

И из жизни ушел 31 августа 1989 г. – ровно через три года в день гибели «Нахимова»...

Вадим Алексеевич Безпалов (1920-1987). Окончил Одесское мореходное училище (1940 г.). Плавал механиком на судах даль-

невосточного пароходства («Красный Октябрь», «Кузнецклес», «В. Аванесов», «Туркмен», «Брянск», «Донбасс», «Франц Меринг», «Таллин», «Родина»).

С августа 1947 г. – в ЧМП, старший механик («Генерал Черняховский», «Советский Союз», «Крильон»).

Отличался инициативой, способностью принимать ответственные решения.

Михаил Максимович Компанеев (1911-1974) – уроженец Мариуполя. На флоте с 1935 г., кочегар-машинист. Плавал на судах «Десна», «Березина», «Ташкент», «Красный профинтерн», «Ленинград», «Чапаев», «Торос», «Генерал Черняховский», «Михаил Фрунзе», «Иван Сеченов», «Тарас Шевченко».

Участник фронтовых рейсов.

Участник обороны Одессы, Севастополя, битвы за Кавказ.

Герой Социалистического Труда (1960 г.).

С 1966 по 1972 гг. – котельный машинист на теплоходах «Академик Шиманский», «Авача».

Уволен из ЧМП 11.10.1972 г. в связи с выходом на пенсию.

Теперь о детях В.В. Чернобровкина, М.М. Компанейца, В.А. Безпалова.

В книге «Рави и Шаши» упоминается сын В.В. Чернобровкина – капитана «Ставрополя»:

«Вове Чернобровкину всего пять лет, но он готов хоть целый день стоять впереди: ему надо во чтобы то ни стало посмотреть на Рави и Шаши.

– А кто из них кто? – спросил Вова Чернобровкин, подпрыгивая на отцовском плече...»

Владимир Владимирович Чернобровкин (1949 г. р.) всю жизнь отдал морю. После окончания Одесского института инженеров морского флота в 1974 г. много лет ходил на судах дальнего плавания старшим пассажирским помощником капитана. И помнит он многое!

– ...Конечно, хорошо помню, как Рави и Шаши оказались в одесском зоопарке. Как это можно забыть?!

А вообще, вспоминается разное. Достаточно вспомнить теплоходы «Максим Горький», «Лев Толстой», «Шота Руставели», «Башкирию»,

«Киргизстан», «Латвию», «Иван Франко», «Карелию», «Одессу». Все это со мной навсегда.

Вот 1982 год, уже после войны Аргентины с Англией за Фолклендские острова. Антарктика. Мы на острове Св. Георгия. Решили чуть отдохнуть. Ну костер, шашлыки... А тут внезапно английский военный патруль! Проверили... Все в порядке. Видим, люди приличные. Пригласили к нашему костру. Рюмка туда, рюмка сюда. Слово за слово. Тосты... Короче, подружились.

И вот через несколько дней выходим из бухты на своей «Башкирии», проходим мимо английского контрольного поста. А тут те, «наши» английские парни, выстроились и нам на дорожку машут большим красным советским флагом! Мол, мир-дружба! Такое не забывается...

А вот в 1991 году, уже на «Иване Франко», в круизе убили официанта. Так на наш борт высадились разные одесские следователи. Больше, чем настоящий детектив!

Хотя на том же «Иване Франко» в 1992 или 1993 году мы даже везли с Кубы арестованных солдатиков. И такое было!

На «Башкирии» доставляли нашу полярную экспедицию на научно-исследовательскую станцию «Восток» – на Полюс недоступности, туда, где бывает минус 83 градуса! Тогда мы наших полярников между собой называли «кальмары». А домой шли уже через Монтевидео и Рио-де-Жанейро.

Заходили и на французский остров Кергелен – самый южный остров в Атлантике. Там прямо на улицах, как в зоопарке, бродили морские слоны и пингины Адели – пингины очень маленького роста. Когда еще в жизни такое увидишь!

