

Николай Черкашин

ЧЕРНАЯ ЭСКАДРА

Морская коллекция «Совершенно секретно»

Москва 2003

УДК 08  
ББК 84-4/68.54  
Ч 483

Художник Алексей Андреев

Издательство выражает благодарность  
**Геorgию Ивановичу КАСАТКИНУ,**  
**Владимиру Александровичу СЕМЕНОВУ**  
и **Андрею Геннадьевичу БАБУРОВУ**  
за содействие в издании книги

В книгу вошли фотоиллюстрации  
из частных собраний, Российского фонда культуры,  
фототеки Центрального Военно-Морского музея  
и Центрального музея Вооруженных Сил РФ.

ISBN 5-89048-125-8

© Н.А. Черкашин, 2003

Ветеранам-морякам  
4-й Краснознаменной  
ордена Ушакова 1-й степени  
эскадры подводных лодок  
Северного флота

Черная эскадра...  
Ее называли так  
вовсе не за черный цвет  
подводных лодок  
или шинелей и пилотов,  
что носили подводники.  
Ее называли так за то,  
что «пахала по-черному»  
в морях и океанах  
всю «холодную» войну.

## **Вместо вступления**



## ЧЕТВЕРТАЯ ЭСКАДРА

Подводная лодка — морская проза.  
Под черной пилоткой — стальные глаза.

*Борис Орлов*

Сто лет назад в Санкт-Петербурге была заложена первая русская боевая подводная лодка «Дельфин». Штормовой ночью 1916 года она закончила свой век в Екатерининской гавани Александровска-на-Мурмане (ныне Полярного). От «Дельфина», первенца российского подплава, из Екатерининской гавани, гранитной заводи субмарин, пошли подводные силы самого мощного и современного нашего флота — Северного. От него повела родословную Четвертая эскадра океанских подводных лодок...

### С орлом на мостике

Как и все великие армады, она исчезла, моя Эскадра. Самая большая в мире из всех существовавших когда-либо подводных эскадр. Было время, когда в ее состав входило столько субмарин, сколько насчитывала их у себя вся Германия перед началом второй мировой войны — сорок с лишним вымпелов.

Зона ответственности Эскадры простиралась от фиордов русской Лапландии до берегов Египта, она охватывала весь Атлантический океан от гренландских глетчеров до легендарного мыса Доброй Надежды, от Нордкапа до Кейптауна...

Ее подводные лодки, не ведая суеверий, ныряли в глубины клятого Бермудского треугольника и Саргассова моря, они уходили к айсбергам Антарктиды и еще дальше — огибая Австралию — в Японское море. Их округлые, похожие на осьминожки тела черные рубки всплывали и в Атлантическом океане, и у библейских берегов Средиземного моря. В иные годы подлодки Эскадры стояли у причальных стенок Александрии и Тартуса, Дубровника и Кронштадта, Аннабы и Гаваны. Мы представляли наш флот в Египте, Ливии, Югославии, Сирии, на Кубе и в Алжире, в Тунисе и Великобритании...

Было время, время почти античных героев, когда к причалам Полярного подводные лодки возвращались после годичной боевой службы ободранные океанскими штормами до красного сурика, с промятыми рубками, с сорванной обшивкой, так что торчали баллоны ВВД<sup>1</sup>. Сам видел, как одна из таких героических доходит входила в гавань с орлом на мостике. Молодой орел, перелетая Средиземное море, обессилел и сел на всплывший вдруг стальной «остров». Так и доплыл до Полярного, невольно став символом Четвертой эскадры. Невольно напомнив о том, что одним из командиров ее был адмирал Орел, подводник-фронтовик, плававший в звездный поход Александра Маринеско.

Из дальних морей подводные лодки возвращались на пределе технических и человеческих возможностей. Первыми их встречали и подводили к пирсам выдавшие виды катера-буксиры — так подхватывают под руки изнемогшего странника у родительского порога. А по трапам сходили на берег люди, которых и в самом деле впору было подхватывать, поскольку они едва держались на своих ногах, предательски обмякших после многомесячного заточения в отсеках. Сами того не ведая, подводники Эскадры ставили рекорды человеческой выносливости. Подводные лодки по году, а в отдельных случаях по 18 месяцев несли боевую службу в отрыве от баз. Младенцы вырастали без отцов, а когда те возвращались, долго дичились и называли их не «папами», а «дядями».

Это на Четвертой эскадре и это о ее кораблях написана песня «Усталая подлодка»: «...Тебе известно лишь одной, когда усталая подлодка из глубины идет домой». Было время, когда сей гимн подводников гремел во всех ресторанах Ялты и Полярного, Севастополя и Владивостока, Кронштадта и Севастополя...

Четвертая эскадра — единственная в своем роде военная машина, которая вытаскивала в мировой океан подводные лодки с четкостью гранатомета. Дьявольский конвейер работал бесперебойно много лет: 10 лодок уходят на боевую службу, 10 лодок готовятся на смену, 10 лодок, только что вернувшихся, восстанавливают свою боеготовность. Одна бригада уходила из Средиземного моря, другая немедленно занимала ее позиционные районы. И так год за годом — более четверти века...

Эскадра входила в первый эшелон ударных сил Северного флота, и потому готова была первой вступить в подводную схватку с вероятным противником. О ней говорили: «Как объявили в 41 году боевую тревогу, так и забыли дать отбой».

---

<sup>1</sup> Воздух высокого давления.



Любой военный конфликт на Ближнем или Дальнем Востоке отзывался здесь, в Екатерининской гавани, ревунами боевых тревог и грохотом тяжелых ботинок бегущих к подводным лодкам матросов. Они уходили в «горячие» моря и патрулировали там, открыв передние крышки торпедных аппаратов. Готовые к бою и походу. Готовые к любому повороту событий...

Во время арабо-израильской войны 1967 года подводная лодка Б-31 получила приказ следовать в восточную часть Средиземного моря. На переходе в центральном посту вспыхнул объемный пожар неукротимой силы. Заживо сгорели четыре моряка. Впервые после Великой Отечественной войны их хоронили в море... Но подлодка Б-31 все же вышла на боевую позицию в залив Сидра.

Несколько суток крейсировала подводная лодка Б-409 в «зоне жизненных интересов СССР», имея приказ топить любую цель, вошедшую в запретный район.

На плечи подводников Четвертой эскадры легла основная тяжесть противостояния в Мировом океане. Об их действиях докладывали президентам США и генсекам СССР.

Самой яростной, самой опасной схваткой советского и американского флотов за все десятилетия «холодной» войны была та, что разыгралась поздней осенью 1962 года. В ответ на морскую блокаду США Кубы Хрущев приказал бросить в Карибское море подводные лодки. В случае перехвата советских судов они должны были нанести по американским кораблям удар из-под воды. Выбор главкома пал на Четвертую эскадру. Четыре ее подводные лодки Б-36, Б-59, Б-130 и Б-4 под флагом капитана 1-го ранга Виталия Агафонова отправились из Полярного в Саргассово море. Это была самая настоящая авантюра, вызванная обстоятельствами почти что военного времени: направить подводные лодки, приспособленные к условиям Арктики, в жаркие тропические моря.

Шли в неведомое... Напрягало нервы и то, что впервые подводники брали с собой в дальний поход торпеды с ядерными зарядами — по одной на каждую лодку. Тогда, в шестьдесят втором, подводников бросили под американские авианосцы, как в сорок первом бросали пехоту — их отцов — под немецкие танки. Вдумайтесь в этот расклад: на каждую агафоновскую подводную лодку приходилось по противолодочному авианосцу (40 самолетов и вертолетов) и свыше 50 кораблей, оснащенных изощренной поисковой электроникой. И это не говоря уже о том, что поле брани освещалось гидроакустической системой СОСУС. За всю историю мирового подводного флота никому и никогда не приходилось действовать во враждебных водах против такой ар-

мады противолодочных сил! Тем не менее «великолепная четверка» бросила вызов большей части американского флота и вела свою безнадежную игру умело и дерзко. А Б-4 под командованием капитана 2-го ранга Рюрика Кетова и вовсе сумела уйти от превосходящих сил неподнятой (другим повезло меньше). Это ли не мировой рекорд неуловимости и подводничьего мастерства?

Еще гросс-адмирал Дениц называл Полярный «осиным гнездом советских подводников». Не лучшего мнения были о нем и натовские адмиралы. В западной прессе нас называли «русскими пиратами», хотя ни одного корабля мы не потопили.

Мы тоже не стеснялись в выражениях своих чувств к «вероятному противнику». В рубке дежурного по эскадре висел график пролета американских разведывательных спутников. Они вели фотосъемку нашей базы из космоса. Матросы, изучив график, стали выкладывать на причале из свежих досок коротенькое слово из трех букв, на что уходило всего семь досок и один короткий обренок. Слово это появлялось за несколько минут до подлета очередного спутника-шпиона. То был персональный привет от подводников Четвертой эскадры Пентагону. Оценили ли там стихийный юмор советских подводников — неизвестно, но родное начальство, спотыкаясь о разложенные доски — «убрать к чертовой матери!», совершенно не догадывалось о нештатном «канале космической связи».

### **«Такая смерть, что не собрать костей...»**

Впрочем, Эскадра не только демонстрировала свой флаг в горячих районах планеты. По данным гравиметрической разведки, которую провели подводники Эскадры, был осуществлен полет в космос первого человека с планеты Земля. Именно для этой цели в сверхдальний поход еще в 1958 году были отправлена из Арктики в Антарктиду дизельная подводная лодка Б-82 под командованием капитана 2-го ранга Геннадия Швецова (второй командир И. Гуляев). 135 суток длилось это единственное в своем роде плавание, достойное жюльерновской фантазии: через два полярных круга — северный и южный, через экватор — от белых медведей к пингвинам. Потом Юрий Гагарин приедет на Север к подводникам и скажет им: «Ваши подводные лодки так похожи на космические корабли...»

С теми же — научными — задачами выходили за экватор к берегам Южной Америки подводные лодки Б-80 (командир капи-

тан 2-го ранга Н. Рензаев) и Б-75 (командир капитан 2-го ранга М. Мальков). А подводная лодка Б-73, переименованная в «Лиру», и вовсе стала кораблем науки. Неоднородность гравитационного и геомагнитного поля Земли существенно сказывалась на точности полета ракет. Надо было создавать абсолютно новые карты нашей планеты – геомагнитные. Считалось, что погруженная подводная лодка – идеальная «платформа» для изучения этой невидимой глазу ипостаси. Вот тогда-то, за три года до первого старта «Востока» с человеком на борту, и отправились в океаны подводные лодки из Полярного и с Камчатки. В их отсеках среди военных моряков находились и геофизики, которые через каждые 90 миль измеряли магнитное поле Земли, составляли уникальную геомагнитную карту.

Космонавты охотно приезжали к подводникам в Полярный: лазали по отсекам, парились в сауне и поднимали чарку за содружество тех, кто пашет космос и гидрокосмос.

Из всех советских подводных лодок первой в Атлантический океан вышла лодка Четвертой эскадры. Это случилось в 1957 году (заметим, спустя ровно сорок лет после того, как в Атлантике побывала русская подводная лодка «Святой Георгий»). Б-77 под командованием капитана 3-го ранга Аркадия Михайловского совершила поход в Северную Атлантику на полную автономность. Она же первой в истории отечественного подводного флота пересекла экватор. Именно Б-77 проложила тот великий путь, которым потом пойдут бригады и дивизии подводных лодок Северного флота.

И в Индийский океан первыми вышли подводные лодки Четвертой эскадры – Б-98 и Б-95. Первая из них пришла во Владивосток «южным путем» в 1968 году, вторая – годом позже.

Осваивались тропики, осваивались и льды, точнее подледное пространство. Подводная лодка С-347 под командованием капитан-лейтенанта Владимира Чернавина (будущего главкома ВМФ СССР и РФ) ушла под лед на полный радиус подводного хода. Рекорд пребывания подо льдом они установили, но поставили на карту свои жизни. Переменившийся ветер вызвал подвижку ледяных полей, которые накрыли расчетную точку всплытия. Ценой невероятных усилий экипаж «эски» сумел выйти на чистую воду и вернуться в родной Полярный.

Подводные лодки Четвертой эскадры первыми испытали силу ядерного подводного удара. Контр-адмирал Иван Паргамон: «Моя подлодка С-19 находилась на якорных бочках в надводном положении на расстоянии 1400 м от эпицентра... Мне «посчастливи-

лось» увидеть жуткое зрелище, наблюдая в специальные оптические устройства, защищенные от светового излучения разорвавшейся бомбы. На глазах вырастал огненный купол грибовидного облака. В его районе взметнулись вверх раскаленные горящие обломки корабля-смертника...»

Такая смерть, что не собрать костей.  
Такая жизнь, где ничего не светит...

Эту горькую песню написали о «Курске». Но сорока годами раньше Эскадра и Полярный пережили подобную трагедию, которая разыгралась прямо в Екатерининской гавани: на подводной лодке Б-37 рванул весь боезапас торпед. Чудовищный взрыв потряс подплав и город. Подводная лодка готовилась к боевой службе в Карибском море. Причины взрыва не ясны до сих пор. А страна, упоенно строившая коммунизм, так и не узнала о мгновенной гибели двух подводных лодок и ста двадцати двух человек.

Мы жили на улицах Лунина, Колышкина, Видяева, Гаджиева, названных именами тех, кто не вернулся в Полярный из боевых походов. Мы жили в их домах и казармах, мы уходили в моря от их причалов, мы учились тушить пожары и заделывать пробоины на их уцелевших и устаревших подлодках. Четвертая эскадра унаследовала их боевые ордена на своем знаменном флаге — Красно-го Знамени и Ушакова 1-й степени. Мы дышали их воздухом через люки своих подлодок, мы определялись по одним и тем же ориентирам. И нам не надо было толковать о традициях и преемственности поколений. Ведь боевую тревогу, сыгранную в 1941 году, нам отменили лишь в 1991-м. В грохоте и лязге бешеного подводного конвейера, каким была все эти годы Четвертая эскадра, мы иногда замечали тихих пожилых женщин, которые время от времени незаметно появлялись в Полярном и так же незаметно исчезали. То были вдовы тех самых героев-подводников, чьи имена значились на наших уличных табличках, вдовы Федора Видяева, Ивана Гандюжина, Магомеда Гаджиева. Украдкой крестились на бывшую церковь Николая Морского, перестроенную в штаб тыла эскадры. У их мужей не было могил, они остались в глубинах Баренцева моря, вот и навещали они их там, откуда они ушли навсегда.

Дух отчаянного ухарства, гусарского небрежения к смерти к огромным пространствам, к океанским безднам и всем невзгодам жил на Четвертой эскадре.

Подводная лодка возвращается домой после 18-месячной боевой службы. Вторую новогоднюю ночь экипаж встречает в море. Тоска... В Гибралтарском проливе командир вызывает на мостик гармониста, его привязывают к перископу — чтоб повыше и по-слышнее. Матрос растягивает меха, и удалая песнь с залихватскими переборами несется от Европы до Африки. Подходит испанский фрегат, наводит на лодку прожектор. А, русские идут... И в сторону.

## **Принцесса сделала свой выбор**

Теперь, изредка собираясь вместе, они и сами в это почти не верят: неужели это мы так плавали? Неужели это мы избороздили все океаны планеты?

Неужели это мы были так молоды и дерзки?

Теперь от этого былого величия не осталось следа даже в музее родного Полярного. Лишь былой «вероятный противник» оценил нечеловеческий ратный труд Эскадры. И поставил на прикол наши «фокстроты» в Англии и Америке, в Германии и Австралии — себе на память.

Право, вероятный противник уважает российских подводников больше, чем собственное начальство. Когда на 100-летие британской королевы-матери в Портсмут пришли подводные лодки всех великих морских держав, принцесса Анна, покровительница подводного флота Британии, удостоила посещением только подводную лодку «Вологда» из состава Четвертой эскадры. Советники принцессы знали, какой корабль достоин монаршей чести.

Я никогда не пойду на Зеленый Мыс — корабельное кладбище под Мурманском, где вместе с другими боевыми кораблями и рыбацкими судами ржавеет и наша подводная лодка Б-409. Видеть остов родного корабля так же страшно, как взирать на останки близкого человека. Мой товарищ и коллега, служивший на точно такой же «букашке», только на Тихоокеанском флоте, капитан 2-го ранга Владимир Тыцких написал по сему грустному поводу стихи, которые легли на душу, конечно же, не мне одному.

Весь мир играл в «холодную войну»,  
Мы уходили молча от причала  
И загоняли лодку в глубину —  
И нас она из бездны поднимала.

В походах с февраля до января,  
Мы никого запомнить не просили,

Каких утрат нам стоили моря,  
Каких земля нам стоила усилий.

Но, видевший в лицо вселенский мрак,  
Теперь, ввиду открывшихся сомнений,  
Я офицерский китель на пиджак  
Сменил почти без горьких сожалений.

И командир мой бывший, и старпом  
Шинельки сняв, живут отныне с толком,  
А лодка наша списана на лом,  
Как говорят на флоте — «на иголки».  
И, никому не предъявляя счет,  
Ржавея в грязной бухте, словно в луже,  
Она лежит на дне и молча ждет  
Прощения за боевую службу...

О том, как надо увековечивать память наших моряков и кораблей, показало недавно акционерное объединение Мосэнергo. Сбросились московские энергетики кто сколько мог и поставили на Кузьминском кладбище уникальный морской памятник первому советскому атомному ракетоносцу К-19. Ставили жертвам ядерной аварии, а получилось — всему экипажу, точнее всем экипажам, ходившим на «Хиросиме» в моря.

В отрезанном от России городе Калининграде сердобольная женская душа директор Музея Мирового океана Светлана Сивкова добилась того, чтобы к музейной набережной поставили одну из последних субмарин 641-го проекта — натруженную «рабочую лошадь» Великой подводной армады.

Нет в России памятника Четвертой эскадре, но стоят на пьедесталах ее лодки и в Североморске (К-21), и во Владивостоке (С-56), и в Петербурге (Д-2), и в Калининграде (Б-413), и в Москве (Б-396). Стоят они в США и Великобритании, Нидерландах и Германии, в Канаде и Бельгии. Стоят, как безымянные памятники Четвертой эскадре.

Она сокращалась, как шагреновая кожа, превращаясь из эскадры в дивизию, потом в бригаду, теперь уже фактически в дивизион. Как и все великие армады, она исчезла, моя Эскадра. Она умерла вместе со страной, породившей ее. Остались в Полярном только несколько подводных лодок у старых причалов — сторожить ее былую славу, которая развеялась, увы, как дымок дизельного выхлопа на свежем морском ветру.

Сегодня запросто можно купить кортик, любой орден, и даже новый чин. Нельзя купить лишь походные мили, морскую соль на погонах, не купишь предельную глубину, которая обжимала твой

корабль до стона стальных ребер; не купишь корабельное застолье в тесной кают-компании и, конечно же, ни за какие деньги не изведать того мужского счастья, когда летит к тебе по причалу твоя любимая женщина назло всем разлукам...

Политики приходят и уходят, меняются идеологические системы и даже «общечеловеческие ценности», но всегда останутся в чести морская отвага, воинское мужество, флотское братство.

Если отбросить все суетное, мелкое, мерзкое, что было в нашей службе, перед глазами встанет самое памятное — вздыбятся валы океанского шторма, а между ними — утлый железный челнок — мостик подводной лодки, ныряющей посреди разбушевавшейся Атлантики, и хоровод молний по горизонту, и нос корабля, упрямо размахивающий накатные волны, да два твоих верных спутника, пристегнутых цепями к перископной тумбе — вахтенный офицер да матрос-сигнальщик.

И курс на «чистый норд» — на север.

Домой!

## СРЕДИЗЕМНОМОРСКАЯ ЭСКАДРА

Она родилась в огне чужой войны — войны израильтян и арабов, полыхнувшей в июне 1967 года. Тогда в Средиземном море находились эскадренный миноносец «Настойчивый», шедший в Севастополь, да две атомные ракетные подводные лодки К-172 и К-131, каждая с 8 крылатыми ракетами. Адмирал флота Иван Капитанец, бывший в тот год капитаном 1-го ранга, рассказывает:

— Мне было приказано прибыть в пролив Анти-Китира, принять на борт десант из курсантов, быть готовым к высадке их в сирийском порту Латакия с целью защиты советских граждан. Я назначался командиром отряда огневой поддержки. Но поскольку исчезла угроза танкового прорыва Израиля из района Голанских высот, необходимость высадки десанта отпала. Оставалась угроза нападения на военно-морские базы Банияс, Тартус и Латакия, поэтому перед кораблем стояла задача несения радиолокационного дозора и выдачи информации о силах противника на КП ВМС Сирии... Корабли Северного и Черноморского флотов следили за американскими авианосцами в полной готовности вступить на защиту дружественных Сирии и Египта.

Готовились к бою и обе атомные подводные лодки К-172 (под командованием капитана 1-го ранга Н. Шашкова) и К-131

(под командованием капитана 2-го ранга Владимира Шеховцова), которые находились в те дни в «горячих водах» военного конфликта.

Несколько позже в Средиземное море была направлена и дизельная подводная лодка Б-31 с ядерными торпедами на борту. Однако в центральном посту вспыхнул мощный объемный пожар, и подводники несколько дней боролись за живучесть корабля. Пожар потушили. Погибшие матросы были преданы глубине по старому морскому обычаю. После ремонта у борта плавбазы Б-31 вышла на боевые позиции в районе залива Сидра... Так рождалось Средиземноморская эскадра ВМФ СССР.

Официально она была сформирована 25 июня 1967 года и называлась 5-я эскадра ВМФ. Замыкалась она на Главнокомандующего ВМФ СССР и управлялась из Москвы.

Первым ее командиром назначили контр-адмирала Б. Петрова, начальником штаба — капитана 1-го ранга В. Платонова, начальником политотдела — капитана 1-го ранга Н. Журавкова.

«Для формирования эскадры прибыл адмирал флота В. Касатонов, — пишет флотский историк, — который определил основные принципы деятельности эскадры, взаимоотношения с флотами, порядок решения задач и совместную деятельность с ВМС Египта и Сирии, а также аппаратом советников...

...Нахождение советских кораблей в Средиземном море фактически открыло для российского военного флота новый морской театр, утерянный со времен адмирала Ф.Ф. Ушакова»,

Годами и десятилетиями ходили здесь корабли 6-го американского флота и 5-й советской эскадры, держа друг друга на дистанции залпа — торпедного, артиллерийского, ракетного... Они приходили сюда издалека — из Аннаполиса и Североморска, Норфолка и Полярного, Мэйпорта и Севастополя, Балтийска и Портсмута, Кронштадта и Розайта... Американские, британские авианосцы, крейсера, фрегаты, тральщики, подводные лодки — с одной стороны, и с другой — советские тяжелые авианесущие крейсера, вертолетоносцы, эсминцы, тральщики, подводные лодки... На этой лазурной арене на виду трех континентов — Европы, Азии и Африки — разыгрывались порой самые настоящие гладиаторские бои. И нельзя было ударить в грязь лицом. Требовались огромная выдержка, отменная морская выучка, чтобы с честью выйти из опасного маневрирования, не посрамить честь флага...

Хотя всякое тут случалось — и сталкивались, круша друг друга борта, обтекатели, гребные винты, и кулаками супостату грозили,



а случалось беда — предлагали друг другу помощь, порой и летчиков с упавших в море самолетов подбирали, возвращая их на родные корабли.

«Одно время прорабатывался даже вопрос о создании объединенного арабо-советского командования в зоне Средиземного моря, — вспоминал адмирал флота И. Капитанец. — Благо хватило здравомыслия прийти к пониманию, что СССР никогда не будет не только воевать с США за интересы «третьих стран», но и вступать в какой-либо военный конфликт на их стороне».

Это было удивительное сообщество кораблей, присланных сюда с трех флотов — Черноморского, Балтийского и Северного. Пятая эскадра не стояла в портах и базах, которых у СССР никогда на Средиземном море не было. Она десятилетиями находилась в море — на плаву. Все было плавучим: плавучие мастерские, плавучие арсеналы, плавучие склады, плавучие госпитали, плавучие базы. Если штаб 6-го американского флота располагался в райском местечке Гаэта под Неаполем, то походный штаб 5-й эскадры постоянно кочевал в открытом море то с противолодочного вертолетоносца «Ленинград» на подобный же ему «Москву», то на легкий артиллерийский крейсер «Жданов», переделанный в корабль управления, а то и просто с плавбазы на плавмастерскую... Флагманские корабли Эскадры держались то в 3-й точке (в заливе Хаммамет), то в 52-й... Точки эти в открытом море называли в шутку «деревней Волобуевкой» — по фамилии командира Эскадры. С течением лет «Волобуевка» стала «Акимовкой», затем «деревней Рябиновкой», потом «Селивановкой»... Заветная мечта российских адмиралов иметь хотя бы одну военно-морскую базу так ни разу и не осуществилась. Была надежда на Александрию, и даже построили там судоремонтный завод «в дар народу Египта», но как только политическая обстановка в стране фараонов изменилась, советский флот попросили убрать свои корабли. Второй стратегический союзник СССР — Сирия — разрешала заходы в свой порт Тартус, но не более одного корабля для недолгого ремонта у борта советской же плавмастерской. Подобные же заходы, но крайне редко, позволяла и Югославия в свои порты Сплит и Тиват. А в целом же корабли 5-й эскадры отдыхали так, как спят дельфины — на плаву, вполглаза, вцепившись якорными лапами в грунт мелководья.

Такие точки в нейтральных водах — наперечет. Обычно это песчанье или скальные банки — плоские вершины подводных гор, вулканические поднятия морского дна или языки кон-

тинентального шельфа. Корабли в дальних походах добираются к ним, как пловцы к буйкам — передохнуть. Все острова Мирового океана давным-давно поделены между прибрежными государствами, и только эти — подводные — открыты кораблям всех флагов, открыты без дипломатических формальностей. Зацепил-ся якорем за грунт, считай, что ты наполовину в порту; отдыхают машины, штурману нет нужды суетиться, рассчитывать течения, брать контрольные пеленги, как если бы корабль лежал в дрейфе, — пожалуйста, точка якорной стоянки определена с астрономической точностью. Можно подкраситься и подремонтировать — спустить за борт водолаза, а если есть купальная сеть, то и ее тоже. Можно устроить наконец шлюпочные учения с гонками, можно послать к соседу по стоянке баркас с мичманом-ухомвертом, который сменяет у тамошнего баталера шило на мыло: перловку на гречку, сухое молоко на сгущенное, зубной порошок на яичный, а также короб с драным фильмом «Три сестры» на «Трех мушкетеров».

Презрев Босфор и Дарданеллы, российский флот вошел в заветное море через Гибралтар и проложил новый путь «варяг в греки» — из русской Лапландии вокруг Скандинавии, вокруг Европы. Так и ходили из года в год корабли Северного флота — месяц туда, месяц обратно. Тяжело, долго, семь верст киселя хлебать, но что поделаешь, коль Средиземное море вошло в зону ответственности Северного флота, а через турецкие проливы ни авианосцы, ни атомоходы не проведешь... Подводные лодки ходили сюда поначалу небольшими группами, а с 1972 года стали прибывать в средиземные воды целыми бригадами.

На этом трехтысячемильном пути им приходилось преодолевать противолодочные рубежи, протянутые, словно сети, сначала между Нордкапом и островом Медвежий, потом между Фарерами и Шетландскими островами, а также между Исландией и Гренландией. Наконец, НАТОвские корабли и самолеты патрульной авиации поджидали их у главного входа в Средиземное море — Гибралтарский пролив. Но они шли и шли упрямо и неостановимо, как движутся из Саргассова моря утри на нерест в европейские воды. Особенно сложно было преодолевать узкую щель гибралтарского пролива, наштабированную всевозможной подслушивающей и следящей аппаратурой да еще под недремным оком британской военно-морской базы, под барражи патрульных противолодочных самолетов с американских авианосцев... Однако прорывались, проходя порой под днищем огромных океанских танкеров, чьи гребные винты заглушали шум крадущейся субмарины.

Подводные лодки приходили сюда с Севера обычно на год. Несколько лет выпадало нести боевую службу по 18 месяцев в отрыве от родных берегов. «О Родине мы слышали только по радио», — грустно шутили моряки. Подводные силы Средиземноморской эскадры составляли в основном подводные лодки Северного флота — и дизельные, и атомные.

...Слепящая синь Средиземного моря... Мы в синей «тропичке» с золотыми погонами застыли в строю на полетной палубе тяжелого авианесущего крейсера «Киев». По левому борту проходит крейсер «Жданов». После многомесячной боевой службы флагман Пятой эскадры уходит в Севастополь. Мы только что пришли с Севера ему на смену. Корабли прощались под ликующий «Марш нахимовцев», гремевший из труб духового оркестра, и рев американских самолетов, выписывающих круги над нашим рейдом. Море, музыка, флаги, стволы орудий и пусковые балки ракетных установок, золото труб и золото погон, строгое празднество воинского ритуала — все это рождало невольную гордость за морскую мощь родного Отечества...

Боевая служба на Средиземном море была великолепной школой морской выучки, полигоном, где на реальном противнике с его реальными кораблями отрабатывались тактические приемы морского боя. Ни одна академия не давала офицерам-морякам столько знаний, столько опыта, сколько обретали они на просторах и теснинах Средиземного моря в тесном контакте с кораблями вероятного противника.

Шли годы, росло и международное признание советской эскадры. Мало-помалу ее корабли стали приглашать в свои порты и Франция, и Италия, и Греция. Правда, это были кратковременные заходы с так называемыми дружественными визитами. Так на Пятую эскадру помимо всего прочего легла и «военно-дипломатическая повинность». Надо было с честью продемонстрировать флаг великой морской державы.

«По расчетам, боевая устойчивость 5-й эскадры в 60–70-е годы составляла не более трех суток», — свидетельствует историк контр-адмирал Георгий Костев. Это значит, что в случае войны Средиземноморская эскадра продержалась бы в лучшем случае 72 часа. Но ради этих часов подводные лодки несли здесь боевую службу годами в отрыве от родных баз.

С 1967 по 1992 год — ровно четверть века прослужила России Средиземноморская эскадра. Менялись корабли, менялись моря-

ки и адмиралы, командовавшие этим уникальным соединением, но не менялся флаг Эскадры и не менялось море. Пятая оперативная оставалась в этом плавнейшем для человечества море до последнего дня, назначенного историей.

С 19 августа 1991 года на кораблях Средиземноморской эскадры стали срочно менять портреты лидеров страны: Горбачева меняли на Ельцина, и наоборот. Это чехарда с портретами продолжалась несколько суток. Так началась агония 5-й оперативной эскадры ВМФ. К 31 декабря 1992 года все корабли Эскадры были отозваны в свои базы. Закончилась 25-летняя непрерывная боевая служба российского флота в Средиземном море.

Пятая эскадра... Средиземное море. Вода ярко-синяя, как спирт-сырец. Силуэты чужих кораблей на горизонте. Истощенный визг турбин палубного штурмовика, пролетающего между мачт... Дельфины, вспарывающие волны перед самым форштевнем.

Средиземноморская эскадра... 25 лет на острие войны и мира.

25 лет нечеловеческого напряжения в отсеках подводных лодок, артиллерийский башнях, машинно-котельных отделениях, ходовых рубках...

25 лет на виду Европы, Азии, Африки и, конечно же, Америки в лице ее Шестого флота, на виду всего мира.

## КОМАНДИРЫ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Флот — гордость страны.

Подводники — элита флота.

Командиры подводных лодок — соль элиты.

Командир отвечает за все: за корабль и за экипаж, за положение корабля в пространстве (в океане, на глубине, в узкости, в гавани, у причала, в доке...), за поведение своих людей на борту, на берегу, в бою и в отпуске, то есть — за воинскую дисциплину, за техническую исправность и боевую готовность корабля, за успех атаки и за радиационную безопасность... Одним словом — за все. Велик груз командирской ответственности.

Командир, шутят моряки, это физическое тело, которое мгновенно засыпает от усталости и тут же просыпается от ответственности. Англичане не шутят, когда называют командира первым после Бога. И это так. В руках командира подводного атомного ракетноносца сосредоточена огневая мощь, которая сметет с лица земли любой мегаполис, как испепелил Господь Содом и Гоморру. В отдельном плавании командир корабля наделен правами

высшего лица государства, поскольку корабль — суверенная часть территории страны, под флагом которой он находится в океане. Командир правомочен скреплять своей подписью свидетельство о браке и свидетельство о смерти.

Командир последним покидает отсек затонувшей лодки или борт гибнущего корабля.

Рано или поздно командиры кораблей становятся флагманами, адмиралами. Но даже став главкомом, бывший подводник не снимет с тужурки серебряную лодочку командира подводной лодки. Этот знак и в самом деле равноценен ордену.

Вглядитесь в лица командиров... Вы не увидите ни одного злого лица. В их глазах — решительность и отвага, интеллект и ответственность, гордость и великая затаенная усталость...

Галерея командирских портретов далеко не полна. Здесь представлены лишь те, чьи фотографии оказались под рукой. При всей редкости этой профессии командиров подводных лодок много больше, чем космонавтов. Только в годы Великой Отечественной войны обязанности командиров подводных лодок выполняли 358 человек. 99 из них погибли. Высшей награды — золотых Звезд Героев — удостоены 20 командиров подводных лодок, среди них двое посмертно — Александр Маринеско в 1990 году и Алексей Матиясевич в 1995-м. К дню рождения командира легендарной С-13 капитана 3-го ранга Маринеско приурочен праздник — День командира подводной лодки, который отмечается 25 ноября.

В послевоенные годы в горниле «холодной» войны вызрело новое поколение командиров — подледного плавания. Именно они осваивали пространство под ледяным панцирем планеты, всплывали в точке Северного полюса, открывали неизвестные доселе подводные горы, хребты, каньоны...

Немного песен о командирах подводных лодок. Но командиры и сами пишут песни. Так, командир подводной лодки Б-409 капитан 1-го ранга Евгений Невярович написал свою «Торпедную атаку». Командир подводной лодки С-141 Анатолий Штыров пишет замечательные рассказы из жизни подводников. Командир атомной подводной лодки, ныне контр-адмирал Георгий Костев стал видным историком послевоенного флота. Все, как подмечено поэтом, море попадут, попишут стихи... Не все же отчеты за боевые службы писать.

Командир подводной лодки подобен рыцарю со множеством оруженосцев. Рыцарь ведет бой, остальные ему помогают. Командир сам ведет бой, он избирает тактику, он осмысливает и утвер-

ждает все данные о цели, он стреляет, он отдает команду «пли!» или «пуск!», все остальные ему помогают.

Нет еще такой воинской профессии, которая требовала бы столько разнородных знаний, сосредоточенных в одной голове. Командир подводной лодки не только боец, воин, но и инженер, мореплаватель, ядерный физик, гидролог, астроном, дипломат, психолог, наконец... Он должен понимать голоса океанских глубин и тайнопись шифротелеграмм, законы движения небесных светил и ледяных полей, природу атомного ядра и души матроса... А еще держать в голове сотни директив, приказов, наставлений, правил, инструкций... В нейронах его мозга переплетены параграфы Корабельного устава и рекомендации морских лоций, международные правила по предупреждению столкновения судов и флаги свода сигналов, тактико-технические данные неприятельских кораблей и пункты суточного плана, проза службы и стихи любимых поэтов...

Командиры долго не живут. Довольно одного факта, чтобы представить напряженность службы на той же Четвертой эскадре. Капитан 1-го ранга Игорь Мохов, не вылезавший из «автономою», умер перед строем бригады от разрыва сердца в День Победы. Но даже это весьма символичное и трагичное событие нигде не увековечено — ни в Полярном, где стояла когда-то Четвертая эскадра, ни в Питере, где находится Центральный музей ВМФ.

У всех командиров подводных лодок есть один легендарный прародитель — капитан Немо из жюльверновского романа, который все они читали в детстве и который помнил их в океанские глубины.

## **Из хроники Четвертой эскадры**

### **Год 1955-й**

Подводная лодка С-164 по командованию капитана 3-го ранга Т. Лозовского совершила в Баренцевом море поход на полную автономность без всплытия в надводное положение.

Подводные лодки С-19 (командир капитан 3-го ранга И. Паргамон), Б-9 (командир капитан 2-го ранга И. Дуганский), С-81 (командир капитан 3-го ранга Г. Мажный), и С-84 (командир капитан-лейтенант В. Евдокимов) приняли участие в испытаниях ядерного оружия на Новой Земле.

### **Год 1957-й**

Первый выход советской подводной лодки в Атлантику на полную автономность совершила Б-77 под командованием капитана 3-го ранга А. Михайловского.

### **Год 1958-й**

Длительное океанское плавание (135 суток) с пересечением Северного и Южного полярного круга (до 40 градусов южной широты), из Арктики в Антарктиду совершила подводная лодка Б-82 под командованием капитана 2-го ранга Г. Швецова (второй командир И. Гуляев).

Подводные лодки Б-80 (командир капитан 2-го ранга Н. Рензаев) и Б-75 (командир капитан 2-го ранга М. Мальков) совершили сверхдальний поход по Атлантике вдоль берегов Южной Америки с пересечением экватора. Теперь Б-80 продана в Нидерланды в качестве военно-морского сувенира.

### **Год 1960-й**

Первый межтеатровый переход из Полярного на Камчатку вокруг Австралии Б-94 (головная ПЛ 641-го проекта) под командованием капитана 2-го ранга И. Паргамона.

Даже когда подлодка стоит у причала, ты спускаешься по стальной шахте не просто в отсек — в траншеи, в бункер, где в любую секунду — в любую! — и каждого без исключения дня тебя поджидает, как и на фронте, всегда внезапная, всегда шальная смерть в самом жутком техногенном образе: одного сварит в крутом пару, другого убьет высоковольтным током, взрывом, радиацией. А еще — внезапный прорыв газов, огня... Лодка выходит в море, и степень риска удваивается. Ты всегда заложник — бракодела ли на судовой верфи, матроса-недотепы, мичмана-разгильдяя, товарища по каюте, удрученного изменой жены, или же собственной рассеянности. Ибо все это может стать причиной взрыва, прорыва, выброса, замыкания, затопления, возгорания, провала, навала... Любой пустяк, любая неосторожность...

Как говаривал старейший командир подлодки Юрий Могильников — «спустился в люк — уже воюешь».

## ПОЛЯРНЫЙ

Колыбелью Северного флота называют Полярный. Самый современный и могучий наш флот был выпестован здесь, в гранитной чаше Екатерининской гавани...

Столь малых городов у России — тысячи. Но подобного достоинства — по пальцам сосчитать: ну Кронштадт, ну Муром, ну Байконур и конечно же — Полярный.

Северный флот — обледеневшее железо и ледяная вода. Северный флот — медная скороговорка корабельного горна, рубка атомарины, взламывающая лед, штурмовик, взрывающийся с палубы в стылое небо... Северный флот — матрос в тулупе у трапа, боцман с обмерзшими усами, вахтенный офицер, прикованный цепью к перископной тумбе, чтобы не смыло волной...

Колыбель, душа и бывшая столица Северного флота — Полярный. Гроссадмирал Дениц — главнокомандующий германским флотом — назвал Полярный «осиным гнездом русских подводников». Недооценил — гнездо было орлиным.

Между скал — море. Между домов на скалах — корабли. И не простые — подводные. Отсюда, от деревянных причалов Полярного, уходили североморские подводники в самые дерзкие, в самые опасные походы — и на перехват гитлеровских рейдеров, и на прорыв американской блокады вокруг Кубы, и на поиск сгинувших в глубинах товарищей... Гавань самых усталых подлодок. Песня-гимн подводников «Усталая подлодка» родилась именно в Полярном.

Державный замысел был таков: замкнуть незамерзающие морские ворота России — Кольский залив — надежной морской крепостью. Лучшее место для нее нашлось на берегах укрытой островами и сопками Екатерининской гавани. Когда-то среди прочих парусников зимовал здесь фрегат «Счастье». Именно там среди рыбацких изб кольских поморов и был основан в конце позапрошлого века флотский город Александровск-на-Мурмане, ныне Полярный. Родился он под салютные залпы крейсера «Светлана» и колокольный звон с-под высей свежесрубленной церкви Святого Николая. Храм расписывали классики Виктор Васнецов и Константин Коровин, и замышлялся он таким образом: входит корабль в главные северные ворота России, и первое, что видят моряки, — золотой крест над скалами дикого края, первое, что они слышат, — медный благовест с колокольни в честь Николая Морского, покровителя всех плавающих и странствующих.



Странный был поначалу этот свежесрубленный город. «Редкий случай, — писал хроникер того времени, — когда можно было видеть больницу без больных, школу без учеников, арестный дом без арестантов». Но зато уже стучала динамо-машина, такая же инородная посреди первозданного хаоса лапландских сопок, как луноход в море Дождей. Пыхтел паровозик на узкоколейке, обегавшей к причалам, плескалась вода в бассейнах и аквариумах биологической научной станции, перенесенной сюда из Соловецкого монастыря.

Форштевни каких только кораблей не резали гладь Екатерининской гавани. Раздвигали ее зеленоватую воду и крутые носы поморских ладей, и острогрудые боты петровских китобоев, шипела она под скулами фрегатов эскадры адмирала Чичагова. А в 1916 году сюда вошел и встал на рейде возрожденный крейсер «Варяг». Старожилы и сейчас еще покажут тропу, проложенную командой легендарного крейсера через сопки.

...Полярный — «ворота Арктики». В этих воротах и по сию пору маячат белые призраки обмерзших и стлнувших в ледяных пустынях кораблей. Шхуна «Геркулес», парусно-моторная шхуна «Святая Анна», исследовательское судно «Святой великомученик Фока»... Воистину, святые мученики науки.

От гранитных берегов Екатерининской гавани уходило судно Петербургской академии наук «Заря» на поиски таинственной Земли Санникова. Командор экспедиции Эдуард Толль канул в белом безмолвии Арктики. Гидрограф лейтенант Колчак едва не положил жизнь, чтобы найти его след.

Последним портом, в котором видели «Геркулес» под командованием Владимира Русанова и «Святую Анну» лейтенанта Брусилова, был все тот же Александровск. В 1912 году оба отважных полярника попытались пробиться сквозь льды Арктики на восток в Тихий океан, и оба бесследно исчезли. Из Александровска дважды уходил на поиск седовцев пароход «Перта» с первым в истории освоения Севера самолетом на борту.

Но встречал город и победителей Арктики. Два ледокола — «Гай-мър» и «Вайгач» — под командованием капитана 2-го ранга Бориса Вилькицкого были первыми русскими судами, которым удалось пройти мимо северного фасада России с востока на запад, сквозь ледяные заторы, сквозь паковый лед. Пройти — не то слово: пробиться сквозь одиночество и неизвестность. Да еще совершить при этом самое крупное географическое открытие века — Землю Императора Николая II, известную ныне как Северная Земля.

...В июле 1933 года в Екатерининскую гавань вошел буксир «Буревестник» с правительственной комиссией на борту. И город

Полярный был выбран для основания главной базы будущего флота. Гордое имя буксира «Буревестник» предвещало новорожденному и бури, и штормы, и бои...

Первые корабли пришли по Беломорканалу, по Повенецкой шлюзовой лестнице с Балтики. Так что Северный флот — кровный брат Балтийского.

Недолго гранитная гавань была колыбелью. Вместе с Полярным флот рос, мужал, креп. И когда на календарях возникли штыковые цифры «1941», город обрел свое третье имя — «Заполярный Севастополь». Как и Севастополь, Полярный обороняли моряки и армейцы: подводники, береговые артиллеристы, летчики, морские пехотинцы. Как и в Севастополе, здесь стояли насмерть. Долиной Смерти был назван рубеж вдоль реки Западная Лица. Как ни рвались горные егеря генерала Дитла к Мурманску и Полярному, они так и не смогли все четыре года войны пройти эту неширокую долину на пути к главной базе флота.

У самой гавани в конце улицы Душенова стоит трехэтажный особнячок с полубашней-эркером. На стене мемориальная доска: «В этом здании в годы войны находился штаб Северного флота». Сюда, под купол, расписанный навигационными звездами, стекались радиограммы от командиров кораблей — скучные, деловые, радостные и тревожные, победные, наконец. Сегодня имена тех, кто подписывал эти радиограммы, на табличках с названиями улиц: Гаджиев, Лунин, Фисанович, Котельников... Полярный — гранитное горнило подводных командиров и ледовых капитанов.

Здесь, в Екатерининской гавани, родилась замечательная подводничья традиция — возвращаясь из похода, салютовать из пушки, возвещая выстрелами число потопленных транспортов. Обычай этот возник в тяжелое время — в сентябре сорок первого года, когда подводная лодка К-2 вернулась в Полярный с первой победой. Традиция эта быстро распространилась по всему флоту: торпедные катера отмечали боевой успех очередью из автоматической пушки, самолеты — очередью из пулемета...

Те выстрелы были, пожалуй, предвестниками победных салютов, гремевших над Москвой из сотен стволов: за Курск, за Белгород, за Варшаву, за Берлин...

Мне довелось быть на открытии Мемориала подводникам-североморцам. На постаменте стояла крейсерская подводная лодка К-21, та самая, что атаковала крупнейший корабль нацистской Германии линкор «Тирпиц». Я видел, как шли по отреставриро-

ванным отсекам ветераны корабля: бывший электрик Иван Шевкунов, трюмный машинист Андрей Лазаренко, старший матрос моторист Яков Пельгуй, бывший юнга, а затем электрик Валентин Хрулев, военфельдшер Иван Петруша... Они шли по стальным тропам своей кноти... В четвертом, некогда жилом аккумуляторном, а теперь музейном отсеке их встречал командир – застывший в бронзе капитан 2-го ранга Николай Лунин. Ему теперь нести здесь бессменную вечную вахту...

Они пробирались из отсека в отсек, ошеломленные тем, что все эти помпы и «переменники», батарейные автоматы и воздушные колонки, перебранные и чищенные их матросскими руками бесчисленное число раз, превратились вдруг в неприкасаемые музейные экспонаты, преисполнились вдруг неведомой им значимостью. Их боевые посты в трюмах и рубках стали памятниками. Седые, бывалые мужики, не пряча слез, оставляли цветы там, где стояли по боевому расписанию их товарищи, не дожившие до светлого часа. А час был светлый, счастливый и гордый, ибо их кораблю флот, страна, народ воздали высшую почесть: поставили на вечный пьедестал.

Да и сам Полярный, как на постаменте, стоит на скалах, над морем – величественно. Его гористый амфитеатр отражается в воде Екатерининской гавани, поэтому город, как бы составленный из двух половин, кажется еще выше. Предезкий архитектор перенес портики и колоннады с берегов Эллады на гранитные кручи Лапландии. И это поражает больше всего: заснеженные скалы горной тундры в просветах арок и балкострад. Таков Циркулярный дом – архитектурный символ Полярного. Право, в мире нет другого такого города – на красных скалах, у зеленой воды, под голубым небом – в полярный день, под радужными всполохами – в арктическую ночь.

Жилые башни вперемежку с деревянными домами разбрелись по уступам, плато и вершинам и стоят, не заслоня друг друга – всяк на кру, на виду, наособинку, стоят горделиво, будто под каждой не фундамент, а постамент. И еще антенные мачты кораблей накладываются на город. Корабли жмутся почти к самым домам, так что крылья мостиков едва ли не трутся о балконы.

Екатерининская гавань, благодатный дар Севера, укрытая от штормов красными гранитными скалами в глубине гористого фьорда, походит на заповедное озеро, тихое, девственное, одно из тех таинственных озер, в глубинах которых вроде бы еще не вымерли доисторические монстры. В них легко поверить, глядя, как выныривает из зеленоватой воды черная змеинолобая рубка,

как, испустив шумный вздох, всплывает длинное одутловатое тело — черное, мокрое, с острым тритонным хвостом и округлым черепашьим носом, как бесцумно скользит оно по стеклянной глади бухты — к берегу, окантованному причалами и стальной колеей железнодорожного крана.

Глухая чаша горного озера, рельсовый путь, идущий неведомо откуда и ведущий неведомо куда, черные туши странных кораблей — без труб, без мачт, без пушек — все это рождает у всякого нового здесь человека предощущение некой грозной тайны.

Давным-давно здесь зимовали парусники. Их капитаны нарекли гавань Екатерининской — должно быть, в честь той правительницы, что рискнула послать сюда первые корабли.

Капитаны выводили свои шхуны туда, откуда Полярный казался далеким югом. Одни пытались пробиться к полюсу, другие — открыть неведомые земли в высоких широтах, третьи — обогнуть Сибирь океаном. Призраки их кораблей, стигнувших в просторах Арктики, и сейчас еще маячат во льдах — с белыми обмерзшими ряями, с лентами полярного сияния вместо истлевших парусов... Иногда их засекают радары подводных лодок, и такие отметки на экранах операторы называют «ложными целями».

Незамерзающую гавань Север подарил кораблям — подводным лодкам, а людям он не подарил тут ничего, даже клочка ровной земли под фундамент дома. Все, что им было нужно, люди сделали, добыли, возвели, вырубili здесь сами. Город строили мужчины и для мужчин, ибо главным ремеслом Полярного было и остается встречать и провожать подводные лодки, обогревать их паром и лечить обмятые штормами бока, поить их водой и соляром, заправлять сжатым воздухом и стуженным молоком, размагничивать их стальные корпуса и обезжиривать торпеды, припасать для них электролит и пайковое вино, мины и книги, кудель и канифоль...

Более четверти века Полярный был базой для Четвертой эскадры дизельных подводных лодок. Он вынес на себе все тяготы затяжной «холодной» войны в океане, пережил все тревоги ее и невзгоды. Самый страшный взрыв за всю историю города прогремел здесь 11 января 1962 года, когда у шестого причала на подводной лодке Б-37 рванул весь боезапас носового отсека. Погибло 122 моряка, были выведены из строя две подводные лодки.

Выстоял Полярный и в лихолетье «перестройки». Но какой ценой!

За годы реформ корабельный состав полярнинской эскадры сократился настолько, насколько не сокращался он даже в годы войны. Некогда передовой эшелон ударных сил ВМФ, чьи подводные лодки были «рабочими лошадками» «холодной» войны в океане, ужался до горстки. Держать корабли в боевой готовности сегодня — труд каторжный и героический. И то, что город к своему столетию не лишился своей морской души, — немалая заслуга полярнинских адмиралов — Николая Осокина и Евгения Егорова, их офицеров и мичманов, без громких слов преданных флоту, Андреевскому флагу, России. Да и сама Россия — глубинная, корневая, земская — пришла ныне на помощь североморцам, поместив рубки их кораблей именами своих городов: «Вологда», «Владикавказ», «Рязань», «Новомосковск»...

Пережил город и «контейнерный бум», когда стали разъезжаться по историческим родинам литовцы, грузины, молдаване... Остались самые преданные флоту, Северу, России люди, готовые постоять за город.

Совсем недавно Полярный отпраздновал свое столетие — пофлотски лихо: с яростной ракетной пальбой в нетемное небо, с морским парадом, с обильным застольем... Звенели медали ветеранов, звенели бокалы в доме офицеров флота, звенели колокола на звоннице нововозведенного храма. Всплывала и погружалась на диво честному народу подводная лодка, взмывал в небо пестрый шар-теплолет,

Пили и пели за всех, чьи жизни наполнили это столетие, на чьих костях, как на сваях, стояла слава города и подплава. Потому так и гремел этот праздник со слезами на глазах и орудийными залпами, и духовыми трубами, чтобы слышно было тем, кто лежит под мемориалами «холодной» войны в губе Кислой, кто навечно остался в море, кто не смог приехать в этот торжественный день на край земли из своих обезденеженных городов. То был праздник-тризна. Величали живых и поминали невернувшихся.

Полярный растет, строится, ширится. Крыши его многоэтажек уже видны с залива из-за вершин прибрежных сопков. В домах — кабельное телевидение.

И старый, изрядно обветшавший кинотеатр «Север» обрел новую жизнь, став городским центром искусств и ремесел. И диагностический медицинский центр открыли. Это ж понять надо: где, на каком краю земли все это возвели, пустили, открыли. Полубезработный город не стал бомжом, не спился, не опустился. А ведь стоит главное «градообразующее предприятие» — судоремон-

тный завод. И флот нищенствует. А в магазинах — ананасы. Это в Полярном-то! Давно ли в очередях за кочанной капустой — «за-полярной розой» — стояли? Ну почему у нас все так: есть ананасы — нет аккумуляторных батарей, есть аккумуляторные батареи — нет ананасов?

Все, что в России, то и в Полярном, как в капле воды. Зимой эта капля станет снежинкой.

Полярный — снежинка России. «Замело тебя снегом...»

Видели ли вы, как вьется Андреевский флаг под всполохами северного сияния? Это и есть Полярный, якорь-град, гавань-город...

Часть первая

# ЖУРНАЛ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ





## ГЕРОИ САРГАССОВА МОРЯ

Тогда, в шестьдесят втором, их бросили под американские авианосцы, как бросали в сорок первом пехоту под немецкие танки.

И когда в ярко-синих волнах Саргассова моря всплыла под дулами американских крейсеров черная в кровавых подтеках сурка рубка подводной лодки, все, кто был наверху, увидели без биноклей, как из люка вылез неимоверно худой — в одних трусах — человек, бледный, как картофель из погреба, весь в странных зеленых пятнах, шатаясь под ветром, он с трудом поднялся на мостик и, опираясь на древко, развернул бело-синее полотнище Военно-Морского Флага СССР.

\*\*\*

Самой яростной, самой опасной схваткой советского и американского флотов за все десятилетия «холодной» войны была та, что разыгралась поздней осенью 1962 года. В ответ на морскую блокаду США Кубы Хрущев приказал бросить в Карибское море подводные лодки. В случае перехвата советских судов они должны были нанести по американским кораблям удар из-под воды. Генсек и министр обороны были уверены, что в зону конфликта ушли подводные атомные крейсера. Но единственный пока что на флоте ракетносец К-19 находился после тяжелейшей аварии с реактором в ремонте, а все остальные атомарины только-только вводились в строй. Выбор главкома пал на 4-ю эскадру дизельных подводных лодок в Полярном. А там нашли, что лучше всего к реальным боевым действиям готова 69-я бригада, точнее ее ядро в составе больших торпедных субмарин Б-4, Б-36, Б-59 и Б-130 — «букашек», как называли их моряки по литературе «Буки».

Это была самая настоящая авантюра, вызванная обстоятельствами почти военного времени: направить подводные лодки, приспособленные к условиям Арктики, в жаркие тропические моря. Все

равно что перебросить пингвинов на выживание в Африку. Все равно что соваться в воду, не зная броду. А «бродя» в тех неведомых водах не знал никто, даже родимая гидрографическая служба. Еще ни одна советская субмарина не взрезала своими винтами глубины клятого Бермудского треугольника, не бороздила полное мрачных легенд Саргассово море, не форсировала забитые рифами проливы между Багамскими островами. Но самое главное, что и военная наша разведка не знала толком, какие ловушки противолодочной обороны США приутовлены на случай большой войны. Никто не знал, сколько противолодочных авианосцев и других кораблей бросит Пентагон на поиск советских лодок. Шли в неведомое...

Напрягало нервы и то, что впервые подводники брали с собой в дальний поход торпеды с ядерными зарядами — по одной на каждую лодку.

В самый последний момент новоиспеченный контр-адмирал, командир 69-й бригады, слег в госпиталь. Его военный опыт четко просчитывал: шансов на успех нет. И тогда флагманом почти обреченной четверки назначили капитана 1-го ранга Виталия Агафонова.

— Есть! — ответил Агафонов и командиру эскадры, и командующему Северным флотом на слова о «важном задании партии и правительства». Особо раздумывать было некогда. На сборы в родном Полярном и расчеты с береговой базой начальство отпустило два часа.

Виталий Наумович Агафонов только что отметил свое сорокалетие. Этот спокойный, рассудительный и хваткий мужичок из вятских крестьян доставил президенту Кеннеди, может быть, самую острую головную боль. Во всяком случае много дней кряду американский президент сообщал по телевидению своему народу о ходе большой охоты за «красными октябрями». Вместо четырех русских лодок Кеннеди и его адмиралы насчитали пять...

Итак, были сборы недолги. И по-особому секретны. Никто, включая и командиров подлодок, не знал конечной точки маршрута. Чтобы сохранить военную тайну похода, штурманам назначенных кораблей выдали комплект карт всего Мирового океана. Поди догадайся, какую из них придется расстилать на прокладочном столе?

Коммунистам приказали сдать партбилеты в политотдел. Лодки вывели из Полярного в глухую Сайду-губу, оцепленную тройной линией охраны.

— Четыре пакета с боевым распоряжением на поход были вложены в общий пакет с грифами «Совершенно секретно» и «Вручить лично командиру 69-й бригады ПЛ», — вспоминает Агафонов. — Вскрывать пакеты мы должны были только с выходом в

море, а объявлять экипажам, куда и зачем идем, — уже в океане. В принципе задача у нас была не самая отчаянная: совершить скрытый переход через Атлантику и обосноваться в кубинском порту Мариель, это чуть западнее Гаваны. Но, как говорится, гладко было на бумаге...

Рассказ бывшего комбрига дополнили записки командира Б-4 капитана 2-го ранга Рюрика Кетова:

«Провожать нас прибыл заместитель Главкомандующего ВМФ адмирал Фокин... Фокин спрашивает:

— Давайте, товарищи, говорите, что вам неясно?

Все мнутя. Тут начальник штаба Вася Архипов:

— Нам неясно, зачем мы взяли атомное оружие?

— Установка такая. Вы должны с ним освоиться, — ответил кто-то из начальства.

— Хорошо. Но когда и как его применять?

Молчание. Потом Фокин выдал, что не имеет полномочий сообщать об этом. Начальник Главного штаба флота адмирал Россохо крепко выругался и произнес:

— Так вот, ребята, записывайте в журналы: «Применять спецоружие в следующих случаях. Первое, когда вас будут бомбить и вы получите дырку в прочном корпусе. Второе, когда вы всплывете и вас обстреляют, и опять же получите дырку. И третье — по приказу из Москвы!»

Не могу представить, что творилось в те дни на душе Агафонова. Полярнинская эскадра вступила в свою самую черную полосу. Сначала безвестно стигнула в море со всем экипажем подводная лодка С-80. Потом, в январе, рванули торпеды на стоявшей в гавани Б-37. Чудовищный взрыв разворотил не только злополучную субмарину, но и сошвартованную с ней С-350, унеся более ста двадцати моряцких жизней. Летом, в июле, запылал пожар в носовом торпедном отсеке Б-139, обещающая подобный же губительный взрыв. Агафонов, оставшись на эскадре за старшего, бросился на мостик горящей лодки и приказал немедленно отходить от причала. Он вывел Б-139 на середину Екатерининской гавани — если грохнут торпеды, то хоть другие корабли не пострадают. О себе не думал. Пожар укротили только к вечеру — через семь часов после возгорания... И вот теперь этот поход — в самую пасть супостата, как называли подводники вероятного противника. В Полярном оставались жена и двое сыновей. Сможет ли Люба вырастить их одна, если и их ждет участь С-80? Написать завещание? А что завещать-то? Квартира казенная, кортик да два чемодана нажитого.

Что там доктор говорит? Камни в печени? Какая ерунда!..

Любовь Гордеевна Агафонова работала в гидрометеослужбе эскадры. Почти как в песне: «Ты, метеослужба, нам счастье нага-дай!»

### **«Мы думали, в Главном штабе засел шпион...»**

За островом Кильдин подводные лодки потрузились и двину-лись на запад походным строем.

И пошли корабельные лаги отсчитывать мили и моря — Баренцево, Норвежское, Исландское, Северная Атлантика, Саргас-сово... Их путь к берегам Америки был перекрыт противополож-ными рубежами НАТО, приведенными в повышенную активность ввиду обострения отношений между США и СССР. Сначала про-скользнули незамеченными через линию корабельных дозоров и воздушных патрулей между самым северным мысом Европы Нор-дкап и норвежским островом Медвежий. Затем так же скрытно форсировали Фареро-Исландский рубеж, контролируемый бри-танским флотом и американскими самолетами, взлетавшими с Исландии. Наконец, вышли в просторы Атлантики и взяли курс на Бермудские острова, где их ждал самый главный противоло-дочный барьер: между Ньюфаундлендом и Азорскими островами...

С первых же походных дней они сразу же утодили в жестокий шторм осеннего океана.

Главный штаб задал явно нереальную скорость для скрытного подводного перехода — 9 узлов. Чтобы выдержать контрольные сроки, приходилось всплывать по ночам и наверстывать упущен-ное время под дизелями. Всплывать приходилось и для зарядки аккумуляторных батарей. Вот тут-то затяжной шторм уродовал корабли по-черному. Волны обрушивались с такой силой, что сди-рали стальные листы легкого корпуса. Швыряло так, что в акку-муляторных ямах выплескивался электролит, спящих выбрасы-вало из коек, ломало ребра вахтенным офицерам о планшрь, а сигнальщикам выбивало биноклями зубы, если вовремя не увер-тывались от водопадного удара. Верхняя вахта стояла в резино-вых гидрокомбинезонах, приковав себя цепями к перископным тумбам, чтобы не смыло за борт. Но шли, точно минуя в положен-ные сроки контрольные точки маршрута.

От Азорских островов повернули на Багамы. Резко потеплело. Температура забортовой воды поднялась до 27 градусов Цельсия. Начиналось новое истязание — жарой, духотой, пеклом. У тех, кто еще ныне жив, до сих пор выступает на лбу испарина при сло-

ве «Саргассы». Да, это были тропики, и жара, несмотря на исход октября, стояла тропическая. Даже глубина не охлаждала перетретье корпуса лодок. Отсеки превратились в автоклавы, в которых плавилась пайковый шоколад и пластилиновые печати. Механизмы исходили маслом, люди — потом, сосновые переборки в жилых отсеках — смолой.

Надвигался самый главный противолодочный рубеж — между островом Ньюфаундленд и Азорским архипелагом... Когда-то мореплаватели считали Саргассово море непроходимым из-за зарослей гигантских водорослей, цеплявшихся за днища кораблей. Американцы сделали этот миф явью, только вместо исполинских растений по морскому дну стелились тысячи километров кабелей, связывающих разбросанные по вершинам подводных гор гидрофоны-слухачи в единую оповестительную систему. Система «Цезарь» была приуготовлена на случай большой войны в океане, и случай этот, посчитали американцы, наступил: систему освещения подводной обстановки ввели в боевой режим. Операторы береговых станций сразу же засекли технические шумы на общем биофоне океана. Откуда Агафонов мог знать, что дальше его «букашки» подстерегает еще более мощная и разветвленная система подводного целеуказания СОСУС? Подводники оказались в положении разведчиков, которые надеялись укрыться в лесу, где под каждым кустом торчал микрофон, а из каждого дупла подглядывала видеокамера. Стоило только на минуту поднять перископ, как радиометрист тут же докладывал о работе американских радаров, обзоревавших поверхность океана с противолодочных кораблей и патрульных самолетов. Ёрляли, но проходило время, и уже гидроакустик тревожным голосом сообщал о шумах винтов, приближающихся фрегатов. Лодки уклонялись от них, следуя новейшим тактическим разработкам. Тем не менее при повторных попытках глотнуть воздуха подвсплытие заканчивалось очередным пируэтом над бездной.

— Куда ни уйдешь — всюду тебя поджидают! — рассказывает бывший помощник командира Б-36 Анатолий Андреев. — Мы даже стали думать, что в Главном штабе ВМФ засел шпион, который четко отслеживал все наши маневры.

Однако невидимый и неслышимый подводный соглядатай залег на дне Саргассова моря. Вот на его прозрачной во всех отношениях арене и разыгралась драма северофлотских подводных лодок. Драма, едва не ставшая трагедией...

## **Карибская коррида**

Год 1962-й после Рождества Христова мог стать последним годом нашей эры... Два человека решали судьбу своих стран, судьбу каждого из нас, а в общем-то жизнь каждого сущего на планете: лидеры ядерных сверхдержав — Джон Кеннеди и Никита Хрущев. Каждый из них мог отдать приказ об атомном ударе. Но был и третий человек, который так же, как и они, решал для себя этот мучительный вопрос. Вопрос по разумению Бога, а не простого смертного. Ему же тогда было столько, сколько и распятому Богу — тридцать три. О нем не знал ни Кеннеди, ни Хрущев. О нем и сейчас никто ничего толком не знает... Но он был, и он жив в отличие от своих высокопоставленных однодумцев, и я еду к нему домой — на северную окраину столицы: в Медведково.

Капитан 1-го ранга в отставке Николай Александрович Шумков.

В той дьявольской корриде американских кораблей и советских подводных лодок он был единственным командиром, который имел опыт стрельбы ядерными торпедами...

### ***Саргассово море. 25 октября 1962 года***

Когда командир большой океанской подводной лодки Б-130 капитан 3-го ранга Шумков получил из Москвы распоряжение — «Перейти на непрерывный сеанс связи» — он понял, что до войны с Америкой, до новой мировой — термоядерной — войны остались считанные часы, если не минуты.

Непрерывный сеанс связи — это значит, что вот-вот поступит приказ применить спецоружие по кораблям противника. За противником далеко ходить не надо — американские эсминцы и фрегаты галсируют прямо над головой. Главная цель — противолодочный вертолетоносец «Эссекс» — тоже неподалеку, в пределах досягаемости дальнеходной торпеды с ядерным БЗО (боевым зарядовым отделением).

«Непрерывный сеанс» — это значит, что лодка постоянно должна находиться с выставленными над водой антенной и перископом. И это в прозрачайшей воде Саргассова моря, и это в скопище противолодочных кораблей, которые вовсю ищут шумковскую лодку и уж, наверняка, не упустят случая «нечаянно» пройтись килем по ее рубке, как только заметят белый бурун перископа. Но приказ есть приказ, и Шумков держался на 12-метровой глубине, режа волну поднятой антенной и обоими перископами — зенитным и командирским.

Нет худа без добра — лодочный «осназовец» (радиоразведчик) подключился к антенне и тщательно прослушивал эфир. Он-то и принес в центральный пост последний радиоперехват:

— Товарищ командир, с авиабазы Рузвельтрост вылетел противолодочный самолет «Нептун». Он получил распоряжение иметь бортовое оружие в готовности к применению.

Час от часу не легче... Слово, которое второй месяц нлыло в мозгу, как больная жилка, становилось реальностью: ВОЙНА! Два носовых аппарата были заряжены атомными торпедами. Как они взрываются, Шумков знал лучше, чем кто-либо. Год назад он стрелял ими в бухте Черной на Новой Земле.

### ***Новая Земля. Октябрь 1961 года***

Сначала был залп для надводного взрыва атомного БЗО. Шумков наблюдал за ним в перископ, надев густо затемненные очки. Но и сквозь них пронзительная вспышка света больно резанула по глазам. А дальше как на учебном плакате — над Черной бухтой встал дымный грибовидный смерч...

Вторую атомную торпеду он выпустил три дня спустя. Она вышла с заглублением в 30 метров и пока неслась в назначенный квадрат, Шумков успел увести свою Б-130 за скалу. Но и там он ощутил, как вздрогнул океан, словно раненый кит... Огромный водяной горб вспучился посреди бухты. Гидродинамический удар встряхнул подводный корабль. Хорошо, что успели выключить гидроакустическую аппаратуру...

За те испытательные взрывы китель молодого офицера украсил орденом Ленина. Именно поэтому Шумкова как единственного командира, имевшего реальный опыт стрельбы атомными торпедами, и направили к берегам Кубы — под Америку. Да и экипаж Б-130 был под стать командиру — сплаванный, сбитый, обученный, матросы по четвертому году служили, с такими хоть к черту на рога, хоть на прорыв американской блокады...

Итак, в ответ на морскую блокаду США Кубы Хрущев приказал бросить в Карибское море подводные лодки. В случае перехвата советских судов они должны были нанести по американским кораблям удар из-под воды...

### ***Саргассово море. Октябрь 1962 года***

Мир качался на грани бездны. Это чувствовали все — от русского командира до американского президента. Джон Кеннеди на встрече с журналистами вдруг стал читать наизусть стихи:

Бой быков. Горлопаны толпою  
Собрались на огромной арене,  
Но один лишь из них все знает,  
Он один лишь с быком сразится...

Тем временем коррида в Саргассовом море становилась все ожесточеннее.

...Шумков не стал ждать, когда прилетит противолодочный самолет, имевший приказ о применении бортового оружия, и велел погружаться. Однако американцы уже засекли подвсплывшую на сеанс связи субмарину.

Корабли неслись на всех парах с явным намерением таранить русскую лодку. От удара по корпусу спасли сорок секунд запоздания ближайшего эсминца и двадцать метров уже набранной глубины. Вой рубящих воду винтов пронесся над головами подводников... А если б меч форштевня все же врезал по рубке субмарины? Пятикилометровая глубина надежно бы скрыла братскую могилу семидесяти восьми моряков. И никаких проблем с международной ответственностью. Сгинула лодка в Бермудском треугольнике так же безвестно, как пропала С-80 в Баренцевом море или дизельный ракетносец К-129 в районе Гавайских островов — никаких нот, и никаких протестов. Кому, за что? Кто видел? Кто докажет? Воистину, концы в воду...

Что толку переживать о собственной участи, когда на кону стояла судьба планеты — быть или не быть? Больше всего его сейчас тревожило одно: успеет ли он с ответным ударом или его отправят в пучину не за понюшку табака.

А за бортом уже рвались глубинные бомбы: тромыхнуло слева... Тромыхнуло справа...

Шумков хорошо помнил последнее напутствие начальника штаба Северного флота адмирала Рассоха: «Оружие применять только по приказу из Москвы. Но если ударят по правой щеке — левую не подставлять!»

Рвануло так, что погасли плафоны.

— Центральный! Взрыв на носовой надстройке! — прокричал динамик голосом командира первого отсека.

— Осмотреться в отсеках! — это было все, что мог ответить первому Шумков.

— Нас бомбят! — мрачно уточнил кто-то ситуацию. Врубили аварийное освещение, и Шумков сразу же ощутил на себе с полдюжины взыскующих взглядов. Они мешали сосредоточиться и понять — «Это что, тебя уже ударили по правой щеке? Надо отвечать?»

И тут его осенило (а если б не осенило?!): это не бомбежка. Это американцы швыряют в воду сигнальные гранаты — три взрыва по международному коду — приказ немедленно всплыть. Но Б-130 стремительно погружалась. Третья граната упала прямо на корпус, и ее взрыв заклинил носовые рули глубины.



Глубиномер показывал 160 метров. Это до поверхности моря. До предельной глубины погружения еще меньше. А до грунта — аж пять с половиной километров. Эх, недаром древние пили за живых, за мертвых и за тех, кто в море. Помяните и нас там, в Полярном! «Не думали, братцы, мы с вами вчера, что нынче умрем под волнами...» Похоже, амба!

— Центральный! Шестой топит!!.. — вскрикнул динамик межотсечной связи и нехорошо замолчал. В шестом — гудят гребные электромоторы, там ходовые станции под напряжением... Туда соленой воды плеснуть, все равно что бензином тлеющие угли окатить. Вот только пожара до полной беды не хватало! «Господи, спаси и сохрани!» — сама собой припомнилась молитва бабушки, сибирской казачки...

— Центральный! Течь ликвидирована! Шестой...

— Есть, шестой!

Ладонь Шумкова стерла со лба холодную испарину. Холодную! Это в сорокаградусном-то пекле.

А корпус лодки звенел, будто по нему хлестали бичами. Хлестали, только не бичами, а импульсами гидролокаторов. Эсминцы, нацелив ультразвуковыми лучами стальную акулу, взяли ее в плотную «коробочку». Шумков попытался вырваться из нее на жалких остатках энергозапаса. Дергался вправо, влево, менял глубины — куда там. Что-что, а электроника у американцев классная. Сталь стонала под ударами посылок. Виски от них нили...

А тут еще в центральном посту возникла фигура мичмана-радиоразведчика.

— Товарищ командир, прошу прощения — ошибка вышла. В радиограмме было не «оружие приготовить», а поисковую аппаратуру.

У Шумкова уже не было сил послать его подальше...

Чтобы хватило электричества на рывок, командир приказал выключить электроплиты камбуза и сократить освещение в отсеках до предела. В душной жаркой полутьме застыли у приборов и экранов тени растелешенных до трусов людей с полотенцами на шее. Больше всего берегли акустиков — «глаза» подводной лодки.

«Чтобы у нас не было теплового удара, — вспоминает флагманский специалист бригады, ныне контр-адмирал в отставке В. Сенин, — нам на получасовую вахту выдавали пол-литра воды, по температуре и вкусу похожую на мочу. Несмотря на это, гидроакустическая вахта неслась непрерывно, положение преследовавших нас эсминцев постоянно фиксировалось в вахтенном аппаратном журнале, хотя он и был обильно залит нашим потом».

Шумков:

— Удивить — победить! Удивить американцев мы могли только одним: развернуться на циркуляции и рвануть в сторону Америки. Что мы и сделали...

Эсминцы-охотники и в самом деле этого не ожидали. Полуживая рыбина вырвалась из сети гидролокаторных лучей и на пределе сил вышла из зоны слежения. Б-130 уходила от преследователей со скоростью...пешехода. Старая и порядком истощенная батарея, которую не успели сменить перед походом, выжимала из своих пластин последние ампер-часы. Забрезжившая было надежда на успешный исход поединка снова стала меркнуть, едва акустик бросил в микрофон упавшим голосом:

— По пленгу... слышу работу гидролокатора.

Шумков сник — сейчас снова накроют. Знать бы ему тогда, какой переполох вызвал его четырехчасовой отрыв на противолодочном авианосце «Эссекс», в трупипровку которого входили незадачливые эсминцы. В воздух были подняты все палубные самолеты и вертолеты. Эсминцы строем фронта бороздили квадрат за квадратом. Искали всей мощью поисковой радиоэлектроники — под водой и над водой.

А скорость Б-130 упала до полутора узлов. Дряхлый старец тащится быстрее. Батарея разрядилась, как доложил механик, почти «до воды». Если замрет самый слабосильный мотор экономотхода, то лодку просто не удержать на глубине — начнет тонуть. Всплывать?

Шумков оглядел мокрые изможденные лица своих людей, заросшие черной щетиной. Четвертые сутки они дышали не воздухом даже — чудовищным аэрозолем из паров соляра, гидравлики, серной кислоты, сурьмянистого водорода и прочих аккумуляторных газов. Эта адская взвесь развела не то что легкие — поролоновые обрезки, которыми были набиты подушки. Шумков не сомневался, что его экипаж дышал бы этим ядом и пятые, и шестые, и седьмые сутки, если бы позволял запас энергии для подводного хода. Но он иссяк раньше, чем человеческие силы.

— По местам стоять! К всплытию!

Американские вертолетчики, зависнув над морем, с замиранием сердца следили, как в прозрачной синеве водной толщи смутно забрезжило длинное тело черного чудища. Первыми вынырнули змееголовый нос и фас узколобой плазастой рубки. Б-130 — по американской классификации лодка типа «фокстрот» — всплыла в позиционное положение. Без дизелей подводники не могли даже продуть остаток балласта.

Эсминцы немедленно взяли лодку в тесное кольцо. Так конвоиры держат пойманного беглеца.

Струдившись у лееров, американские моряки в белых тропических шортах и панамках побрасывали в рот поп-корн и с интересом разглядывали полуголых в синих разводах людей, которые жадно хватали ртами свежий воздух. Откуда им было знать после своих настуженных кондиционерами кают и кубриков, из какого пекла вырвались эти доходяги? И уж вовсе не могли догадаться о том, что синий цвет их телам придавали линючие синие трусы и майки фасона «Родина дала, Родина и смеется».

В Москву полетела неслыханная, немислимая, убийственная шифрограмма: «Внужден всплыть. Широта... Долгота... Окружен четырьмя эсминцами США. Имею неисправные дизели и полностью разряженную батарею. Пытаюсь отремонтировать один из дизелей. Жду указаний. Командир ПЛ Б-130».

Этот текст радиотелеграфисты выбрасывали в эфир 17 раз. Американцы забивали канал связи помехами. Понадобилось шесть часов, чтобы Москва узнала о беде «сто тридцатки»...

— Все инструкции предписывали всплывать только в темное время суток, — вспоминает ныне Шумков, — я же вопреки им тянул со всплытием до рассвета. Почему? Да потому что в темноте им было бы легче скрыть факт тарана. На свету же увидели бы многие...

Эсминец «Бэрри» (бортовой номер DD 933) ринулся на нас, нацелив форштевень на середину лодки. Мы же лежали в дрейфе — не отвернуть, не уклониться. Я стоял на мостике. Метров за тридцать корабль резко отвернул в сторону — нас обдало отбойной волной. Я немедленно передал семафор на флагманский корабль «Блэнди»: «Дайте указание командиру эсминцу бортовой номер DD 933 прекратить хулиганство».

«Бэрри» застопорил ход. Он покачивался от нас в полста метрах. Я хорошо видел его командира — рыжего, в отглаженной белой рубашке, с трубкой в руке. Он смотрел на меня сверху вниз — мостик эсминца выше лодочной рубки. Поодаль стоял здоровенный матрос-негр — он весьма выразительно показывал нам на носовой бомбомет «Хеджихог» — мол, вот чем мы вас накроем, если попытаетесь нырнуть... Это можно было пережить. Вале Савицкому было еще хуже. Когда подняли его Б-59, американский оркестр сыграл в его честь «Фар де дудль», что-то вроде нашего «Чижика-пыжика».

Среди тех, кто разглядывал с борта «Бэрри» русскую субмарину, был молодой лейтенант Петер Хухтхаузен. Пройдут годы, и

он станет военно-морским атташе США в СССР. Я познакомился с ним в Америке — во флотском «академгородке» Аннаполисе. Он хорошо помнил те дни:

— Разумеется, мы смотрели на русские субмарины как на незваных гостей. Ведь всего каких-то двадцать лет назад в этих же самых водах действовали германские подводные лодки. Однако никакой ненависти к вашим морякам мы не испытывали. Все понимали, что это продолжение большой политики иными средствами. Никто не хотел большой войны, да еще с русскими.

Русские тоже не хотели термоядерного побоища, несмотря на обещания советского лидера «показать кузькину мать». В самые пиковые дни Карибского кризиса Хрущев направил Кеннеди необычное послание — грампластинку с записью песни «Хотят ли русские войны?» Такая же грампластинка была на лодке и Шумкова. Никто не хотел воевать...

\*\*\*

Если бы офицеры в ту пору были верующими, то любой командир-дизелист ежеутренне и ежевечерне возносил бы Богу одну-единственную молитву: «Господи, не попусти потерять ход в океане! Спаси и сохрани наши дизеля! А о душах мы сами позаботимся...»

На больших океанских подводных лодках 641-го проекта стояли три дизеля, три линии вала, три винта. Один скиснет, есть еще два, на худой конец и на одном управиться можно. Но на «сто тридцатке» вышли из строя сразу все три довольно новых форсированных двигателя. Это было много больше, чем пресловутый «закон подлости». Тут пахло мистикой Бермудского треугольника, на южных границах которого и крейсировала Б-130. А точнее — халтурой рабочих Коломенского завода, по чьей вине треснули приводные шестерни. Запасные детали такого рода в бортовой комплект не входили. Их даже не оказалось потом на складах Северного флота. Вышедшие из строя дизели подлежали только заводскому ремонту. Для капитана 2-го ранга Шумкова это был приговор судьбы. Из Москвы пришел приказ — возвращаться домой, идти в точку встречи с буксиром.

...С грехом пополам мотористы Шумкова наладили один дизель и медленно двинулись на норд-ост — на встречу с высланным спасательным судном СС-20. Эсминцы сопровождали коварный «фокстрот» до точки randevu, пока не убедились, что подвод-

ную лодку взяли на буксир и никаких фокусов она больше не выкинет.

Щумков:

— Американцы проводили нас до 60-го меридиана, который Кеннеди определил как «рубеж выдворения» советских подводников. На прощание с «Вэрри» просемафорили почему-то по-украински — «до побачення!» Однако через год я снова туда вернулся — на атомном ракетоносце К-90. А потом еще... «Холодная» война на морях еще только разворачивалась.

Николай Александрович Щумков, капитан 1-го ранга в отставке, живет в однокомнатной квартире вдвоем с женой. На книжной полке — модель подводной лодки. На настенном ковре — икона Николая Чудотворца, покровителя моряков.

— Наверное, только он и удержал меня от рокового шага... Сегодня с горы своих лет ясно вижу, по краю какой бездны мы ходили. Конечно, я мог уничтожить своей ядерной торпедой американский авианосец. Но что бы потом стало с Россией? С Америкой? Со всем миром?

\*\*\*

Когда убили Джона Кеннеди, моя бабушка, тверская крестьянка, пережившая две мировые войны, заплакала. Ей было жалко его — такой молодой и красивый.

По Биллу Клинтону она плакать бы не стала. Как, впрочем, не плакала и по Хрущеву.

«Мы зароем вас!» Эта опрометчивая фраза, брошенная американцам Хрущевым сорок лет назад, обошлась заокеанским налогоплательщикам (да и нашим тоже) в миллиарды долларов. Никто не хотел быть зарытым, и потому обе сверхдержавы бесшено вооружались на суше, море, в небе и под водой. Хрущев выкрикнул эти слова, ставшие девизом «холодной» войны, в эйфории от самого мощного за всю историю цивилизации взрыва, который произвели советские специалисты. Тогда, 30 октября 1961 года, над Новой Землей вспыхнуло на полторы минуты новое солнце — термоядерное, мощностью в 50 мегатонн тротилового эквивалента.

Мог ли подумать тогда лидер мирового коммунизма, что его сын станет гражданином именно той страны, которую его отец, отчаявшись догнать «по молоку, мясу и маслу», пообещал зарыть с помощью сахаровской супербомбы?

Этот факт можно было бы считать красноречивым итогом «холодной» войны, если бы в тот год, когда Хрущев-младший давал

свою клятву на верность Соединенным Штатам Америки, полторы сотни молодых его бывших соотечественников не отправились в калужские леса на поиски обломков самолета, в котором погиб в войну старший лейтенант Леонид Хрущев — старший брат новоиспеченного американца. Я видел обрывок его шлемофона, который вместе с осколками пилотского фонаря принес в редакцию поисковик Вадим Чернобров. По иронии судьбы останки Леонида Хрущева опознали именно по шлемофону, сделанному в США из превосходного американского шеврета. «Леонид шика ради носил лендлизовский шлемофон», — сообщили поисковикам его родственники. Когда Вадим приложил к пулевой пробоине в «плексе» правой форточки продырявленный справа обрывок шлемофона — оба отверстия фатально совпали.

Братья Хрущевы... Братья Кеннеди... Выпущенные пули. Не выпущенные торпеды. Карибская коррида, в которой, по счастью, не пролилась кровь ни быков, ни матадоров, ни зрителей поневоле.

### «Фокстрот» в «акульей клетке»

«Остановить нас могла только гибель!»

Не склонный к пафосу и патетике, Агафонов вывел эти слова в своих записках о походе «по плану Кама» так же просто и буднично, как замечания о запасах топлива или температуре забортной воды. Тем убедительнее они звучат...

Через несколько суток участь шумковской лодки разделила и Б-36, которой командовал бывалый подводник капитан 2-го ранга Алексей Дубивко. Б-36 почти прорвалась в Карибское море. Она уже вошла в пролив Кайкос — главные ворота в гряде Багамских островов, разделяющих Саргассово и Карибские моря. Однако неожиданное распоряжение Главного штаба заставило ее выйти из пролива и занять позицию поодаль. Этот, до сих пор непонятный Дубивко приказ, навлек на «тридцатшестерку» позор принудительного всплытия. Все было почти так, как у Щумкова. После двухсуточного поединка с кораблями-охотниками, разрядив батарею «до воды», Б-36 всплыла на радость супостату.

«Нужна ли помощь?» — запросил по светосемафору флагманский эсминец «Чарльз Сесил», не сводя с лодки наведенных орудий.

«Пожалел волк кобылу!» — усмехнулся Дубивко, но на запрос велел передать: «Благодарю. В помощи не нуждаюсь. Прошу не мешать моим действиям».

Но именно для этого и собрались вокруг всплывшего «фокстрота» американские эсминцы. Именно для этого маячил невдалеке железный айсберг авианосца, с которого то и дело взлетали вертолеты, чтобы эскортировать русскую подлодку с воздуха. Причина такой сверхплотной опеки скоро выяснилась — радиоразведчик принес командиру бланк с расшифровкой перехвата. Это было личное распоряжение президента Кеннеди командиру поисковой авианосной группы: «Всплывшую русскую субмарину держать всеми силами и средствами».

Тем временем все три дизеля исправно били зарядку разряженных аккумуляторов. Ненормально высокая температура электролита — 65 градусов! — затягивала эту и без того длительную процедуру. Нет худа без добра: зато успели отремонтировать то, что нельзя было починить под водой, а главное — разработать маневр отрыва. После «совета в Филях», проведенного в офицерской кают-компании, капитан 2-го ранга Дубивко, человек хитроумный от природы, составил окончательный план действий. Главная роль в нем отводилась гидроакустикам. В нужный момент, настроившись на частоту посылок «Чарльза Сесила», они должны были забить приемный тракт его гидролокатора своими импульсами. А пока, развернув нос лодки в направлении Кубы, Дубивко выжидал. Выжидал очередной смены воздушных конвоиров. Когда дежурная пара «Си Кингов» — «Морских королей» — улетела заправляться на авианосец, а их сменщики еще раскручивали на палубе винты, Дубивко скомандовал «срочное погружение». Никогда еще лодки не погружались столь стремительно. Уйдя за считанные секунды на глубину, Дубивко круто изменил курс и поднырнул под флагманский эсминец. Затем спикировал на двести метров вниз и на полном ходу, описав полукруг, лег на обратный курс — прочь от Кубы. Все это время гидроакустики, включив излучатели на предельную мощь, слепили экраны своих коллег-противников на эсминце. Так и ушли, вырвавшись из «акульей клетки».

— Ну, теперь Кеннеди даст им деру! — радовались в отсеках.