Работали и с американцами в Карибском бассейне, и на Вирджинских островах, и в Пуэрто-Рико, и в порту Сан-Хосе. Вообще, среди круизных компаний была огромная конкуренция. Думаю, именно поэтому в 1975 году даже подложили мину на «Максим Горький». Был взрыв, потом судно поставили в док на ремонт. Кстати, «Максим Горький» – это бывший «Гамбург» (1969 г. постройки), был в бербоут-чартере (длительная аренда с правом выкупа).

...Помню, как в 1975 г. в Бремерхафене с «Максима Горького» сбежал музыкант Саша Морозов. Это при легендарном капитане Сергее Левоновиче Дондуа! А братья этого Морозова – один третий помощник, другой второй помощник на различных пароходах – «через это» сильно пострадали, визу прикрыли надолго...

А как-то на «Максиме Горьком» я как администратор на ресепшн уже после «открытия границы» и «оформления прихода» сделал объявление: «Выход на берег разрешен». И тут не просто возмутился сам директор круиза, некий мистер Смит. Мол, какое я имею право на это?! Мол, такое объявление может сделать только он сам, лично. Тут же этот Смит обозвал меня тупицей (stupid), я счел это оскорблением. Он быстро понял. И чтобы как-то сгладить ситуацию, пригласил меня к себе в каюту. Там я впервые попробовал «Chivas Regal» тридцатидвухлетней выдержки! Так что за плохим – всегда хорошее...

...А на «Латвии» заходили в Александрию. Там я виделся с отцом – представителем Минморфлота СССР в Египте. Очень редкие встречи...

...Насчет помполитов. Среди них были приличные, но мало. Очень мало... Одного, например, звали Петр Павлович. Но мы по-одесски за глаза его называли Петр Падлович. Поверьте, что не зря...

Перед заходом на «отоварку» всегда помполит вместе с капитаном назначали те легендарные тройки. Ну типа, кто с кем пойдет в город. Стыдно, да и оскорбительно. К тому же на борту всегда были и кагэбэшники. Как правило, оформленные как пассажирские помощники. Те зорко следили за всем и всеми, главное – контакты экипажа с иностранцами. Членам экипажа заходить в каюты иностранцев – Боже упаси! Туда ни ногой!

...И с моей стороны были определенные проколы. Я доверял людям, но люди иногда подводили. Так, я должен был предоставить властям список продуктов, так называемый «Store List». В основном это сигареты и алкоголь. По каждому бару перед приходом властей подается рапорт, сколько чего... Такой перечень делается исключительно для таможи. «Черная таможня» могла зайти в любой бар и все пересчитать. Правильно в том рапорте или нет? И вот как назло в одном баре не хватило десяти пачек сигарет... Это уже ЧП! Но принимая во внимание, что я все-таки много лет плавал и все всегда было по-честному, с трудом уладили этот конфликт. А так могли закрыть визу в Нидерланды, а судно арестовать на десять суток!

...А все-таки с хорошими людьми пришлось общаться чаще – чтобы уделить им свое внимание, дарить радость отдыха, радость встречи с новыми неизвестными местами...

С распадом СССР распалось все...

После «пассажиров», где-то с 1995 по 2001 гг., ходил простым матросом. Не столько ради денег – просто без моря не мог. Хотя в конце

концов вспомнили и про меня. И с 2001 по 2005 гг. заканчивал все-таки на «пассажирах».

Вот так и получилось, что вся жизнь прошла в море. Пробежала – и не заметил ее. И теперь уже безразлично, в море ты или нет. Море – оно внутри...

Второй сын Владимира Васильевича Чернобровкина, **Валерий Владимирович Чернобровкин** (1956 г. р.), окончил в 1978 г. ОВИМУ. Инженер-судомеханик. Прошел все ступени морской специальности – от четвертого механика до стармеха. С 1978 по 1992 гг. ходил на «Ионе Солтысе», «Зое Космодемьянской».

С 1992 по 2023 гг. ходил стармехом «под флагом». Ныне пенсионер. Живет в Одессе.