Видимо, и в самом деле дал, потому что американские противолодочники, озверев от выходов русских подводников, во всю отыгрались на третьей «поднятой» субмарине — Б-59 (командир капитан 2-го ранга Валентин Савицкий). Она всплыла посреди поискового ордера в миле от авианосца «Рэндолф», стоявшего в охране дюжины крейсеров, эсминцев и фрегатов. В предсвечной темени на лодку спикировал палубный штурмовик «Треккер». Душераздирающий рев моторов, снопы мощных прожекторов ослепили и ослепили всех, кто стоял на мостике. В следую-

щую секунду из-под крыльев самолета вырвались огненные трассы, которые вспороли море по курсу Б-59. Не успели опасть фонтаны поднятой снарядами воды, как с правого борта пронесся на высоте поднятого перископа второй штурмовик, подкрепив проекторную атаку пушечной очередью по гребням волн. За ним немедленно пролетел третий «Треккер», разрядив свои пушки вдоль борта беспомощной субмарины. Потом — четвертый, пятый... Седьмой... Десятый... Двенадцатый...

Едва закончилась эта воздушно-огненная феерия, как к лодке ринулся эсминец «Бэрри», должно быть, полубоуаться произведенным впечатлением. С кормы, справа и слева подходили еще три его собрата, нацелив на «фокстрот» расчехленные оружейные автоматы, торпедные аппараты и бомбометы. Намерения у них были самые серьезные. Вот когда Савицкий искренне пожалел, что на лодки 641-го проекта перестали ставить пушки. В ружейной пирамиде второго отсека хранились лишь несколько карабинов для верхней вахты да с десятков офицерских пистолетов. Если бы с эсминцев перескочили на корпус abordажные группы, нечем было достойно их встретить.

— Чей корабль? Назовите номер! Застопорьте ход! — запросы и команды, усиленные электромегалофоном, неслись с «Бэрри» на русском языке. По-русски отвечал и Савицкий, направив в сторону эсминца раструб выдавшего вида «матюгальника»:

— Корабль принадлежит Советскому Союзу! Следую своим курсом. Ваши действия ведут к опасным последствиям!

С антенны Б-59 срывалась одна и та же шифровка, адресованная в Москву: «Вынужден всплыть... Подвергаюсь постоянным провокациям американских кораблей... Прошу дальнейших указаний». В эфире во всю молотили «глушилки». Только с сорок восьмой попытки (!) Москва услышала, наконец, голос «Буки полста девятой»...

Малым ходом, ведя форсированную зарядку батареи, затравленная субмарина упрямо двигалась на запад. Весь день эсминцы-конвойеры мастерски давили на психику: резали курс под самым форштевнем, заходили на таранный удар и в последние мгновенья резко отворачивали, обдавая лодку клубами выхлопных газов и бранью, сбрасывали глубинные бомбы, норовя положить их в такой близости, что от гидравлических ударов в отсеках лопались лампочки и осыпалась пробковая крошка с подволока. При этом они чувствовали себя в полной безопасности, так как находились в «мертвой зоне» для лодочных торпед. Но время работало на подводников, точнее на их аккумуляторную батарею, чьи элементы с каждым часом зарядки наливались электрической силой.



Б-59 шла в окружении четырех эскадренных миноносцев, которые перекрывали ей маневр по всем румбам. Единственное направление, которое они не могли преградить, это путь вниз — в глубину. Савицкого подстраховывал на походе начальник штаба бригады капитан 2-го ранга Василий Архипов. Вдвоем они придумали замечательный фортель...

...С мостика «Бэрри» заметили, как два полуголых русских матроса вытащили на кормовую надстройку фанерный ящик, набитый бумагами. Подводники явно пытались избавиться от каких-то изобличающих их документов. Раскачав увесистый корабль, они швырнули его в море. Увы, он не захотел тонуть — груз был слишком легок. Течение быстро отнесло ящик в сторону. И бдительный эсминец двинулся за добычей. Для этого ему пришлось совершить пологую циркуляцию. Когда дистанция между ним и лодкой выросла до пяти кабельтовых (чуть меньше километра), подводная лодка в три мгновения ока исчезла с поверхности моря. Нетрудно представить, что изрек командир «Бэрри», выгаскивая из ящика размокшие газеты «На страже Заполярья», конспекты классиков марксизма-ленинизма и прочие «секретные документы».

Уйдя на глубину в четверть километра, Савицкий выстрелил из кормовых торпедных аппаратов имитаторы шумов гребных винтов. Так ящерилы отбрасывают хвост, отвлекая преследователей. Пока американские акустики гадали, где истинная цель, где ложная, Б-59 еще раз изменила курс и глубину, а потом, дав полный ход, навсегда исчезла для своих недругов.

### **Неуловимая «четверка»**

Только одна лодка из всего отряда — Б-4 — та самая, на которой находился комбриг Агафонов, ни разу не показала свою рубку американцам. Конечно, ей тоже порядком досталось: и ее загоняли под воду на ночных зарядках самолеты, и по ее бортам хлестали взрывы глубинных гранат, и она металась, как зафлаженный волк, между отсекающими барьерами из гидроакустических буев, но военная ли удача, а пуще — опыт двух подводных асов Виталия Агафопова и командира капитана 2-го ранга Юрия Кетова — уберегли ее от всплытия под конвоем.

...Агафонов листал справочник по иностранным флотам. Все американские противолодочные авианосцы были построены в годы прошлой войны для действий против немецких и японских субмарин. Возможно, командиры того же «Эссекса» или «Рэндол-

фа» воевали в сорок пятом против японцев так же, как и лейтенант Агафонов. Теперь интриги политиканов свели их в Саргасовом море, как ярых врагов...

Близким взрывом глубинной гранаты выбило сальник в боевой рубке. Ударила мощная струя забортной воды. Прочную рубку перекрыли нижним люком и врубили для противодействия сжатый воздух. Заделать отверстие вызвался мичман Костенюк. В рубке стояла такая же отравка, как и во всей лодочной атмосфере. Но токсичность вредных газов под давлением резко возрастает. Мичман Костенюк устранил течь на пределе человеческих сил. Из рубки его извлекли в полубоморочном состоянии. В награду вручили банку консервированного компота. Это единственное, что принимала душа и тело в душном пекле отсеков.

Командир Б-4 Рюрик Кетов: «Мою лодку тоже обнаруживали, преследовали и бомбили. Но отрывался, везло. Как-то действительно чуть не подняли. Кому-то из мудрых штабистов пришла в голову идея назначить собирательный сеанс связи, в ходе которого дублировались все радиোগраммы в наш адрес за минувшие сутки, на ноль-ноль московского времени. А в западном полушарии это как раз около четырех часов дня. При тамашней прозрачности воды, при той насыщенности противолодочными средствами, которыми обладали американцы, обнаружить нас было нетрудно. Так вот мне докладывают: «Товарищ командир, прямо по курсу опасный сигнал. Работает гидроакустический буй». Значит, где-то над нами самолет. Даю команду уйти на глубину. А начальник связи вспоминает, что нужно всплывать для приема «собирательной» радиোগраммы...

Когда я слышу песню «Идет охота на волков», думаю — это про нас...

Идет охота на волков, идет охота!  
На серых хищников, матерых и щенков...

Охота на русских стальных акул продолжалась больше месяца...

## **Любовь не компот**

Самые страшные вахты несли мотористы. В их раскаленных дизельных отсеках температура поднималась выше 60 градусов. От тепловых ударов падали даже крепкие сибирские парни. Один из них, бывший старшина 2-й статьи Колобов рассказывает:

— Для поддержания сил нам выдавали одну банку компота на четверых. Ничего иного душа не принимала... И ничего вкуснее, чем эти кисловатые вишни в собственном соку, казалось, в мире больше нет. Цедишь из кружки по капельке и думаешь, если вернусь домой живым, куплю ящик таких банок и буду пить каждый день пока пупок не развяжется. Нет, еще лучше сделаю: приеду на этот самый — посмотрел на этикетку — Ейский плодоконсервный комбинат и женюсь там на самой красивой девушке, и буду каждый день пить с ней вишневый компот и рассказывать, как умирали мы от жары в этом треклятом Саргассовом море.

После службы уехал в родной Барнаул. Конечно же, забыл о своих компотных грезах. Да только как слезил кто: не заладилась личная жизнь и все тут! Невеста не дождалась, с другой подружкой тоже ничего не вышло... И тут как-то выпала из военного билета этикетка того самого вишневого компота. На память ее тогда с лодки прихватил...

Эх, была не была! Нарядился я в свою дембельскую форму, бушлат накинул, чуб из-под бескозырки выпустил и махнул в город Ейск. Прихожу в дирекцию плодоконсервного комбината и говорю, так мол и так, прибыл с Северного флота, чтобы поблагодарить от имени героических подводников ваш комбинат за отличную продукцию. Прошу собрать трудовой коллектив. Собирали всех в клубе — одни женщины. Как глаза ни разбегались, а одну симпатичную дивчину высмотрел... Выхожу на трибуну и давай рассказывать страсти-мордасти про тропическую жару, и как мы все вишневым компотом спасались. Спасибо вам, дорогие труженицы! Тут аплодисменты и все такое прочее... А теперь, говорю, я должен сказать главное... Но сначала прошу поднять руки тех, кто не замужем. Лес рук. Смотрю, и моя подняла... И вот тут я признался о своем зароке жениться на самой красивой девушке комбината. Спускаюсь с трибуны в зал, подхожу к своей черноокой красавице и предлагаю ей руку и сердце. В зале буря восторга: «Галька, соглашайся! Выходи за него! Мы вам такую свадьбу строжаем!»

Девушка, понятное дело, смущается, молчит... Беру я ее за руку, вывожу на сцену и понимаю — моя!

Свадьбу сыграли в столовой комбината на средства профкома. Мне ящик вишневого компота подарили. С тех пор мы с Галиной Степановной вот уже серебряную свадьбу отметили. А мне все компоты дарят. Правду говорят — любовь не картошка!

## «Командиров не наказывать»

В Полярный вернулись перед самым Новым годом. Вернулись со шитом. Вернулись все — целые и невредимые. Вернулись без единого трупа на борту, чего не скажешь об иных куда более мирных «автономках».

Встретили 69-ю бригаду хмуро. Из Москвы уже приехали, как выразился один из командиров, «седые мужчины с мальчишеской искрой в глазах и большими лопатами — дерьмо копать». У коммиссии из Главного штаба была одна задача: назначить виновных «за потерю скрытности». Никто из проверяющих не хотел брать в толк ни обстоятельства похода, ни промахи московских штабистов, ни реальное соотношение сил. Лишь профессионалы понимали, какую беспрецедентную задачу выполнили экипажи четырех лодок. «Живыми не ждали!» — честно признавались они. Понимал это и командующий Северным флотом адмирал Владимир Касатонов, который-то и не дал на закланье ушлым москвичам своих подводников. Более того, подписал наградные листы на всех отличившихся. Даром что в Москве эти представления положили под сукно...

Маршалы из Министерства обороны и партийные бонзы из ЦК КПСС долго не могли уяснить, почему подводникам рано или поздно приходилось всплывать на поверхность. Командиров кораблей вызвали держать ответ в Большой дом на Арбате. Разбор тогда вел первый заместитель министра обороны СССР Маршал Советского Союза Андрей Гречко.

Рассказывает капитан 1-го ранга в отставке Юрий Кетов: «Вопросы стали задавать один чуднее другого. Коля Шумков, например, докладывает, что вынужден был всплыть для зарядки батарей. А ему: «Какая такая зарядка? Каких там батарей?»

— На каком расстоянии от вас были американские корабли?

— Метрах в пятидесяти.

— Что?! И вы не забросали их гранатами?!

Дошла очередь до меня.

— Почему по американским кораблям не стрелял? — кипятился Гречко.

— Приказа не было.

— Да вы что, без приказа сами сообразить не смогли?

Тут один из цеховских дядечек тихонько по стакану постучал. Маршал, как ни кричал, а услышал, сразу притих. Но долго не мог врубиться, почему мы вынуждены были всплывать. Еще раз пояснили, что ходили мы к Кубе на дизельных подводных лодках, а не на атомных. Дошло!

— Как не на атомных?! — заревел маршал.

Сдернул с носа очки и хватя ими по столу. Только стекла мелкими брызгами полетели. Высшее военно-политическое руководство страны полагало, что в Карибское море были направлены атомные лодки. Позже мне стало известно, что одну атомную лодку послали впереди нас, но у нее что-то сломалось, и она вынуждена была вернуться в базу.

А лукавые царедворцы не стали передокладывать Хрущеву, какие именно лодки ушли на Кубу.

Слава Богу, что у капитана 1-го ранга Агафопова и его командиров хватило выдержки и государственного ума, чтобы не стрелять по американским кораблям, не ввергнуть мир в ядерный апокалипсис. И Главнокомандующий Военно-Морским флотом СССР Сергей Горшков, перечеркнув проект разгромного приказа, начертал: «В тех условиях обстановки командирам ПЛ было виднее, как действовать, поэтому командиров не наказывать».

Кто-кто, а уж он-то знал, что и после принудительного всплытия, оторвавшись от конвоя, подводные лодки до последнего дня кризиса продолжали таить угрозу для американского флота.

И все-таки маршал Гречко остался недоволен действиями поларинских подводников.

— Я бы на их месте, — мрачно заявил он в круту коллег, — вообще не всплывал.

Все было так, как в дурашливой солдатской песенке:

На утро вызывают  
В особенный отдел:  
«Что же ты, подлюка,  
В танке не сторел?!»

А потом приехал Фидель Кастро. У вождя кубинской революции было другое мнение о роли советских подводников в Карибском кризисе, и он попросил представить ему героев Саргассова моря. Ему и представили... Агафонов до сих пор не может простить той давней обиды.

...В честь прибытия главы кубинского правительства на Северный флот состоялся парад кораблей. В общем строю на северо-морском рейде стояли и все четыре лодки 69-й бригады. После официальной церемонии Б-36 и еще одну дизельную ракетную подводную лодку 629 проекта, не ходившую под Кубу, поставили у причала. Длинный и высокий корпус ракетноносца загораживал шутовскую «букашку». Напрасно капитан 2-го ранга Дубивко, ближе всех прорвавшийся к Кубе, ждал на мостике высокого гостя. Его отвели на ракетноносец.

— Для меня так и осталось загадкой, — пожимает плечами Агафонов, — почему Фидель не посетил Б-36... Видимо, наше руководство решило, что подводный ракетоносец произведет на него большее впечатление своими размерами, а главное, наличием на борту мощных баллистических ракет.

Скорее всего так оно и было...

На тридцать три года, как в недоброй сказке, была заколдована слава 69-й бригады дизельных подводных лодок Северного флота. Бесценный боевой опыт засекретили и хранили за семью печатями, доводя его до специалистов лишь «в части касающейся». Низкий поклон контр-адмиралу Георгию Костеву, который первым публично поведал о подвиге своих товарищей по оружию.

### **Карта на кухню**

Большая часть матросов в 69-й бригаде была рождена в грозном сорок первом году. Тогда, в шестьдесят втором, их бросили под американские авианосцы, как в сорок первом бросали пехоту — их отцов — под немецкие танки. Вдумайтесь в этот расклад: на каждую агафоновскую подводную лодку приходилось по противолодочному авианосцу (40 самолетов и вертолетов) и свыше 50 кораблей, оснащенных изощренной поисковой электроникой. И это не говоря уже о том, что поле брани освещалось системами СОСУС и «Цезарь». За всю историю мирового подводного флота никому и никогда не приходилось действовать во враждебных водах против такой армады противолодочных сил! Тем не менее «великолепная четверка» бросила вызов большей части американского флота и вела свою безнадежную игру умело и дерзко.

Национальный герой России (даром, что ей неведомый) капитан 1-го ранга в отставке Виталий Наумович Агафонов живет ныне у черта на куличиках — на дальней окраине Москвы, за Выхино, на улице Старый Гай. Комбрига 69-й и его подводников американские телекомментаторы называли «пиратами Саргассова моря». Соседи Агафонова здорово бы удивились, если бы им сказали, что этот седенький божий одуванчик был когда-то главой «пиратов Саргассова моря»: ни те черного наглазника, ни те попутая на плече.

— Возможно, американцы и считали нас пиратами, — усмехается Агафонов, — но для кубинцев мы были прорывателями блокады, героями Карибского кризиса...

Спустя тридцать восемь лет после «президентской охоты» мы разлили с ним по маленькой «за тех, кто в отсеках», и он щелкнул ногтем сначала по краю стопки, затем — дважды — по доньшку: чтоб на одно погружение приходилось два всплытия.

Работал телевизор. С экрана снова, как и в шестьдесят втором, веляло войной. Диктор подсчитывал часы до воздушного удара по Сербии.

Вся жизнь Агафонова прошла в ожидании ударов — ракетно-ядерных, воздушных, торпедных... Но самый страшный удар нанесла ему судьба в 1976 году, когда старший сын Сергей, офицер Северного флота, неожиданно скончался от инсульта. Он навсегда остался в Полярном на кладбище подводников в губе Кислая. Слава Богу, здравствует младший — Алексей, тоже офицер-североморец.

На кухне Агафонова висит школьная карта мира, на которой помечены недалеко от Кубы три подводные лодки — Б-36, Б-59 и Б-130 — в тех точках, как я понимаю, где их подняли американцы. Понимаю я и то, почему эта карта висит в столь непрезентабельном месте. Высокое начальство ничтоже сумняшеся назвало поход неудачным, и ответ этой оценки невольно лег на главное дело жизни Агафонова даже в его собственном сознании. Хотя сам-то он по здравому размышлению так не считает. Однако гордость-то придавлена...

Карта обрамлена фотографиями детей и внуков. Это как бы потомству в пример. С надеждой, что потомки во всем разберутся и оценят по достоинству. И я надеюсь, что когда вникнут и поймут, чего стоил тот давний поход и чем он был, изумленно ахнут: да полноте, возможно ли такое?!

## **Вместо послесловия**

Господин Президент, товарищи министр обороны Иванов и адмирал флота Куроедов, я обращаюсь к вам по праву бывшего сослуживца капитана 1-го ранга Агафонова, познавшего лишь в малой доле то, что выпало ему сверх всякой меры: снимите с него ярлык неудачника, навешенный штабными чинушами. Только с годами стало ясно — что совершили подводники 69-й бригады, какое величие духа, какую нечеловеческую выдержку, какую морскую выучку и преданность воинскому долгу явили они за тридевять морей от Родины. Америка бесспорно гордилась бы подобными флагманами, как Агафонов. Почему же в России так и е офицеры пребывают в забвении?

Знаю, отставным офицерам очередных званий не присваивают. Но было такое правило в старом русском флоте: заслуженные каперанги увольнялись со службы в контр-адмиральском чине. Прецедентов достаточно. И Виталий Агафонов должен войти в нашу морскую историю с той адмиральской звездой, которую он по праву заслужил в Саргассовом море. Не будем считать, сколько адмиралов получили свои звезды на московском парке...

Уважаемые господа и товарищи власть предержащие, снимите с престижа российского флота обидную несуразность. Благополучите успеть, ведь Агафонов давно уже перешагнул тот рубеж, которым отмечена средняя продолжительность мужской жизни в России, и не надо быть врачом, чтобы оценить последствия такой операции, какую он только что перенес — полное удаление желудка.

Еще живы и командиры всех четырех отчаянных субмарин. И им бы успеть воздать должное.

*Контр-адмирал Лебедко:*

«Основной причиной неудавшегося прорыва дизель-электрических ПЛ к Кубе явилось отсутствие достаточного опыта у их командиров в уклонении от противоположных сил противника, а также некоторые пробелы в подводных тактико-технических элементах и тактике. В ходе развертывания подводных лодок им нарезались ограниченные по площади районы маневрирования и ожидания (при отсутствии запасных районов), без широкого фронта прорыва к острову, учета светлого и темного времени суток при выходе на радиосвязь в надводном положении, определении ими своих мест и другие».

## **ПЕРВЫЙ ПОСЛЕ БОГА**

В море командир корабля — первый после Бога. Так утверждают английские моряки, и никто с ними не спорит. И Бог выбрал именно его — капитана 2-го ранга Игоря Мохова — для небывалого морского испытания: возглавить 17-месячный подводный поход. Только в стародавние времена уходили на такие сроки парусные корабли в кругосветные плавания. А здесь — дизельная подводная лодка с ядерными торпедами в носовом отсеке... Никто никогда в мире на такие сроки под водой не ходил и никогда уже не пойдет. Такое выпало только однажды и только ему — Игорю Мохову, командиру подводной лодки от



Бога и от отца, капитан-лейтенанта Николая Мохова — командира безвестно стигнувшей в 1942 году в Финском заливе фронтальной «щуки» Щ-317...

Лейтенанту Владимиру Баринову его первый командир с первого взгляда не глянулся. Невысокий, немолодой, с большими зальщиками...

«Я увидел его на причале. Несмотря на новогоднюю ночь, шла погрузка боезапаса. Черный корпус лодки был освещен прожекторами, свет которых с трудом пробивался сквозь плотный снежный заряд и создавал ощущение некоей ирреальности происходящего... Закутанный в тулуп вахтенный у трапа молча указал мне на стоявшего поодаль невысокого крепко сбитого офицера, одетого по-походному в кожаную «канадку» с капюшоном, который сосредоточенно наблюдал за тем, как жирное тело торпеды под монотонный аккомпанемент «трещотки» погрузочного устройства медленно вползает в чрево прочного корпуса.

— Вы ко мне, лейтенант?

Представился, как положено: «Товарищ командир, лейтенант Баринов прибыл для дальнейшего прохождения службы в должности командира рулевой группы!»

— Штурман? Наконец-то! А я тебя уже второй месяц жду! (По вине кадровиков меня действительно задержали с назначением.)

Он сделал две глубокие затяжки подряд, огонек сигареты выхвачил из темноты спокойные, чуть насмешливые глаза и прокуренные усы.

— Прибыл ты хотя и поздно, — затяжка снова осветила его лицо, — но вовремя. Завтра уходим на боевую службу в Средиземное море месяцев на девять. Ты как — готов?

Вопрос, что называется, сбил меня с ног. Я-то только-только в Полярный прибыл, жена с ребенком сидят и ждут меня в квартире у земляка, который, уехав в отпуск, оставил мне ключи. И вдруг — завтра надо уходить...

— Готов, товарищ командир!

Мохов внимательно осмотрел меня с ног до головы, задержал взгляд на моей растерянной физиономии и удовлетворенно хмыкнул. Произведенным эффектом он был явно доволен.

— Ладно, сейчас тебе пока здесь делать нечего, иди отмечай Новый год. А завтра — к 8-00 на подъем флага, там и поговорим.

Так я встретил Новый год, а утром, 1 января 1974 года, уже стоял в строю экипажа, с которым мне предстояло пройти долгий путь и нелегкие испытания на прочность...

На мое счастье, выход в море перенесли....

Лейтенант Баринов, командир рулевой группы, «штурманенок» по-лодочному, еще не знал, как не знали и остальные его сотоварищи, что уходит не на девять месяцев и даже не на один год... После восьми месяцев боевой службы, постановки лодки в ремонт в Египте, переформирования экипажа и пятимесячной отработки задач на чужом корабле в Полярном — еще семнадцать месяцев выпало им нести боевую службу в Средиземном море. Это был мировой рекорд, который никто не стремился устанавливать, никто не собирался регистрировать и который, видимо, никогда уже и никем не будет побит.

### **Песен велено не петь...**

*Капитан 1-го ранга Владимир Баринов:*

— Мы были первыми, кто испытал на себе новую организацию так называемого «маневренного базирования» в чужих странах. На официальном языке они назывались нейтральными или дружественными, но для нас все равно оставались чужими. Поскольку своих военно-морских баз у ВМФ СССР в Средиземном море не было, приходилось довольствоваться весьма скромными условиями для ремонта и отдыха.

Вся жизнь Средиземноморской эскадры вершилась на плаву: плавучие базы, плавучие мастерские, плавучие арсеналы... Повседневные нужды обеспечивала целая флотилия вспомогательных кораблей и транспортов снабжения, которые доставляли топливо, пресную воду, продовольствие, запчасти и производили смену личного состава, как правило, прямо в море. Девиз был макаровский: «в море — дома». В Главном штабе ВМФ стремились как можно дольше продлить пребывание надводных кораблей и подводных лодок на боевых позициях, но человеческие возможности не бесконечны, морякам требовался отдых вне «железа», а «железу» — качественный ремонт. Благодаря усилиям дипломатов эта задача была частично решена: с Египтом заключили соглашение об использовании построенного Советским Союзом в Александрии судостроительного завода «Торсана Бахария» («Морская верфь»). Каир согласился предоставить для советских кораблей в александрийском порту причал и оборудование для межпоходового ремонта подводных лодок. Первой к этому заветному причалу встала подводная лодка Б-4, «отпахав» семимесячную боевую службу в Средиземном море. К этому времени отношения между Египтом и СССР стали заметно охладевать, если не портиться. Да и сама атмосфера прифронтовой

жизни — Египет и Израиль все еще находились в состоянии войны — мало способствовала отдыху. Короче, жизнь в Александрии была не сахар...

*Из дневника командира 5-й эскадры вице-адмирала Владимира Акимова:*

«В Александрии дирекция завода крайне щепетильна: нам не разрешено передвигаться по территории порта дальше рельсового пути, песен велено не петь, строевые занятия не проводить, патрули — без автоматов. С темнотой чтоб все были на кораблях. Культпоходы на пляж Агами и в парк Монтаза — строго в дни отдыха.

...При пожара в один день! Горели: транспорт в большой камере дока, будка у стапеля и каюта на плавбазе «Гаджиев». Все от Бога, точнее от Аллаха, так как сейчас «рамадан» и к заходу солнца арабы разводят открытый огонь, не соблюдая никаких предосторожностей.

Матрос Никифоров избит арабами, был в городе — пил пиво?

В Александрии резко сократилось число транспортных, рейд почти пуст... Почему? Готовятся к воздушному удару израильтян?

1 октября — годовщина подъема флага на плавмастерской ПМ-9. Была пятница. Приказал провести построение, парад, пропели песни. Тут же протест, де мы не уважаем местные традиции — веселиться в дни траура по поводу годовщины смерти Насера. А он ведь умер 28 сентября. Не стыковка, но нервы потрепали... Попросили поставить арабскую подлюдку к борту нашей плавмастерской. Я отказал. Снова пошли жалобы...»

*Капитан 1-го ранга Владимир Барinov:*

— Ремонт шел главным образом методом агрегатной замены. Серьезных работ, кроме доковых и корпусных, арабам не поручалось. Все недостающие детали, узлы, блоки доставляли транспортными из Советского Союза, а затем монтировали в отсеках и налаживали силами специалистов плавмастерской и ремонтного экипажа.

Вскоре после начала ремонта мы передали корабль резервному экипажу, прибывшему с Северного флота. Нас же погрузили на ПРТБ (плавающую ракетно-техническую базу) и отправили в Севастополь, откуда самолетом перебросили на север, в родной Полярный. Дело в том, что наш экипаж значительно обновлялся — более чем у половины матросов закончились сроки службы, пришло пополнение, и теперь надо было заново отработать полный

курс учебно-боевых задач. Иначе на время ремонта экипаж мог потерять «линейность», или, как мы говорим, «разучился плавать под водой».

### **«Сиреневый туман над нами проплывает...»**

Становление нового экипажа всегда непросто, а в такие жатые сроки, которые диктовались безоговорочной датой окончания ремонта Б-4 на «Торсана Бахария», вдвойне сложнее. Мохов и его люди должны были вернуться в Александрию с боевой командой, способной не только продолжать позиционную боевую службу, но и воевать, если конфликт между арабскими странами и Израилем перерастет в масштабную войну.

Для отработки задач в море экипаж Б-4 временно «посадили» на одну из самых старых подводных лодок 641-го проекта – Б-98. Чужая подлодка, как и чужая душа – потемки, даже если она приходится родной сестрой твоей субмарине. Вот и Б-98 утаила от временных хозяев не одну коварную «особинку»... Был случай, который мог стоить всем нам жизни. В системе гидравлики в те времена использовалась горючая жидкость «АУ». Если в трубопроводах возникал свищ, то «гидравлика» под давлением распылялась в отсек и самовоспламенялась. А это – мощный объемный взрыв. И вот идем мы под водой. Я в штурманской рубке – над картой. И вдруг вижу, как рубку наполняет белесый туман, и с каждой секундой он становится все гуще и гуще... Выглянул в центральный пост, а там еще хлеще. И сидит в этом смертельном тумане вахтенный офицер с круглыми от ужаса глазами. Щелкнула бы в этот момент какая-нибудь релюха, одна искра от пакетника и – взрыв. По великому везению все обошлось. Но седины в волосах у многих прибавилось...

Худо-бедно все курсовые задачи в Баренцевом море мы отработали и вернулись в Александрию к концу ремонта нашей Б-4. Теперь надо было ее вводить в линию после продолжительного ремонта, проверять все системы и механизмы в море. Впервые советская подводная лодка отрабатывала курсовые задачи в чужих водах, за рубежом. Делали мы это на александрийском плесе. Потом прибыл штаб Средиземноморской эскадры и проверил нас по всем статьям. Получили отличную оценку. И снова вперед – на позиции. Девять месяцев на боевом патрулировании. Вымотались донельзя. И наконец, долгожданное распоряжение – идти в Тартус на ремонт. Это значило одно – подремонтируемся перед переходом в Полярный и до-

мой. Да еще успеем отоварить свою валюту в сирийских магазинах. Приходим в Тартус. Там стоит плавмастерская ПМ-21. Ее командир капитан 3-го ранга — старший морской начальник на рейде. Но с приходом нашей Б-4 его первенство перешло нашему командиру как капитану 2-го ранга. Надо сказать, что Игорь Николаевич сделал все, чтобы обратить свои новые полномочия во благо своему экипажу. Он организовал — на свой страх и риск — экскурсионные поездки по стране. Мы съездили в старинный город-крепость Хомс. Побывали на какой-то реке. Мохов, большой любитель природы и всякой живности, наловил своим детям черепах. Черепах разместили в офицерском гальюне. Матросы подкармливали их мясом. Всем пятерым дали чисто лодочные имена: Помпа, Муфта, Клапан, Захлопка, Пайола. Накупили женам французских духов и всяких колониальных товаров. Короче, собираемся домой, на родину, на Север. Календарики завели — последние походные дни отмечать. Вдруг прибывает в Тартус плавбаза со штабом 5-й эскадры на борту. Нас построили на палубе в каре, и выходит к нам контр-адмирал Акимов, командир эскадры. Держит речь: «Товарищи подводники, вы с честью выполнили все задачи боевой службы. Однако международная обстановка по-прежнему остается сложной. Центральный Комитет партии, правительство и главнокомандующий Военно-Морским флотом не сомневаются в том, что...».

Стою в строю и пытаюсь понять, куда адмирал клонит, уж больно красиво говорит, не к добру.

«...вы выполните ответственное задание партии и правительства и с честью вернетесь в Полярный в августе...».

Как в августе? Он наверное ошибся. Ведь август только что был. Сейчас уже сентябрь... И тут до меня доходит, что речь идет об августе следующего года, что нам предстоит плавать еще одиннадцать месяцев. Штабные офицеры, прибывшие с адмиралом, прячут глаза... Мы в шоке. Один из офицеров — зарыдал в строю, нервы не выдержали. Начальство убыло, мы остались. Мохов и старпом заперлись в каюте и двое суток пили «шило», снимали стресс. Матросы перенесли новость спокойно. Для них — чем больше в море, тем скорее ДМБ.

Люди — ладно, а вот как быть с торпедами, они железные, они нежные, у них вышли все ресурсные сроки. Да к тому же у нас две «спецторпеды». С ними-то как плавать? А никак — следовать в Александрию и принять новый боезапас. И мы это сделали. Впервые в истории подплава мы перегружали торпеды в открытом море. Как на войне. Да по сути дела это и была вой-

на. Шла волна, мы привязались к плавбазе намертво, чтобы качаться с ней в одной фазе. Перегрузили все торпеды благополучно.

Перед новым витком боевой службы дали нам возможность отдохнуть в Севастополе. В общей сложности — 24 суток. Офицеров и мичманов отправили в Ялту. Собрали жен по всей стране и привезли на встречу. Матросы проводили время в Севастополе. Семь суток пришлось выкроить, чтобы «сторожить» их на отдыхе. Потом снова в Александрию. Приняли лодку от ремонтного экипажа, и полный вперед на боевую службу. Начинать все по новой, когда мысленно уже вернулся домой, тягостно вдвойне. У одного нашего мичмана, старшины команды мотористов, не выдержала психика, стал рваться на мостик... Доктору нашему дали целую аптечку психотропных средств, и пошли мы по Средиземному морю по полной программе.

### **«Восьмерка» на счастье**

Никогда не забуду этот день — 8 марта 1975 года. В Мессинском проливе засекли американскую атомную подлодку, которая выходила из Ла Валетты. «Взяли» ее на глубине 40 метров. Потом контакт потеряли и, чтобы его восстановить, погрузились на 150 метров. Начали маневр по восстановлению утраченного контакта — заложили мы две пологих циркуляции. На карте это выглядит как большая восьмерка. Не даром же — восьмое марта, наш подарок нашим женщинам. Мохов ушел во второй отсек и сел на место гидроакустика, надел наушники и сам брал пеленги. Я находился в штурманской рубке. Вдруг щелкнул «каштан» и из динамика вырвался крик вахтенного:

— Центральный! Пробоина во втором отсеке! Поступает вода...

— Аварийная тревога!

Старпом Пучнин тут же задраил лаз во второй отсек.

— Боцман, всплывай, три мотора полный вперед! Дифферент на корму.

В этот момент из четвертого отсека влетает в центральный пост Слава Исаев, инженер-механик — в одних трусах, с койки вскочил. Кричит трюмному:

— Пузырь в нос!!!

Пузырь в нос дали, и тут же стал быстро расти дифферент на корму. У меня в штурманской рубке посыпались книги с полок. После 45-градусного дифферента лодка становится неуправляемой, срывается... Гибель! А нос задирается все круче и круче... Над

кормовой балласт продуть, но закусило манипуляторы. Смотрю — палуба уже дыбом. Кричу боцману:

— Кормовые рули — на погружение!

А тот вцепился в манипуляторы мертвой хваткой, аж костяшки посинели, и слово «погружение» на дух не воспринимает. В глазах только одно — всплытие. Бросаюсь к рулевому, отпихиваю и сам вывожу лодку из запредельного дифферента. Пошли на всплытие. Тут из второго отсека выбрался командир, мокрый до нитки.

— Старпом, на перископ.

Я смотрю, Пучнин держится за вертикальный трап, а взобраться не может — ноги как у велосипедиста на одном месте прокручиваются. От стресса отключились. Но все-таки справился, поднялся в боевую рубку, осмотрел горизонт: все чисто.

Мохов боцману:

— Боцман, всплывай! Продуть среднюю...

Всплыли. Выбрались на мостик. Небо голубое, на море штиль, ни облачка, ни ряби. И по великому счастью — никого, ни судов, ни самолетов. Слева — Мальта, справа — Сицилия. Механик докладывает:

— Запас воздуха высокого давления — 20%.

Это значит погружаться нельзя. Мохов — мрачнее тучи. Но что делать. Пустили компрессоры на подбивку баллонов. Уж так нам везло в тот женский день — никто нас не обнаружил. Мичман-трюмный слегка свихнулся — заикнулся на одной фразе:

— Вот и встренули праздничек! Вот и встренули праздничек! Вот и встренули...

Стали разбираться, что собственно произошло. Во втором отсеке система охлаждения кондиционера питается забортной водой. На глубине 150 метров прорвало клинкет, и вода под страшным давлением ворвалась в отсек, мгновенно затопила газонепроницаемый настил. Рев стоял такой, что в центральном посту было слышно. Матрос нырнул и перекрыл клапан-дублер. Отсек осушили. Механик же решил, что прорвало прокладку съемного листа, и дал пузырь в нос. Ему этот прорыв уже просто мерещился. Нервы подводили. Разобрались. Сидим в кают-компании. Тишина. Никто друг на друга не смотрит. Тоска...

А на карте осталась злополучная «квосьмерка». Не отравили мы наших женам праздник «похоронками», и на том спасибо.

За все 17 месяцев нас ни разу «супостат» не поднял. Лишь один раз обнаружили нас под Кипром — в районе зарядки батареи. Плотность электролита почти под ноль была. На такой батарее не погрузишься. Били зарядку всю ночь, несмотря на работу радаров надводных кораблей. Ну, зацепили нас радаром, и два корвета

пошли на проверку контакта. Мы погрузились на рассвете и, используя перепад температур, ушли под «слой скачка», под ПЗК – подводный звуковой канал.

Всему приходит конец. На семнадцатый месяц получили приказ о возвращении. От Англии до Норвегии шли скрытно – под РДП<sup>1</sup>. Вахты несли на перископах – так второй глаз полотенцем завязывали, чтобы не ослепнуть. 14 суток под РДП шли, всю Северную Атлантику под «трубой» пропахали – тоже своего рода флотский рекорд поставили, только у Цып-Наволока продулись. Всплыли. Штиль. Мутно-зеленое море. Утки летят. И мы курсом 180 градусов в Кольский залив входим... А черепахи не выдержали лодочной жизни – сдохли, все до одной.

В Полярном встретили как положено: оркестр, поросят, речи, штаб флота. Но жен на причал не пустили. Прибыла комиссия из Москвы. По домам отпустили только к вечеру. Сошел я с трапа, поднялся в город и...сел на чемодан. Ноги не идут, атрофировались за «автономку». Да и куда идти, не знаю. Пока мы плавали, в Полярном новый микрорайон построили, где-то там в новых домах живет жена. А где? Остановил матроса, тот помог чемодан донести и улицу показал. Звоню в незнакомую дверь, и вдруг выходит она, жена моя родная, и сынок выбегает, которого я только в пеленках видел. Вот такое вот возвращение. Как с того света.

Потом каждое утро крутами вокруг дома ходил, ноги укреплял. А было мне – двадцать пять лет...

За тот небывалый поход Мохова представили к ордену Красного Знамени, а командиров боевых частей – к «Красной Звезде». Но начальство решило – «многовато будет». Командиру дали «звезду шерифа» (орден «За службу Родине» 3-й степени), офицерам – почетные грамоты, а матросам – жетоны «За дальний поход».

### **«Моховы не должны исключаться из списков флота...»**

Капитану 2-го ранга Мохову вскоре снова пришлось уйти в море. А потом – почти без перерыва – снова. Его назначили командиром бригады подводных лодок. Теперь он выходил уже как старший на борту, кочая с лодки на лодку. У него была адмиральская должность, но адмирала так и не получил. Не успел.

---

<sup>1</sup> РДП – устройство для работы дизеля под водой.



Он умер в День Победы перед строем бригады — при полном параде с кортиком на боку. Сердце не выдержало запредельных походных нагрузок. Наполеон бы воскликнул: «Какая красивая смерть!» Но у Мохова была красивая жизнь. Невероятно трудная, но — красивая.

Отца, Николая Константиновича Мохова, он почти не помнил. Тот не вернулся из боевого похода в июле 1942 года, Игорю было от силы два годика. Брату Борису немногим больше. О подвиге отца они узнали, когда выросли, из газеты «Красная звезда»: «В тяжком сорок втором году, когда смерч войны бушевал на волжских и невских рубежах, балтийские подводники прорывались на прусские и померанские меридианы и там топили врага. Это была удивительно дерзкая и необычайно сложная операция. А в первой паре первого эшелона пошли Щ-304 и Щ-317. Они должны были пройти по Финскому заливу. Пройти, хотя враг уже перекрыл его плотным минным заграждением и установил дозоры в небе и на воде. Десять тысяч мин подстерегали подлодки, дерзнувшие форсировать пролив. Десять тысяч... А чтобы не пройти, достаточно было одной.

Это уже потом, спустя много лет, когда наши и чужие карты, отчеты и приказы перекочевали из секретных сейфов в архивные хранилища, стали вполне ясными масштабы опасности, подстерегавшей советских подводников, и весомость боевых успехов, которые, несмотря ни на что, они достигали. А тогда завеса неизвестности плотно скрывала все, что было за передним краем. Передний же край начинался для подводников едва ли не у пирса.

9 июня в 22.00 капитан-лейтенант Мохов приказал отдать швартовы, и Щ-317 неслышно под электромоторами оторвалась от кронштадтского пирса и взяла курс в море.

Стояли белые ночи. Белые ночи... Залив просматривается от края до края, простреливается вдоль и поперек. Из Стрельны и Петергофа вражеские батареи обрушивают на лодку град снарядов, а ей не погрузиться, не уклониться — идет по узкому и мелкому фарватеру — у всех, что называется, на виду.

У маяка Шепелевского Мохов мог, наконец, командовать срочное погружение и идти до острова Лавенсари на глубине. Теперь штабу флоту оставалось терпеливо ждать от Мохова донесения. Оно пришло на пятые сутки и было кратким: Щ-317 за 100 часов форсировала залив.

Никто не знает, сколько раз за эти сто часов раздавался в отсеках леденящий душу скрежет минрепа о корпус лодки и ее экипаж, бессильный отвести смертельную угрозу, ступал на

грань небытия... Но бессильный ли? Николай Мохов управлял кораблем, и от его искусства во многом зависело, удастся ли отвести мину за корму. Попеременно он стопорил электромоторы и вместе со всеми считал страшные минуты, пока злоежущий скрежет не уходил к кормовому отсеку и там пропадал. И так много-много раз.

Теперь предстояло найти и атаковать врага. И враг был найден.

— Боевая тревога!

Пока транспорт медленно, но верно шел к перекрестию нитей перископа, капитан-лейтенант Мохов успел принять доклад из первого отсека о готовности торпедных аппаратов к выстрелу. А после того как раздался оглушительный взрыв и транспорт ушел под воду, оставалось лишь пожалеть, что донесение о форсировании залива уже отослано.

Так 16 июня 1942 года Ш-317 открыла свой боевой счет. А через два дня на стол флагмана легла перехваченная штабом флота радиограмма: советская подводная лодка потопила на Балтике два транспорта.

Потом были двадцать два дня, когда радисты тщетно ждали сигналов Ш-317. И, наконец 10 июля они записали ее последнее донесение: израсходованы все 10 торпед, потоплено 5 транспортов...

Она ждала новых писем с утра до ночи, а старые читала-перечитывала по вечерам, после работы. Их немного пришло сюда, в Меленки на Унже, — фронтовых писем мужа. И немудрено, что Тамара Мохова знала чуть не все наизусть. Она показывала карточку Николая своим новым подругам, а те только ахали и качали головами: где же он сейчас на своей подводной лодке, как же ты теперь со своими малолетками?..

Моховой минуло двадцать шесть. Подружки и соседки были хоть и одноклассницы, но не замужем — холостые приокские текстильщицы. Им трудно было представить Тамару матерью троих детей, а еще труднее понять, как это она сумела с пятилетней Галинкой, четырехлетним Борькой и двухлетним Игорьком выбраться из фронтового Ленинграда, не растерять в дальней дороге ни детей, ни бодрости духа.

Как? У нее не было времени думать об этом. Работа. Дети. Письма. Только долго что-то нет их, писем. Третий месяц ни слуху ни духу.

Тамара смотрела на осунувшееся личико дочурки, встречала грустный взгляд старшего, и неизбывная тревога и тоска сжима-

ли сердце: неужели и ее не пощадит судьба? А сентябрьским вечером, когда ранние сумерки уже окутали Меленки, в дом пришла почта. «Письмо! — закричала было Галинка, но, увидев, как неверным, суетливым жестом мать взяла в руки бумагу, осеклась: гага!..»

Это была похоронка.

В одном из последних писем Николай Мохов писал: «Если погибну — пусть мое дело продолжат сыновья. Хочу, чтобы и они стали моряками, служили на подводных лодках. Моховы не должны исключаться из списков флота...»

Сыновья выполнили отцовский наказ, его последнюю волю — стали моряками, подводниками, командирами подводных лодок. Первым в военно-морское училище подводного плавания поступил Борис, год спустя — Игорь, выпускник тбилисского нахимовского училища.

Уже курсантом Игорь Мохов хлебнул настоящего морского лиха. Морскую практику проходил в Полярном — главном городе своей судьбы. Подводная лодка вышла в штормовое море. Игорь выполнял обязанности штурманского электрика, который уехал в отпуск. Десятибалльные волны повредили устройство в носовой надстройке, без которого подлодка не смогла бы выполнить задачу. Командир поручил Мохову исправить повреждение. Будущий офицер должен уметь все, а главное — не бояться моря. Вызвал курсанта на мостик. Объяснил, что нужно сделать, а потом, кивнув на кипящие волны, спросил:

— Справишься?

Как ни был молод парнишка, а все же понимал, что сорваться с обледеневшей палубы в море — пара пустяков, что спасение в такой шторм — невозможно. Но разве скажешь — нет, не справлюсь? И он пошел, точнее полез по узкой дырчатой палубе, обвязанный страховочным концом, как альпинист по гребню ледника. Добрался до лючка, успел ухватиться за него прежде, чем накрыла волна. Удержался. Следующий вал приложил его лицом к лодочному железу. Вкуса крови не почувствовал из-за соленой горечи морской воды. Мороз быстро прихватил мокрую одежду. Но Игорь уже вступил в схватку с непокорным металлом и сделал то, что должен был сделать. Обратно вернулся быстрой перебежкой, уловив момент между накатами волн. Командир не стал слушать его доклада, а немедленно отправил его — посиневшего от холода, со сбитыми в кровь руками, отогреваться на дизелях.

То было морское крещение Игоря Мохова. Он всегда помнил, что отец в 25 лет стал командиром корабля. Ему это не удалось.

Очень долго ходил старпомом. Но зато стал не только командиром подлодки, но и комбригом, а хватило бы здоровья, и командиром эскадры бы стал. . .

Сохранились снимки: вот капитан 1-го ранга ведет в парадном марше свою бригаду по причалу, а вот грузовик-катафалк везет гроб, накрытый военно-морским флагом по тому же причалу к борту торпедолова. Разница между фотографиями всего в два дня.

Игоря Мохова похоронили в Ломоносове, городе, где прошло детство. Отец лежит неподалеку — на дне Финского залива в отсеке Щ-317. До сих пор неизвестно, как она погибла. Только в последнее время, когда шведские аквалангисты стали находить на грунте затонувшие субмарины, кое-что прояснилось.

Вот что пишет историк-исследователь Алексей Смирнов: «Единственной погибшей советской подлодкой, которая могла находиться в этом районе 12 июля 1942 года, была Щ-317. Торпедировав восьмого июля у Блекинге немецкий пароход, «щука» вышла на связь десятого июля и сообщила о движении домой. После этого связь с ней прервалась.

Немцы и финны считали, что она погибла при прорыве минного заграждения «Насхорн» 14 июля. Неизвестную подлодку обнаружили на входе в Финский залив тринадцатого июля немецкие корабли охранения и закидали ее глубинными бомбами. Подлодка спаслась от первой атаки и продолжала движение к Кронштадту, но ее экипаж не знал, что из поврежденной цистерны на поверхность поднимается дизельное топливо. По масляной полосе на воде можно было легко проследить перемещения субмарины. Последовало еще несколько атак, и подлодка погибла. Так считали преследователи. Пятна дизельного топлива выходили на поверхность два дня».

### **«Твоими стопами идти мне вперед. . .»**

Как ни горько это признавать, но подвиги Моховых сегодня забыли точно так же, как остались в тени небывалые, невозможные, истязательно-героические походы подводных лодок Четвертой эскадры. И вот что странно: был на эскадре целый политотдел с немалым штатом пропагандистов, лекторов и прочих политработников. Но все они смотрели куда-то за горизонт, за которым брезжила лучезарная заря коммунизма, и других призывали смотреть только туда. И при этом никто не знал о том, чем славна была эскадра до них, друг друга толком не знали — чем славен, чем знаменит. Все затмило соцсоревнование с безликими цифрами

всевозможных показателей. То была чума памяти. Так рождалось беспамятство.

С большим трудом удалось узнать адрес семьи Моховых. Едем с бывшим сослуживцем Владимиром Семеновым в самый конец бесконечного проспекта Ветеранов. Именно там дали квартиру осиротевшей семье поляринского комбрига. По дороге он рассказывал:

— Мохов ставил меня на крыло как молодого командира. Однажды мне надо было перешвартоваться. Я докладываю комбригу, что нужен старший на борту, я еще не допущен. Он посмотрел на меня внимательно.

— Перешвартуешься сам. А оперативному доложи, что Мохов на борту.

И ушел. Я нормально перешвартовался. Мохов вернулся с обеда:

— Ну, вот видишь! Скажи начальнику штаба, чтобы приказ на допуск написал.

Тот урок я на всю жизнь запомнил. Он не боялся доверять и не боялся сам принимать решения.

На дверях подъезда, где жили Моховы, детской рукой была начертана подводная лодка. Значит, не ошиблись.

Дверь открыла вдова комбрига Галина Николаевна Мохова. Мы напугали без звонка, поскольку не знали номер телефона, и попали в самый крутоворот нелегкого семейного быта. В тесной двухкомнатной квартирке вместе с Галиной Николаевной жила семья ее старшего сына Михаила с двумя малолетками. Мы даже опешили от немыслимой, почти лодочной тесноты. Вдруг припомнилась старая песня: «Здесь живет семья русского героя, трудью защитившего страну...» Грустно стало.

Галина Николаевна, никак не ожидавшая визита гостей, все же сумела найти бумаги семейного архива: фотографии, желтневшие вырезки из газет и журналов, письма... В одном раскладе тасовалась память отца и сына. Вдруг выпало маленькое фото Мохова-старшего с подклеенной бумажкой. На бумаге — четким штурманским почерком Игоря были выписаны отцовские победы: «ПЛ Щ-317 —

— ... (даты оборваны) 1942 г. тр. «Арго» — 2512 брт — Богшерна;

— 42 г. тр. «Орион» — 2400 брт — Готска Санден;

— 42 тр. «Адабортин» — 2405 — о. Эланд;

— 42 г. тр. «Отто Кардс» (?) — 2065 брт — Ханэ;

— 42 г. транспорт — юго-западная часть Балтийского моря».

Чуть ниже этого списка шли слова сыновьей клятвы: «Твоими стопами идти мне вперед и в моря глубины спускаться!» Он выполнил эту клятву.

Несколько отзывов о Мохове его бывших начальников.

*Вице-адмирал Анатолий Кузьмин:* «Мохов — один из тех, кто очень хотел стать командиром подводной лодки и стал им. Мне доводилось его вводить в линию. Толковый, старательный... Схватывал на лету. Радовался за него как учитель — он постоянно рос в своем мастерстве.

Общительный. Я никогда не слышал в его голосе остервененных ноток даже в самые острые ситуации. Не долбал никого прилюдно в центральном посту. С ним было приятно плавать. Правда, бывали случаи...»

*Контр-адмирал Лев Чернавин:* «Принципиальный был командир, умел за себя постоять и мнение свое высказывать. Не каждому это было дано».

*Капитан 1-го ранга Николай Рожков:* «Игорь Николаевич был моим старпомом. Лодку знал, как никто другой. На любом боевом посту мог отработать за матроса 1-го класса... Из морей не вылезал. Последний год всегда носил с собой капсулы нитроглицерина. Когда схватило сердце, не успел достать лекарство...»

\*\*\*

Остается только одно — достойно увековечить память подводников Моховых в Кронштадте и Полярном. Для этого надо немало — гранитную доску и живую совесть.

## **ВЗРЫВ У ТРЕТЬЕГО ПРИЧАЛА**

Шла «холодная» — без выстрелов — война. Но скорбные списки на воинских обелисках множились год от года.

Экипаж подводной лодки Б-37 готовился идти на Новую Землю стрелять в полигон атомной торпедой. А потом — в Карское море, на боевую службу. Но трагический случай перечеркнул все планы вместе с жизнями ста двадцати двух моряков.

## **Небрежность? Диверсия? Месть?**

В лейтенантскую пору обмывали мы новое офицерское звание нашего штурмана. Дело было в «Ягодке» — гарнизонной столовой города Полярного, которая по вечерам работала как ресторан. Играл оркестр, моряки приглашали дам... Я приглядел себе

миловидную блондинку за соседним столиком, но старпом оставил:

— Не рвись... Она не танцует.

— Почему?

— Потом узнаешь...

Кто-то из новичков-лейтенантов попытался пригласить девушку, но получил отказ. И только в конце вечера, когда парочки двинулись к выходу, я увидел, что белокурая гордячка заметно прихрамывает. Провожать ее никто не пошел...

— Неужели та самая?

— Та самая...

Об этой девушке знали все старожилы Полярного. Знал и я о ней в чем-то тихом пересказе.

После гибели линкора «Новороссийск» флот семь лет не знал большей беды, чем та, что стряслась в Полярном на дивизии подводных лодок.

Черный день — 11 января 1962 года — начался весьма буднично. Таково уж свойство всех роковых дней — обрушиваться как гром среди ясного неба... Впрочем, стояла арктическая ночь...

Большая дизель-электрическая подводная лодка Б-37 ошвартовалась в Екатерининской гавани у 5-го причала. Того самого, у которого и по сю пору грузят на лодки торпеды. Командир — капитан 2-го ранга А. Бегеба — только что вернулся из отпуска — его отозвали досрочно. На политическом и военном горизонтах сгустились тучи — вызревал Карибский кризис. Б-37 стояла в боевом дежурстве, то есть в полной готовности немедленно сняться и выйти воевать.

Ранним утром экипаж — семь десятков матросов, старшин и офицеров — встречал командира в строю на причале. Старпом капитан-лейтенант Симонян, не чуя смертного своего часа, бодро доложил о готовности к подъему флага. И тут же под медное курлыкание горна флаг и гюйс подняли на всех кораблях.

— Команде вниз! — приказал Бегеба. Начиналось ежеутреннее проворачивание лодочных машин и механизмов. Командир в таких случаях спускается в лодку последним.

*Капитан 1-го ранга в отставке А. Бегеба:*

— В 8 часов 20 минут я находился на верхней палубе корабля, как вдруг услышал легкий хлопок, палуба вздрогнула под ногами и из верхнего рубочного люка повалил черный дым — сильно, как из трубы паровоза. Первая мысль — замыкание, горят кабельные трассы. Так уже было прошлым летом. Не у нас — на другой лод-

ке. Тогда, чтобы погасить пожар, пришлось открывать концевые люки и тащить баллоны с углекислотой... Бросился на причал к телефону. Доложил о пожаре начальнику штаба контр-адмиралу Юдину и сразу же на лодку. На палубе толклись рулевые, которые следили за проворачиванием рулей глубины. В ограждении рубки мельтешили радисты и метристы, проверявшие выдвижные антенны. Дым валил такой, что нечего было и думать лезть в центральный пост через входную шахту. Я приказал радистам прыгать на палубу, чтобы не отравились ядовитыми газами. А сам побежал в корму, где был аварийно-спасательный люк, по которому можно было проникнуть в седьмой отсек. Не добегал шагов десять — взрыв чудовищной силы швырнул меня в воду. Я не почувствовал ледяного холода. Полуоглохший, вылез на привальный брус и с ужасом посмотрел на то, что стало с лодкой. Развороченный нос медленно уходил в дымящуюся воду...

Тяжело контуженного командира увезли в госпиталь с первой же партией раненых.

## Город вздрогнул и застонал

Один из офицеров торпедно-технической базы, у причала которой стояла Б-37, старший лейтенант Валентин Заварин попал в зону взрыва, но остался жив. Я много раз встречался с ним и в Полярном, и в Питере, и в Москве... Покойный ныне Валентин Николаевич оставил свои записи о том дне...

«Взрыв я воспринял как безмолвную вспышку в тот момент, когда перебежал через рельсы узкоколейки, по которой из торпедного склада вывозили на тележках торпеды... Очнулся в сутробе без шапки и без единой пуговицы на шинели. Было темно. На снегу валялись провода. В нос бил запах сторевшего тротила, едкий дым застилал глаза.

На причале творилось невообразимое: к торпедному складу — вернее к тому месту, где стояла снесенная взрывом караулка, — сносили тела людей. Нос Б-37 ушел в воду, корма задралась вверх. К изувеченной субмарине бежали по причалу водолазы в гидрокombineзонах. Кто-то из них уже спустился в отдраенный кормовой люк и вытащил оттуда полуживого моряка. Потом водолаз снова полез в тонущий корабль, долго не появлялся, наконец, из люка высунулась голова в шлеме, но выбраться на палубу парень не смог — зацепился за что-то и на наших глазах ушел с кормой под воду... Берег оцепенел...



На сопке, что возвышалась над Циркульным домом, над подплавом, стояли женщины с детьми. Поднятые грохотом и звоном вылетевших стекол, они бросились туда, где в этот час должны были быть их мужья. Мимо них с воем сирен сновали санитарные машины. Чья душа не вопрошала тогда с горестной тоской — что если и мой там?!»

Борт о борт с Б-37 стояла подводная лодка С-350. Одновременный взрыв двенадцати торпед разворотил и ее.

Город, еще не пришедший в себя после бесследного исчезновения в море подводной лодки С-80 со всем экипажем, накрыл стальной град обломков и осколков новой катастрофы. Огромные лодочные баллоны со скатым воздухом разлетелись над гаванью и сопками, как ракеты.

*Валентин Заварин:* «Один из них, проломив крышу и потолок, завис в кухне моей соседки. Чудовищный свист рвущегося наружу воздуха ударил в барабанные перепонки. Обезумев от ужаса, она выскочила с годовалым ребенком на улицу в ожидании конца света... Эхо взрыва докатилось до Североморска и даже до острова Кильдин...»

*Анатолий Степанович Бегеба:* «В госпиталь ко мне приехал сам Главнокомандующий ВМФ СССР адмирал Флота Советского Союза Сергей Горшков. Лично расспрашивал, что и как. Спросил мое мнение о причине взрыва. А потом было заседание ЦК КПСС, на котором министр обороны Малиновский доложил о ЧП в Полярном Хрущеву. Не знаю реакцию генсека, но Малиновский распорядился отдать меня под суд. Видимо, принял такое решение на основании Акта государственной комиссии по расследованию. Но акт составили за пять дней до того, как лодку подняли и детально осмотрели... Поспешили маленько. У нас ведь как: на все случаи военной жизни есть универсальная формула — «вследствие низкой организации службы»...

1962 год... Самый расцвет «волонтаризма» и «субъективизма». Приказ министра обороны «отдать под суд» был равносильен приговору. Детали — «на сколько лет» и в какие места — должен был определить трибунал. В июне в Полярном начался суд над командиром подводной лодки Б-37. От адвоката Бегеба отказался. Защищал себя сам.

— Почему, Анатолий Степанович?

— Прислали женщину-адвоката... Но что она понимала в нашем деле, в нашей службе, в нашей технике? Обвинитель задает вопрос: почему воздушные баллоны ваших торпед просрочены с

проверкой на два года? Отвечаю: торпеды принимали на лодку в то время, когда я был в отпуске. Я видел только дубликаты их формуляров. В них сроки проверки не записываются. А заносятся они в подлинники, которые хранятся в арсенале.

Следующий вопрос: почему не была объявлена аварийная тревога, все ваши люди бросились в панике в корму? Отвечаю: расположение трупов в отсеках показывает, что каждый из погибших находился там, где обязывала его быть аварийная тревога. Вот акт осмотра корабля водолазами.

«Почему вы, командир, бежали в противоположную от пожара сторону — в корму?» В вопросе ясно слышалось — «почему вы трусили?» Отвечаю: люк в носовой отсек без посторонней помощи изнутри открыть невозможно. А кормовой — аварийный — я открыл бы сам. Попасть в лодку можно было только через него... Проверили мое заявление на одной из лодок — все точно.

Бегеба защищал на суде свою честь и честь погибшего экипажа. Он не был юристом, но он был высококлассным профессионалом-подводником. И случилось чудо: подведомственная министру обороны военная фемида вынесла назначенному свыше преступнику оправдательный приговор! Назову имя этого бесстрашного и честного служителя закона: генерал-майор юстиции Федор Титов. Приговор, впрочем, опротестовали и направили в Верховный Суд. Но и военная коллегия Верховного Суда не смогла ни в чем обвинить командира погибшей лодки и отклонила протест прокурора. Поспешно отобранный партбилет Бегебе вернули. Но флотская карьера его была сломана. Говорят, на британском флоте в аттестации офицеров есть графа «везучий-невезучий». Возможно, кто-то и из наших кадровиков посчитал 35-летнего кавторанга «невезучим» и удалил его подальше от кораблей — в Бакинское высшее военно-морское училище. Преподавал он там тактику до самых последних дней своей военной службы. Там же в Баку и жену схоронил. А когда начался разгул антирусского шовинизма, вернулся в Полярный к дочери. Бросил в столице солнечного Азербайджана квартиру, мебель, все вещи. Взял с собой лишь ордена, кортик да пачку старых фотографий.

Мы сидим с Анатолием Степановичем среди книг и оленьих рогов в тесной комнатке блочного дома, пьем чай с вареньем из морошки. Жестокое это дело — расспрашивать моряка о гибели его корабля... Но Бегеба белорус, мужик крепкий, чего в своей жизни только не испытал...

— Ваша версия взрыва торпед?

— Когда я прибыл из отпуска на корабль, мой минер доложил мне: «Товарищ командир, мы приняли не боезапас, а мусор!» Стал разбираться, в чем дело. Оказывается, все лучшее потрузили на лодки, которые ушли в Атлантику под Кубу. А нам — второму эшелону — обросили просроченное торпедное старье, все, что наскребли в арсеналах. Хотя мы стояли в боевом дежурстве. Обычно стеллажные торпеды на лодках содержатся на лодках с половинным давлением в баллонах. А нам приказали довести его до полного — до двухсот атмосфер. Я отказался это сделать. Но флагманский минер настаивал, ссылаясь на напряженную обстановку в мире. Мол того и гляди — война. «Хорошо. Приказание исполню только под запись командира бригады в вахтенном журнале». Комбриг и записал: «Иметь давление 200 атмосфер». Вопрос этот потом на суде обошли. К чести комбрига скажу — он свою запись подтвердил, несмотря на то, что вахтенный журнал так и не смогли обнаружить.

Так вот, на мой взгляд, все дело в этом полном давлении в воздушных резервуарах стеллажных торпед. Скорее всего выбило доньшко старого баллона. Я же слышал хлопок перед пожаром! Воздушная струя взрезала обшивку торпеды. Тело ее было в смазке. Под стеллажами хранились банки с «кислородными консервами» — пластинами регенерации. Масло в кислороде воспламеняется само по себе. Старшина команды торпедистов мичман Семенов успел только доложить о пожаре и задохнулся в дыму. Это почти как на «Комсомольце»... Потом взрыв. Сдетонировали все двенадцать торпед... Только после этого случая запретили хранить банки с «регенерацией» в торпедных отсеках. А все эти слухи, про то, что в носу шли огневые работы, паяли вмятину на зарядном отделении — полная чушь. Это я вам как командир утверждаю!

Про девочку, которую осколком ранило, слышали? Так вот мы теперь с ней в одних президиумах сидим: я как ветеран, она как председатель союза инвалидов Полярного. Вот судьба...

### **«Мама крикнула — война!»**

Ту самую блондинку, которую я так и не пригласил на танец, я легко отыскал по адресу, сообщенному Бегебой. Ирина Николаевна Хабарова жила на вершине одной из застроенных городских сопок. Дверь мне открыла энергичная напористая и все еще миловидная женщина. В сопровождении собаки и двух кошек, она, прихрамывая, провела меня в комнаты... Достала старые фотографии.

— Вот дом, в котором мы тогда жили. Деревянная одноэтажная постройка, каких много было в Полярном. Я училась в третьем классе, и в тот день мама позволила мне поспать подольше — уроки перенесли во вторую смену. Трехпудовый осколок баллона легко проломил крышу и упал на мою кровать. Спасло меня то, что весь удар пришелся на железную поперечину кровати. Меня задело лишь краем. Я даже сознания не потеряла, хотя был перебит тазобедренный сустав и повреждены внутренние органы. Мама крикнула: «Война!», — схватила меня и сестренку и кинулась в бомбоубежище. Потом увидела кровь... Побежала за машиной. Легла на дорогу — остановила самосвал. В госпиталь меня привезли раньше раненых матросов. Сделали все необходимые перевязки и на катере отправили меня в Североморск, а оттуда самолетом в Москву. Почти год провела в Русаковской больнице в Сокольниках. Врачи там хорошие... Но от хромоты избавить меня не смогли... Вернулась домой. Закончила школу. Пошла работать санитаркой в морской госпиталь.

Тут в комнату вбежал маленький мальчик, а его отловила молодая красивая женщина — дочь Ирины Николаевны, Оля... И понял я, что прихрамывающую блондинку кто-то решил однажды проводить из ресторана. Решился связать с ней судьбу, жениться на ней. Мужем Ирины стал статный моряк-главстаршина. Прожили они несколько лет. Потом развелись. И она, увечная, с ребенком на руках, сумела найти нового мужа, не хуже прежнего. Это даже не судьба, это — характер.

Живет Хабаров, не жалуется, внука растит, за полярников инвалидов хлопочет. Пособие от Министерства обороны получает за искалеченную ногу — аж целых 83 рубля 26 копеек.

— Ну, а с Анатолием Степановичем и в самом деле на разных мероприятиях встречаемся. Никакой обиды на него не держу. Он с тем взрывом и сам пострадался.

### **«Мой экипаж во взрыве не виновен!»**

Такая вот история... Кого винить в той давней трагедии? Шла «холодная война»... И высшая степень боеготовности оплачивалась порой кровью. Через несколько месяцев после взрыва в Полярном едва не грянул ядерный взрыв в Карибском море, где столкнулись лоб в лоб геополитические интересы двух сверхдержав и куда от забрызганных кровью полярников причалов ушли четыре подводные лодки. Такие же, как «Буки-37». «Живыми не

ждали!» — скажут потом их командирам большие начальники, следившие за большой охотой американского флота на «красные октябри». Но это другая история...

Нынешний День подводника отмечался в Полярном широко и красиво. Ветераны выходили в море, опускали на воду венки... Мы сидели с Бегебой за одним накрытым столом. Золото погон его парадной тужурки оттенялось серебром густых еще волос. Рослый, крепкий морячина, он никак не тянул на свои семьдесят... Потом он вдруг куда-то исчез.

— А где Анатолий Степанович?

— К своим пошел...

Я нагнал Бегебу у гарнизонного кладбища. Там почти вровень с сугробами высился серый бетонный обелиск. «Морякам-подводникам, павшим при исполнении воинского долга 11 января 1962 года...» Я уже знал, что во все праздники капитан 1-го ранга Бегеба приходит к своим морякам. Тяжелая эта участь — быть живым командиром погибшего экипажа. Бегеба снял раззолоченную фуражку.

— Подождите, ребята... Я к вам вернусь.

Рукавом тужурки обметал он снег с выбитых на граните литер: Симонян, Семенов...

Из рассказов очевидцев:

*Вице-адмирал запаса Анатолий Кузьмин:*

«Наша Б-116 стояла у пирса против торпедного причала. Шлю проворачивание. Мы продували ЦГБ и вдруг взрыв и сразу крен. Командир Егоров решил, что разорвали ВВД цистерну, велел мне срочно посмотреть — травит ли воздух под бортом. Я вылез и смотрю, а наша соседка тоже с креном. Я кричу вниз, товарищ командир, это на Б-37 цистерну разорвало.

И вдруг на мостик сверху грохнулась железяка. Вижу, как Б-37 притопилась до рубочных иллюминаторов. Как на картине Чюрлениса — «Тишина». Только из-под воды два зеленых глаза смотрят... Из шахты Б-37 три огненных форса — один за другим... Корма приподнята. Снова форс диаметром в 650 миллиметров. Последний форсы били уже через гусак газоотвода. Лодка быстро погружалась...

Потом к нам перевели тех, кто уцелел. Это были матрос Рученин, старшина 2-й статьи Чехов, матрос Параскан.

Рученин во время проворачивания находился на рубке — чистил флажки. Взрывом его выбросило на середину Екатерининской гавани. Оглушенный, он сразу бы пошел ко дну, но на счастье

его швырнуло под борт катера, который отвозил офицеров на тральщики, стоявшие под Екатерининским островом. Парня сразу же втащили на борт и уже там приводили в чувство.

Рядом с Б-37 стояла вторым корпусом С-350. Она только что пришла из дока и по счастью на ней не было еще боезапаса. Иначе бы рванула и она...»

Замполит капитан-лейтенант Виктор Золотайкин служил на лодках всего третий день. Он перевелся с тральщиков. Жил со мной на одной лестничной площадке и все меня спрашивал, что за жизнь на подлодках и как надо строить свою работу... Его тело нашли во втором отсеке. Оно было завернуто в сплюснутый батарейный автомат, без головы...

Тут неисповедимый расклад судеб: кому жить, а кому душу отдавать. В живых остался инженер-механик Александров, который наладился во время проворачивания ходить к любимой деве, жившей рядом с СРМ (судоремонтной мастерской). Берет обычно какую-нибудь деталь, трубу и говорит, что ему нужно срочно заварить свисток по договоренности с работягами... Через час возвращается с жалобами на плохую организацию службы на СРМ. В общем, часа ему на общение с девой вполне хватало. Можно считать, что этой женщине он обязан жизнью...

А вот мой приятель старпом Арнольд Симонян погиб в центральном посту. Форс пламени из первого отсека пролетел через открытый второй отсек и достал до конторки центрального поста. Симонян стоял за конторкой. Его обожгло. Матрос Параскан сиганул через шахту наверх, сбегал с горящей лодки и скрылся где-то на территории подплава. Остался жив. Хотели отдать под суд за бегство с аварийного корабля, но решили так — молодой, раз спасся, пусть живет и служит за тех, кто погиб...

Старшина 2-й статьи Чехов во время пожара находился в аккумуляторной яме четвертого отсека. Почувал — пошла по вентиляции ядовитая гарь. Те, кто успел вдохнуть окиси углерода, тут же падали замертво — слишком велика была концентрация. Парень затаил дыхание и не дыша проскочил через три отсека в седьмой. Там у аварийного люка застыли в судорогах два трупа. Видимо, ребята пытались открыть нижний люк и не успели. Чехов взлетел по их закованным телам, как по трапу, который они не состыковали, выбрался из верхнего люка и свалился, потеряв сознание.

Дослуживал у нас. Два раза его потом призывали из Мурманска на сборы. Пил по-черному. Во второй раз я его просто отослал обратно. Спился совершенно.

А вот мичман Лега уцелел, потому что в этот день женился — был в ЗАГСе...

Трагикомический случай произошел с электриком бербазы. Он в своей щитовой включил какой-то рубильник, и тут взрыв у причала. Парень решил, что это сработал каким-то образом его рубильник. Повредился в сознании, уверял всех, что это он взорвал лодку. Врачи долго приводили его в порядок, потом пришли к выводу, что матроса надо комиссовать. Однако начпо, голубой ворюшка Миха Репин (покупал яйца на плавбазе как битые — в треть цены) решил оставить электрика в качестве письменосца политдепа.

Однажды после фильма «Чрезвычайное происшествие» матрос окончательно сошел с ума. Ворвался в кабинет начпо, который «работал» с письмами и закричал.

«Ну, полковник Фан, солёный огурец, пришел тебе — ц!»

И стал наматывать на кулак ремень с бляхой. Репин едва успел вызвать караул...

Что же случилось? Полагаю, в первом, при проворачивании гидравликой рулей глубины, прорвало систему и масло расплылось на плафоны. Возник объемный пожар. Оттого и выброс по отсекам.

Двери были открыты до седьмого отсека. Разгильдяйство! Помощник командира, как положено при пожаре, немедленно заdraил центральный пост и повис на кремальере, не пуская никого из второго. Вроде бы все сделал по инструкции. Но именно это явилось роковым обстоятельством. В торпедном отсеке резко повысилось давление. Морская смесь взрывается при температуре горящей спички — 700 градусов и при повышении давления на 3 килограмма. Это уже потом ввели обязательное правило: при пожаре боезапаса немедленно разгерметизировать отсек...

Б-37 — кабацкая лодка. Перед взрывом вернулись с моря в противогазах — хлор! Засолили через систему МТЭ аккумуляторную батарею.

Упорный слух — помяли БЗО и с помощью паяльника выравнивали поверхность. Одна из причин взрывов тротила — короткое замыкание, вольтова дуга...

*Капитан 1-го ранга В. Голубев:*

«Я стоял дежурным по бригаде. Находился на Шипке. Вдруг тихо-тихо заработало оповещение — «Пожар на 2-м причале!» Я объявил на бригаде тревогу и побежал по трапам вниз. Поравнял-

ся с сарайчиками — и мощная вспышка — озарилась вся гавань! Взрыв... Накрыло воздушной волной, и слышу — дзынь, дзынь, дзынь — все окна в казарме повывлетали. И тут сверху стальной град посыпался. Весь снег в черных пятнах. Как меня не задел?! Чудо... Сбегаю вниз, вижу картину: у развороченного причала вздыбленная корма Б-37, нос притоплен. Поодаль — отброшен от корпуса лодки сошвартованная с ней «эска». Поверх торчащих бревен причала — безжизненное тело матроса: шинель задрана на голову, штанов нет, возле головы — лужа крови... И тишина, никого нет. Только дико кричит из-под причала флагмех, ему обе ноги переломало. У меня провал в памяти. Не помню, как люди появились, стали раненых собирать. Мне приказано — собрать со всех лодок идашки и тащить их на причал для проведения спасательных работ. Исполнил, стою в оцепенении. Тут секретарь эскадренной парткомиссии налетает: «Вы что тут без дела торчите?»... Я ему — «С какой стати вы мной командуете? У меня начальники есть, и я их распоряжения выполняю». Вдруг вижу, лодка резко осела в воду и через «тусак» газоотвода полькнуло выдавленное из отсеков пламя. Это был прощальный вздох гибнущего корабля. Как кинулся этот партийный деятель прочь, только пятки засверкали...

Потом стали спасать людей из отсеков тонувшей Б-37. Миша Леверант в идашке полез, но запутался в концах, так и пошел с лодкой в воду. Видели мы, как погрузился под маску, под стекла очков, как исчез с головой, а помочь никто не может...»

## **СУД ДА ДЕЛО**

### **История одного судебного приговора**

*Из воспоминаний генерал-майора юстиции Ф.Д. Титова.*

11 января 1962 года в Полярном личный состав подводной лодки Б-37 проекта 641, входящей в состав 211-й бригады 4-й эскадры Северного флота, после подъема Военно-морского флага приступил к осмотру и проворачиванию оружия и технических средств. Вторым корпусом у этого же четвертого причала была ошвартована подводная лодка С-350 проекта 633.

Отдав приказание старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну, командир Б-37 капитан 2-го ранга Бегеба Анатолий Степанович убыл на некоторое время на ПКЗ-82, стоявшую по корме лодки. Через 10-15 минут он вернулся на причал, откуда наблюдал за работой личного состава на верхней палубе лодки.



Минут через пять из рубки лодки внезапно повалил густой дым с нарастающим гулом и языками пламени, и сразу же оттуда выскочил матрос Параскан с черным от копоти лицом.

Командир Б-37 метнулся к находящемуся неподалеку телефону и доложил оперативному эскадры о происшествии. Поскольку проникнуть внутрь лодки через рубочный люк уже было невозможно, Бегеба предпринял попытку попасть в прочный корпус через кормовой люк, но в это время внутри лодки раздался неслышный хлопок, за которым последовал мощнейший взрыв, сбросивший командира за борт.

В результате взрыва носовая часть лодки, вплоть до рубки, была полностью разрушена, оставшиеся кормовые отсеки мгновенно затонули. На С-350 повреждение получил прочный корпус первых двух носовых отсеков, лодка начала тонуть, но ее удалось отбуксировать на мель.

В жилых домах, расположенных неподалеку, взрывной волной были выбиты окна и снесены двери. Один из осколков пробил крышу и потолок одноэтажного дома, упал на кровать, где спала одиннадцатилетняя девочка, и повредил ей ногу, в результате чего она стала инвалидом.

Всего от взрыва погибли 78 человек из состава 4-й эскадры подводных лодок, из них — 59 членов экипажа Б-37 и 11 членов экипажа С-350.

К исходу дня на флот прибыла государственная комиссия во главе с Главкомом ВМФ адмиралом флота С.Г. Горшковым, в состав которой входила большая группа ученых под руководством академика А.П. Александрова. Первоначально комиссия выдвинула двадцать две версии происшедшего взрыва, но после тщательного ознакомления с первичными материалами она остановилась на четырех.

Результаты работы комиссии были доложены министру обороны Маршалу Советского Союза Р.Я. Малиновскому и через него представлены в Президиум Центрального Комитета КПСС, который безотлагательно ознакомился с ними и принял соответствующее решение, где был дан краткий анализ причин катастрофы на подводной лодке Б-37, сделаны оргвыводы и сформулированы указания МО СССР: принять меры, направленные на повышение организаторской и воспитательной работы, укрепление дисциплины и правопорядка на кораблях и в частях флота. Оргвыводы непосредственно касались двух должностных лиц: командующего Северным флотом адмирала А.Т. Чабаненко, которого сняли с занимаемой должности, и командира Б-37 капитана 2-го ранга А.С. Бегебы, в отношении которого было предписано: отдать под суд военного трибунала.

Вскоре на флот прибыл новый командующий — адмирал В.А. Касатонов. При первой встрече со мной Владимир Афанасьевич высказал свое глубокое возмущение поведением Бегебы в день катастрофы и выразил твердое убеждение, что суровый приговор трибунала Военный совет использует «как рычаг в деле решительного укрепления дисциплины и порядка на кораблях и в частях флота...».

Через три месяца в военный трибунал Северного флота поступило уголовное дело в шести томах по обвинению А.С. Бегебы в должностном преступлении. У меня как у председателя не было сомнений в том, что изучением материалов предварительного следствия я должен заниматься лично, не перекладывая это сложное дело на своих подчиненных. Еще до поступления результатов следствия в военный трибунал я самым тщательным образом вникал во все детали этого «черного дня», как его окрестили на флоте. Прежде всего съездил в Полярный, где побывал на месте происшествия, внимательно осмотрел оставшуюся часть Б-37, к тому времени поднятую из воды, побеседовал со многими подводниками, встречался с жителями города — свидетелями катастрофы, изучал оперативные документы, знакомился со списком предполагаемых народных заседателей.

Решение Президиума ЦК КПСС, приказ министра обороны и мнение нового командующего флотом вызвали необходимость обстоятельного, объективного и очень взвешенного изучения материалов следствия, поэтому к этой работе я привлек самых опытных судей военного трибунала. На распорядительном заседании, которое всегда предшествует судебному, после доклада прокурора флота полковника юстиции Титкова и моего содоклада было принято решение о предании командира подводной лодки Б-37 капитана 2-го ранга А.С. Бегебы суду военного трибунала. Процесс решили провести в Полярном. После этого уже не обвиняемому, а подсудимому Бегебе было предъявлено обвинительное заключение, а также разъяснено, что в процессе рассмотрения дела в судебном заседании у него имеется право на защиту. По просьбе военного трибунала Мурманская коллегия адвокатов выделила своего представителя для защиты подсудимого. Женщина-адвокат не имела ни малейшего представления о специфике подводного флота. Это выяснилось с первых же минут общения с ней. В результате Бегеба заявил, что в суде будет защищать себя сам, и ему были разъяснены все правовые нормы, которыми он имеет право пользоваться как защитник.

Как я уже упоминал, большое внимание мы уделили подбору народных заседателей. По моему глубокому убеждению, недопустимо выносить дело на судебное разбирательство, если народные заседатели недостаточно основательно ознакомлены с материалами следствия. Для участия в судебном разбирательстве мною были определены следующие народные заседатели: капитан 1-го ранга Шкодин — опытный подводник — и капитан 2-го ранга Савельев, замполит подводной лодки того же проекта, что и Б-37, недавно закончивший юридический факультет Военно-политической академии. Надо сказать, что названные товарищи отнеслись к исполнению возложенных на них обязанностей с высоким чувством ответственности. Я их не торопил, но они достаточно оперативно, за восемь дней, изучили все представленные материалы. Потом я ознакомил их с нормами процессуального закона, напомнил о том, что в совещательной комнате при вынесении приговора они подают свой голос первыми, а председательствующий последним.

Судебное заседание началось 18 июня 1962 года. На всю процедуру было предусмотрено три дня и еще один день — на прения сторон и составление приговора.

После объявления состава и участников суда отводов и других заявлений не последовало. Обвинительное заключение было сформулировано так:

— капитан 2-го ранга БЕГЕБА Анатолий Степанович, являясь командиром подводной лодки Б-37, преступно-халатно относился к исполнению своих служебных обязанностей, систематически нарушая требования Корабельного устава (КУ) и Наставлений Военно-Морского флота;

— 11 января 1962 года, вопреки требованиям ст. 271 и 272 КУ, ушел с корабля и отпустил командира БЧ-5 инженер-капитан-лейтенанта ЯКУБЕНКО. В результате этого оставшиеся на корабле старший помощник командира капитан-лейтенант СИМОНЯН и командир моторной группы инженер-лейтенант ТАГИДНИЙ, не допущенные к самостоятельной работе по управлению кораблем, не смогли обеспечить полное руководство по осмотру и проворачиванию оружия и технических средств;

— во время возникшего на подводной лодке пожара около 8 час. 20 мин. БЕГЕБА не выполнил долг командира, как это предусмотрено ст. 156 КУ I, ст. 13 «Наставления по борьбе за живучесть подводной лодки». Зная, что в лодке осталось много людей, в главный командный пункт лодки он не спустился, обстановку не выяснил, личный состав на борьбу за живучесть корабля не возгла-

вил и занялся выполнением второстепенных, не столь важных в создавшейся обстановке вопросов, по существу отстранившись от командования кораблем;

— личный состав, лишенный руководства и неподготовленный к борьбе за живучесть в сложных условиях, не смог организовать свои усилия в этом направлении и устремился в сторону кормы лодки, ища там спасения;

— от происшедшего вскоре взрыва погибло большое количество людей и затонули две подводные лодки — Б-37 и стоявшая рядом с ней С-350;

— в нарушение ст. 126 КУ, БЕГЕБА недостаточно осуществлял контроль за боевой подготовкой личного состава, за состоянием оружия и технических средств, а также организации службы на корабле, вследствие чего на подводной лодке Б-37 по вине личного состава имели место две аварии: в 1960 году — попадание морской воды в боевую торпеду и вывод ее из строя и в 1961 году — попадание воды в аккумуляторную батарею;

— БЕГЕБА не проявил надлежащей требовательности к своему старшему помощнику капитан-лейтенанту СИМОНЯНУ в части сдачи им зачетов на допуск к самостоятельному управлению кораблем.

После зачитания обвинительного заключения выясняю у подсудимого, понятно ли ему, в чем он обвиняется, и признает ли он себя виновным в предъявленном ему обвинении. Бегеба ответил:

— Обвинение понятно. Виновным в том, что произошло на подводной лодке утром 11 января 1962 года, себя не признаю. Что касается аварийных происшествий, имевших место в 1960 и 1961 годах во время автономного плавания, за них вышестоящим командованием я был наказан в дисциплинарном порядке. Оспаривать эти факты не имею оснований.

Как было намечено, слушание по делу завершилось в течение трех дней, хотя несколько дней приходилось продлевать время работы трибунала. В процессе подготовки дела к расследованию в суде, особенно после детального ознакомления со всеми его материалами, много пришлось пережить, передумать, пропустить через сердце, чтобы сделать единственно правильный и обоснованный вывод. С одной стороны — тяжелейшая катастрофа с многочисленными человеческими жертвами и огромным материальным ущербом, решение высшего партийного органа, приказ министра обороны, выводы командования ВМФ, мнение ученых во главе с

таким авторитетом, как академик Александров А.П., наконец, материалы органов следствия. С другой — требования закона обоснованно и убедительно определить, в чем конкретно состоит вина командира в случившейся катастрофе.

Наконец, наступил день приговора. 22 июня 1962 года в 10 часов 15 минут судьи удалились в совещательную комнату и начали «по полочкам» раскладывать все «за» и «против», стараясь не упустить ни малейшего аргумента. В итоге, после длительного обсуждения, пришли к единодушному выводу:

— Бегеба не виновен, а если и виновен, то только в том, что не погиб в результате возникшего на лодке пожара и взрыва, но за это, как известно, не судят. Первым такое мнение высказал капитан 1-го ранга Шкодин. После того, как мы пришли к единому мнению, понадобилось еще более четырех часов для составления приговора, поскольку снова и снова приходилось обращаться к материалам дела, статьям уставов и наставлений.

Стрелки часов показывали 22 часа 40 минут, когда комендант суда скомандовал:

— Встать! Суд идет!

Я достал из папки текст приговора на шести листах машинописного текста и, стараясь преодолеть волнение, приступил к его оглашению. В зале установилась, что называется, гробовая тишина, и чем ближе к заключительной части, тем больше нарастала напряженность.

## ПРИГОВОР

именем Союза Советских Социалистических республик

22 июня 1962 года военный трибунал Северного флота в составе: председательствующего полковника юстиции ТИГОВА, народных заседателей — капитана 1-го ранга ШКОДИНА, капитана 2-го ранга САВЕЛЬЕВА,

при секретаре гр-ке СУХОРАДО, с участием военного прокурора Северного флота полковника юстиции ТИТКОВА, в закрытом судебном заседании в гор. Полярном рассмотрел дело по обвинению бывшего командира подводной лодки Б-37 211 бригады 4-й эскадры подводных лодок Северного флота капитана 2-го ранга БЕГЕБА Анатолия Степановича, рождения 23 января 1925 года, уроженца гор. Ташкента, русского, проживающего в гор. Полярном Мурманской области, с высшим образованием, женатого, исключенного из членов КПСС в связи с настоящим делом, ранее не судимого, на военной службе с октября 1943 года, в соверше-

нии преступления, предусмотренного ст. 260 п «а» Уголовного кодекса РСФСР.

На основании судебного разбирательства дела военный трибунал

УСТАНОВИЛ:

Предварительным следствием Бегебе предъявлено обвинение в том, что он, являясь командиром подводной лодки Б-37, преступно-халатно относился к исполнению своих служебных обязанностей, систематически нарушая требования Корабельного устава и Наставлений Военно-Морского флота.

11 января 1962 года, вопреки требованиям ст. 271 и 272 КУ ВМФ, ушел с корабля сам и отпустил командира электромеханической боевой части (БЧ-У) подводной лодки инженер-капитан-лейтенанта Якубенко. В результате этого оставшиеся на корабле старший помощник командира капитан-лейтенант Симонян и командир моторной группы инженер-лейтенант Тагидний, не допущенные к самостоятельному управлению кораблем, не могли обеспечить полноценное руководство по осмотру и проворачиванию оружия и технических средств.