Владимир Михайлович Компанеец (1950 г. р.) родился в Одессе. В 1969 г. окончил Одесское мореходное училище, в 1981 г. – ОВИМУ. Инженер-судоводитель.

В ЧМП с 1970 г. Ходил четвертым, третьим, вторым, затем старшим помощником капитана (теплоходы «Сыктывкар», «Александр Грин», «Профессор Бузник», «Светлогорск», «Капитан Лухманов», «Академик Евгений Патон», «Суэц», «Котовский»).

Капитан дальнего плавания (1987 г.).

В период 1978-1991 гг. – капитан («Порт-Саид», «Николай Чернышевский»).

Участник боевых действий (Ангола).

С декабря 1991 г. по март 2019 г. – «под флагом» (многоцелевые суда, балкеры).

В 2022 г. внесен в список легендарных капитанов по версии Морского общества русскоязычных моряков Греции (в списке всего пятьдесят четыре капитана).

– ...Мне было лет 6-7. Помню коچهгарку на судне – рабочее место отца. Помню, как шлак от сожженного угля сбрасывали в море по рукаву через отверстие в борту. С тех пор помню дядю Володю Чернобровкина, дядю Толю Третьяка, дядю Вадика Безпалова. На берегу все часто встречались – разные праздники, именины. И всегда старались быть вместе. Когда мужья в рейсе, и жены тесно общались. Мы, дети, тоже подружились, и это понятно: Вова Чернобровкин и я – все-таки почти одногодки. Танька Третьяк была на четыре года младше, Витя Безпалов – на шесть лет старше. Тогда эта разница чувствовалась, а потом почти не замечалась.

Что нас связывало, кроме родителей? Мы жили «между разговорами» о море, судах, штормах и все такое: «куда заходили», «откуда уходили», «кто нес вахту»... Чуть позже – это наша Одесса, ее улицы, ее море, ее всё...

Все говорило за то, что впереди нас тоже ждет море. По-другому и быть не могло. Нас даже не надо было агитировать. Да и когда? Отцы все время в море, зачастую рейсы были довольно продолжительными.

Так или иначе, в море провел более пятидесяти трех лет. Начал, считай, в шестнадцать лет еще курсантом, окончил в шестьдесят девять. Можно рассказывать и рассказывать...

...Я был капитаном на «Anarita» (бывший «Капитан А. Полковский»). Было это в 2001 г. Шли из Таиланда, загрузились рисом в мешках – на Берег Слоновой Кости (теперь это Кот-д'Ивуар), порт Абиджан, дальше на Сенегал, порт Дакар. Около Южной Африки попали в «ненормальные» волны – волны высотой десять метров и больше! Что делать? По опыту: надо или отойти подальше от берега, на глубины более двухсот метров, или податься ближе к берегу. Не успел ни к берегу, ни в море... А судно, как щепка, прыгало с волны на волну! Запросто могло переломиться. Чудом выскочили... Все это и сейчас перед глазами.

Когда я был третьим помощником на «Профессоре Бузнике», на рейде в порту Сингапур при постановке на якорь с лоцманом навалились на «Капитан Леонтий Борисенко». А все из-за очень сложных течений! Выше ватерлинии нам пробило твиндек, мы же чуть не повредили ему форштевень. Ну что? Ремонтники быстро наварили лист и закрыли пробоину. Вот так и дошли до Ильичевска, где уже наши судоремонтники сделали все капитально.

...А как-то на «Профессоре Бузнике» в том же Сингапуре, кажется, в году 1994-м, при развороте у нашего левого борта стояла какая-то деревянная баржа (с нее грузили каучук). И получилось так, что корма итальянского судна «Città di Savona» коснулась нашего полубака. При этом нам снесло метров шесть фальшборта. Его же корма начала перемещаться вдоль нашего левого борта! Но между нами оказалась та деревянная баржа! Вот она и сработала как кранец, сработала как защита нашего борта! Сама баржа не была повреждена. Повезло...