Во время возникшего на подводной лодке 11 января 1962 года около 8 часов 20 минут пожара Бегеба не выполнил долг командира, как это предусмотрено ст. 156 Корабельного устава ВМФ и ст. 13 Наставления по борьбе за живучесть подводной лодки (НБК ПЛ-61).

Зная, что в лодке осталось много людей, в главный командный пункт лодки он не спустился, обстановку не выяснил, личный состав на борьбу за живучесть корабля не возглавил и занялся выполнением второстепенных, не столь важных в создавшейся обстановке вопросов и по существу самоустранился от командования кораблем.

Личный состав, лишенный руководства и неподготовленный к борьбе за живучесть корабля в сложных условиях, не мог организовать свои усилия в этом направлении и устремился в сторону кормы, ища спасения.

От происшедшего вскоре взрыва погибло большое число людей и затонули 2 подводные лодки: Б-37 и стоявшая с нею рядом С-350.

В нарушение ст. 126 Корабельного устава, Бегеба недостаточно осуществлял контроль за боевой подготовкой личного состава, за состоянием организации службы, оружия и технических средств, вследствие чего на ПЛ Б-37 по вине личного состава имели место 2 аварии: в 1960 году — попадание воды в боевую торпеду и вывод ее из строя и в 1961 году — попадание воды в аккумуляторную

батарею. Кроме того Бегеба не проявил надлежащей требовательности к своему старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну в части сдачи им зачетов на допуск к самостоятельному управлению кораблем.

В ходе судебного разбирательства дела не нашло своего подтверждения обвинение Бегебы в том, что он 11 января 1962 года во время осмотра и проворачивания оружия и технических средств отпустил с корабля командира БЧ-У Якубенко; что во время возникшего пожара не выполнил долг командира корабля, в главный командный пункт лодки не спустился, обстановку не выяснил, личный состав на борьбу за живучесть корабля не возглавил и занялся выполнением второстепенных, не столь важных в создавшейся обстановке вопросов и по существу самоустранился от командования кораблем; что не проявил надлежащей требовательности к своему старшему помощнику Симоняну в части сдачи им зачетов на допуск к самостоятельному управлению кораблем.

В суде Бегеба показал, что 11 января 1962 года перед подъемом флага Якубенко доложил ему о необходимости сходить на судоремонтный завод № 10 по делам службы и Бегеба согласился с этим, однако разговора о том, чтобы Якубенко сошел с корабля для этой цели во время проворачивания, не было. Это обстоятельство подтверждается и показаниями Якубенко, который в суде пояснил, что после разговора с Бегебой он вскоре обратился к старшему помощнику Симоняну за разрешением сойти с корабля для того, чтобы отправиться на завод, и о своем уходе с корабля вскоре после подъема флага Бегебе не докладывал. Таким образом, утверждение Бегебы о том, что он не знал об отсутствии Якубенко на корабле во время проворачивания, находит подтверждение.

В части своих действий во время пожара на лодке Бегеба показал, что в тот момент, когда он примерно в 8 часов 20 минут направился с причала на лодку, то увидел, как из ограждения рубки повалил густой дым. Он тут же доложил об этом по телефону начальнику штаба эскадры контр-адмиралу Юдину, который в этот момент находился в комнате оперативного дежурного, и сразу же пытался пройти в центральный пост или на мостик лодки, но из-за дыма, валившего под напором изнутри лодки, пройти в нее не смог. В тот момент через дверь ограждения рубки вышел старшина 1-й статьи Параскан, лицо которого было в копоти. Бегеба спросил у Параскана, что случилось, и поскольку тот ничего не ответил, то, не задерживаясь возле него, побегал к кормовому люку с тем, чтобы проникнуть в лодку через

седьмой отсек. При этом Бегеба, увидев на крыше ограждения рубки матроса Черкасова, который нуждался в помощи, приказал матросам снять его оттуда и сам принял в этом участие. Пока матросы открывали люк седьмого отсека, Бегеба снова пытался проникнуть в лодку через верхний рубочный люк, но, войдя в дверь ограждения рубки, из-за едкого густого дыма был вынужден выйти оттуда и в этот момент ощутил толчок, а затем оказался в воде за бортом лодки.

Эти объяснения Бегебы находят подтверждение в показаниях ряда свидетелей. Так, свидетели Денисов, Варшиков, Вязников, Букин и Потапов показали в суде о том, что Бегеба сразу же после возникновения пожара позвонил по телефону и кому-то доложил о пожаре, а после этого он побежал на лодку. Свидетель Сидельников показал, что Бегеба после доклада о пожаре по телефону бросился на лодку, открыл дверь в ограждении рубки, и из нее повалил дым, поэтому пройти в лодку он не смог. Свидетели Баршиков и Потапов пояснили, что во время пожара они также пытались проникнуть в лодку, но из-за густого дыма сделать этого не смогли. Свидетели Денисов и Потапов показали, что Бегеба приказал им открыть люк седьмого отсека, что они успели лишь развернуть кремальеру люка, и в этот момент взрывом были выброшены за борт.

По заключению экспертов в суде, Бегеба в сложившихся условиях мог осуществить связь с личным составом только кормовых отсеков лодки и лишь через люк седьмого отсека, так как проникнуть в центральный пост или на мостик было невозможно.

Таким образом, военный трибунал находит, что Бегеба пытался проникнуть в лодку, выяснить обстановку и возглавить борьбу за живучесть корабля, однако сложившиеся условия и быстротечность событий (от момента возникновения пожара до взрыва прошло не более 4-5 минут) не позволили ему выполнить это.

Военный трибунал находит также, что в данном случае Бегеба поступил правильно, лично доложив о пожаре по телефону. Бегеба в суде показал, что он решил немедленно доложить о пожаре по телефону оперативному дежурному, чтобы быстрее получить помощь береговых средств тушения пожара, а также ввиду того, что телефон прямой связи с оперативным дежурным находился в двух шагах и близости от себя Бегеба в тот момент никого не видел. Свидетели Денисов, Баршиков, Вязников, Букин, Потапов и Сидельников пояснили в суде, что на доклад о пожаре по телефону Бегеба потратил очень мало времени. По заключению экспертов в суде, действия Бегебы



как в части личного доклада командованию о пожаре, так и в целом последовательность его действий в процессе пожара являются правильными.

Из заключения экспертов усматривается также, что допуск старшего помощника командира корабля к самостоятельному управлению кораблем является элементом подготовки его к должности командира и не связан с полноценным исполнением обязанностей старшего помощника при стоянке корабля в базе. На должность старшего помощника командира ПЛ Б-37 Симонян назначен незадолго до происшествия на лодке и поэтому вменить в вину Бегебе, что он не проявил к Симоняну надлежащей требовательности в части сдачи им зачетов на самостоятельное управление кораблем, оснований не имеется.

Исходя из изложенного, указанные выше эпизоды обвинения, предъявленные Бегебе предварительным следствием, подлежат исключению как не нашедшие подтверждения в процессе судебного следствия.

Что касается других эпизодов обвинения Бегебы, предъявленных ему предварительным следствием, то в процессе судебного разбирательства установлено, что они имели место, но не в том объеме, как об этом сказано в обвинительном заключении.

Бегеба 11 января 1962 года после подъема флага, когда личный состав стал спускаться вовнутрь подводной лодки, то есть приблизительно в 8 часов 1-2 минуты, ушел на плавказарму № 82 (ПКЗ-82) стоящую у 4-го причала непосредственно за кормой ПЛ Б-37, и возвратился оттуда к своей лодке, примерно, через 8-9 минут, то есть около 8 часов 10 минут, а не в 8 часов 20 минут, перед самым появлением дыма из ограждения рубки ПЛ, как об этом сказано в обвинительном заключении.

Возвратившись к подводной лодке, Бегеба на лодку не пошел, а остался на причале и находился там в течение 10 минут до возникновения пожара.

Это обстоятельство подтверждается показаниями как самого Бегебы, так и свидетелей Букина, Денисова и Барщикова. Бегеба показал, что после подъема флага он ушел на ПКЗ-82 по естественным надобностям, пробыл там 3-4 минуты и не позже 8 часов 10 минут возвратился на 3-й причал, с которого в течение примерно 10 минут наблюдал за ходом проворачивания механизмов на внешней части подводной лодки.

Свидетель Денисов, являвшийся 11 января 1962 года верхним вахтенным и находившийся в тот момент на 3-м причале около ПЛ Б-37, видел, как Бегеба после подъема флага уходил от ПЛ в

сторону ПКЗ-82, а затем увидел его на причале возле лодки до начала пожара.

Свидетель Букин показал, что он приблизительно в 8 часов 10 минут видел Бегебу, когда он возвращался к ПЛ от ПКЗ-82, и разговаривал с ним. Это обстоятельство подтвердил и свидетель Варшиков.

Своими действиями Бегеба допустил нарушение статей 184 и 271 Корабельного устава ВМФ тем, что, уходя с подводной лодки на короткое время, он не сообщил об этом своему старшему помощнику капитан-лейтенанту Симоняну и тем самым не оставил его на это время за себя, а также тем, что, возвратившись к подводной лодке в тот момент, когда личный состав занимался осмотром и проворачиванием оружия и технических средств, остался на причале и на лодку не зашел.

Судом установлено, что в подготовке личного состава ПЛ Б-37 к борьбе за живучесть корабля имели место недостатки, однако, как это видно из показаний свидетелей Журавель и Сверчкова, а также Бегебы, они не носили столь серьезного характера, чтобы можно было сделать вывод о неподготовленности личного состава для борьбы за живучесть корабля в сложных условиях. В частности, недостатки, отмеченные при проверке этого вопроса на ПЛ «Б-37» штабом 211-й бригады подводных лодок 27 декабря 1961 года, были устранены к 3 января с.г., а 10 января эта лодка сдала задачу № 1 с оценкой «хорошо».

О достаточном уровне подготовки личного состава свидетельствует и тот факт, что в 1961 году ПЛ Б-37 непрерывно находилась в числе кораблей первой линии, успешно выполняла поставленные задачи, более 80 дней несла боевое дежурство и в январе с.г. готовилась к автономному плаванию на полный срок.

Тщательное исследование в суде обстоятельств катастрофы позволило сделать вывод, что прорыв газов под большим давлением и мгновенный вывод из строя значительной части личного состава, а также скоротечность событий не позволили оставшимся в живых до взрыва людям кормовых отсеков осуществить борьбу за живучесть корабля и их спасение. Такой вывод подтверждается, в частности, тем фактом, что, как это видно из заключения экспертной медицинской комиссии (том II л.д. 192), из 40 трупов, извлеченных из ПЛ Б-37, в 29 случаях непосредственной причиной смерти явилось острое отравление окисью углерода.

Утверждение обвинительного заключения о том, что личный состав лодки, лишенный руководства и неподготовленный

к борьбе за живучесть корабля, не мог организовать свои усилия в этом направлении и устремился в сторону кормы, ища спасения, сделан лишь на том основании, что матросы Чехов, Дураков, Панченко, Литвинов и Ярмухаметов покинули боевые посты и выбрались на верхнюю палубу через люк седьмого отсека.

В суде, однако, установлено, что Панченко, Дураков и Ярмухаметов находились у своих заведений в седьмом отсеке, Литвинов — в корме шестого отсека, а Чехов — струей воздуха при возникновении пожара был отброшен в пятый отсек; когда он пришел в чувство и, ощутив едкий дым, надел противогаз, то взрывом был выброшен в шестой отсек, откуда затем и выбрался наверх через люк седьмого отсека.

Таким образом, самовольного оставления личным составом своих постов и сосредоточения в корме в действительности не было.

На подводной лодке Б-37 действительно имели место случаи попадания забортной воды: в 1960 году — в торпеду и в 1961 году — в отдельные элементы аккумуляторной батареи, однако данные случаи, как это видно из заключения экспертов в суде, относятся к аварийным происшествиям, а не к авариям, как об этом указано в обвинительном заключении. Хотя непосредственным виновником этих происшествий Бегеба и не является, в то же время, в силу требований ст. 126 КУ ВМФ, он как командир корабля несет ответственность за боевую подготовку, состояние оружия и технических средств и за воспитание личного состава, по вине которого произошли указанные выше аварийные происшествия.

Исходя из изложенного, военный трибунал находит, что в своей служебной деятельности Бегеба допустил грубые нарушения требования Корабельного устава ВМФ, в частности ст. 126, 184 и 271, однако эти его действия не могут служить основанием для вывода о том, что Бегеба преступно халатно относился к исполнению своих служебных обязанностей, так как допущенные им нарушения не носили систематического характера и не добыто данных о том, что они повлекли за собою тяжелые последствия.

На основании всего вышеизложенного и руководствуясь ст. 303 и 316 Уголовно-процессуального кодекса РСФСР, военный трибунал Северного флота

ПРИГОВОРИЛ:

Бегебу Анатолия Степановича по ст. 260 п «а» УК РСФСР оправдать.

Меру пресечения в отношении его — подписку о невыезде — отменить.

Приговор может быть обжалован в кассационном порядке в Военную коллегия Верховного Суда Союза ССР в течение семи суток со дня провозглашения приговора.

Подлинный за надлежащей подписями.

Верно: Председатель военного трибунала Северного флота  
полковник юстиции Ф. ТИТОВ

Бросил взгляд в зал. Полнейшее оцепенение присутствующих. Все продолжают молча стоять. Никто не ожидал полного оправдания подсудимого!

Первым пришел в себя и выскочил из зала военный прокурор полковник юстиции Титков. Несмотря на позднее время, он сумел организовать катер, на котором незамедлительно убыл в Североморск и, как выяснилось позже, сразу доложил адмиралу Касатонову об оправдательном приговоре капитану 2-го ранга А.С. Бегебе.

В свой рабочий кабинет я попал в середине следующего дня, и сразу же начальник канцелярии военного трибунала передал мне приказание командующего флотом: немедленно прибыть к нему.

Через несколько минут открыл двери штаба флота. Вошел в кабинет. Не успел толком доложить о своем прибытии, как адмирал, стуча кулаком по столу, набросился на меня с упреками:

— Вы что, решили Президиум ЦК партии учить!.. Вы выбили у меня из рук рычаг, с помощью которого я хотел повернуть всю работу командиров по искоренению серьезных недостатков в службе и укрепить дисциплину! Вы что, решили быть умнее тех, кто был в госкомиссии, которая разбиралась в происшествии, и прокуратуры флота, четыре месяца проводившей следствие по этому делу?!

Эту тираду командующий закончил тем, что заявил: такой приговор не соответствует действительности и по протесту военной прокуратуры флота будет отменен, а Бегеба все же будет осужден... Тогда я малость вспылil и заявил:

— Что вы на меня кричите? Ведь я вам в своей работе не подчинен!

Касатонов, топнув ногой, закричал:

— А кому же вы подчинены?

Собравшись с духом, отвечаю как можно спокойнее и тверже:

— Я подчинен советскому правосудию!

В кабинете находился и член военного совета адмирал Федор Яковлевич Сизов, который молчал, однако незаметно дергал меня

за рукав тужурки, давая понять, чтобы я не слишком горячился. Собственно, на этом встреча и закончилась. Каждый из нас остался при своем мнении.

Чувствовалось, что военный прокурор активно поработал по нагнетанию страстей вокруг приговора не только с командующим, но и с политработниками и командирами. Деятельность свою он не ограничил рамками Северного флота. На следующий день мне позвонили из Москвы. Председатель Военной коллегии Верховного Суда СССР генерал-лейтенант В.В. Борисоглебский беседовал со мной долго и обстоятельно, а еще дня через три-четыре последовал звонок из ЦК КПСС. Звонили по поручению первого секретаря ЦК КПСС Н.С. Хрущева. Меня на месте не оказалось, поэтому мой заместитель полковник юстиции Маслов, по просьбе звонившего, зачитал ему весь текст приговора. Это вызвало некоторое недоумение на другом конце провода:

— В документе, поступившем в ЦК от Генерального прокурора, обстоятельства оправдания Бегебы изложены несколько иначе. Пришлите копию приговора в Москву.

Подготовка к процессу, сам процесс, а особенно нервная обстановка, сложившаяся после оглашения оправдательного приговора, изрядно измотали меня. На мое счастье, наступил срок очередного отпуска. А тут как раз подоспели две путевки в санаторий Кисловодска. Позвонил в Москву и получил «добро» использовать свое право на отдых в начале августа. Правда, генерал Борисоглебский предложил выехать дня на два пораньше, чтобы встретиться и обсудить дело Бегебы, поскольку командованием Северного флота поднята большая шумиха в верхах.

В Москве я сразу же поспешил в кабинет Виктора Валерьяновича. От него узнал, какой переполох поднял оправдательный приговор не только в Генеральной прокуратуре, но и среди всей юридической общественности столицы. В головах многих не укладывалось, как военный трибунал флота осмелился принять решение об оправдании командира Б-37, несмотря на выводы государственной комиссии, решение высшего партийного органа и министра обороны.

— До ознакомления с материалами шеститомного уголовного дела, — отвечал я, — у меня не было оснований сомневаться по поводу решений этих авторитетных органов, но после тщательного изучения всех собранных материалов возникли сомнения в виновности Бегебы. Отдаю себе отчет, что в случае отмены приговора вышестоящим судом могу быть исключен из партии, разжалован в воинском звании и уволен с военной службы.

Под конец нашей беседы генерал Борисоглебский спросил, есть ли у меня какие-либо просьбы по поводу поступившего в Военную коллегия протеста военной прокуратуры Северного флота. Я высказал два пожелания. Первое: рассмотреть протест под его — Борисоглебского — личным предводительством. Второе: в составе суда желательно участие постоянных членов Военной коллегии, а не запасных, периодически привлекаемых из военных трибуналов округов, флотов, групп войск. Скажу наперед, что все мои просьбы были учтены. На прощание Виктор Валерьянович крепко пожал мне руку, пожелал хорошего отдыха, порекомендовал не думать об этом деле и заверил, что все будет рассмотрено по закону и совести.

В санатории я, как ни старался, не мог отвлечься от тревожных размышлений. В голову постоянно лезли мысли о том, где и как теперь придется устраивать свою дальнейшую жизнь. Я почти не сомневался, что под сильным давлением власть предержащих оправдательный приговор в отношении Бегебы будет отменен. Единственное, что хоть как-то скрашивало мрачную ситуацию, так это эпизод, который произошел в последний мой рабочий день — накануне отъезда из Североморска. Я уже передал все дела своему заместителю полковнику В.П. Маслову и собирался было пойти попрощаться со своими сослуживцами, но тут в кабинет вошла секретарь и попросила принять трех капитанов 1-го ранга.

— Пусть их примет Маслов.

— Они очень просят, чтобы приняли их именно вы!

— Пусть входят.

Вошли немолодые офицеры, и вдруг, как по команде, опускаются передо мной на колени, низко кланяются, и один из них говорит:

— Спасибо вам, товарищ полковник, за справедливость! Спасибо вам за спасенного командира! Спасибо за то, что не дали нам потерять веры в правосудие! Примите наш земной поклон...

Я оторопел. После постоянной нервозности, после мощного давления со стороны всевозможного начальства подобная сцена произвела на меня сильное впечатление. На глаза навернулись слезы, я еле-еле выдавил из себя слова благодарности, пожал каждому руку, и моряки вышли из кабинета. Позже я очень сожалел, да и сейчас сожалею, что, растерявшись, не спросил тогда их имен — кто они и откуда...

Отпуск подходил к концу. Несмотря на отличное питание, я потерял в весе несколько килограммов. Нервы... Нет ничего томительнее неизвестности. Что там ждет меня на службе?

Накануне отъезда сижу на лавочке у спального корпуса и пытаюсь дочитать библиотечную книгу. Подходит сотрудница санатория, протягивает уже распечатанную телеграмму. Читаю раз, читаю два... По щекам невольно покатались слезы. Заметив мое состояние, женщина участливо спросила:

— Вас судили, что ли?

И я каким-то сдавленным голосом, превозмогая комок в горле, отвечаю:

— Нет. Судил я.

В тексте телеграммы было следующее «ОПРАВДАТЕЛЬНЫЙ ПРИГОВОР ОСТАВЛЕН СИЛЕ ТЧК РАД ЗА ПРАВОСУДИЕ ТЧК ПОЗДРАВЛЯЮ ТЧК МАСЛОВ».

Возвратившись в Москву, поспешил в Военную коллегия, чтобы поблагодарить товарищей за не менее смелое решение и ознакомиться с текстом Определения на кассационный протест военного прокурора Северного флота. Начинаю читать с конца:

«...руководствуясь ст. 45 и 49 Основ уголовного судопроизводства Союза ССР и союзных республик, Военная коллегия ОПРЕДЕЛИЛА:

Приговор военного трибунала Северного флота от 22 июня 1962 года в отношении БЕГЕБЫ Анатолия Степановича оставить без изменения, а кассационный протест Военной прокуратуры того же флота — без изменения...»

Надо ли говорить, как пела моя душа!?

К 23 февраля 1963 года, неожиданно для всех, мне было присвоено очередное воинское звание — генерал-майор юстиции. Полгода спустя был подписан приказ о назначении на должность начальника организационно-инспекторского отдела Военной коллегии Верховного суда СССР. Когда я пришел попрощаться с командующим Северным флотом, Владимир Афанасьевич Касатонов тепло поблагодарил меня за пятилетнюю службу в Заполярье и сообщил, что Военный совет решил организовать в мою честь прощальный ужин.

В воскресенье 24 сентября 1963 года в 14 часов все приглашенные собрались в салоне командующего. После того как были произнесены первые тосты, встреча приобрела неформальный характер, и мой сосед за столом Семен Михайлович Лобов, отношения с которым у меня всегда были хорошими, наклонился ко мне и сказал полупшепотом:

— Всем ты, Федя, хороший парень, только вот Бегебу зря оправдал...

Адмирал Касатонов краем уха уловил эту фразу, встал из-за стола (разумеется, и мы все поднялись), наполнил свой бокал и сказал:

— Должен вам всем сообщить, что оправдательный приговор по делу Бегебы обсуждался в самой высокой инстанции страны и был признан обоснованным, правильным. Верховный Суд не случайно его утвердил, отклонив протест военной прокуратуры. Давайте еще раз поднимем бокал за Федора Дмитриевича и пожелаем ему здоровья и успехов в дальнейшей службе на высоком посту по руководству работой военных трибуналов.

Так вот оно в чем дело-то! Оказывается, копия приговора, отправленная в ЦК КПСС, была там изучена, и выработанная по ней позиция повлияла и на решение Военной коллегии, и на присвоение мне генеральского звания, и на назначение на высшую должность.

Так завершились споры и пересуды по поводу оправдательного приговора по делу командира подводной лодки Б-37 211-й бригады 4-й эскадры подводных лодок капитана 2-го ранга Анатолия Степановича Бегебы<sup>1</sup>.

Из письма командира БЧ-5 Б-37 капитана 1-го ранга в отставке Генриха Алексеевича Якубенко:

«...Вообще-то я был только на одном заседании суда, где давал показания как свидетель. Хорошо помню, что Титков (военный прокурор СФ) требовал от меня, чтобы я указал на то, что уйти на завод мне разрешил командир корабля капитан 2-го ранга Бегеба, то есть Бегеба санкционировал проведение проворачивания оружия и технических средств в отсутствие командира БЧ-5, что является грубейшим нарушением Корабельного устава. А Титков требовал от меня именно такого признания вот почему.

Вскоре после взрыва (часа через 3-4) в Полярный прибыл Титков. Меня он пригласил на беседу как единственного оставшегося в живых офицера (к тому времени Бегеба был в госпитале) и очень сочувственно со мной беседовал. Это был не допрос, а именно беседа. И один из вопросов был — как я оказался на берегу. А для меня этот вопрос звучал как вопрос: а имел ли я официальное разрешение на сход с корабля? То, что я ушел не самовольно, а с чьего-то ведома, мог подтвердить только командир. Мало думая (в тот момент я находился в глубоком шоке от случившегося и вообще плохо соображал) о юридических последствиях моего разговора с Титковым, я сказал, что меня отпустил командир. А когда на суде на вопрос Титкова, кто отпустил меня с корабля, я ответил, что меня от-

---

<sup>1</sup> Материал к публикации подготовил Владислав Самборский.



пустил старпом, — тут-то и началось. Титков стучал кулаком, топал ногами и требовал, чтобы я подтвердил то, что говорил ему в день взрыва, то есть что меня отпустил командир. В конце концов Титков ничего от меня не добился, был очень раздрадован, так как один из пунктов обвинения (а их у него было что-то около десяти) трещал по швам.

Естествен вопрос — почему меня не оказалось на проворачивании? Вернемся немного назад, то есть на день, предшествовавший взрыву.

Накануне взрыва мы производили погрузку торпед — полный боекомплект, так как нас готовили к очень серьезной автономке. Погрузку мы закончили часов в 19–20, после чего я приступил к зарядке аккумуляторных батарей. Зарядку закончил часа в 3–4 утра. Очень устал, и остаток ночи, вплоть до прибытия личного состава на корабль, провел в своей каюте на ПЛ. Повторяюсь, нас готовили к автономке в авральном порядке. Буквально за несколько дней до этих трагических событий мы вернулись после продолжительного похода, где был выявлен ряд неисправностей, выходов из строя матчасти, исправить которые собственными силами не представлялось возможным. Мне было приказано флагмехом составить ремонтную ведомость для судоремонтного завода в Палагубе. Во время зарядки АБ (аккумуляторных батарей) около 22 часов ко мне на ПЛ прибыл помфлагмеха Сверчков, подписал ремонтную ведомость и сказал, что мне ее завтра (то есть 11.01) нужно как можно скорее доставить на завод, так как с заводом достигнута договоренность, что все необходимые нам работы они будут проводить, присылая рабочих на лодку, ПЛ в завод ставить не надо, таким образом, мы одновременно будем делать заводской ремонт и заниматься вопросами БП и ПП.

Утром, после подъема флага, обо всем этом я доложил командиру Вегебе в присутствии старпома Симоняна и предложил: пока будет идти проворачивание, я вернусь с рабочими бригадами и приступлю к работам. Командир выслушал и, обращаясь к Симоняну, промолвил: «Ну, вы решайте этот вопрос вместе с командиром БЧ-5». После этого Симонян сказал, что сам проведет проворачивание, и я ушел на завод. Это было около 8 часов.

Взрыв (я его не слышал) застал меня на подходе к проходной завода. Погасли уличные фонари, и наступила какая-то зловещая тишина. Я постоял несколько мгновений и решил вернуться назад, предчувствуя что-то недоброе. Когда подбежал к главной проходной подплава, там уже было выставлено оцепление и никого не пускали. Тогда я побежал в обход через «чертов мост» и через верхнюю проходную попал к причалам. Картина была ужасной.

Развороченный причал и торчащая корма моей лодки. С резким дифферентом на нос стояла соседняя ПЛ С-350. С момента взрыва прошло минут 30-40, то есть утверждения некоторых авторов о том, что Б-37 мгновенно после взрыва затонула, не соответствует действительности. Да и командир соседней ПЛ (Абрамов О.К.) который ныне также проживает в Обнинске. — В.С.) в своих воспоминаниях пишет о том, что когда после взрыва он прибыл к месту катастрофы, то увидел, что его ПЛ стоит с резким дифферентом на нос, а Б-37 к тому времени стояла на ровном киле и из рубочного люка валил густой дым. Но к моему приходу торчала только кормовая оконечность моей ПЛ. Люк 7-го (кормового) отсека не был затоплен. При мне началась эвакуация личного состава седьмого отсека. В живых оказались семь человек, один подводник (командир отсека) погиб. Всех живых вывели наверх. У спасенных были обожжены открытые части тела — лицо, руки. Вскоре после спасения личного состава корма лодки ушла под воду. Спасать больше было некого.

Через некоторое время прибыли водолазы из аварийно-спасательной службы поселка Роста, и с их помощью началась эвакуация погибших из затонувшей ПЛ. До подъема ПЛ (а подняли ее только на 10-е сутки) тела всех погибших, за исключением личного состава первого и второго отсеков, были извлечены, то есть извлекли всех тех, кого нашли.

После подъема ПЛ ее на понтонах отбуксировали в Западную Лицу (подальше от людских глаз) и там поставили в плавдок, где отрезали носовую часть вплоть до третьего отсека. Так как переборка между вторым и третьим отсеками была повреждена, в доке наварили новую переборку. Повреждений в прочном корпусе больше не было, от лодки осталось пять отсеков из семи. Первого и второго отсеков после взрыва как таковых не было. Во время доковых работ были обнаружены останки нескольких человек в районе второго отсека. Эти останки забирал катер и увозил их в Полярный, где они и были захоронены в братской могиле, в которой были похоронены погибшие члены экипажа.

После того, как устранили все течи, лодку вывели из дока, какое-то время она оставалась в Западной Лиге.

Когда убедились, что вода в прочный корпус не попадает, ее отбуксировали в Росту на корабельное кладбище. Вот так закончила свое существование Б-37...

К сожалению, долгие годы трагедия Б-37 замалчивалась, даже на Северном флоте до подводников не были доведены итоги работы и выводы правительственной комиссии, не говоря уже о материалах судебного разбирательства по уголовному делу, возбуж-

денному против командира. Высоких начальников не устраивал оправдательный приговор и мужественное поведение на суде капитана 2-го ранга Бегебы А.С.

Однако во времена гласности и демократии хлынул целый поток статей в различных газетах и журналах, где события 11 января 1962 года описывались авторами, не имеющими ни малейшего понятия о флоте, тем более о подводных лодках. Приведу наиболее характерный пример. В «Комсомольской правде» 14 января 1997 года была опубликована статья «Последние минуты рокового «Танго». Не хочу упоминать фамилию автора.

Даже в самом названии статьи просматривается элементарная некомпетентность. По классификации НАТО, условное обозначение «Танго» относится к дизельным подводным лодкам проекта 641 Б, головная из которых вошла в состав ВМФ только в 1971 году, то есть спустя девять лет после взрыва на Б-37. Наша лодка, согласно той же классификации, имела условное обозначение «Фокстрот», что соответствовало проекту 641. А это, как говорят в Одессе, две большие разницы. Дальше — больше:

- командир подводной лодки, по воле автора, становится капитаном;

- количество жертв катастрофы значительно завышено. На самой ПЛ погибли 59 человек, на соседней (С-350) — 11, на пирсе — 8, итого — 78 подводников. В статье речь идет уже о 122 погибших. Не понимаю, откуда взяты еще 44 человека?

«Комсомольская правда» утверждает, что на Б-37 до этого трагического случая была большая аварийность. На самом деле по результатам БП и ПП за 1961 год командир лодки капитан 2-го ранга Бегеба А.С. был поощрен командующим Северным флотом наручными часами «Командирские», а ваш покорный слуга — фотоаппаратом, который до сих пор в рабочем состоянии и хранится у меня;

- всех погибших членов экипажа опознавали оставшиеся в живых товарищи (в том числе и я), а не какой-то мифический Феликс Гуцало, которого в Полярном никто в глаза не видел.

Не буду дальше продолжать перечень подобных неточностей, вымыслов и догадок, ибо очень и очень больно было читать подобную статью о моем экипаже, который, поверьте мне, заслуживает, чтобы о нем говорили и вспоминали достойно. Кроме того, считаю, что безнравственно подобным образом ворошить прах и очернять память погибших...»

Постскриптум: капитан 1-го ранга в отставке Анатолий Бегеба скончался в Санкт-Петербурге в декабре 2002 года. Прах его по-

гребен на Серафимовском кладбище. Стараниями его и клуба моряков-подводников в Морском соборе на Крюковом канале установлена памятная доска со списком погибших при роковом взрыве моряков Четвертой эскадры.

## ПОЖАР В ПОДВОДНОМ ПОЛОЖЕНИИ

Тридцать пять лет тому назад на Ближнем Востоке разразилась так называемая «шестидневная война» между Израилем и группировкой арабских стран. Война полыхала не только в пустыне, но и в Средиземном море. Горели арабские и израильские корабли. Горел атакованный израильскими самолетами американский разведывательный корабль «Либерти». Несколько позже чудовищный пожар разразился на советской подводной лодке Б-31. Были жертвы. Впервые после войны наших моряков хоронили в море, спуская тела, закутанные в простыни и с привязанными к ногам балластными, в пучину километровой глубины...

Что же случилось жарким летом 1967 года в Средиземном море? Мне удалось найти участников тех драматических событий — старшего помощника командира Б-31 капитан-лейтенанта (ныне капитана 1-го ранга запаса) Голубева, помощника командира Василия Андреевича Викторова, командира моторной группы Владимира Владимировича Стефановского. Вот что они рассказали:

Голубев: «Мы вышли на обычную боевую службу в Атлантику из родной базы в Полярном. Все шло своим чередом, и вдруг приказ из Москвы: следовать в надводном положении к Гибралтару, форсировать под водой пролив и скрытно выдвигаться в восточную часть Средиземного моря. О том, что на Ближнем Востоке началась война, по радио нам не сообщили. Просто развернули нас без объяснения ситуации. Что к чему, узнали по «голосам»...

Уже потом стало известно, что советское правительство не ожидало столь стремительного развития событий на Синайском полуострове. Москва немедленно стала стягивать все ближайшие к горячему региону корабли. И большая дизельная подводная лодка Б-31 с ядерными торпедами в носовых аппаратах была развернута курсом на восток. Однако ей не суждено было прибыть в назначенный район.

После полуночи — только сменились вахты — где-то в 0-10 старшина 2-й статьи Власов, командир отделения трюмных отправился

покурить в дизельный отсек. Лодка шла под РДП<sup>1</sup> и матросам разре-  
шалось курить именно в пятом отсеке, где шел мощный приток воз-  
духа к дизелям по шахте ПВД<sup>2</sup>. Там же в узаконенном месте для ку-  
рения висела на шпёртике зажигалка общего пользования. Власов  
чиркнул, сверкнула искра, но огонек не загорелся — кончился бен-  
зин. Старшина снял зажигалку и направился в центральный пост,  
где в выгородке гальюна стояла канистра с бензином. Официально  
держать бензин на подводных лодках запрещалось. Но инженер-ме-  
ханики брали бензин в длительные плавания. Нередко заливали элек-  
тродвигатель экономхода да и другие агрегаты морской водой, и тогда не  
было лучшего средства для промывки ротора, чем смесь бензина с  
ацетоном. Промывали, разумеется, в надводном положении...

Набирать бензин в маленькую зажигалку было неудобно. Вла-  
сов облил себе колени, ботинки. Но вот зажигалка заправлена.  
Старшина невольно чиркнул — проверить, будет ли гореть. Он  
даже не успел ничего подумать. То был рефлекс, знакомый очень  
многим курильщикам. Взял зажигалку и пальцы срабатывают  
сами — чирк... Сразу же вспыхнули облитые бензином колени.  
Власов в ужасе вскочил и опрокинул канистру. Пламя взметну-  
лось к подволоку гальюна. Вахтенный офицер увидел, как живой  
огненный ком выскочил из выгородки и метнулся во второй от-  
сек через открытую переборочную дверь. Центральный пост мгно-  
венно заволочло дымом.

— Бойман, всплывай! — успел крикнуть командир капитан 2-  
го ранга Олег Бочкарев.

Старпом находился в четвертом отсеке — в радиорубке. Слу-  
шал новости. Услышав сигнал аварийной тревоги, немедленно  
кинулся в центральный пост. Там уже инженер-механик проду-  
вал балластные цистерны. В горячке продули сразу все — лодка  
всплыла и закачалась.

Дальше началась цепь больших и малых злоключений — закон  
вредности сработал по полной схеме. Раскатали вышку ВПГ<sup>3</sup>, но  
краник подачи пены оказался забитым пробковой крошкой. Пус-  
тили помпу, чтобы сбить пламя, но трюмный в спешке неправиль-  
но перекрыл клапана, и та стала качать сама на себя, как на уче-  
ниях по борьбе за живучесть. Вскоре в отсеке стало невозможно  
находиться даже в аппаратах ИДА<sup>4</sup>. Пожар набирал силу — горел

---

<sup>1</sup> Работа дизеля под водой.

<sup>2</sup> Шахта подачи воздуха дизелям.

<sup>3</sup> Система пожаротушения.

<sup>4</sup> Индивидуальный дыхательный аппарат.

бензин, горела наслоенная по переборкам краска, горело веретенное масло, которым заполнялись системы гидравлики, горела деревянная дверь штурманской рубки...

Командир дал приказ покинуть отсек. Он надеялся задушить огонь, загерметизировав центральный пост. Все, кто находился возле рубочной шахты, ринулись наверх, на мостик. Старпом с механиком шарахнулись в четвертый, а командир, замполит и помощник Викторов — во второй. Так экипаж оказался разорванным надвое...

### **Корма**

— Проверь — не остался ли кто в центральном! — крикнул старпом механику. Тот, натянув резиновую маску, нырнул в клубы дыма и пламени. Его не было долго, и Голубев забеспокоился. Сам вскинул на грудь тяжеленные баллоны и полез в пылающий отсек. Тут же столкнулся с механиком. Вернулись в четвертый.

— Проверил?

— Проверил... — выдохнул в конец задохшийся механик.

— Никого?

— Никого...

Увы, в центральном еще оставалось четыре моряка... Об их судьбе узнали, когда помощник Викторов со своей группой вошел на разведку в аварийный отсек. Тогда же никто не хватился боцмана, двух трюмных и командира отделения радиометристов. В корме думали, что они успели перейти в носовые отсеки, в носу считали, что ребятам удалось подняться на мостик, на мостике полагали, что центральный пост покинули все. Связи между этими тремя группами, разделенными между собой пожаром и морем, не было. Голубев тщетно пытался дозвониться по аварийному телефону в носовые отсеки, но телефонный кабель, как и другие коммуникации, был поврежден огнем.

Ситуация аховая: полувсплывшая подлодка лишена управления — переваливается на волнах, как большой понтон. Самое страшное, что на нее в ночной темноте могло наскочить любое надводное судно, тем более, что движение в Тунисском проливе довольно интенсивное. А в носу — торпеды с ядерными боевыми зарядами отделениями.

### **Корма**

Здесь в концевом — седьмом — отсеке набилось больше всего народа. Воздух в смежных отсеках оказался загазован до жизнеопасной нормы. Кое-кто уже наглотался угарного газа и валялся в койках. Самое скверное, что воздух в корме начинал быстро пор-

тяться. Даже здоровым было трудно дышать, что говорить об отравленных. Голубев с тревогой поглядывал на безжизненные тела, которые переваливались в койках в такт качке. Ах, как нужен был врач. Но он остался в носовом отсеке...

Можно было бы отдраить аварийный люк. Но кто мог поручиться, что он находится не под водой?

Вдруг поверху загремели чьи-то шаги. Лязгнуло железо. Потом все стихло.

Голубев: «Мы сразу поняли, что корма над водой. Отдраили люк, но крышка лишь слегка приподнималась. Воздух пошел, но порой в щель захлестывала и волна. Хотели отжать крышку раздвижным упором. Но не нашли, во что его можно упереть в шахте люка... Тогда пришла мысль продуть топливно-балластные цистерны. Это позволило бы приподнять корму над водой. Но тут выяснилось, что дуть-то нечем. Сжатый воздух весь стравили, когда всплывали... Оставался резерв — командирская трубка. Но и ее не удалось пустить в ход — закисли клапаны продувания».

Вдруг лодка резко просела на нос и завалилась на правый борт. Что случилось? Тонем? Кто-то наскочил?

### Мостик

На мостике тоже заметили, что лодка резко просела в воду. При этом торпедопогрузочный люк в носовой надстройке, через который успел выбраться командир, ушел под воду. Капитан 2-го ранга Бочкарев занял свое место на мостике, но что толку. Ни одна из его команд не могла быть выполнена. Связи с отсеками не было. А тут доклад сигнальщика:

— Слева сорок — цель. Пеленг не меняется. Двигается на нас.

Все, кто был на мостике, с тревогой уставились на красно-зеленые ходовые огни, возникшие слева по борту. Прямо на лодку шел чей-то корабль. Бочкарев крикнул сигнальщику:

— Дай красную ракету!

Над ночным морем вспыхнула и рассыпалась на три красные звезды сигнальная ракета. Однако корабль шел, не меняя курса, — прямо на лодку.

— Дай еще одну!

И вторая ракета не возымела никакого эффекта. Непонятный корабль упрямо шел на таран. Время было военное, и кому-нибудь вполне могло взбрести в голову таранить неизвестную субмарину. Впрочем, это мог быть и сторожевик, который засек на своем радаре большой неподвижный объект непонятного назначения.

— Стреляй ему прямо в рубку! — распорядился Бочкарев. Сигнальщик пальнул ракетой в надвигающийся корабль...

### **Носовой отсек**

**Викторов:** «Во втором отсеке мы держали оборону до последней возможности. Когда концентрация угарных газов стала смертельно опасной, перешли в первый отсек...»

Здесь после оставления центрального поста оказались командир лодки, заместитель по политчасти Николай Мясоедов, помощник капитан-лейтенант Викторов, начальник РТС, корабельный врач старший лейтенант медслужбы Сергей Смирнов, торпедисты и электрики. Отдраили торпедопогрузочный люк, ведущий наверх. Едва Бочкарев и Мясоедов успели выбраться через него на носовую надстройку, как лодка грузно просела с дифферентом на нос и креном на правый борт. Люк мгновенно задраили. Теперь никто не мог ни войти в него, ни выйти.

Одна беда не приходит. Пожар в центральном посту повлек за собой множество непредсказуемых других бед. Так, самопроизвольно открылся клапан вентиляции балластной цистерны №3, она мгновенно заполнилась, и лодка притопилась. Клапан сработал потому, что упало давление в системе гидравлики, раскаленной и, видимо, поврежденной пожаром в центральном посту. И без того нелегкое положение ухудшилось еще более.

### **Мостик**

Неизвестный сторожевик отказался от своего намерения таранить подводную лодку. Пятая ракета, пущенная едва ли не в лобовые стекла ходовой рубки, заставила его отвернуть... Пронесло!

Штурман старший лейтенант Николай Юрченко спохватился в первые же минуты: там на прокладочном столе осталась путевая карта! И он ринулся в пекло центрального поста спасать бесценный документ. Он пробился в горящую рубку, схватил со стола карту, спрятал, как знамя, за пазуху, и поднялся на мостик по 10-метровой шахте, обжигая ладони о раскаленные поручни.

### **Корма**

Девятый отсек напоминал душегубку. Продержаться, дыша полуотравленным, густо надышанным воздухом, можно было считанные часы. Аварийный люк, ведущий наверх, не открывался, его что-то заклинило наверху, и это было очередной подлянкой закона вредности.

Но Голубева в эту минуту беспокоила другая беда: в центральном посту продолжала работать запущенная помпа. Она на-



гоняла в трюм воду, и лодка тяжелела, набирая новые тонны смертельно опасного балласта. Кто знает, какая еще цистерна самопроизвольно заполнится водой? И тогда смертельный нырок в глубину...

По счастью, сама по себе восстановилась связь с носовым отсеком. Голубев попросил помощника Викторова пробраться в центральный пост и отключить распределит №1, от которого запитывалась помпа.

### **Нос**

— Мы попытались открыть переборочную дверь и выйти во второй отсек, — рассказывает Василий Викторов. — Но дверь умывальника попала между кремальерой и крышкой. Как ни бились, а выбраться не смогли. Открыть нас можно было только извне, точно так же, как и узников седьмого отсека.