...Судно «Force Ranger», я капитан. В Бразилии наш моторист почувствовал себя плохо. Ну повезли к врачу. Выяснилось, у него малярия. Я принял решение – срочно отправлять больного домой. Малярия,

в принципе, не заразна. Часто это последствие укусов всяких комаров. Профилактически экипаж всегда принимает специальные таблетки. Бразильские врачи признают малярию трех видов. А вот в Одессе наши нашли четвертый (!) вид малярии. Через месяца два моториста поставили на ноги и вернули на судно. А вот если бы тогда больного срочно не отправили домой – смерть! Это подтвердили серьезные специалисты. Все надо делать вовремя...

...Вообще, в море случалось всякое. В 2014 году шли из Бразилии на Ирак, везли сою. И тут наш буфетчик был замечен в неадекватном поведении. Что-то не то... Потом оказалось, что он втихаря занес на судно спиртное и всякий раз хорошо прикладывался... Потом пошли галлюцинации – мол, кто-то скрытно ломится в каюту, мол, кто-то за переборкой угрожает, еще что-то... Короче говоря, по-одесски – «белка», в смысле белая горячка. Обследовали каюту, изъяли спиртное. Все немедленно за борт. На судне сухой закон! Все строго. Надо отправлять буфетчика домой. Обратились к хозяевам судна. Но нужно придумать какую-то достоверную легенду. Придумали: мол, парень странно ведет себя – по слухам, его бросила девушка, и все такое. Надо менять его в Южной Африке. Так и получилось. Сняли с судна без замены. Дальше в Дурбан, на самолет – и домой.

...А что пираты? Когда начались те пиратские дела, мы не были готовы к какому-то противодействию. Когда проходишь Индийский океан, всегда риск быть захваченным пиратами. Сейчас суда готовят, предварительно обматывают колючей проволокой, чтобы помешать пиратам проникнуть на борт. Иногда использовали мощные брандспойты. Многие судовладельцы нанимают вооруженную охрану. Конечно, все это стоит недешево.

Вот как-то мы подходили с юга к побережью Южной Африки. На рейде порта Дурбан взяли четыре человека охраны. При входе в опасный район охранники несли вахту на мостике со штурманом и матросом.

Зачастую пираты используют достаточно современные плавсредства, чтобы выйти далеко в океан.

Теперь мы можем увидеть с помощью локатора пиратское судно на пятнадцати милях! Тактика пиратов – подойти к судну с левого или правого борта, дальше – abordажные крюки с веревкой или специальные лестницы. Если пираты пытаются залезть на судно, охранники ждут приказа капитана открыть огонь. Главное – всегда контролировать все, что происходит вокруг, и иметь четкий план действий, соблюдать необходимые меры безопасности. И тогда где будут те пираты?!

Виталий Михайлович Компанеец (1939-2009) – старший сын М.М. Компанейца. Окончил Одесскую мореходную школу и мореходное училище им. Г.Я. Седова в Ростове-на-Дону (1963 г.). Судоводитель. Начинал матросом на «Ставрополе». Был четвертым, третьим, вторым помощником капитана (теплоходы «Усолье», «Богдан Хмельницкий», «Березовой», «Иван Коробцов», «Суэц», «Комсомольская слава»). Старший помощник капитана – «Порт-Саид», «Сидор Ковпак», «Светлогорск», «Балашиха».

Плавал до 2000 г. С июля 2001 г. был на пенсии.

Олег Витальевич Компанеец (1964 г. р.) – внук М.М. Компанейца. Окончил Одесское высшее инженерно-морское училище (1987 г.). Инженер-судоводитель.

Начинал четвертым помощником на теплоходе «Римский-Корсаков», потом «Механик Бардецкий». В период 1993-1999 гг. – второй помощник капитана, затем старший помощник («Механик Бардецкий», «Капитан В. Кирис», «Капитан Голубев», «Михаил Царев», «Капитан Кривобоков», «Капитан Мощинский»).