Наше положение осложнялось еще и тем, что старшина 2-й статьи Власов, виновник пожара, учуял запах хлора. Этого нам только не хватало! Но ядовитый газ мог выделяться только в одном случае — если в аккумуляторные ямы второго отсека попала морская вода. Но второй был абсолютно герметичен, я был в этом уверен. Однако и другие стали прикидываться и говорить о хлоре. Это было нечто вроде массового психоза — стоило одному произнести страшное слово, как и другим стало казаться, что они тоже чувствуют запах газа. Понадобилось огромное усилие воли, чтобы прекратить назревавшую панику. Никакого хлора нет и быть не может!

### **Корма**

Чтобы решить проблему с воздухом, Голубев и механик решили переключить вентилятор, засасывающий воздух для дизелей через шахту РДП на отсек, а испорченный воздух выбрасывать через газотводной гусак. Попробовали — получилось. В затхлый смрад седьмого отсека пошел морской озон. Люди задышали, повеселели...

Голубев решил проникнуть в центральный пост. Судя по всему пожар там утих. Он надел аппарат ИДА и отправился через три отсека в нелегкий путь, посвечивая себе аварийным фонарем. Огонь в центральном и в самом деле утих. Сверху, с мостика, даже отдраили верхний люк. Но едва старпом подошел к «каштану» — межотсечному переговорному устройству, как обутленный «каштан», не выдержав легкого прикосновения, рухнул на палубу, подняв рой искр. Наверху решили, что пожар возобновился и задраили люк. Голубев вернулся в корму.

Главное, в чем он убедился — помпа не гнала воду в трюм, а перекачивала «море в море». Он остановил ее, вырубив распределитель.

### **Носовой отсек**

Викторов: «К утру обстановка настолько стабилизировалась, что с мостика в центральный пост спустился минер старший лейтенант Валерий Христенко. Он высвободил заклинившую дверь и выпустил нас из западни.

Я отправился на разведку в центральный пост. Едва пролез между стволы выдвижных устройств, как испытал первое потрясение: в дверях рубки радиометристов лежал старшина 2-й статьи Владимир Скворцов. Голова его сильно обгорела...

Чуть позже, спустившись в трюм центрального поста, я увидел тела еще трех наших моряков — боцмана Сергея Уварова, молодого трюмного Димы Минчия и старшину 1-й статьи Георгия Авакумова. Все они при пожаре бросились сюда, надеясь укрыться в большой холодильной камере, где обычно хранится мясо. Но камера была заперта на висячий замок. Взломать его не успели... Угарный газ тяжелее воздуха, первым делом он потек в трюм...

Тела погибших перенесли в торпедный отсек. Он самый прохладный на лодке».

\*\*\*

На рассвете 16 июня подводная лодка Б-31 всплыла в крейсерское положение, провентилировала отсеки и смогла дать небольшой ход.

Выяснилось, почему обитатели кормового отсека не смогли открыть люк до конца. Оказывается, вахтенный офицер минер Христенко, когда корма лодки вышла из воды, решил открыть аварийно-спасательный люк извне. Пока он пытался это сделать, шальная волна смыла его за борт. При этом он оставил поднятой крышку ограждения, и она заклинила люк. По невероятному счастью, вторая волна забросила Христенко на корпус лодки, и он благоразумно поспешил укрыться от подобных приключений на мостике.

Тут же стали связываться с Москвой по радио, но обнаружили, что переменник, который питал передатчик, залит маслом гидравлики. К тому же шкалы на аппаратуре сильно выцвели от угарного газа — невозможно было различать цифры частот. Радиотелеграфисты попытались выйти в эфир на маломощном аварий-

ном передатчике. После многих попыток какой-то советский корабль ретранслировал сигнал с Б-31 на центральный узел связи, и Москва узнала о ночной трагедии. Получили указание ждать в назначенной точке надводный корабль, свое место обозначать для проходящих судов сериями из пяти красных ракет.

Но запас ракет был изрядно потрачен во время «поединка» с неизвестным сторожевиком. Приходилось экономить сигнальные патроны.

Старпом почти ослеп, наглотавшись дыма. С трудом разглядел в бинокль силуэт идущего на помощь корабля.

— Крейсер?

Но это шел большой противолодочный корабль. Обменялись информацией — что к чему. От буксировки отказались. Пошли за ним как за лидером. БПК<sup>1</sup> привел к острову Лампедуза. Там, на якорной банке, стояла родная плавбаза «Магомет Гаджиев». Первым делом стали решать, что делать с телами погибших. «Гаджиевцы» заявили — доставка в Союз возможна только в одном случае, если трупы будут положены в формалин. Но формалина в таком количестве нет. Значит, придется хоронить в море...

Тела погибших находились в первом отсеке.

В жаре субтропического лета они уже начали разлагаться. Смрад пошел такой, что вахтенные у торпед с ядерными боеголовками отказывались стоять на посту.

На третий день погибших моряков перенесли на плавбазу, и «Магомет Гаджиев» снялся с якоря. Отошли с приспущенным флагом в открытое море, и там, как положено по военно-морскому ритуалу, предали зашитые в разовые простыни тела глубине.

Впервые после войны хоронили моряков в море...

### **На траверзе острова Лампедуза**

Итак, стоя на якоре у борта плавбазы, подводники провели по сути дела заводской ремонт в походных условиях: сменили километры кабельных трасс, машинные телеграфы, автомат торпедной стрельбы, штурманское оборудование и многое другое... Через месяц комиссия из Главного штаба признала, что впервые в ВМФ СССР «был произведен крупный ремонт в условиях маневренного базирования».

Главком приказал продолжить боевую службу, и Б-31 вышла на позицию в залив Сидра.

---

<sup>1</sup> Большой противолодочный крейсер.

Надо было иметь немалое мужество, чтобы после всего пережитого вновь испытывать морскую судьбу.

Голубев: «Это были мучительнейшие дни. Каждые сутки в отсеках трезвонили колокола аварийной тревоги. Пожарчики то в одном отсеке, то в другом... Сопротивление сети при каждом погружении падало до нуля...»

*Из походного дневника штурмана подводной лодки Б-74 старшего лейтенанта Евгения Сазанского:*

### **1967 год. Подводная лодка Б-74.**

Вот уже третьи сутки идем под водой. Отоспались... Пока все нормально.

Прошла неделя.. Все идет на редкость спокойно, потому что идем под водой. В Атлантике. Немного оброс. Опять буду растить бороду.

6 июня. Подошли к Гибралтару ночью. Тьма, хоть глаз выколи. Черт знает туда мы подошли, не туда... Благо на входе маяки хорошие. Начали форсировать пролив. Вышел из строя правый дизель, пришлось погрузиться. И только с рассветом вышли из пролива с грехом пополам. Никто нас не заметил. Я простоял на вахте почти сутки, поэтому сразу пошел спать. Спал почти 12 часов. И тут сообщили, что началась война между Израилем и ОАР. В эфире неразбериха. Слушаем и Москву и Лондон, кто правду говорит, черт его знает. Однако все идет к тому, что возможно тоже придется использовать оружие. Ведь это война.

Ночью снова заступил на вахту и впервые увидел шаровую молнию, она засветилась на кончике выдвижной антенны. Висела почти два часа — зеленовато-синевато-белесая. Сначала мы ничего не замечали, потом я случайно посмотрел на Альберта и увидел на его фуражке корону из маленьких огоньков. Потом раздвинул пальцы, и на каждом вспыхнул маленький шарик атмосферного электричества. Снял шапку, и у меня на каждом волоске засияло по крошечному шарик. Красота неописуемая. Незадолго была сильная гроза, теперь сильная влажность и очень душно.

Итак, началась война Израиля и ОАР, и мы идем туда для поддержки штанов. Дали нам район недалеко от Неаполя. Слушаем «Голос Америки», БиБиСи, наше радио. Все говорят об этом инциденте обстоятельно. Ну, что же, правильно, что евреи так оперативно развернулись, за это их нужно хвалить — умеют во-  
евать.

Нам снова сменили район.

Прошли Тунисский пролив и получили радио. Недалеко от нас находится подводная лодка — наша — потерпела аварию. Всплыли, начали искать. Один раз мы и в самом деле ее увидели, но координаты нам дали неверные. Пришлось искать полтора суток. Ночью к нам подошел наш эсминец и тоже присоединился к поиску. Он пошел на юг, а мы на север. Нашел лодку все же эсминец. Мы подошли к ней. Это подлодка с нашей эскадры. Б-31. У них выгорел центральный пост. Погибли четыре человека, боцман, трюмные и метрист. Мы простояли возле них сутки и снова пошли в заданный район.

4 июля. Что-то редко стал писать, очень много работы. Напарник мой оказался ленивым до предела. Спит на вахте, я уже боюсь ему доверять. Командир и старпом уже несколько раз его будили. Плаваем у чужих берегов, а он спит. Спрашиваешь, где место? А он — черт его знает.

Обстановка на Ближнем Востоке несколько прояснилась: слушаем «Голос Америки», БиБиСи, Москву, Западную Германию, Францию, Китай и Югославию — все ведут передачи на русском языке.

В последнее время снятся нехорошие сны, неужели что-то случится? В каждой РД из Москвы дают указание, чтобы были готовы к применению оружия.

Галочка, меня сейчас тревожит другое. Из-за этих походов я боюсь, что ты уйдешь от меня. Ведь любому терпению приходит конец. В голову лезут самые дурные мысли. Наверное, я все-таки очень ревнив... Сделаю все, что только смогу сделать для тебя, лишь бы ты была верна и любила меня. Как ты там одна живешь, ума не приложу. Без денег! Надеюсь, что ты у кого-нибудь займешь...

14 июля. Прошло 10 дней. События развернулись молниеносно: нас отправили к той самой пострадавшей лодке (Б-31). Из Севе́роморска прибыла бригада ремонтников. Они ее отремонтировали и послали снова на боевую службу. Представляю, что это будет за боевая служба!

Видели мы штурмана с Б-31, он и рассказал мне все подробности. Один матрос стал заправлять зажигалку и облил себе руки, когда чиркнул зажигалкой, руки вспыхнули. Бросил зажигалку и канистру с бензином... Помощник командира схватил горящую канистру, хотел ее выбросить — а куда, ведь все происходит под водой. Ему кричат — бросай ее, а то взорвешься! Он взял и бросил ее в галюн. Там и взорвалась. Пламя охватило весь отсек. Они всплыли. Штурман кинулся в рубку забрать секретные журналы, а когда он вбежал в рубку, услышал голос командира — «оставить

отсек!» Он попытался вернуться на мостик, но верхний рубочный люк был уже задраен. Огонь был настолько силен, что плавилась бронза. Поручни вертикального трапа были уже красные. И когда, обжигая ладони, штурман добрался до самого верха, уперся в люк. Сил уже не хватало, чтобы отдраить его. Он уже стал терять сознание, но в это время замполит решил посмотреть, не утих ли пожар, и отдраил люк сверху. Это штурмана и спасло, его выволокли в отражение рубки и люк снова задраили.

Погибли молодые моряки. Один спал в трюме и так и не проснулся. Другой не захотел оставлять пост без команды. А двое других просто задохнулись.

Похоронили их, завернув в военно-морские флаги. Потом привязали к ногам железяки и под ружейные залпы предали морю. Ребята с их лодки плакали не стесняясь. А того матроса, по вине которого произошел пожар, посадили на плавбазе в карцер — будут судить. Вот такие дела...

И снова жизнь идет своим чередом. Снова форсируем Тунисский пролив и идем в район Неаполя. Погода стоит отличная, правда, знаем об этом только через перископ. Зато ночью любимемся звездным небом от души. Американцы создали в этих райских местах военно-морскую базу.

Находимся мы в 40 милях от острова Капри.

Снова развернулись чрезвычайные события. Четыре наших моряка с Черноморского флота решили утнать свой тралышник и удрать на Мальту. Но их вовремя поймали. И, конечно, расстреляют.

### **Что было потом...**

Виновника пожара старшину 2-й статьи Власова судили. Дали пять лет, но вышел он по амнистии, отсидев полсрока.

*Вице-адмирал Василий Викторов:*

«Болцман наш был с Алтая... Собрали его личные вещи (тельник, форменку, часы и проч.), и офицер с мичманом отвезли на родину. Отец его потерял на войне ногу, работал в лесничестве. Страшную весть встретил с сибирской выдержкой. Сказал младшему сыну: «Собирайся на флот. Пойдешь дослуживать за братья...»

Помощник командира Василий Викторов ушел с эскадры на атомный флот, и через какое-то время стал командиром стратегического атомохода К-395. Службу закончил в Москве в Главном штабе ВМФ в звании вице-адмирала.

Проходит время, и многое открывается в ином свете. Вот трагедия Б-31 спустя сорок лет видится иначе, чем в пылу гневного разбирательства.

По большому счету ведь даже «главного разгильдяя» старшину 2-й статьи Власова нельзя считать преступником. Страшна цена его оплошности, но ведь она, эта оплошность, на грани рефлекса, а не разгильдяйства. Суд присяжных, будь он в те времена, наверняка бы принял во внимание психологическую усталость моряка в дальнем походе, его секундный психологический срыв — чиркнул облитой бензином зажигалкой. Автор этих строк и сам однажды оказался в подобной ситуации у автомашины-бензозаправщика. По счастью, кремль зажигалки не выеж искры... Речь все же должна идти даже не об оплошности Власова, а его психологической заторможенности, когда динамический стереотип опережает мышление.

Строгие судьи экипажа Б-31 говорят о тех или иных упущениях «по организации повседневной службы». Все это так, экипаж подводной лодки был отправлен в море несплаванным, неотлаженным, «разношерстным». Считалось, что дальний поход — лучшая школа для отработки экипажа. Обычно так оно и происходит: уходят в «автономку» моряки одни, а возвращаются через полгода, а то и больше, другими — опытными, третьими морскими волками, понимающими друг друга с полуслова.

Те два месяца, которые подводники Б-31 провели в море до пожара, еще не дали нужного результата. Но даже такой «полужабрикатный» экипаж все же справился с бедой самостоятельно! Подводники сумели найти связь с Москвой, сумели дать ход и прийти в точку якорной стоянки, сумели провести сложный ремонт на плаву и в отрыве от баз, сумели продолжить боевую службу и благополучно завершить ее, обогнув потом всю Европу, то есть пройдя от африканских берегов до фиордов русской Лапландии, проделав вокруг Испании, Англии, Скандинавии нелегкий океанский путь в тысячи походных миль. Никто им тогда не сказал доброго слова. «Аварийщики», и все тут...

Пусть эти запоздалые строки хоть как-то возместят им то, что им не воздали.

## **«КОФЕ ЛАПТЕМ НЕ ХЛЕБАЕМ...»**

Казалось, что это был последний поход «холодной войны»... Однако отношения России и США снова опустились до точки за-

мерзания. И теперь этот не столь давний эпизод выглядит почти что рождественской сказкой. Тем не менее все это было...

*Рассказывает бывший командир бригады подводных лодок капитан 1-го ранга Александр Тарасов:*

— Летом 1992 года мне было приказано перегнать новую подводную лодку из Севастополя на Север, причем самым ускоренным порядком. Лодка типа «Варшавянка» только что со стапелей, необкатанная, сырая, с неотработанным экипажем. А поход нешуточный — вокруг Европы, через два океана. Приказ есть приказ. Вышли в море, по дороге доучимся. Хорошо еще, что переход открыт — в надводном положении.

Прошли Черное море без замечаний. За Дарданеллами нас сразу же взяли под свой контроль американцы. Для них подводная лодка под Андреевским флагом — в новинку. Прилетели два «Ориона» — самолеты базовой патрульной авиации, стали облетывать, сбрасывать гидроакустические буи. Боцман у меня был бывалый морячина, сразу группу подъема наверх, и не успеет самолет выйти из виража, а буй-разведчик уже на борту. В общем, все как всегда. Но не совсем...

Утром мой офицер-радиоразведчик докладывает мне: так мол и так, с военно-воздушной базы США в Италии Сиганелла стартовал самолет «Орион», направляется для ведения разведки в юго-западную часть Средиземного моря. Возможно, появится в нашем районе.

Молодец разведчик! Через час-другой прилетает обещанный «Орион», вызывает нас по УКВ:

— Рашн сабмарин, рашн сабмарин! Я первый лейтенант Томпсон. Третья эскадрилья противолодочного крыла. Взлетел из Сиганеллы. Буду работать с вами до 16 часов, потом уйду на основной аэродром. Счастливого плавания!

Разведчик мой ушам не верит. Чтобы добыть такую информацию, ему пахать и пахать, а тут все как на блюдечке!

Самолет начинает буеметание, мы вылавливаем чужеземную электронику. Один буй стоит как хороший мерседес. В общем, работа идет полным ходом. Вдруг в районе острова Родос под самым вечер самолет выбрасывает огромный черный буй. Подходим поближе — таких не видали. Стали вылавливать, а волна, море разрылось, никак не поднять.

— Автомат на мостик! — беру оружие, расстреливаю буй, тот тонет.

Утром снова прилетают, запрашивают: «Рашн сабмарин, вчера мы сбросили вам контейнер с презентами. Почему вы его не подняли?» Я отвечаю: «По погодным условиям...» Они: «Сегодня море



спокойное. Мы сбросим вам новый контейнер. Сейчас будем делать пробный галс».

Не препятствуем. Лет пять назад представить себе такой диалог просто невозможно. Но времена действительно изменились...

«Орион» снижается, заходит с кормы, и вот в пятнадцати метрах над рубкой, над нашими головами проносится эдакая дурьнда, чуть пилотки не сдувает... Закрылки все выпустил, расшепелился, как утка на воду садится, а потом взмыл на форсаже с ревом и дымом, аж страшно стало. Спрашивает по радио: «Как пробный галс?» Я: «Очень низко». «Хорошо, пройду метров десять повыше. Где сбросить?»

«В десяти кабельтовых».

Ну, они наши кабельтовы в метры перевели: «О' кей! Сбросим в двух километрах».

Опять снизились. Видим — летят в воду три здоровенных тюка. Подходим, отрабатывая учения «человек за бортом», поднимаем. В одном — шоколадки, жвачка, леденцы. Во втором — сувениры от экипажа воздушного корабля: нашивки, эмблемы, погоны, все на липучках, и командирская тужурка с орденскими ленточками с личным лейблом «Капитан Грейвс». Это я себе забрал. В третьем мешке — литература. Никакой порнухи, только спортивные журналы и прайс-листы на потребительские товары. Реклама образа жизни, так сказать... Ну, леденцы, жевательную резинку матросам по отсекам раздали. Для многих тогда это в новинку было. Боцман потом ругался, отлепляли эту резину отовсюду... Достаем из одного пакета банку растворимого кофе, к ней записка по-русски, четко так выведено, каллиграфическими буквами: «Одна чашка, два ложка». Это они нас, сиволопых, учили, как заваривать кофе. Честно говоря, обиделись все. Но, как положено, поблагодарили за подарки. Ладно, думаю, придется вам показать, что и мы кофе не лаптем хлебам.

А тут такая ситуация: американские летчики спрашивают, чем они могут нам помочь. Я прошу: «Ребята, дайте мне опасные для нас цели в радиусе десяти миль». «О' кей!»

Запустили они свой бортовой компьютер, через пять минут сообщают: «Смотрите по пеленгам таким-то опасные для вас цели». Дистанция, курс и все, как положено, выдают.

«Спасибо!»

А тут из Москвы шифровка: в таком-то районе Средиземного моря следует американская атомная подводная лодка. И координаты. Нанесли на карту. Прошу летчиков еще раз обозреть

для нас судовую обстановку. Они выдают нам тринадцать целей. Спасибо, ребята, приняли. Но только мы наблюдаем четырнадцать целей! «Как четырнадцать?! Ясно видим тринадцать!» Я им: «Цель №14 по такому-то пеленту». У них там наверху легкое замешательство. Запрашивают базу. Оттуда подтверждают: «Есть такая цель». Но по всем техническим канонам русские не могут «видеть» так далеко. А мы стоим на своем: цель №14 в нашем районе, ищите лучше! В общем, озадачили.

Ладно, ребята, это вам «за одна чашка, два ложка». Будет вам и вторая... Подходим к Гибралтарскому проливу. Дальше нам надо на север поворачивать, домой идти, а я запрашиваю у наших небесных конвоиров погоду на юге, в районе Азорских островов, это влево, вниз и к Африке. Пусть думают, что мы туда идем. За Гибралтаром у американцев смена зон ответственности. Средиземноморские противолодочники должны передать нас атлантическим. И вот на стыке этих двух зон они теряют нас на целые сутки. Заваруха у них там в эфире, разборки: куда подевалась «рашн сабмарин»? Будь мы в подводном положении, я бы от них оторвался в Атлантике как нечего делать. Но мы же премясь в режиме «белого парохода». Тут особо не скроешься. Нашли они нас на вторые сутки.

«Рашн сабмарин, готовы продолжить с вами работу». Валяйте... «Мы будем выставлять вокруг вас барьеры из буев». «Ну, а мы будем их поднимать». Пошла карусель... Мы для них вроде учебной мыши. Отрабатываются на нас, как хотят. И самое обидное — ни одного нашего флага на тысячи миль окрест. Мы тут одни, во всей Атлантике. Только два самолета над нами кружат: один высоко, другой низко.

Вдруг радисты докладывают — принят сигнал «мэйдэй», международный сигнал бедствия.

— Штурман, записывай координаты!

Сделали прокладку — до гибнущего судна 15 миль, и мы ближе всех. Пошли на помощь. Летчики тоже сигнал приняли, пытаются нас наводить: «Рашн сабмарин, вы идете не тем курсом!» Как не тем?! Штурман, карту!

— Товарищ командир, проверил расчеты — все точно!

Через минуту радио с самолета: «Извините, мы ошиблись. Вы идете правильно!»

Ах ты, одна чашка, два ложка!

Подходим к цели — большая яхта под французским флагом. Экипаж три человека, перегоняют ее в Аргентину какому-то боссу. У одного перегонщика — деду 54 года — пошла горлом кровь.

Вечерело. Море беспокойное. Подходим с наветренной стороны, готовимся высаживать доктора и переводчика с рацией. Яхта беленькая, у нас борт черный, вывалили они кранцы. Кранцы новенькие, еще в целлофане. Я доктору: «Все лекарства, которые будешь вводить, записывать, и все ампулы, пузырьки собрать в пакет». Мало ли что...

Высадили их на яхту. Большой тяжелый, доктор в напряге, несколько раз на лодку возвращался за лекарствами, книжки лигстал... Пока он больного лечил, на нас спикировал французский «Атлантик» — противолодочный самолет. Потом с боевого разворота еще раз заходит, запрашивает: «Что делает русская подводная лодка у борта французской яхты?» Ну, французы с яхты сами вышли с ним на связь, все объяснили. «Сможете продержаться еще полтора часа?» — спрашивают пилоты. «Сможем». Через час сорок минут над яхтой зависает португальский вертолет. Спасатель на тросе с четвертой попытки зацепился за мачту и по ней спустился. Зрелище: русская субмарина, французская яхта, португальский вертолет и американские самолеты. Все делаем одно дело: спасаем человеческую жизнь в океане. Застропили больного и на вертолет. Улетели. Через сутки над рубкой завис французский вертолет. «Большое спасибо! Вы были звездой французского телевидения. Наш самолет снимал вас сверху. Передача прошла по всем каналам!» Я за голову схватился: мама родная! Начальство нас заколебает теперь. И точно, как пошли запросы из Москвы — что давали да как давали, какие слова говорили, какие лекарства вводили... Двое суток выясняли. Пришли на Север. Думал, с наручниками встретят. Слава Богу, не наказали.

А больного француз поправился. Нашего доктора правительство Франции пригласило в Париж. За государственный счет. Да Москва не отпустила. Столько препон нагородили, что частное лицо может выезжать в другую страну только по приглашению частного лица, а не правительства... Так и заморочили это дело. Ну, да не в том толк. Главное, человека спасли и сами домой вернулись.

Так хотелось бы, чтобы эта благостная история стала финальной чертой многолетней «холодной войны» в Мировом океане. Увы, это всего лишь эпизод со счастливой концовкой. Пока американские атомарины пасутся в российских полигонах, рано ставить точку в хронике боевых донесений из морских глубин.

## ПОКЛОН КОРАБЛЮ

Никогда не думал, что к кораблю можно ревновать так же, как к женщине. Я думал, это было только со мной...

Ночное всплытие посреди Средиземного моря. Голос командира, взобравшегося под верх высокой стальной трубы выходной шахты:

— Погасить плафон под люком!

В центральном посту гаснет самый яркий светильник. Ни один отблеск света не должен вырваться из рубки в ночную темь. Мало ли кто озирает сейчас поверхность моря — чужой перископ, чужой бинокль, чужой самолет?..

Командир рвет рычаг кремальберного затвора, тяжеленную крышку отбрасывают пружины амортизатора и напор внутри лодочного давления, хлопок по барабанным перепонкам, и в глубокий колодец выходной шахты низвергается поток свежайшего морского воздуха, холодного и слегка солоноватого.

— Отдраен верхний рубочный люк! — Возглашает командир голосом жреца, начинающего ночную мистерию, и вахтенный центрального поста, безмолвный писец, заносит сакральные слова в вахтенный журнал.

По бесконечному вертикальному трапу в узкой — по самые плечи — шахте выбираюсь наверх, к полуночным звездам. Сверху падают тяжелые соленые капли. Остро пахнет соляром и рыбой. Должны быть, прошли сквозь косяк макрели или пелагиды. В ячейках обрешетки вспыхивают огненные точки раков-светлячков.

Мостик еще не обсох после подводного плавания. Во всех его лунках, углублениях, вмятинках поблескивает вода, прихваченная всплывшим., — будто дождевая вода на асфальте... Где он, этот асфальт?

В лунном фосфоре борт и рубка, зыбкая морская рябь.

Редкие волны запахиваются на палубе внахлест. Ударяясь о лодочное железо, гребни их вспыхивают зеленоватым светом, жидкий огонь фосфоресценции лижет ватерлинию. Глухо стукнулась о шпигатную решетку морская черепаха и поспешно ринулась прочь, разгребая плоскими лапами воду, насквозь просвеченную луной.

Я думал, что только со мной, только с нашим экипажем подводная лодка была связана так кровно и так интимно. Но в Питере я встретил последнего командира «Буки четырехста девятой» капитана 1-го ранга Михаила Фролова и понял, что и ему она дорога так же, как и мне, что и его наша старая «дизелька» выноси-

ла из океанских глубин, а порой и из беды, как верная лошадь спасает хозяина. И хотя мы никогда с ним не виделись и даже не знали друг о друге, имя общего корабля сразу же сблизило настолько, что мы немедленно наполнили чарку.

— Нет ее больше, нашей ласточки, — грустно молвил Фролов. — В девяносто втором спустили флаг и за ноздрю оттащили на Зеленый Мыс...

Зеленый Мыс — это корабельное кладбище под Мурманском.

Стали вспоминать, по каким морям, портам и странам хаживала наша «четыреста девятая» за двадцать два своих года честной корабельной жизни: Северный Ледовитый океан, Атлантический, Средиземное море, Балтийское, Карибское, Египет, Сирия, Тунис, Югославия, Куба...

— А все-таки счастливая была лодка, — вздохнул я. — Никого из нас не погубила.

— Не скажи! — возразил Фролов. — Я тут статистику за двадцать лет изучил. Так вот, через каждые четыре года на «четыреста девятой» были жертвы: то матрос в цистерне задохнется, то током шарахнет, то придавит где... Это вас с Невяровичем (командир Б-409 в 1975–1977 годах. — Н.Ч.) пронесло, а на мою долю два покойника выпало.

Служил у меня матрос Агеев, электрик четвертого отсека. Трудяга, каких свет не видел, толковый непьющий парень родом из деревни. Я его даже отпуском поощрял. Нравился мне боец. Поручил ему как-то ремонт электрокомпрессора, так он всю ночь с ним возился, пока в строй не ввел. Утром прихожу на лодку. Дежурный по кораблю докладывает: «Товарищ командир, у нас ЧП: снова вскрыли провизионку. Похитили бутылку сухого вина и две банки стуженного молока».

«Кто?» Ушам не поверил — «Матрос Агеев». Были у нас такие ухаи, дважды вскрывали. Но чтоб Агеев... В кают-компании затракали, сел и я за стол. Да кусок в горло не лезет. Вдруг, как толкнуло что: «Агеева ко мне! Где Агеев?» Объявили по трансляции: «Матросу Агееву прибыть к командиру!» Нет Агеева. Искать по отсекам! Облазили все — нет матроса. Заглянули в аккумуляторную яму, а он там. Сделал петлю из лямки ПДУ (портативное дыхательное устройство. — Н.Ч.) и повесился в нижнем ярусе. Там же невысоко, так он ножки подогнул... Вытащили — остыть еще не успел. Жалко парня до слез!

Стал разбираться. Старпом, узнав о вскрытии провизионки, объявил об этом по трансляции: мол, так и так, матрос Агеев вон там оказался, отличник наш, маяк и передовик. Тот услышал и сказал только одну фразу: «Ну, я все понял...» Встал и ушел.

Я так себе понимаю. Провозился Агеев с электрокомпрессором всю ночь, проголодался, ну и вскрыл жилую дверь, чтоб подкрепиться. По-простому так, по-работяжи. Нехорошо, конечно, но не велик грех, простили бы ему. А старпом решил его воспитнуть... Прокурор потом сказал: ваш матрос погиб от собственной честности. Таким его дома воспитали. Душа ни вины, ни позора не вынесла. Редкий по нынешним временам случай.

Вторая беда. Готовились к выходу в море. Лодку вылизали, как никогда. Все в строю, все пашет, крутится, вертится. Эскадренную комиссию прошли — пять шаров. Флотскую — отлично. Потом из Москвы приехала группа седых товарищей с мальчишеской искрой в глазах. Большую лопату привезли. Копали, копали, проверяли, опрашивали — все в норме. Все как положено. Стопроцентно готовы к выходу в большие моря. Сам удивлялся. Никогда так не было, чтоб все было!

В последний день перед выходом грузим мины. Шли на боевую службу в минном варианте. Вдруг лапается трос, и мина по лотку — 800 килограмм по смазаным салазкам летит в отсек. У меня фуражка вместе с волосами приподнялась. Но вижу — все обошлось. Все живы, все целы. Вылезает из первого отсека лейтенант-минер. Лицо белое: «Товарищ командир, Бикчентаева придавило». Даже пикнуть не успел. Грудную клетку смяло.

Тут снова комиссии налетели, торпедопогрузочное устройство проверять — все в норме, сроки испытаний выдержаны, трос на экспертизу отправили. Эксперты понять ничего не могут — сталь качественная, без заводского брака. Такие обрывы раз в сто лет случаются. На всякий случай нас от похода хотели отстранить — шутка ли, такое ЧП?! Но адмирал Касатонов оставался за главкома, он и распорядился — пусть выходят. До сих пор ему за это благодарен. Вышли, отплавали, все задачи выполнили. Но вот что я думаю. Матрос погиб, это как бы мне в назидание. Знамение такое: смотри, командир, с ядерным оружием выходишь, у тебя на борту семьдесят пять душ. Помни о смерти и не резвись, как шенок, которого с поводка спустили. Всякий корабль — военная машина, а она жертвоприношений требует. Вот и наша «букашка» кого казнила, кого миловала. Не все так просто...

И все-таки она была счастливой, как и весь 641-й проект. Ни одна из лодок этой серии не погибла в море, не канула в бездну. Все экипажи вернулись домой. Говорят, в разработке проекта участво-

вала женщина. Может быть, потому у субмарин типа «фокстрот», как ее окрестили американцы, столь красивый, элегантный силуэт.

...Теперь это только снится... Центральный пост, набитый людьми и приборами, обрамленный в круг межотсечного лаза, как картина эпохи Возрождения. В тоннельной перспективе разместились купно, как в пилотской кабине, один за другим и друг подле друга — командир в узком железном креслице, старпом у пульта связи с отсеками, вахтенный механик на сейфе живучести, боцман на рулях глубины...

Поднят перископ, и журчание, с каким он вспарывает поверхность моря, слышно здесь из выносного динамика гидрофонов.

— По местам стоять! К всплытию!

Вырез в крыше отражения мостика сплошь забит крупными звездами. Командир стоит в этой звездной проруби по пояс. По пояс Ориона. Лунная дорожка, пролегает от нашего борта до горизонта широченным проспектом.

Кажется, мы никогда не вернемся из этого похода...

Последний поход свой Б-409 завершила в феврале 1991 года. Ходили в ближнюю зону — Северную Атлантику. А флаг был спущен в сентябре 1995-го...

#### ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ Б-409

Пускай не слишком быстроходная,  
Но под волной и на волне  
С разлуками и непогодами  
Могла ты справиться вполне.

Ты шла путями невозможными,  
И океан кипел, когда  
Бесстрашная и осторожная,  
Всплывала ты из-под льда.

Я в жизни без тебя не выплыл бы,  
Мне сладок был твой горький дым  
И рокот дизельного выхлопа  
Над черным корпусом твоим.

Какие нынче снятся странствия,  
Какие презятся моря  
Тебе, бродяга океанская,  
«Букашка» — молодость моя?

В каком маргене, как в сражении,  
В какую глубину и даль  
Ушла с последним погружением  
Твоя проверенная сталь?

Я прикинул: через нашу подводную лодку прошло со дня ее постройки и до спуска флага более дюжины экипажей, несколько сот моряков. И для каждого она родная. И пусть все они рассеяны по стране, все же все мы объединены именем корабля в некое незримое, но реальное братство. Разве забудешь тех, с кем делил хлеб и воздух в отсеках? Кинь клич и соберемся, если надо. И имя корабля будет нам паролем.



Часть вторая

ЭСКАДРА В ЛИЦАХ



## СЛЕД ПЕРИСКОПА

В июле сорок второго одиночная советская подлодка «К-21» сорвала рейд самой большой за годы второй мировой войны немецкой эскадры. Во главе ударной группы шел на разгром английского конвоя новейший линкор «Тирпиц». Дерзкий четырех-торпедный залп «К-21» по быстроходной плавучей крепости длинной почти в четверть километра был отмечен военными историками. Всего же на боевом счету краснознаменной подводной лодки 17 потопленных транспортов врага.

Когда легендарная субмарина выслужила свой корабельный срок, ни у кого не поднялась рука разрезать ее на лом. «К-21» навечно пришвартована к стенке заполярной гавани. Над ней по-прежнему колыхается военно-морской флаг, а в отсеках живет не-большая команда под началом мичмана. По навигационным пра-вилам на «К-21» вот уже сороковую арктическую ночь горят якорные огни.

Несмотря на бронзовую мемориальную доску, привинченную к надстройке, «К-21» все еще служит. В ней устроены тренажеры, на которых матросы учатся бороться за живучесть подводных ко-раблей. Время от времени из кормового отсека знаменитой лодки валит черный дым «пожара», а в носовом — сквозь искусственные пробоины в прочном корпусе бьет студеная вода. Аварийные партии бросаются в огонь и в воду. «К-21» все еще не вернулась с войны...

Борт о борт с именитой лодкой стоит новая, современная. Во всяком случае, ее тактический номер никому, кроме посвящен-ных, ничего не говорит — Б-400.

Нехотя выступает из воды одутловатое аспидное тело. Ост-рый тритоний хвост плавно уходит в рябь огненной дорожки кормового огня. Единственная надстройка, обтекаемая, огла-женная с боков и сверху, торчит над покатою спиной мощным плавником.

По причалу, огибая палы, струится поэмка. Ветер раскачивает тяжеленные крюки железнодорожных кранов, которыми грузят на подводные лодки торпеды. Снежная крупа набивается в ворот черных матросских шинелей так, что они становятся белыми, словно маскировочные халаты. Короткий строй — в одну осьмушку длины черного тела подлодки — замер на причале против вечной стоянки «К-21».

— Офицерам и мичманам выйти из строя. Команде — вниз!

По сходням, перекинутым с причала через старую подлодку на новую, бегут матросы. Видавшая огни и воды палуба гудит под тяжелыми ботинками точь-в-точь как и тридцать восемь лет назад, когда «К-21» собиралась в свой звездный поход. Но эти ребята в новеньких черных ушанках выходят в море впервые. В глухом заливе Баренцева моря их подводный торпедоносец, словно новорожденный дельфин, будет учиться нырять и плавать, смотреть и слушать, нападать и защищаться. Учить будет молодежавый капитан 2-го ранга Александр Яременко. Под меховой канадкой у него синяя куртка с надписью «командир» на нагрудном кармане, и лишь под ней щегольской китель с ленточкой боевого ордена за дальний поход.

Новичок на секунду замрет над верхним рубочным люком. Там, в низу темной и глубокой шахты, высвечен кружок красного железного пола. Ступив на него и глянув вверх, новичок увидит точно такой же кружок ночного неба и подошвы товарища, нависающие прямо из-под звезд. Потом, потирая набитую на лбу шишку, пробираясь в свой отсеок, он будет тихо изумляться все еще непривычному обилию приборов и агрегатов, шкал, циферблатов, вентиляй, кранов, клинкетов, клапанов, тумблеров, маховиков, рукояток, снопам разноцветных кабелей и трубопроводов. Подволоки кают и отсеков напоминают своды старинных подвалов, с той лишь разницей, что они сплошь увешаны всевозможной аппаратурой. Глаза у первогодка разбегаются, и почему-то сами собой выискивают прозные таблички с зигзагами молний: «Жизнеопасно!», «Не вскрывать!», «Огнеопасно!»... Пройдет время, и этот крутолобый парень с уже подросшими волосами в любой крошечной тьме нащупает самый «запрятанный» вентиль или клапан; при срочном погружении он будет чертом — по одним лишь поручням — соскальзывать вниз, почти не касаясь переключин вертикального трапа; особым чувством подводника начнет различать крены и дифференцы своей койки и боевого поста до половинных долей градуса.

А пока он станет привыкать к лодочной тесноте так же, как космонавт к невесомости, заново учиться вещам, знакомым с

детства: ходить, например, по отсекам, рефлекторно заdraивая за собой межпереборочные двери, орудовать ложкой тогда, когда борщ в миске вторит семибалльной качке за бортом; переучивать школьный алфавит на азбуку аварийных перестуков. Он будет осматривать подводное свое оружие-жилище, подбадривая себя словами присяги: «Клянусь... стойко переносить все тяготы и лишения воинской службы» — до тех пор, пожалуй, пока по трансляции не прозвучит голос вахтенного офицера: «Команде обедать!» Отведав суп из консервированного лосося, отлично зажаренный бифштекс, после ужина с сухим вином и вечернего чая с печеньем и шоколадом новичок выведет для себя, что мысль о «тяготах и лишениях» была несколько преждевременной.

Но все испытания еще впереди...

Бесшумно — на одних электромоторах и плавно — на малых оборотах скользит подводная лодка по глади гавани, устремленная вперед всеми своими скошенными вертикалями. Подобно диковинному морскому змею, вытянулось в воде ее длиннее черное тело. Если бы не стоящие на носу швартовщики в оранжевых жилетах, какой-нибудь саамский шаман и в самом деле мог бы поверить во всплывшее чудовище..

Красногранитные скалы выпускают лодку из высоченных своих ворот, и та, попетляв по коленам фьорда, выходит в открытое море.

Капитан 2-го ранга Яременко стоит на ходовом мостике. Шквальные порывы плющат ноздри и раздувают меховой капюшон. Если ветер налетает сзади, кажется, будто кто-то невидимый и сильный тискает тебя в объятиях, обжимает толстую меховую куртку, пытается согнуть тебя в две погибели — в шее и поясе.

Млечный Путь затянута кисеей полярного сияния. Слева и справа взлетают красно-зеленоватые в свете ходовых огней пенные космы. Бульбообразный нос лодки не режет, а размальвывает волны — белые бутры вспухают выше мостика. Сигнальщик доволен — сегодня мыть надстройку ему не придется, за него это сделает шторм.

Яременко стоять на мостике куда привычнее, чем на балконе собственной квартиры. В локтях, опертых на планшрь, отдается сытая дрожь дизелей. За двадцать моряцких лет водяные холмы примелькались ему, как когда-то родные донецкие терриконы.

К командирскому перископу он пришел из первого отсека, где начинал службу рядовым торпедистом, поочередно побывав затем на всех ступенях корабельной должностной лестницы.

Кстати, о перископе. Когда Яременко последний раз при жизни матери приезжал в Донбасс, старушка, разглядывая руки сына, воскликнула:

— Та у тебя мозоли, як у плугаря чи забойщика, шо в старину кайлом робив!

Уж очень не вязались загрубевшие руки с белоснежными манжетами и золотом парадной тужурки. А перископные рукоятки и впрямь похожи если не на чапиги ручного плуга, то на широченный мотоциклетный руль, поворачав который и час, и другой, и третий, нокт не только пальцы, но и плечи.

Вот что я видел: курит командир.  
Он командир большой подводной лодки.  
Он спичку зажигает у груди  
И прикрывает свет ее пилоткой.

Песню эту написал Юрий Визбор, и она прижилась на Северном флоте, потому что и Яременко, и его товарищи по оружию не смогут сказать, сколько раз, отправляясь в дальние моря, вот так, по-фронтовому прикрывали горящую спичку пилоткой. Сегодня капитану 2-го ранга тоже не придется покурить вволю. Радиист принял предупреждение: где-то неподалеку кружит чужой противолодочный самолет.

— Стоп дизеля! Все — вниз!

Верхний рубочный люк командир по давнему обычаю задраивает сам. Тяжелая литая крышка отсекает лунные лучи. После монотонных звуков ленивого дрейфа в полигоне ревун боевой тревоги верещит по-особому бодряще. В него влетается торопливое басовитое урчание — это трюмные задраивают клинкеты межотсечной вентиляции. Миг — и боевую песнь лодки подхватывает целый машинный оркестр: звонки, вой, шип, свистение, перещелк тумблеров... Доклады с постов напоминают скорее перебранку, чем стройную переключку. Командир болезненно морщится, как маэстро на слишком шумной репетиции. И вдруг все стихло — пауза. Возможно, это жужжал какой-то штурманский прибор, но только все явственно услышали, как звенит неправдоподобная тишина, спрессованная напряжением людей и механизмов.

Там, в отсеках, и здесь, в центральном посту, матросы-первогодки то и дело поглядывают на глубиномеры. Для многих из них это погружение самое первое.

— Принять главный балласт!

С разбойным свистом ударила в цистерны вода. О том, что лодка пошла вниз, можно судить по небольшому наклону-дифференту на нос да стрелке прибора.

— Глубина десять метров. Лодка медленно погружается, — докладывает рулевой-горизонтальщик старшина 1-й статьи Петин.

Когда лодка достигнет заданного предела, редкий новичок не удержится, чтобы не нацедить в кружку забортной воды и не попробовать на вкус первую свою глубину.

Дата этого события по традиции будет помечена потом в поздравительном удостоверении владыки морей и океанов Нептуна, чью подпись скрепит корабельная печать и рука командира.

В тесноте центрального поста у Яременко нет своего кресла, как в ходовых рубках надводных кораблей; нет даже того крохотного сиденьца, на каком сидит в башне командир танка. На маховики вентиляей блока гидравлики, похожего на пенёк, обросший грибами, наброшена «канадка». На нее-то и присаживается Яременко, как на облучок, прикрытый меховой полостью. Куртка вывернута овчиной наружу, и примостившийся рядом рулевой-казах жадно вдыхает кислотоватый запах, столь родной его степной душе, да еще здесь, среди сырого подводного железа.

— Не ходи влево, Тусымбаев! — окликает его боцман Петин. Он сидит бок о бок на рулях глубины и успевает краем глаза поглядывать на репитер гирокомпаса. Матрос Тусымбаев его подчиненный, а в боевой смене к тому же напарник. Только перед Петиным глубиномер, а перед Тусымбаевым компас; у каждого своя плоскость маневрирования: у боцмана — вертикаль, у Тусымбаева — горизонт.

— Глубина сто метров. Дифферент ноль. Лодка медленно погружается, — докладывает Петин.

— Есть, боцман. На румбе? — спрашивает командир.

— На румбе сорок градусов! — отзывается, в свою очередь, Тусымбаев.

Яременко включает микрофон селектора:

— Глубина... метров. Осмотреться в отсеках!

Вместе с докладом командира носового торпедного отсека динамик доносит в центральный пост звонкий прохот, чей-то смех.

— В чем дело, первый?

Выясняется, что матрос Сидорчук свалил с помоста бачок с посудой.

Подводная лодка должна быть не только невидимой, но и бесшумной. Иначе нет особого смысла исчезать с поверхности моря. Стук упавшего ключа может так же выдать подлодку, как треск сучка в лесу выдает разведчика.

Командир отсека получает строгое внушение, а перед вечерним чаем в центральном посту появилась «молния» с карикатурой: незадачливый торпедист жонглирует мисками.

Из центрального поста, открыв и задрав за собой несколько межотсечных люков, я перебираюсь в нос лодки. Табличка из нержавеющей стали на тяжелой круглой двери, ведущей в носовой — торпедный — отсек, строго предупреждает: «С огнестрельным оружием и зажигательными приборами вход запрещен!»

Первый отсек отнюдь не самый уютный в лодке.

Скорее просторный, чем просторный, он протянулся во всю длину запасных торпед. В нем довольно свежо и сыро. Правда, как утверждают его старожилы, в тропиках нет более прохладного места на корабле, чем у них: в тропиках им все завидуют. К тому же в дальних походах здесь витают земные, огородные запахи: в свободном пространстве под подволоком висят мешки с капустой, морковью, картофелем. Сюда почти не доносится шум дизелей, и потому отчетливо слышно, словно изнутри огромной железной бочки, как глухо и гулко бьют в корпус встречные волны. По настилу, между уложенными на стеллажи гигантскими серо-матовыми сигарами, прохаживается командир торпедной группы лейтенант Куликов. Румянец на его щеках не исчезает даже под желтым светом зарешеченных плафонов. Замасленный китель со сломанными в гармошку погонами придает ему вид бывшего и отчаянного подводника, эдакого трудяги минера, который «ласкает свои боеголовки», не гнушаясь самой грязной работы, ужом проползает по всем «шхерам» отсека, все проверяет и прощупывает собственными руками. Если бы было можно, он ходил бы в этой гордой одежде всюду; но всюду нельзя, и, выбираясь в кают-компанию, Куликов с явным сожалением переодевается в китель с чистенькими погонами.

— Матрос Сидорчук!

— Я.

— Прекратите заниматься брызгами!

Эффект замечания состоит в том, что Куликов, изучая шкалу отсечного термометра, «затылком видит», как матрос Сидорчук, расстелив на торпедной кружевной лоскут — чего только не погадается в ветши! — пытается определить его назначение.

Сидорчук комкает клочок. Куликов не злой человек, и он прекрасно понимает, почему двадцатилетний Сидорчук, столько месяцев не ходивший в увольнение, отвлекается сейчас от дела.



Нет ничего вреднее преждевременной тоски по берегу, которая не только изнуряет человека морально, но и расслабляет, рассеивает его внимание, — и это там, где торпедисты, они же минеры, могут ошибаться только один раз. И еще, считает Куликов, матрос с первых дней подводной жизни должен уверовать во всевидящую способность командирского глаза.

— А как же иначе? Почему-то каждый из нас, — горячится лейтенант, — считает, что если нарушать прописную истину «не кури на бочке с порохом!» с умом и осторожно, то ничего не случится.

Не потому ли время от времени командиры отсеков находят хитро запрятанные самодельные электрокипятильники, а из контакторной коробки в трюме центрального поста старпом извлек недавно пачку писем, адресованных трюмному машинисту любимой девушкой. Просто чудом не произошло короткого замыкания!

— Вы представляете себе, что такое короткое замыкание в подводном положении?! — набрасывается на меня Куликов так, будто это я устроил в контакторной коробке шкафчик для личных вещей.

Я соглашаюсь с ним, что нет ничего трагичнее парадокса — пожар в подводном положении. Я соглашаюсь с ним также и в том, что где-где, а на подводной лодке офицер в первую очередь должен быть психологом, большим знатоком человеческих страстей и слабостей.

Куликов, довольный, спрыгивает с настила и исчезает под торпедами. Сегодня лейтенант Куликов доволен всем и всеми, в том числе и собой. Сегодня первый день первого его похода, в который он идет не курсантом и не стажером, а полноправным офицером оружия, исполняющим к тому же обязанности командира всей минно-торпедной боевой части.

Куликов чувствует себя в отсеке, как желток в яйце. Оболочка прочного корпуса — это дополнительный покров его тела, воздушные трубопроводы — это продолжение его трахей, а разрыв медной трубки гидравлического привода опасен для него лично так же, как и разрыв собственной аорты.

Лейтенант искренне убежден, что кто-кто, а он, Алексей Куликов, рожден для того, чтобы провести свои лучшие годы не под солнцем, не на земле и не на море, а под водой за пультом аппарата управления торпедной стрельбой; годы зрелые — встретить в рубке у командирского перископа, ну а там... Там видно будет. Кстати сказать, адмиралы с серебряной «лодочкой» на тужурке в кабинетах нынче не засиживаются.

Панибратски присев на торпеду, Куликов рассказывает, почему он стал минером.

— Профессию мне выбирать не пришлось. Я с семи лет знал, кем буду: конечно же, как отец, моряком. Но если морской образ жизни мне достался по наследству, то флотскую специальность я выбрал сам и вполне осознанно. Моряк — птица водоглавающая. А уж если быть военным моряком — так быть офицером оружия. Почему минером? Потому что лодка — торпедоносец. Все остальные специалисты на корабле работают на нас. Мотористы и электрики — чтобы обеспечить ход; штурманы — чтобы выйти на позицию; гидроакустики — найти цель.

Алексей гладит хищное тело торпеды, как гладят живое существо. Будь у нее ухо, Куликов непременно почесал бы за ним. Он называл на память скорость хода грозного снаряда, его взрывную силу, параметры агрегатов, упрятанных в стальную оболочку. Когда же я спросил его ленинградский телефон, он полез за записной книжкой...

— Очень много цифр приходится держать в голове. Записываю то, что не обязательно помнить каждую минуту...

— «Торпедо» по-латыни — электрический скат, быстрый, как молния, — возвращается Куликов к своему коньку. — Конечно, есть на флоте шулки и побыстрее — ракета. Но ракета прозаична. Вышел в точку — бах! — и дальше она пошла, как грузовик. А торпедная атака — всегда охота. Ты выискиваешь не стартовую точку, а самого противника. Ты борешься с ним лицом к лицу, киль под килем... — Куликов восхвалял торпеды с таким же пылом, с каким несомненно бы превозносил ракеты, служи он на ракетноносце. — И потом, торпеда — наше традиционное подводничье оружие. Еще с русско-японской войны в России всегда были прекрасные мины и торпеды. Над ними работали ученые с мировыми именами — Якоби, Александровский, Макаров... У нас в училище кафедру вел седенький каперанг такой, прекрасный профессор — большой теоретик минного дела.

Мне показалось, что Куликов, как толстовский Петя Ростов, предложит мне сейчас горсть «прекрасного изюма». Или спросит, не нужен ли мне гребной винт от торпеды (Ростов предлагал кремни для пистолета), так как у него есть лишний, почти новый, прекрасный гребной винт. И вдруг, бывает же такое...

— Хотите конфету? У нас прекрасные конфеты. Литовские — «Орбита». Вот видите — Каунас, государственный Знак качества... Я очень люблю сладкое. Я когда на вахту заступаю, беру с собой кулек конфет...

Горсть изюма и кулек конфет. Почти совпадение. А почему бы и нет? Люди уходят, а характеры остаются...

После ужина в кают-компании собрались коммунисты. Выступал старпом. Первые дни учебного плаванья дали повод к нелицеприятному разговору с командирами боевых частей. Поминались и контакторная коробка, набитая любовными письмами, и оптический пеленгатор, который сигнальщик забыл задрать на мостике перед погружением (на глубине стекла прибора продавились), и посудный грохот в торпедном отсеке. Но больше всего досталось лейтенанту Куликову. Старпом вел речь так, будто забыл, что Куликов всего лишь несколько дней исполняет обязанности командира минно-торпедной боевой части взамен офицера, ушедшего в отпуск. Старпом старше Куликова на две звездочки и три года и потому говорил резко, запальчиво, без скидок и обиняков. Он немного увлекся, и в его речи дважды проскользнуло очень обидное выражение — «профессиональная непригодность». И тут случилось невероятное. По румяной щеке юного лейтенанта проползла слеза, в уголке глаза уже наворачивалась и дрожала вторая, третья... Лицо Куликова застыло в мучительном выражении, будто по нему оставляли мокрые дорожки не слезы, а капли серной кислоты. Он сам понимал, как это чудовищно нелепо — моряк-подводник, офицер оружия, хоть и временный, но командир боевой части, плачет на виду у всей кают-компания. Он не всхлипывал: горячие слезы, выжимаемые предательским рефлексом, сами капали на черные форменные брюки. Бывают такие слезы, унять которые так же невозможно, как подавить усилием воли икоту. Лейтенант не мог ничего ни возразить, ни объяснить — все мысли его были заняты одним — борьбой со слезами. Он сидел, ушедший в себя, как йог, и даже не расслышал, что все вдруг дружно закашляли, заглушая старпома, и командир спросил невпопад:

— А как обстоят дела у наших радистов?

После собрания капитан 2-го ранга Яременко попросил Куликова зайти к нему в каюту. Вместе с лейтенантом в дверной проемчик высотой до плеч пролез и старпом. Никто не знает, о чем они там говорили. Но в тесном закутке, где трое взрослых мужчин могут сидеть не иначе как плечом к плечу, не говорят так, как говорят на собраниях.

Я лежал в выгородке помощника, что отделена от каюты Яременко тамбуром — подобием низкой телефонной будки, — и слушал, как вестовой, накрывая стол к вечернему чаю, подпекает Ольге Воронец. В дуэт с радиоголосом вплетался стук пишущей машинки. Это помощник командира старший лейтенант Михаил

Жаренов печатал меню на завтра. Скрипнула легкая дверца — должно быть, вышел Куликов. Всхлип отдраенного люка и легкий воздушный шип просвидетельствовали, что лейтенант перелез в другой отсек, потом в тамбур один за другим выписнулись Яременко и старпом.

— Святые слезы, — обронил командир вполголоса, — быть ему адмиралом.

Погружение было прервано тревожным звонком: шторм сорвал кормовой аварийный буй. Тот самый красно-белый поплавок, который в случае беды обозначает место, где затонула подводная лодка. К счастью, его не успело далеко отнести, и корабль подходит к пропаже с наветренной стороны. Швартовная команда в главе со старшим лейтенантом Жареновым в гидрокостюмах и спасательных жилетах выходит из рубки на узкую скользкую палубу. Выловить буй надо во что бы то ни стало. Пущенный на волю волн сигнал бедствия может вызвать немалую тревогу.

Обвязавшись линем, Жаренов висит на покато борту. Его обдаёт ледяная вода, в холоде которой человек выживает не более получаса. Но главная опасность — сам буй величиной с добрый котел пляшет на волне и бьется в борт с молотобойной силой. Попади между его стальным ребром и корпусом лодки рука, нога — и плавающая тильотина сработает как бритва.

Помощник качается на лине, словно мячик на резинке. Концом троса он целится в проушину буя. Идет самый настоящий фехтовальный бой: шпага против сабли. Выпад — удар, удар — выпад! Мимо, мимо, мимо...

Минут двадцать тянулся этот опасный поединок. В конце концов Жаренову удалось попасть в проушину, закрепить трос.

Офицера втащили на корпус, а вслед за ним — усилиями десяти человек — и злополучный буй. Победитель ушел переодеваться в сухое платье. Поздравлений не было. Просто должность помощника обязывает его присутствовать лично при подобных работах. А то, что он сам полез за борт, так это потому, что в такелажном деле он много опытнее, чем матросы-первогодки.

Мы сидим с помощником командира подводной лодки старшим лейтенантом Михаилом Жареновым в трюме центрального поста между рефрижераторной камерой и перископной выгородкой, где без помех можно скоротать минуту-другую.

— Люблю ли Север... — не сразу отвечает Жаренов на мой вопрос. — Я ленинградец, житель северной столицы, следовательно, северянин. Но Север Северу рознь. Одно дело балтийские зори, белые ночи, дюны, сосны. Другое — здешние скалы, тьма бес-

просветная, голые сопки. Бывает так, что в пасмурь кажется, будто ты дальтоником стал — все вокруг черно-бело-серое, как на фотографии. Конечно, краски Севера — полутона. К ним привыкнуть нужно. Даже не так... Привыкнуть — слово какое-то нудное. Вообще, привыкать к чему-либо плохо. Нужно вживаться. Не привыкать к Северу, а вживаться в него надо. А когда вживешься, тогда, наверное, и полюбишь.

Мальчишкой я представлял Заполярье по конфетному фантику «Мишка на Севере»: стоит на льдине белый медведь, а над ним полярное сияние. Потом по сказкам Андерсена — Лапландия, Кай, Герда, олени бегут, хибара старой финки, чертоги Снежной королевы. Потом по Гайдару: Чук и Гек — Синие горы, деревянные станции, бронепоезд на запасном пути, сани... Кстапи, первый раз на Север я добирался на паровозе. Хотя и устарелая техника, но впечатляет: сугробы до самых проводов, валуны, тайга и здоровенная машина огнем пышет, искры летят, мощь в ней такая первобытная... Прибыл на место и обиделся и на Андерсена, и на Гайдара. Сопки вокруг унылые, серо-голые, точь-в-точь как у новобранцев стриженные головы. А между сопками — заводские трубы: мачты высоковольтных передач, автобусные остановки, ящики «Спортлото».

Неоновые вывески поярче полярного сияния полыхают...

Но это на первый взгляд все такое обжитое. А как задует норд, как влепит по городу снежный заряд, так поймешь, чего стоит в этих скалах хотя бы телеграфный столб врыть... Тропки занесет — со встречным только в обнимку разойдешься, в сторону не ступишь — некуда, сугроб. И люди здесь иные, добрее, что ли.

Побывал я однажды и в том месте, где всю войну наш пограничный знак простоял, немцы за него так и не перешли. Говорят, если забраться в сопки подальше, можно на старые наши позиции наткнуться: а между костей звездочки, пряжки флотских ремней, ржавое оружие — на боевом взводе. Обжигает, когда подумаешь, что ты и та морская пехота на одних и тех же позициях, вместе один и тот же берег прикрываем. Они — тот фланг, что уходит в историю, а мы — этот, который в нашем времени.

Едешь по здешним дорогам и слышишь, ветер в проводах гудит. Звук такой мерный, зуммерящий, как у нас на лодке. На корабле никогда не бывает тишины, на нем всегда что-то гудит от напряжения. Так и на Севере никогда не бывает тихо. Всегда слышишь этот мерный гуд — в моторах ли, в проводах. Тут не провода — сама земля здесь высокого напряжения.

...Вечер в кают-компании. Ободранные пальцы помощника перебегают по грифу семиструнки Б-400. Корабельный врач и младший штурман бросают кости «шеш-беша» — старинной восточной игры. Сменившийся с вахты лейтенант Куликов давит в стакане дольку грейпфрута. Под жестокие блюзы из радиоприемника старпом и Яременко вспоминают дальние походы: «то ли в Сомали, то ли в Нигерии...»

— Всплыли мы, значит, в Средиземном море, — доносится хриловатый голос командира, — открыл я верхний рубочный люк: ночь, тьма, как в бутылке с тушью. Вынес ногу за комингс, чую, что-то мягкое... Акула?! Забьется такой подарочек за ограждение — инвалидом сделает... Нет, на акулу не похоже — не бьется, не трепещет... Труп?! Неужто кого на мостике забыли? Пот холодный прошиб. Нет, наши все в отсеках. Может, чужой прибило? «Тятя, тятя, наши сети...» Вылез, присмотрелся — а это мешок с ветошью из выгородки вынесло...

Штурман подсел к приемнику и стал вращать рукоятку настройки. В этот вечерний час эфир переполнен звуками: обрывки предвыборных речей и тревожный клекот морзянки, канканы и хоралы, рекламы и сводки военных сообщений, гул хоккейных стадионов и ритмы джаза. В этот вечерний час весь мир делится на тех, кто танцует фокстроты, и тех, кто слушает их в подводных лодках. В этот вечерний час некая часть человечества, заключенная в прочные корпуса субмарин, — итальянцы и французы, американцы и норвежцы, румыны и немцы, мы и поляки — собирается в тесных кают-компаниях у радиоприемников.. Нас качает зыбь одного океана. Мы ловим волны одного и того же эфира. Каждый ищет свое. Мы ищем позывные «Маяка», «Последних известий». Нам очень важно знать, сколько высотных домов, хлебных полей, сколько новых конвейеров построено, вспахано, пущено за день, который мы провели под водой. Нам очень важно знать, что еще один день мира, который мы сэкономили здесь, в Баренцевом море, а стратегические ракетчики — под землей, в бетонных своих шахтах, летчики ПВО — за облаками, — что день этот прошел не зря.

Невелика кают-компания длиной в диван, шириной в шесть суповых тарелок, но есть в ее тесноте особый уют. Прежде чем стать каютой для компании отдыхающих, любезных друг другу сослуживцев, за неполные сутки она побывала и спальней, и столовой, и кинозалом, и аудиторией партийного собрания. Красный крест на переборке гласит о том, что во время боя она еще и лазарет, операционная.

— Товарищ командир, вы принимали лекарство? — отывается от игры врач. У его пациента ангина — перестоял на морозе.

— Ох, черт, забыл! — виновато улыбается Яременко. Виновато, потому что напоминать — это его командирская обязанность. За весь день он не забыл ничего — ни поинтересоваться у механика, сменил ли прокладку в газовой захлопке, ни заметить вестовым, чтобы те подогрели чай вахтенному офицеру...

Все разговоры стихли, вольные струнные переборы сменились четким ритмом — Жаренов пел. Пел про то, чем жили сегодня:

Антенны ожиданием полны.  
Приказ несет нелегкую заботу.  
Смыкаются две черные волны  
Над кораблем, дежурящим по флоту.

...В конце похода антенны принесли «добро» на возвращение в гавань. Последний раз проигрывается ритуал всплывания. В цистернах режут вода и воздух. С победным трубным гласом устремляется лодка из пучины. И вот уже снова заходила палуба под ногами. Шторм наверху продолжается. Из смежного отсека вентиляция гонит в центральный пост запах жареного лука. Где-то на камбузе кто отчаянно борется за живучесть обеда.

Отдраен верхний рубочный люк. В шахту низвергается поток холодного воздуха, терпкого от морской пыли. Такой воздух не вдыхают — его пьют. Выбираемся на мостик, под капель еще не стекшей с ограждения рубки воды, и — о чудо! — первое солнце нового года. Медно-красный серп чуть выглядывает из-за далекой скалистой гряды. Он еще не пышет слепающим жаром, и его можно рассматривать, не щурясь, во всех подробностях, словно лунный полумесец. Новое солнце видно только с моря. Для жителей прибрежных поселков оно пока загорожено сопками. Мы встречаем его первыми.

— Ну что, боцман, — Яременко кивает рулевому на солнце так, будто это последний аргумент в их давнем разговоре, — останешься на флоте мичманом?

— Институт нужно окончить, товарищ командир, — уклончиво отвечает Петин, — а там видно будет.

Боцман — краснощекий кубанский казак — студент Краснодарского политехнического института, будущий винодел. То обстоятельство, что служить он попал именно на лодку, старшина 1-й статьи Петин в шутку объясняет так: «На нашем производстве и на подводном флоте техника родственная — цистерны, трубопроводы и вообще сообщающиеся сосуды».

Яременко жаль терять хорошего рулевого, толкового боцмана. С каким по счету моряком, испытанным в дальних походах, расстанется он под звуки прощального марша? Я спрашиваю его об этом.

— Однажды, — усмехается командир, — пришел ко мне на лодку офицер из запаса — человек немолодой, лысеющий, полнеющий, директор детсада. Даже странно было видеть его в морской форме. Ну, думаю, с ним у нас на два погружения одно всплытие придется. И что же, вышли в море, отработал все как надо. Детский педагог снова превратился в исправного специалиста. Там, на берегу, такие люди навсегда остаются подводниками. Как говорится, след перископа прошел через их души...

В первую мировую войну бурун перископа вызывал на судах сущую панику. «Видишь бурун — жди торпеду» — грозная примета очень скоро запомнилась на всех флотах. Позже подводники научились целиться из глубины — на шум винтов. Ныне след перископа для подводника такой же гордый и, наверно, столь же архаичный символ, как парус для крейсерского матроса.

Мы входим в узкую губу, похожую на полузатопленный извив лабиринта. Сигнальщик стучит щитком прожектора — отбивает в ночь позывные. В отсеках идет последняя приборка. Матросы укладывают на штатные места аварийный инструмент, гидрокомбинезоны, индивидуальные дыхательные аппараты. Сметают сапожными щетками (они занимают меньше места, чем швабры) мусор.

В распадке гор вспыхивают неоновые вывески заполярного города. Швартуемся все у того же мемориального причала. Снова гремит под матросскими каблуками палуба легендарной лодки. Ты слышишь, старая «К-21», этот уверенный шаг? Не правда ли, он уже чем-то напоминает твердую поступь твоей бывлой краснознаменной команды?

*Полярный  
1974 год*

## **СТРЕЛЯЮЩИЙ АДМИРАЛ**

На свадьбу к сыну контр-адмирал Кузьмин так и не смог поехать.

За окнами адмиральского кабинета метались ветки, усиливая ощущение беспокойства: шутка ли, на карту поставлена не только честь соединения, но и всего Тихоокеанского флота! Ведь



стрельбы — то на приз Главнокомандующего Военно-Морским Флотом СССР. В соперниках — и североморцы, и балтийцы, и черноморцы.

Был у контр-адмирала и еще один повод для волнений: провела не только выучка подводников — держал экзамен и весь его метод обучения командиров, успешно применявшийся на том флоте, где контр-адмирал служил до недавнего времени. Теперь предстояло утвердить свою школу и здесь, в далекой тихоокеанской базе.

Анатолий Алексеевич поставил себе непростую задачу: взять один из слабых корабельных боевых расчетов (КБР) и вывести его в призеры ВМФ.

Первую атаку капитана 2-го ранга Кийко на тренажере контр-адмирал оценил так:

— Не торпедная атака, а налет гуннов на водокачку!

В учетном журнале кабинета торпедной стрельбы в графе «Замечания проверяющих» написал: «Атака неэффективна. Командир производил поиск цели на завышенных скоростях. От торпед противника уклонялся нерешительно».

Через месяц напряженных тренировок КБР Кийко получил «удовлетворительно». И целый лист подробнейшего разбора недочетов.

Таких тренировок заведующий кабинетом торпедной стрельбы мичман Анатолий Николаевич Иванов не видел за все свои долгие годы службы. Адмирал приходил на тренажер сразу же после подъема флага и сам отбирал магнитофонные кассеты с вариантами торпедных атак. Потом прибывали корабельные боевые расчеты: командиры подлодок в свите ближайших при торпедной атаке помощников — старпомов, штурманов, гидроакустиков, торпедных электриков... Все рассаживались согласно боевому расписанию, вооружались номограммами, циркулями, планшетами, гидроакустики надевали наушники и вслушивались во вкрадчивый шепот винтов чужих кораблей. Здесь все было, как в море, то есть никто не знал, как поведет себя в следующую минуту цель; разве что на приборных панелях лежали пласты настоящего солнца.

Анатолий Алексеевич подробно разбирал достоинства и недостатки каждой атаки, не чураясь при этом куска мела и классной доски. Лодочные боевые расчеты быстро перекрывали месячные нормы тренировок.

Разноголосое жужжали и пели приборы, нагревались крышки решающих устройств, акустики высказывали в перекуры из кабинета, расирав затекшие уши...

Анатолий Алексеевич собирал всех «стреляющих» офицеров в класс и читал им лекции. «В море надо ходить не доучиваться, а совершенствоваться», — частенько повторял он. «Стреляющий адмирал» — называл его теперь про себя Иванов. Войдя во вкус, старый мичман, бывалый торпедный электрик сам выбирал перед тренировками в своей обширной «щумотеке», где хранятся магнитные ленты различных атак, бобины с самыми невероятными записями.

Так сошлись два великих энтузиаста: контр-адмирал и мичман. Вместе порой подолгу обдумывали, как усложнить атаку, какой еще блок добавить в цепь стрельбы...

Тренажер, которым заведует Иванов, один из лучших на флоте и по содержанию, и по оснащению.

— Вот, смотрите, — Иванов с гордостью показывает на ладони плоскую коробочку. — Когда я пришел на службу, такой блок занимал три огромных шкафа, набитых электроникой...

Я слушал и вспоминал рассказ прославленного подводника, Героя Советского Союза вице-адмирала в отставке Г.И. Щедрина. Кстати, Григорий Иванович начинал свою службу в этих же самых краях.

У нас тогда никакого кабинета торпедной стрельбы не было... Групповые упражнения на бумажке отрабатывали. Да... Так вот, наш дивизионный минер Толя Казанцев, сын знаменитого изобретателя железнодорожного тормоза, сконструировал стрельбовый тренажер, собрал из велосипедных деталей. Не одну получку на это дело потратил. Прибор нехитрый, но здорово продвинул командирскую подготовку на бригаде. Я потом два года подряд наркомовские призы брал: в 38-м — «тулку» — двустволку, в 39-м — велосипед...

Листаю пухлый журнал тренажера. На предпоследних страницах — размашистый почерк адмирала, оценка учебной атаки корабельного боевого расчета Кийко: «Маневрировал грамотно. Скрытность действий КБР<sup>1</sup> — хорошая. Позиция стрельбы выбрана и занята своевременно. Ошибки минимальные. Главная цель поражена двумя торпедами. Отличное».

Спросил, почему именно Кийко доверена призовая атака.

— По каким параметрам? — переспрашивает Анатолий Алексеевич и усмехается: — По глазам определил. Слушал меня на занятиях чуть-чуть внимательнее, чем остальные... А если серьезно, у этого командира торпедная хватка, он даровит и устойчив.

---

<sup>1</sup> Корабельный боевой расчет.

И вот ученик в море, а Анатолий Алексеевич меряет шагами кабинет, поглядывает в окно и ждет радиодонесения...

Капитан 2-го ранга Николай Кийко худошав, краснолиц и улыбочив. Бывают такие улыбки, которые впечатаны в лицо навечно, не сходят с губ даже в самые напряженные минуты. Улыбался Кийко и тогда, когда старпом доложил «гидрологию» — акустическую характеристику забортных глубин: плуше не бывает... Только улыбка эта была похожа на болезненную гримасу.

— Шум по всему горизонту! — сообщил малоприятную весть мичман А. Кокшаров.

— Акустик, дать главную цель!

— Есть!

Легко сказать «дать», легко ответить «есть», а как ее дать, эту главную цель, если она упрятана в многовымпельном ордере, если корабли однотипного класса, турбины у всех поют одинаково, да к тому же у всех работают гидролокаторы. На экранчике шумопеленгатора вместо четкой развертки — клубок зеленой кудели. В ушах — слитный хор гребных винтов. Акустик Кокшаров в эти секунды похож на жреца, переводящего оракула на язык смертных.

— Главную цель предполагаю в секторе...

— Скорость по оборотам? Контрольный замер — товсь! Ноль!

Подводная лодка жадно вбирала в гидрофоны шумовой шлейф кораблей, она втягивала его, наматывая на числовые барабанишки решающих устройств, распуская в огненные нити горящих на табло цифр, превращая хаос звуков в градусы пеленгов, углов, поворотов...

— Акустик, пеленг на ближайший корабль охранения?!

Всего лишь на мгновение полькнула среди помех зеленая молния развертки. Но Кокшаров — мастер! — успел взять пеленг. И тут экран погас, в наушниках полная тишина. По вводной посредника «сторепо» питание.

— Перейти на резервное...

Перешли. А что толку: цель потеряна. Кокшаров чуть не плакал: все равно что растянуться за метр до финишной ленты. Пеленги «плывут»... Ждет командир, ждут торпедисты, ждет вся лодка. Тщетно.

— Акустик. Пеленг на главную цель!!

— Цель не прослушивается.

Мичман прижал наушники: неужели все, неужели уходит из рук главкомовский приз... .

Вдруг в координатном перекрестье возник и задрожал заветный эллипс. Главная цель заработала гидролокатором!

— Центральный! Пеленг на главную цель...

Теперь все зависело от командира, от Кийко. Из-за скверной «гидрологии», из-за «отказа» питания пришлось подойти к цели слишком близко: даже не «на пистолетный выстрел», как говорят подводники, а на «дистанцию кинжального удара». На все про все оставались мгновения. Вот когда сказались истоптленные — по-другому и не назовешь! — тренировки в кабинете. Щелочками сузились глаза, прикушены губы.

— Третий, четвертый торпедные аппараты — пли!

И победный доклад акустика:

— Пеленги на торпеды и главную цель — совпадают!

Капитан 2-го ранга Кийко потом признавался: «Этот зигзаг у меня до сих пор перед глазами». И слабая улыбка играла на губах.

Призовая комиссия установила: обе торпеды попали в цель. Залп — образцовый.

По старой традиции подводники серебрят щеки счастливых торпед и украшают ими стол в кают-компаниях вместо подставок для ножей. Кийко обе щеки хранит в кармане «канадки». Будет время — отдаст в мастерскую.

Получив долгожданное радио: «Атакована главная цель. Предварительная оценка «отлично». Анатолий Алексеевич вызвал матроса-умельца и передал ему три коробочки с наручными часами. Матрос помчался гравировать дарственные надписи «Капитану 2-го ранга Н. Кийко...», «Мичману А. Иванову...», «Мичману А. Кокшарову...»

Всего за несколько месяцев после прихода контр-адмирала эскадра подводных лодок завоевала звание лучшей в Военно-Морском Флоте по торпедной подготовке. Школу Кузьмина прошли десятки командиров и старповов.

Моряк в третьем поколении, давший флоту и сына-моряка, Анатолий Алексеевич не только «стреляющий адмирал», но и плавающий. Однажды в высокоширотном походе, стоя на мостике, он обледенел так, что в шахту рубочных люков спустился, как ледяное изваяние. А переход на плавамастерской через штормовую Атлантику, когда он семь суток не покидал ходовую рубку?

Двадцать один год прослужил Анатолий Алексеевич в Заполярье. Он присматривал уже квартиру в Ленинграде, пришел приказ сменить место службы, и человек не первой молодости с лейтенантской легкостью собрал чемоданы, двинулся через всю Россию с Крайнего Севера на Дальний Восток.

В наградных планках контр-адмирала нет черно-оранжевой ленточки «За победу над Германией». Он из поколения мальчишек блокадного Ленинграда. Но огненным знаком войны он от-

мечен: в кровать восьмилетнему Толе упала в ноги зажигательная бомба.

Мне не приходилось выбирать героя для этого очерка. Анатолия Алексеевича я знаю уже много лет. Он первый мой флотский командир, первый комбриг, и я сдавал ему когда-то зачеты по торпедному оружию. Случалось — краснел, случалось — радовался скутым баллам.

Не раз и не два выходил на нашей лодке в море. Вдруг вспомнилось: обед в кают-компании, за столом семь лейтенантов и Анатолий Алексеевич, тогда — капитан 1-го ранга. Поясняя что-то из тактики подводных лодок, Кузьмин расставляет на столе сливовые косточки из компота. Вдруг вспомнился кадр из кинофильма: «Где место командира в бою?» Сам того не замечая, он был похож на легендарного комдива..

## ПОДВОДНАЯ ДУЭЛЬ

После унылых серых сопок море открылось широко и торжественно, будто в нужной тиши грянул первый аккорд величественного гимна. Там, за скалистым островом в снежных прожилках, живут подводные лодки.

Подводные лодки стоят у причалов, укрытые снежными попонами и арктической ночью. Вот эта, широколобая, желтоглазая, дремлющая у торпедного пирса, вернулась из океанского похода совсем недавно. Ее экипаж не видел солнца с прошлого лета... Внешне корабль такой же, как и сошвартованные с ним соседи, но в отражении рубки, оправа от откидной командирской площадки и выше знака с тактическим номером Б-437, привинчена доска из морской бронзы. На доске выбита надпись — «Магнитогорский комсомолец».

Отличить «Магнитку», черную, осанистую, широколобую, можно разве что по бортовому номеру да сходне с голубыми дельфинами на брезентовом обвесе. Отличить командира «Магнитки», когда он шагает по причалу, можно издали по стремительной походке. Под златокованным козырьком фуражки — живые зеленые глаза, смутное лицо, горские усы. Мосцеев знакомит меня с командиром соседней лодки.

— Вроде бы и друзья, — улыбаясь, шутит Святослав, — и живем рядом, а вечные дуэлянты. Как выйдем в море, так друг по другу палим.

В этот раз тоже — дуэльная торпедная стрельба по подводной цели. Вместо секунданта побегит за нами острокулый кораблик-

торпедолов. Он выловит учебные торпеды, которые, конечно, не взорвутся.

Этот труднейший вид подводной стрельбы — лодка по лодке — родился здесь же, на Севере, в годы войны.

В море вышли поздним вечером. Сидим на верхотуре лодочной рубки, как погонщики на спине огромного черного слона. С мельничным шумом раздвигает он широким лбом волны. Погода, по определению Мосцеева, «средней паршивости»: ветер в скулу, пробирает и под шерстяным свитером.

— Бойман! — говорит Мосцеев старшине, который стоит сейчас на руле. — Поспи перед атакой.

Бойман в подводной атаке восседает по-пилотски за штурвалом почти самолетным — те же черные рога, — и ему, кормчему глубины, нужна свежая голова, чтобы четко выдерживать и залповый курс, и залповую глубину. Мосцееву и самому бы не мешало вздремнуть часок-другой.

А вот и наше место дуэли — неоглядная даль взморщенного моря.

После промозглого «моста» с наслаждением ныряешь в машинную теплынь отсека. Мосцеев спускается с мостика последним.

Отвалены носовые горизонтальные рули глубины. Опущены антенны, метристы и радисты закрыли свои вахты. Погружаемся. Припомнились строчки моего товарища поэта-подводника Александра Радужкевича:

И бой учебный, не до крови,  
Но смертью пахнет от игры,  
В которой смертный час условен  
И враг условен до поры.

Подводный бой подводных лодок — почти всегда дуэль. Наши «барьеры» отмечены не шпагами, воткнутыми в снег, а расчерчены кольцами дальности на экранах индикаторов. Желтый электронный «головастик» рисует полную подводную и надводную тишину — круг. В этот круг сейчас вписан и поделен на 360 градусов весь суший мир. Для Мосцеева важны три его измерения: метры глубины, мили расстояний, минуты торпедной атаки. Стреляет тот, кто услышит противника первым, — единственное условие дуэльного кодекса.

В центральном посту сидят все, стоит только командир.

Стоит, как учитель в классе, как хирург у стола, как дирижер за пультом... Говорят, дирижер должен видеть глаза всех своих музыкантов. Командир подводной лодки лишен такой возможности. Но Мосцеев знает, что его приказания с телепатической точ-

ностью будут поняты и исполнены и капитан-лейтенант-инженером Анатолием Ярошиком, и капитан-лейтенантом Сергеем Кудиновым, и боцманом главстаршиной Игорем Будаихановым...

Штурман предупредил о подходе к рубежу возможного обнаружения цели. Открыты крышечки залповых кнопок на пульте, открыты передние крышки торпедных аппаратов. Но желанного доклада из гидроакустической рубки все нет и нет.

— Акустики, вам ничто не мешает, кроме меня?— деликатно осведомляется Мосцеев.

— Горизонт чист, товарищ командир.

Когда слушаешь четкую скороговорку мосцеевских команд с чуть заметными горскими нотками, наблюдаешь его отточенные движения, на ум невольно приходит лихое слово — «джигитовка».

Вдруг негромкий щелчок из динамика гидрофонов. И тут же тревожный голос акустика:

— По пеленгу... шум торнед. Торпеды заходят нам в корму!

Такая новость ввергает в оторопь кого угодно. Мы не в павильоне торпедной стрельбы. Мы в море, под водой, и на нас с хорошей гоночной скоростью несутся стальные торпеды весом с добрый грузовик...

От мчащихся торпед можно уклониться, оторваться. Командиры знают разные уловки.

Торпеды пробуравили толщу воды в стороне. Успел Мосцеев. Уклонились!

Теперь черед «Магнитки». У Мосцеева уже все данные о цели: курс, скорость, пеленг... Желтый круг на экране превратился в амебу, и щупальце ее как перст указующий.

— Боцман, держи ноль! — веселый окрик слегка встряхивает перенапрягшегося парня. Главстаршина облегченно сдувает челку набок:

— Крен — ноль, дифферент — ноль!...

Залповая глубина выдержана до метра. Мосцеев бросает последний взгляд на приборы...

— Пли!

Слегка заложило уши. Облегченно вздрогнула лодка. Мосцеев приказал всплывать:

— Продуть балласт!

Затрубило, засвистало, зашипело. Лодка подалась вверх и закачалась. Всплыли. Поднялись на рубку. Горизонт в забрызганных иллюминаторах закольхался по диагоналям.

Потом искали свои торпеды, нашли и пасли их до прихода нашего секунданта и оруженосца — юркого кораблика с кран-балками на корме.

Нос нашей лодки повернулся к дому. На мостик поднялся вахтенный офицер в дворничьих валенках с галошами и ватных брюках, но Мосцеев не спешил вниз. Погода портилась. Ветер не «мордотюк», а самый настоящий «мордохлест». Только на подводных лодках, даже на атомных, командиры и вахтенные офицеры, как во времена парусников, встречают в лицо шквальные заряды. Мосцеев молчал, щадя голос, сорванный ветром и командами. Я поглядывал на него и все пытался понять, что потянуло его, южанина, с зеленых берегов Каспия на скалы Баренцева моря...

Фамилия Мосцеевых — горская: по отцу род Святослава уходит к «мирным кабардинцам» времен князя Воронцова. По материнской линии командир «Магнитки» — из архангельских поморов. Лед и пламень сошлись в крови его и брата Юрия, который тоже морячит здесь, на Севере, старпомом на пограничном сторожевике.

Со «становым хребтом страны» его связывает уральская река Агидель. Курсантом Каспийского высшего военно-морского училища Святослав вместе с однокашниками сплавлялся по ее перекатам на плотах. Пожалуй, то было первое самостоятельное плавание Мосцеева. И не такое уж легкое, если памятно до сих пор, если над рабочим столиком в каюте висит фотопанорама одной из излучин Агидели...

Есть близ Кавказа моря поближе, чем Баренцево. Но Мосцеев служит именно здесь, на Севере, и на то существуют свои причины. Дед Святослава погиб в горле Белого моря в Великую Отечественную войну; его тральщик подрывался на mine. Отец служил замполитом на подводной лодке все той же эскадры, куда входит и корабль сына. Ныне Мосцеев-старший — автор многих книг о подводниках, об истории родной части. Мог ли Святослав при такой наследственности выбрать иную профессию? Мог ли служить где-нибудь еще, как не на Севере? Тем удивительнее было узнать, что первая профессия Мосцеева — строитель: каменщик, штукатур. Ушел после школы вырабатывать характер на сельские стройки. Должно быть, сейчас та закалка помогает ему стоять на мостике командирские вахты по многу часов кряду. Кстати, командиром Мосцеев стал довольно рано — еще в капитан-лейтенантах, и все офицерские звания получил в морях...

Разумеется, чтобы встать к командирскому перископу современного подводного торпедоносца, одной наследственности мало. Мосцеев частенько вспоминает добрым словом первого своего наставника капитана 1-го ранга Евгения Константиновича Невяровича. Они и теперь встречаются порой на причалах, молодой учитель и нескрываяемо молодой ученик.



Святослав то и дело поглядывает на часы.

— Опаздываем?

— Похоже, что не успеем... Передача о нас по телевидению... В программе «Мужество».

Славой экипаж «Магнитогорского комсомольца» не обделен. Есть такая не очень справедливая поговорка: «Корабль хороший — заслуга командира, корабль плохой — виноват старпом», или «механик», «замполит». И с механиком, и с замполитом «Магнитке» повезло. Командир БЧ-5 капитан 3-го ранга-инженер А. Ярошик на подводной лодке со дня ее постройки. Подтянут, опрятен, щеголеват. В его подразделении служит старшина команды электриков старший мичман Д. Загузов. И еще «три Игоря», трое земляков-магнитогорцев — старшина 2-й статьи Игорь Сверчиков, старшие матросы Игорь Гостенко и Игорь Иванов — все первоклассные специалисты.

Капитан-лейтенант Сергей Кудинов из того разряда политработников, к которому я отношусь с особым уважением, — у Сергея инженерное образование. Подводники ревнивы к своей профессии и с уважением относятся к тем, кто знает их дело не понаслышке. Человек широкого кругозора, спортсмен-разрядник, Кудинов сразу нашел общий язык и с командиром, и с командой. Чего стоят их общеэкипажные вылазки в сопки, когда после очередного похода Мосцеев и Кудинов если зимой, то на лыжах, если летом, то кросс-пробегом уводят матросов в горную тундру. У них там на скалах бухты есть свое облюбованное место, где можно и у костерка посидеть, и шашлык пожарить... А это после тесноты отсеков, после электрического света и фильтрованного воздуха нечто большее, чем просто удовольствие... Иногда в таких вылазках участвует жена командира Надежда. Это у нее лодочные коки могут поучиться, как делать такие пирожки, какие печет она для всей подводной дружины...

Молод и командир БЧ-5 «Магнитогорского комсомольца» капитан-лейтенант инженер Анатолий Ярошик, хотя в экипаже и зовут его ветераном. Ведь не кто иной, как он, разбивал о форштевень при спуске корабля традиционную бутылку шампанского. Ярошик возглавляет лучшую среди дизельных подводных лодок электромеханическую боевую часть. И именно в этом подразделении служит мичман Д. Загузов.

О Дмитрие Сергеевиче рассказ особый. Коренастый, лодочных габаритов крепыш. Круглое тамбовское лицо с есенинским зачесом. На рукавах кителя по две звезды над широкой «галкой» шеврона, что означает мичманскую выслугу свыше 15 лет. А точнее —

семнадцать лет служит Загузов в Заполярье. Двенадцать автономных плаваний, шесть в общей сложности лет под водой, в прочном корпусе в электромоторном отсеке...