В 2000-2006 гг. – капитан (теплоходы «Капитан В. Кирис», «Капитан Фрейман», «Капитан Доценко», «Капитан Альвастар», «Шропшаер», «Нэрдфорд», «Маерск Валетта»).

После 2006 г. – в руководстве в одной из круизных компаний.

Виктор Олегович и Никита Олегович Компанейцы – правнуки М.М. Компанейца. Выпускники судоводительского факультета ОВИМУ.

Их жизнь тоже в море...

Общий стаж работы на морском транспорте семьи Компанеец – более ста семидесяти лет.

Виктор Вадимович Безпалов (1944-2020). Родился во Владивостоке. В 1967 г. окончил ОВИМУ. Инженер-судоводитель.

С 1967 г. в ЧМП, до 1975 г. – четвертый, третий, второй, старший помощник капитана на судах ЧМП («Беловодск», «Мытищи», «Партизан Бонивур», «Бежица», «Космонавт Юрий Гагарин», «Аль-Самхич»).

С мая 1976 по 1993 гг. – капитан (теплоходы «Академик Янгель», «Космонавт Юрий Гагарин», «М. Стенько», «Петр Дутов», «Капитан Мезенцев», «Академик Купрович», «Агостино Нето»,

«Николай Черкасов», «Юрий Максарёв», «Скульптор Голубкина», «Ле-Зуан», «Капитан В. Труш», «Индира Ганди»).

В 1993-1996 – капитан судов крюинговой компании «Юником», Одесса. С 1996 г. – капитан судов крюинговой компании «Укмар», Одесса.

Участник боевых действий (Вьетнам, Мозамбик).

Мало кому известно, что именно Виктору Безпалову (тогда капитану теплохода «Мак Перл», плававшему под багамским флагом), при заходе на Тайвань в июле 1992 г. (порт Килунг) было поручено убедительно переговорить о возвращении на Родину с В.В. Лопатюком – единственным моряком, оставшимся там после захвата чанкайшистами в 1954 г. танкера «Туапсе». В результате В.В. Лопатюк вернулся в Одессу 8 февраля 1993 г. – через тридцать девять лет (!). Вот текст письма-обращения капитана В.В. Безпалова В.В. Лопатюку:

Уважаемый Всеволод Владимирович!

Я, Безпалов Виктор Вадимович, капитан т/х «Мак Перл», обращаюсь к Вам по поручению Ваших родственников. Они всё это время помнят о Вас, интересуются Вашим здоровьем и хотели бы видеть Вас на Родине. К сожалению, наш телефонный разговор не получился из-за состояния Вашего здоровья. Поэтому, если у Вас есть желание, напишите письмо родным. Если у Вас нет точного адреса, напишите на имя пароходства – заместителю начальника ЧМП тов. Стогниенко, – и письмо будет любезно передано родным. Ваши родственники неоднократно обращались к нему за помощью с просьбой выяснить что-нибудь о Вас.

Если Вас что-то волнует, то от имени руководства пароходства я уполномочен заявить, что к Вам не будут применены никакие санкции.

Вам решать, как поступить, но я думаю, письмо родственникам Вы должны написать и решить с ними совместно, что делать дальше.

Родина всегда человеку дорога и близка.

С уважением,

капитан т/х «Мак Перл»

В. Безпалов

31.07.1992 г., порт Килунг, Тайвань

* Публикуется впервые.

В 2020 г. в одесском издательстве «Симэкс-Принт» вышла книга воспоминаний В.В. Безпалова «Невыдуманные морские истории». Читаем:

...За 51 год на море, в том числе последние 38 лет в должности капитана, случилось становиться участником и свидетелем различных ситуаций. Я совершенно не собираюсь убеждать кого-то в опасности морской профессии или тягости морского бытия. Как раз наоборот...

«Наоборот» – море звало его всю жизнь. И он один сделал для страны столько, сколько порой не под силу и десятерым.

Дочь В.В. Безпалова Екатерина (1982 г. р.) в 2004 г. окончила факультет РГФ Одесского национального университета, в 2010 г. – Одесское мореходное училище им. А. Маринеско. Судоводитель.

В 2012-2013 гг. – третий помощник капитана на балкере «Капитан Мазуренко». В настоящее время – доцент кафедры теории и практики перевода факультета РГФ ОНУ, кандидат филологических наук.

...Моего красивого, мудрого и нежного папочку я всегда называла Витей. Как-то так по-дружески повелось с тех самых пор, когда он рассказывал мне перед сном про капитанов Флинта и Гранта, Негоро, Грея и легендарный чайный клипер «Катти Сарк». Папа гордился, что я быстро запоминаю созвездия звездного неба, а я была в восторге, что он бороздит моря и океаны, управляя огромными современными судами. Мое детство пахнет специфическим судовым запахом с примесью восторга от настоящих моряков. Папа сформировал особый едва ли достижимый образ идеального мужчины – надежного и смелого, мягкого и доброго. Витя любил дарить нам с мамой большие букеты цветов и обеспечивал счастливое ощущение мужского плеча. Мы умели хранить наши маленькие и большие секреты и часто философствовали о вечном. Мне нравилось, что серьезные мужчины смотрят на папу с уважением, а женщин очаровывали его галантность, чувство юмора и полный комплект качеств идеального мужа и отца. По одесским мерками круто было быть капитанской дочкой, но с юных лет он внушил мне, что нескромно кичиться этим, и следует отвечать, что папа просто моряк. Именно моряком папа был в первую очередь. В профессиональной сфере он всегда шагал в ногу со временем, но при этом трепетно чтит морские устои

и традиции. Папа очень любил свою профессию, был наставником для десятков капитанов дальнего плавания, которые и сегодня работают на просторах Мирового океана...

Море, море...

Море – это не только определенная гарантия благополучия, но и когда впереди и сзади только гребни волн... Когда, со слов Аркадия Хасина, легендарного стармеха «Аркадия Гайдара», «...в долгом одиночестве кают, в бешенстве океана только пена будет заглядывать в наглухо задраенный иллюминатор». Все ли готовы к этому?..

Труженики моря...

Многое пришлось на долю наших героев. И война, и госпитали, и похоронки. Это они в военное лихолетье бесстрашно перебирались через океаны, кишевшие фашистскими подлодками. Они не осрамили наш флот, не отказались бороться и побеждать.

И дети их достойно служили отечеству, несмотря на унижения целой системой помполитов, стукачей и «ответственных партийных работников». И будучи «под флагом», они доказывали и доказали всему миру, что украинские моряки, наша школа, наши традиции всегда на высочайшем уровне. И удостоверения «Участник боевых действий» в, казалось бы, мирное время так просто тоже не давали...

Да и не так просто в Советском Союзе становились капитанами дальнего плавания. Надо было для начала занять плавательский ценз и получить рекомендацию одного из признанных капитанов. Потом тебя должны «пропустить» в Службе безопасности мореплавания пароходства, в парткоме и КГБ. Потом в Москве, в Минморфлоте СССР. Здесь в Службе безопасности мореплавания надо было еще суметь сдать серьезный экзамен. И только потом пройти Коллегию министерства! Так же «просто» становились и стармехами...

Еще надо вспомнить про многострадальную визу.

Чего стоило заработать эту визу, и как, и главное – кто ее открывал?! За этой визой стояли судьбы и жизни, строилось благополучие или разбивались мечты об этом благополучии.

Мы помним немало уважаемых капитанов и стармехов, которые «исправлялись» на Крымско-Кавказской линии. Все за ту же визу...

Что видели эти люди за свою жизнь? Тяжелый морской труд. Вахты, многомесячные разлуки с семьями. Наш неустроенный береговой быт. Барахолки и комиссионки. Детей, которые росли и выросли практически без отцовского глаза. Дорогие аптеки и платные больничные койки на старости лет...

Но все же, но все же...

Море превыше всего.

И их яркие и пронзительные жизни – лучшее тому подтверждение.