Старшина команды электриков на дизель-электрической подводной лодке — фигура куда как заметная. Токи всех частот и напряжений вращают гребные валы и гироскопы главных компрессов, преобразуются в электронный слух и радарное зрение корабля, раскаляют камбузные плиты и обогревают линзы перископов, наконец, просто дарят свет, собирают людей у луча кинопроектора... Бесспорно, электричество — душа «потопленного судна». Трудно поверить: Загузова за 17 лет работы с проводами и контактами ни разу не «дернуло током». Но это так. Характер у мичмана ровный, собранный, невозмутимый. В его присутствии, кажется, и переменный ток превращается в постоянный. Флегматичен Загузов до поры. Я видел, как он работал в отсеке, когда по условиям учений электрики боролись с «пожаром». Загузов один нес вахту на трех ходовых станциях. «Нес вахту» — слишком слабо, чтобы представить, как управлялся мичман один за троих. Лодка маневрировала в «минном поле». Команды из центрального поста летели одна за другой. Звонки машинных телеграфов трезвонили то справа, то слева, то сразу попарно. Обросив китель, Загузов метался от борта к борту, в зеленых всполохах сигнальных плафонов, в тревожных трелях, в гуде моторов. Он перебрасывал штурвалы, меняющие ход, и тут же, не теряя мгновений на наклоны, ногами переключал рычаги реверсов, укрощал ревуший телеграф ответным сигналом, а потом, перемахнув узенький тесный проход, в мгновение ока появлялся у другой станции, у третьей... Капал пот, взмок «тельник» — электромоторный отсек и без того самый жаркий в лодке — но машинные телеграфы не верещали ни секундой больше положенного. В центральном посту так и не почувствовали, что вместо трех человек со сложным маневрированием справлялся один. Ну что ж, на то он и мастер военного дела, Дмитрий Загузов. И непростому своему умению учит он молодых электриков. Учит так же спокойно, рассудительно, как наставлял и их шестерых братьев Загузовых отец, фронтовик-сталинградец.

Кстати, все братья с честью послужили Родине на флоте, и в авиации, и в погранвойсках, и в войсках связи. Все в люди вышли.

Бывает так, с техникой мичман в дружбе, специалист превосходный, а вот работы с людьми, с подчиненными сторонится. У Загузова и здесь ладно, хотя токи души человеческой куда сложнее электрических импульсов. Был у старшина команды электрик Виктор П., который, по загузовскому выражению, «смотрел не в

сторону моря, а в сторону берега». На берегу, в гарнизонном городе, жила у Виктора девушка. Проблема «женщина и море» — извечно сложна. Однако и в ней нашел Загузов свою тропку. Педагогическую. И, видно, верную, иначе б не стал Виктор П. отличником ВМФ и первоклассным электриком, а Дмитрий Сергеевич — посаженным отцом на свадьбе своего воспитаника.

У Загузова теперь новый подопечный — бывший сварщик из Магнитогорска молодой матрас Николай Сказецкий. «В твоих руках, — не устает напоминать ему мичман, — не только штурвал ходовой станции, в них и честь Магнитогорска. А может, и всего Урала, здесь, в Заполярье». Тесен отсек, еще теснее каюта, в которой вместе с Загузовым живут три мичмана. Изю дня в день, из недели в неделю, из месяца в месяц одни и те же лица, одно и то же число шагов — боевой пост, мичманская, какта... Ох как ценен в дальнем походе характер Дмитрия Сергеевича — ни резкого слова, ни вспышки, ни срыва. И всегда интересно там, где слышен загузовский говорок. О чем только не судачат в кают-компании под вечерний чай. И о том, где растет — на ветке или на грядке — плод фейхоа, и о том, успел ли получить лейтенант Шмидт звание кавторанга, и о том, как хитро перевиты кольца Сатурна. Однажды зашла речь о могиле Гитлера, где она и существует ли вообще?

— Существует! — уверенно заявил Загузов. — В Магнитогорске.

Вдоволь насладившись всеобщим изумлением, Дмитрий Сергеевич пояснил:

— Там, где стояла гора Магнитная, теперь огромный котлован — всю войну руду из него черпали, сколько танковых колонн из него вышло... Вот и зовут магнитогорцы этот котлован «могилой Гитлера».

А написал ему про то старший брат, который осел на Урале.

...Уральцы не забывают своих земляков. Наведывались к ним и бывший летчик-истребитель Герой Советского Союза Л. Дёма, и горновой доменного цеха Магнитогорского металлургического комбината В. Граникин. Привезли они подводникам именных кораблей приветы и наказы батюшки Урала, привезли подарки и шкатулку с родной землей. Увезли кусочек заполярного гранита, увезли добрую славу молодых челябинцев и магнитогорцев в черных пилотках.

К телепередаче мы так и не успели. Встали к пирсу поздним вечером. Мосцеев отдает последние приказания:

— Отбой моторам! Прямо руль. Выключить гироскомпасы. Механизмы в исходное по-швартовому!

Утром я заглянул к Мосцееву. Он разгуливал по квартире в тренировочном костюме.

— Айда в сопки, послушаем, как воробьи поют!

Гранитные поляринские сопки начинались прямо от подъезда Мосцеевского дома. Далеко мы не ушли. Догнал матрос-посыльный: выход в море!

— Живем по закону Бернулли, — усмехнулся Мосцеев. — В пять пришли, в семь вернули.

Через полчаса в кителе капитана 2-го ранга он лавировал по причалам к сходне, расписанной голубыми дельфинами.

— Отдать кормовые! — зазвенел с мостика Мосцеевский голос.

Его уже видели с подводных лодок, ходивших в полигоны. Где-то к полудню из-за гряды скалистых сопок появлялся ненадолго альбый серп солнца. А это значит, что через неделю-другую светилу проглянет и над старинной заполярной гаванью...

И первый луч нового солнца — такого недолгого зимой — Мосцеев, Ярошик, Загузов, наверняка, встретят в отсеках. Только верхняя вахта увидит вдруг, как из-за гранитного гребня приподнимется краешек малинового шара и вода в гавани прозеленеет, словно уральский малахит.

*Полярный.*

*1983 год*

PS. Судьба командира «Магнитогорского комсомольца» (подводной лодки Б-437) капитана 3-го ранга Святослава Мосцеева сложилась таким образом: в 1984 году он поступил в Военно-морскую академию, а по окончании ее пришел служить в Военно-морское управление Главного оперативного управления генерального штаба ВС РФ. В 1997 году стал контр-адмиралом.

— Свои лейтенантские погоны я надел в том году, когда отец снял свои, — рассказывает Святослав Мосцеев. — Правда, отец не дожил до этого дня. Его сердце остановилось в 1992 году в Колумбии. Не выдержало того, что творилось в тот год вокруг.

Подводная лодка Б-437 выведена из состава ВМФ в 2003 году.

## **«ЕСТЬ В РУССКОМ ОФИЦЕРЕ ОБАЯНИЕ...»**

У них даже фамилии созвучны: Бахтин и Баутин.

Бахтин — это командир той самой легендарной «Пантер», русской подводной лодки, которая в 1919 году, защищая морские подступы к Петрограду, торпедировала английский эсминец «Вит-

тория» (атакой этой был открыт боевой счет советского подводного флота).

Баутин — старший помощник командира подводной лодки Б-409, капитан-лейтенант.

Эти два столь разделенных временем человека сопоставились у меня сами собой, едва я увидел в старом журнале фотографию — у носового орудия субмарины стоял широколобый парень в черной непромокаемой куртке. «Старший офицер подводной лодки «Волк» А. Бахтин» — гласила подпись. Сначала поразило внешнее сходство. У Георгия Баутина тот же бурлацкий разворот плеч, такое же открытое, ясное лицо.

В 24 года Бахтин стал командиром подлодки — редкий случай на флоте.

В 24 года Баутин получил допуск к управлению современным подводным кораблем.

— Он не вылезал из отсеков сутками, — вспоминает первый командир Баутина Альберт Викторович Пакканен, — своими руками прощупал все трубопроводы и кабельные трассы. А их — километры... Я до сих пор ставлю его в пример начинающим лейтенантам.

Но было бы не столь уж интересно рассказывать о Баутине, если бы вся его суть состояла лишь в стремлении к рукояткам машинного телеграфа.

«Ночной океан дышал мерной зыбью, переваливая с борта на борт веретенообразное тело корабля. Подводная лодка, преодолев очередной гребень, тяжело вздыхала шпигатами, как человек, возвращающийся домой после трудной работы...». Это начало репортажа о нашей боевой учебе, написанного старпомом и опубликованного в «Красной звезде». Корреспонденции за подписью «капитан-лейтенант Г. Баутин, старший помощник командира подводной лодки» часто появляются и на страницах флотской газеты. Баутину есть чем поделиться с товарищами по оружию, и перо в его руках — хорошее подспорье для распространения передового опыта.

Среди добрых знакомых Баутина — кинорежиссер Алексей Салтыков, с которым у них всякий раз при встрече завязываются оживленные дискуссии о фильмах, об искусстве. И надо сказать, что мастеру экрана вовсе небезынтересны суждения подводника.

«Должность старпома несовместима с частым пребыванием на берегу», — отмечалось в старых корабельных уставах. Кто-то, а жена Баутина, Наталья, может подтвердить, что так оно и есть. И подтвердит со вздохом — дома подрастают два сына,

Станислав и Георгий, почаще бы им видеть отца. Но зато авторитет его для сыновей непререкаем. Именем отца, его примером вершится воспитание и тогда, когда он в море. За семь лет службы привыкла Наташа провожать мужа в дальние походы, каждый из которых длится не месяц, не два — ощутимую часть человеческой жизни. Но даже если его подлодка стоит у пирса и ее видно из окна гостиной, это вовсе не значит, что ужинать они будут вместе.

Одиннадцать статей Корабельного устава занимает перечисление обязанностей старпома. До буквы «л» простираются подпункты. Но никто еще не подсчитал всего, чем приходится заниматься старпому в действительности.

Один день на берегу...

— Экипаж, равняйся! Смирно! Равнение на середину! Товарищ капитан 3-го ранга, экипаж подводной лодки построен на подъем флага, — доложил старший помощник капитан-лейтенант Баутин.

Через несколько минут на проворачивании оружия и механизмов трансляция разносит по отсекам его голос:

— Слушаю корму-нос! Есть первый... Есть второй, .. — щелкая тумблерами, принимает доклады о готовности к проворачиванию...

— Курс цели — сто градусов. Скорость... — это уже в кабинете торпедной стрельбы на тренировке.

Потом надо успеть проверить, как идут занятия по специальности в боевых частях. Боевая подготовка экипажа — это в конечном счете главное, за что он отвечает.

— Дорогой друг, — распекает у себя в каюте Баутин лейтенанта. — Вы живете по принципу: нас толкнули — мы упали, нас подняли — мы пошли. Так не годится...

А еще проверить: как поставили привезенные из ремонта перископы, наточены ли в отсеках аварийные топоры, узнать, получил ли баталер новые швартовые жилеты, провести смотр формы одежды экипажа, отправить в отпуск моториста, у которого тяжело заболел отец, поставить печать на корабельные бумаги и — точный план на завтра...

После обеда — тренировка в прочном корпусе старой подводной лодки, превращенной в полигон «пожар-вода». Натянув маску индивидуального дыхательного аппарата, старпом под яростные трели аварийных звонков ведет четверку матросов в лаз огнедышащего отсека, жутковатый, как плакающая топка паровоза.

Домой — к полуночи.

Но не успел вскипеть чайник на электроплитке — в дверях посыльный: идти в море старшим на торпедолове...

Почему старпомы никогда не болеют? Мне кажется, что в их нервном напряжении бактерии сторают, как мотыльки в пламени.

День в море...

Утром сменил командира в центральном посту, приняв глубину, курс, скорость, крен, дифферент... Обшел вахтенные посты, провел приборку, сыграл учебно-аварийную тревогу, обеспечил сеанс связи, собрал офицеров в кают-компанию на тактический семинар, заглянул на камбуз — отчитал вахтенного кока, проверял с инженером-механиком Ю. Щербой аккумуляторные ямы, на ночном всплытии стоял на мостике вместе с командиром, затем брал секстантом высоту звезд и решал астрономические задачи, заполнял журнал учета событий и уже далеко за полночь, лежа в своей шкафообразной каютке, читал... Давнее баутинское правило: каким бы трудным ни был день — минимум один час на художественную литературу.

Есть в русском офицере обаяние,  
увидишься — и ты готов за ним  
На самое большое испытанье...

Это строки фронтового поэта. Они и о Баутине тоже. Обаяние офицера Баутина во многом скрасило и для меня тяготы дальнего автономного плавания.

...После надводного перехода под палящим солнцем корпус лодки накалился. Ночью началась зарядка аккумуляторной батареи, и потеплевший электролит еще сильнее нагрел воздух в отсеках. Механизмы истекали маслом, дерево — смолой, люди — потом. Утром из облаков вынырнул самолет «противника». Срочное погружение! Кондиционеры из-за режима «тишина» выключены, и вскоре пот полил со всех ручьями, хотя «форма одежды» — трусы да часы. Правда, штурману пришлось наvertеть чалму, чтобы капли пота со лба не срывались на карту.

Хуже всего в пятом отсеке: раскаленные дизели пылали жаром.

— Идем, Андреич, моральный дух поднимать! — окликнул меня старпом. Был он в плавках; через плечи полотенце, в руках мочалка... Я не сразу догадался, зачем все это, пока старпом не возлег на дизельную крышку, как на каменную плиту восточной бани. Я охаживал его мочалкой, и старпом на виду у молодых матросов постанывал от блаженства. Я понял, чего ему это стоило, когда сам лег на его место... Замысел — перебить стрессовую ситуацию самой что ни на есть житейской — оказался верным. Мотористы приободрились, повеселели. А старпом потом старался отдышаться в трюме, где было чуть посвежее, и охлаждал на заборном трубопроводе ладони...

Бахтин и Баутин... Как ни далека от нас ныне гражданская война, все же «Пантера» вошла и в жизнь Баутина. Последний ее командир И. Быховский выступал однажды в училище, где в тесных рядах курсантов сидел и Баутин. Не просто слушал – внимал Георгий рассказу о потоплении «Виттории», о судьбе «Пантерь», которая пережила три войны, закончив свой век в 50-х годах учебно-тренировочной станцией, и, конечно же, о жизни самого Бахтина.

Видимо, с того вечера ходовые огни героической «Пантерь» и светят Баутину путеводными звездами.

...Пока писались эти строки, пришло сообщение, что капитан-лейтенант Г. Баутин награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. Орден адмирал вручил ему на пирсе – подводная лодка уходила в море...



**Часть третья**

# **ХОДИЛИ МЫ ПОХОДАМИ**

Записки командиров



### ***Контр-адмирал Иван Паргамон***

Предки контр-адмирала Ивана Николаевича Паргамона пахали на Украине землю. А ему выпало пахать моря и океаны, испытывать новые подводные лодки и новое оружие. Служил он долго и честно, и все на северах, и все под водой, а потом, как в конце хорошей притчи, судьба ли, начальство или небеса воздали ему по заслугам: получил он и боевые ордена, и хорошее жилье в центре Санкт-Петербурга, и адмиральскую пенсию, а главное, чем одарита его нелегкая моряцкая жизнь, так это верной подругой да добрыми сыновьями, которые тоже выбрали отцовскую морскую стезю.

Первый корабль лейтенанта И. Паргамона — подводная лодка С-14, потопившая в войну шесть кораблей противника. Ее борта были обмяты еще взрывами глубинных бомб.

В 1955 году капитан 3-го ранга Паргамон увел свою подводную лодку С-19 на Новую Землю. Ему выпало испытать на своем корабле самое страшное оружие, до какого смог додуматься человек, — ядерное.

Три лета ходил Иван Паргамон на Новоземельский атомные полигон. А зимовал с экипажем в Северодвинске. Только спустя 40 лет ему вручили орден Мужества.

Потом ему пришлось командовать атомными подводными лодками в Премие. Очередной день рождения в море. Командир атомной подводной лодки К-11 капитан 2-го ранга Пименов поздравляет замкомдива капитана 1-го ранга Паргамона. Северная Атлантика.

Капитану 2-го ранга Ивану Паргамону не раз выпадал жребий испытателя. Вот и головную подводную лодку новейшего по тем временам 641-го проекта пришлось осваивать именно ему. И он дал путевку в жизнь этому кораблю, ставшему едва ли не самой серийной и самой удачной дизель-электрической субмариной советского флота. 25 лет прослужили эти субмарины в боевом строю!

Впервые в истории отечественного подводного судостроения Иван Паргамон увел субмарину на рабочую глубину в 300 метров, а потом и на предельную — 400 метров.

И. Паргамон испытал новый корабль и на полную автономность плавания. За 90 суток он совершил поход в Южную Атлантику, достигнув широты мыса Кейптаун. 26 000 миль осталось за кормой Б-94.

Капитан 1-го ранга Паргамон первым привел свою 69-ю бригаду подводных лодок в Средиземное море на боевую службу. 388 суток десять подводных лодок и плавучая база «Федор Видяев» провели в открытых морях и Атлантике. Это был флотоводческий подвиг, и был он отмечен адмиральской звездой.

Иван Николаевич Паргамон более сорока лет отдал флотской службе, из них 30 лет — на подводных лодках Северного флота. Он прошел нелегкий путь от первой своей лейтенантской должности командира минно-торпедной группы до начальника штаба Четвертой эскадры подводных лодок.

За столько лет повидал и испытал он немало: водил свой подводный корабль и в арктических широтах, и за экватор,

Судьба хранила моряка. Паргамон мог бы погибнуть на атомной подводной лодке К-8, куда его назначили старшим на борту. Но волею случая корабль ушел в море с другим начальником. Он выжил всем смертям назло и здравствует поныне.

## **С-19: КУРС НА ЯДЕРНЫЙ ВЗРЫВ**

### **Подготовка к испытаниям**

Шел 1955 год. Я в то время командовал подводной лодкой С-19 (9-бис серии) 33-й дивизии подводных лодок СФ. Лодка участвовала в боевых действиях на Севере в годы войны, командовал ею тогда известный подводник капитан 2-го ранга Г.Ф.Макаренков. «Эска» сохранила славные боевые традиции. Экипаж в послевоенные годы успешно выполнял задачи боевой подготовки, находясь в первой линии боеготовых сил.

В один из апрельских дней 1955 года я получил приказ о подготовке к переходу в Молотовск (ныне Северодвинск) для переоборудования лодки. Цель переоборудования не объяснялась. Можно было только догадываться по таким фактам, как замена части экипажа более устойчивыми в моральном плане офицерами и матросами, а также по повышенному вниманию к нам особого отдела, что С-19 предстоит решать необычные и весьма ответственные задачи. Все держалось в строгой тайне. При подготовке к переходу в Молотовск выгрузили боезапас и все остальное, определяющее боеготовность перволинейной лодки.

В начале июня 1955 года, завершив переход в Белое море, лодка стала у стенки завода, и сразу на борт прибыл один из ведущих строителей инженер Н.К.Шипунов.

После его кратковременного визита стало ясно, какое именно предстоит переоборудование и ради чего оно задумано. Так к исходу июля в отсеках разместили датчики, регистрирующие параметры ударной волны, дозиметрические приборы для замера уровня проникающей радиации, на верхней палубе и в надстройке легкого корпуса – аппаратуру, регистрирующую световое и радиоактивное облучение.

Аналогичные работы – причем ударными темами – проводились и на других лодках, прибывших как с Северного флота, так и с Балтики: Б-9 СФ (крейсерская лодка 14-й серии, командир – капитан 2-го ранга И.С.Дуганский, воевавший минером на «щука» Бф), встали к заводской стенке подводные лодки С-81 и С-84. (Командиры капитан 3-го ранга Г.С.Мажный и капитан-лейтенант В.А. Евдокимов.)

Надводные корабли представляли эсминцы «Гремящий», «Куйбышев» (командиры Л.И. Чугунов и С.Ю. Брагин), а также «Урицкий» и «К. Либкнехт». Последние не имели хода и на Новую Землю прибыли под буксирами.

Пришли с Балтики два базовых тральщика (командиры Ручко и Гинтбург) и еще два «тральца» канадской постройки. Кроме военных кораблей, на Новую Землю привели два транспорта, переоборудованные под опытовые суда. Одним из них транспортом «Керн» командовал капитан-лейтенант А.И. Паныгин.

Для размещения представителей науки и руководства прибыл штабной корабль «Эмба» (с Балтики) под командованием капитана 2-го ранга Д.П. Гилевича. Все корабли вошли в состав сформированной 241-й бригады опытовых кораблей (БОК). Командиром ее назначили капитана 1-го ранга П.А.Бертяшкина, начальником штаба – капитана 2-го ранга И.В. Овчинникова, начальником полтотдела стал капитан 2-го ранга Моравский.

В конце июля весь состав бригады пошелонно, группами, перебазировался на Новую Землю в губу Черная, где находился испытательный полигон. Командовал полигоном Герой Советского Союза капитан 1-го ранга В.П. Стариков, известный подводник-северянин, позднее – вице-адмирал. Этого офицера отличали глубокие знания военного дела, высокая организованность, требовательность, подтянутость и педантичность. Своим военным опытом и внешним видом он подавал нам, молодым командирам кораблей, добрый пример.

Командир 241-й БОК капитан 1-го ранга Бертяшкин, опытный офицер-надводник, тихоокеанец, высокий, грузный и внеш-

не возмутимый, в короткий срок организовал четкое управление и взаимодействие кораблей бригады. Штаб соединения в тех экстремальных условиях действовал организованно, выполняя специфические задачи, поставленные представителями науки и командованием ВМФ СССР.

К назначенному сроку корабли бригады были расставлены на бочках по диспозиции. Располагались они по окружности на определенных учеными расстояниях от эпицентра атомного взрыва. В эпицентре стоял рейдовый тральщик (стотонник), на мачте которого установили специальное устройство, позволяющее по радиосигналу подорвать атомный заряд (бомбу).

К концу июля, после окончания всех подготовительных работ, личный состав сняли с кораблей и разместили в укрытиях на берегу, в губе Селезневой. Ожидая начала испытаний, мы жили в наскоро оборудованном палаточном городке. В палатках стояли солдатские койки с матрасами, чутунные печки-буржуйки с необходимым запасом угля, котлы для приготовления пищи на кострах и несколько походных кухонь.

Палаточный городок находился в расщелинах горных складок на удалении от эпицентра порядка 20–25 км с наветренной стороны, с учетом прогнозирования ветра на различных высотах на день взрыва. Перед тем как покинуть корабли, на боевых постах мы разместили собак и овец. На каждом животном были закреплены приборы, регистрирующие параметры ударной волны, проникающей радиации, светового облучения, дозиметры.

Во всех отсеках были выставили запасы продовольствия, входившего в автономный паек, бачки с питьевой водой, ящики с банками консервов и сухарями, бутылки с вином и канистры с корабельным спиртом. Важно было выявить потом, насколько все это пригодно к употреблению после облучения. У всех членов экипажей лодок и кораблей взяли подписки о неразглашении государственной тайны.

Моя С-19 стояла на якорных бочках в надводном положении на расстоянии 1400 метров от эпицентра будущего взрыва. Аккумуляторная батарея заряжена, отсеки провентилированы, прочный корпус загерметизирован. В таком положении лодка должна была находиться в течение нескольких суток до момента «Ч». Но день взрыва (Д) атомной бомбы несколько раз переносился по причине технической неготовности и неблагоприятной погоды (по направлению ветра в слоях атмосферы).

Подлодку Б-9 поставили в подвешенном положении на перископной глубине (9 м) на четырех бочках на расстоянии от эпи-

центра около 1000 метров. Предварительно ее удифферентовали с небольшой отрицательной плавучестью, сняли экипаж, а в отсеках разместили животных. С-81 и С-84 также стояли на бочках в 1000 и 1800 метрах соответственно, но в надводном положении. Эсминец «Гремящий» (без экипажа) был раскреплен на бочках. Его главная энергетическая установка была готова к действию, машины запускались автоматически по специальному радиосигналу с началом испытания. Кроме того, к его борту приварили действующую секцию с механизмами проектируемого нового эсминца проекта «56», они тоже приводились в действие по сигналу.

Итак, к началу первых в Союзе испытаний атомного оружия на военно-морском полигоне все было готово. моряки всех опытовых кораблей выполнили необходимую подготовку и ждали, когда же наступит время «Ч» в определенный день «Д».

### **И время «Ч» наступило...**

В конце августа 1955 года мы получили приказ находиться в укрытии, приведя средства индивидуальной защиты в готовность к использованию. Это были противогазы, защитные химические комбинезоны, индикаторные трубки для замера уровня полученной радиации. Дозиметрические приборы были выданы в ограниченном количестве и не вызвали у нас особого доверия.

Руководители испытаний, как мне кажется сегодня, отнеслись к сохранению здоровья людей и их безопасности, мягко говоря, не самым должным образом. А моряки, в силу своей некомпетентности в ядерной физике, весьма беспечно относились к возможным последствиям радиоактивного облучения. Тем не менее добросовестно выполняли все, что от них требовали. Нам было все «по плечу», и мы не задумывались о личной безопасности. Так уж было воспитано наше поколение: главное — выполнить задачу на благо своего Отечества.

И вот в один из первых дней сентября 1955 года время «Ч» наступило.

Ядерное устройство подорвали по специальному радиосигналу — обреченный рейдовый тральщик принял его в автоматическом режиме. Мне «посчастливилось» увидеть жуткое зрелище, наблюдая взрыв бомбы в специальные оптические устройства, защищающие от светового излучения. На глазах выросла огненная купол грибовидного облака. Почти сразу взметнулись раскаленные и горящие обломки корабля-смертника, с честью выполнившего свою историческую роль.

Я был поражен увиденным! Поражен тем, как может прохотать и гудеть земля под ногами, как неведомая сила ударной волны сметает все на своем пути, а световое излучение сжигает объекты и корабли-цели, находившиеся в эпицентре взрыва.

Зловещее грибовидное облако, поднявшееся на большую высоту, удалялось в сторону Карского моря, оно смещалось на восток, распространяя на своем жутком пути радиоактивные осадки. Вскоре оно исчезло из виду, и наступила мертвая тишина. Личный состав ожидал сигнала отбоя атомной и химической тревоги. После всего увиденного все наши средства индивидуальной защиты казались жалкими и убогими. Они совершенно не могли уберечь нас от поражающих факторов ядерного взрыва. А если бы, ошибись сигноптики в направлении ветра, грибовидное радиоактивное облако накрыло палаточный городок?.. По сколько бэров схватил каждый из нас? Все эти сомнения пришли позже, с годами, тогда же об этом никто не думал, напротив, мы были уверены в непогрешимости советской науки и советского руководства.

Через несколько суток после взрыва бомбы аварийная лодочная группа в составе инженер-механик капитан-лейтенанта В.В. Надюна, минера лейтенанта И.И. Марченко, помощника командира старшего лейтенанта А.Г. Кузнецова, штурмана старшего лейтенанта Р.Н. Идеатуллина, пяти старшин команд и нескольких матросов отправилась во главе со мной на буксире к месту стоянки С-19. Вместе с нами шли специалисты дозиметрического контроля и санитары для удаления животных из отсеков. Буксир в сопровождении пожарно-дезактивационного катера, водолазного бота и других сил аварийно-спасательной службы доставил нас в бухту Песцовую.

Сразу же после взрыва отбуксировали нашу лодку в эту бухту и вытолкали ее на береговую осушку. Войдя в Песцовую, мы увидели нашу «ласточку». Она лежала на песчаном пляже с креном и дифферентом. Носовая часть на суше, а корма пригнута в воде. Легкий корпус был обожжен до черноты, палуба исковеркана, огораждение боевой рубки смято. Внешний вид бывшей «красавицы» произвел на меня удручающее впечатление. Я ее любил, ведь это был первый корабль, которым мне довелось командовать. Но нельзя было давать волю эмоциям. Нам предстояло выполнять задачу, ради которой мы пришли к этим мрачным берегам. В весьма ограниченное время надо было осмотреть корабль, привести механизмы и системы в порядок, откачать воду из трюмов, подготовить и подключить батарею, проверить отсеки на герметичность. После выполнения этих и других работ — с помощью буксиров стащить лодку с «осушки» и поставить на якорь для дезактивации



наружного корпуса. Задача сложная, к тому же выполнялась она в экстремальных условиях повышенной радиации, как в отсеках лодки, так и в акватории бухты.

Беспокоило нас вот что: в каком состоянии находятся механизмы и системы в прочном корпусе, каков там уровень радиации и живы ли животные? Цел ли прочный корпус, работают ли водоотливные средства?

Жизнь и судьба С-19 зависели прежде всего от состояния аккумуляторной батареи, от того, насколько возможно ее использование для подключения электросистем, вытяжных и вдувных вентиляторов, для работы гребных электродвигателей. Осмотр отсеков, проверка механизмов и систем показали, что особых разрушений внутри прочного корпуса нет и при проведении ряда технических мероприятий возможно стащить лодку на воду, поставить ее на якорь. Подопытные собаки и овцы, слава Богу, оказались живы. После того как отсеки освободили от животных и их отправили в биологические лаборатории, аварийная группа приступила к работам. В первую очередь замерили изоляцию электрокабелей, батарейных вентиляторов, самих аккумуляторов. Батарея была исправна. В ямах оказалось незначительное количество воды, появившейся за счет отпотевания корпуса. Ведь лодка находилась без экипажа более трех недель!

Воду удалили, батарею привели в порядок. Убедившись, что процентное содержание водорода в ямах и отсеках не превышает 4%, подключили аккумуляторы.

Осторожно, на малых оборотах, пустили вентиляторы и провентилировали лодку. Первый этап работы был выполнен, теперь можно приводить в порядок отсеки, трюмы, водоотливные средства, систему продувания главного и вспомогательного балластов.

Длительное нахождение аварийной группы в лодке по условиям радиоактивности в бухте не допускалось, поэтому нас сняли с борта корабля и доставили в палаточный городок для обследования и отдыха. Проверили на КДП — контрольно-дезактивационном посту. Уровень полученной радиации оказался в пределах допустимых норм.

На следующий день нас (аварийную группу) вновь доставили на лодку в бухту Песцовую. Туда же прибыли мощные буксиры, килектор, водолазные боты и другие силы АСС (аварийно-спасательная служба). Их задача — стащить лодку на воду, привести ее в положение, обеспечивающее стоянку на якоре. После того как С-19 поставили на якорь, началась дезактивация корпуса силами специального судна и буксиров, использующих для этого мощные водяные струи чистой (из своих запасов) воды.

После первичной дезактивации опробовали гребные винты, пустили дизели для продувания плавного балласта, убедились в нормальной работе водоотливных средств и компрессоров для пополнения воздуха в системе аварийного продувания. И снова по истечении времени пребывания в опасной зоне нас сняли с лодки и доставили в пункт укрытия. На следующий день на корабль должен был прибыть уже весь экипаж. Произошло это лишь после подписания акта о готовности лодки к заселению.

Покинув палатки, мы с огромной радостью размещались в родных нам отсеках. Все с превеликим энтузиазмом начали подготовку подводной лодки к возвращению на базу. Пополнили запасы топлива, воды, продовольствия, необходимые для перехода. Из-за ограниченности дизельного топлива на полигоне приняли его только на переход с некоторым запасом.

Готовились к переходу С-84 и Б-9. Подводная лодка С-81 во время испытаний была сильно разрушена и не подлежала восстановлению. Из оставшихся на ходу трех лодок сформировали отряд. Старшим на переходе назначили меня.

В день, который был определен без учета прогноза погоды по маршруту перехода, отряд вышел из губы Черной. Лодки построились в строй кильватера и направились в Белое море.

Поначалу ничто не внушало особых тревог: волнение — 2–3 балла, ветер южный до 4 баллов, скорость хода — 8 узлов. Но оторвавшись от побережья Новой Земли на расстояние 40 миль, мы вошли в плотный туман. Видимость сократилась до 2–3 кабельтовых. Для соблюдения безопасности плавания мы уменьшили ход до 5 узлов и увеличили расстояние между лодками в строю до 15 кабельтовых. Через некоторое время радиосвязь с Б-9 была потеряна. На вызов по УКВ она не отвечала.

В те годы на лодках довоенной постройки радиолокации еще не было. Наблюдение за кораблями, их местоположением в строю при совместном плавании велось только визуально. Поэтому пришлось застопорить ход и лечь в дрейф в надежде на то, что потерявшаяся лодка войдет в зону визуального или акустического наблюдения. Но этого не случилось. Эфир молчал, акустики шумов винтов не обнаруживали. На душе скребли кошки.

Донес командованию о случившемся. Вскоре получил приказание «организовать поиск, продолжая вызывать лодку на связь». Мне показалось странным такое приказание: как можно искать пропавшую лодку в условиях малой видимости без средств радиолокационного наблюдения? Но искать надо. Построив обе лодки в строй фронта, начали поиск на дистанции видимости в 3–4 кабельтовых. Шли по обратному маршруту переменными галсами. На третьи сут-

ки безуспешного поиска получил радиогранму, в которой сообщалось, что Б-9 обнаружена самолетом в губе Башмачной, где стоит без хода и без радиосвязи. Как выяснилось позднее, на ней одновременно вышли из строя оба главных и вспомогательный дизели.

Мне же разрешили прекратить поиск и продолжать переход по плану. К этому времени на моей лодке заканчивалось топливо, и его могло хватить только до района мыса Канин Нос. Подойдя на голосовую связь с С-84, мы с командиром Евдокимовым решили сделать так: найти у берега песчаную отмель, где в позиционном положении моя лодка «ляжет на грунт» на глубине 5–6 метров так, чтобы палуба оставалась на поверхности. Лодка же Евдокимова подойдет к моей и передаст топливо из своих запасов. Несмотря на зыбь, задуманный маневр мы выполнили, приняли топливные шланги и перекачали топливо. Закончив столь рискованный и неизвестный доселе в морской практике маневр, я снялся с отмели, и мы вышли на чистую воду. Теперь топливо должно было хватить до Молотовска. Довольный выполнением этой авантюры, я дал ход обеими дизелями в 9 узлов и продолжил переход по маршруту.

Прощу не судить меня слишком строго. Ведь командиру С-19 было всего 27 лет! Я решился на такой шаг лишь потому, что очень хотел самостоятельно выполнить поставленную задачу. Доложи я о своем замысле начальству, мне бы никто не разрешил ложиться на грунт для заправки топливом. Но все обошлось благополучно. Мой девиз «Кто не рискует, тот не пьет шампанского» оправдался на все сто. Но на протяжении многолетнего командования лодками в качестве командира, а позднее и бригадой лодок, для меня обдуманый просчитанный риск всегда был благородным делом.

Мы походили к горлу Белого моря, когда увидели, как на сближение с нами стремительно идет тральщик. Оказалось, что командующий Беломорской флотилией, в то время контр-адмирал Н.Д. Сергеев (в будущем – адмирал флота), направил на встречу с нами тральщик с начальником штаба бригады подлодок капитаном 1-го ранга Г.М. Васильевым. (Мы звали его Мацуока за «японский» разрез глаз.) Мацуока должен было отыскать нас и оказать помощь в передаче топлива. Но этого уже нам не требовалось. Вскоре в сопровождении тральщика мы прибыли в Молотовск и ошвартовались у причала острова Ягры. На причале нас ждала машина. У меня екнуло сердце, и не зря. Нас с Евдокимовым привезли в штаб флотилии. Мы должны были дать письменные показания для расследования «предпосылки к навигационной аварии», так именовалась наша доблестная дозаправка топливом. Нас поместили в разных комнатах, и в течение дня мы писали с Евдокимовым всевозможные объяснительные записки,

представляли корабельные документы. К концу дня нас все-таки отпустили, но машину для доставки на корабли уже не дали, и мы добирались до неблизких Ягг пешиим ходом. Так нас «поощрили» за участие в первых атомных испытаниях.

Результатом расследования моих действий как командира отряда перехода явилось то, что в приказе главкома ВМФ мне был объявлен выговор, а командира Б-9 за потерю хода сняли с должности и уволили в запас. Никто не хотел взять в толк, что мы совершали переход на поврежденных ядерным взрывом подводных лодках, лишь наскоро приведенных в порядок. И только высокая выучка моряков, их самоотверженность помогли совершить поход с Новой Земли в Молотовск.

Но на дворе стоял 1955 год, когда все еще «рубили лес, не задумываясь о летящих щепках». Меня же спасло человеческое отношение адмирала Сергеева, его серьезный и глубокий анализ нашего происшествия.

Зиму 1955–1956 годов, когда в акватории Белого моря встал прочный лед, мы провели за подготовкой к следующим испытаниям в 1956 году. Но испытания на следующий год не проводились – был объявлен международный мораторий на ядерные испытания. Летом 1956 года в Молотовск прибыли две лодки Северного флота. Это были Б-20 и Б-22 – «ленинцы» довоенной постройки. Они также были переведены в разряд опытовых кораблей и вошли в состав 241-й бригады. На одну из них – Б-22 – я был назначен командиром, и это было повышением. Мы начали работы по подготовке корабля к испытаниям атомного оружия в 1957 году. Как и прежде, они были проведены на Новоземельском полигоне. На этот раз испытывалась торпеда с ядерной головкой, выпущенной с ПЛ С-144 (командир Г.В.Лазарев), а моя лодка лежала на грунте, на глубине 60 метров на расстоянии 600 метров от эпицентра взрыва.

Но это уже другая история.

## ГОД В СРЕДИЗЕМНОМ...

Лето 1973 года. «Холодная» война набирает обороты. В глубинах Средиземного моря притаились «убийцы городов» – (атомные подводные ракетоносцы (ПЛАРБ))<sup>1</sup> США. Командующий Северным флотом получает приказание Главнокомандующего ВМФ: подготовить к длительной боевой службе бригаду подводных ло-

---

<sup>1</sup> Атомные подводные ракетоносцы.

док 641-го проекта из состава 4-й эскадры. Выбор пал на бригаду, которой я в то время командовал.

Десять лодок, плавбаза «Видяев» и два резервных экипажа начали активную подготовку к дальнему и длительному походу. Впервые в практике боевой службы лодок мы должны отправиться на годичный срок, с пребыванием в далеком Средиземном море. Это был необычный эксперимент. Вместо трехмесячной автономности нам предстояло находиться в отрыве от родной базы целый год. Расчет вроде простой: чем гонять лодку месяц на переход, второй — на поисковые действия в отведенном районе и месяц на возвращение — логично отправить в далекий боевой вояж целую бригаду. Тогда и арифметика иная: на переходы туда и обратно — два месяца, а 10 месяцев нести боевую службу. Техническая и тактическая выгода очевидна, а вот выдержат ли подводники? Полагаю, что по принятой у нас методологии этот вопрос не был главным. Ходили же экипажи в 100-суточные океанские походы из северных широт за экватор, как и подводная лодка под моим командованием. Выдержали! Справятся и с 12-месячным плаванием, если организовать отдых и подмену экипажей. Лодочный ремонт можно проводить с плавмастерской или договориться о заходе в дружественные порты. Так было решено «в верхах», а нам оставалось только выполнять решение и своим опытом подтвердить его целесообразность.

В установленный срок я доложил командованию о готовности бригады к походу, подвергся положенным проверкам специалистами разных штабов, и настал день прощания с Полярным, с родными и близкими. Провожал нас сам комфлотом адмирал Г.М. Егоров, бывший подводник, хорошо знающий еще с времен войны тяготы лодочной службы на «дизелюхах». А до самого Средиземного моря вел бригаду командир эскадры контр-адмирал О. Шадрич. Переход Атлантики составом бригады при активном противодействии натовских «супостатов», штормовой осенней погоде — дело сложное. Теоретически мы проработали и на летучках проиграли многие варианты внезапных погружений и рассредоточении лодок по своим маршрутам, определили организацию связи и прочие тактические особенности группового плавания. Но одно дело на картах и бумаге, и совсем может быть по-другому в океане, да еще при необходимости соблюдения скрытности.

Потому я не сетовал на опеку командира эскадры. Подобный переход для меня был внове, да и, как говорится, одна голова хорошо, а две лучше.

Итак, октябрьский поход начался. Я со своим походным штабом находился на плавбазе. Организовал несение оперативного

дежурства, сам с мостика сходил редко, капризы осенней погоды уже начинали сказываться в Баренцевом море, а вскоре появились воздушные, а за ними и надводные наблюдатели с разными бортовыми знаками и флагами, но все одинаково любопытные и наглые.

Между тем северная осенняя промозглость сменилась теплой атлантической погодой, с периодическими крепкими штормами. Так что вскоре пришлось укрываться под водой – флагман принял такое решение во избежание повреждения частей легкого корпуса и выплескивания электролита из аккумуляторных баков. Вот игодились разработанные на берегу рекомендации командирам. Офицеры моего штаба ответственно несли оперативное дежурство, да и всем нам пришлось три дня здорово покрутиться, управляя такой группой лодок. Первый, а за ним и еще два подробных рассредоточенных ухода лодок в океанскую пучину закончились благополучно. На двадцатые сутки похода, уже привыкнув к назойливым соглядатаям, в основном воздушным, мы с командой начали продумывать детали сбора лодок у побережья Марокко с проходом Гибралтара для дозаправки. Однако наши мирные намерения прервались тревожными телеграммами с флота и из Москвы. Назревал очередной египетско-израильский военный конфликт. В ночь на 3 ноября, когда наши лодки, маскируясь за многочисленными судами, пошелонно форсировали Гибралтарский пролив, была получена телеграмма, извещавшая нас о начале боевых действий конфликтующими сторонами. Едва успели занять назначенную якорную стоянку, как получили боевое распоряжение из ГШ ВМФ о срочном направлении двух лодок – командиры капитаны 2-го ранга Степанов и Фомичев – в районы у побережья Израиля с задачей поиска и уничтожения кораблей с применением обычного оружия «в соответствии с боевым распоряжением командующего СФ на поход». Задача командирам в таком виде да еще со ссылкой на распоряжение командующего СФ («...поиск ПЛАРБ, слежение, а с началом военных действий их уничтожение») была противоречива и непонятна. Какие же ПЛАРБ у Израиля? Но, как принято у военных, приказы не обсуждаются, а быстро выполняются. Мои «букашки» направились в районы, при этом пришлось провести целую операцию по обеспечению их отрыва от двух американских фрегатов, опекавших нас с момента входа в Средиземное море. Сам же я вышел на связь с ЦКП ВМФ и начал настойчиво уточнять задачи лодкам, ссылаясь на возможность возникновения международного конфликта, чем вызвал раздражение московских адмиралов, видимо, и так нервно себя чувствующих в условиях начавшихся, хотя и на суше, боевых

действий между Израилем и Египтом. После получения упрека в свой адрес за излишнюю осторожность и разбора «в верхах» на третьи сутки ПЛ указание ГШ ВМФ об отмене ранее отданного приказа на «ведение боевых действий» и подтверждение выполнения ранее поставленной задачи против ПЛАРБ США в районах боевой службы. Впоследствии, по результатам действий, командиры этих лодок были награждены орденами и получили повышение в должностях как «получившие настоящий боевой опыт».

К счастью всего мира, арабо-израильский конфликт в мировую войну не перерос, и моя бригада оперативно влилась в состав 5-й эскадры, дабы заняться своим основным делом. Впереди были еще долгие месяцы плавания, слепоходовых ремонтов, стоянок в якорных точках и прочие боевые и повседневные дела в Средиземном море, под опекой нашей эскадры. Командовал в то время 5-й эскадрой вице-адмирал Е. Волобуев, а его заместителями были контр-адмиралы И. Капитанец (будущий комфлотом и первый замглавкома) и Н. Проскунов. Корабли эскадры помогали лодкам в различных ситуациях: прикрывали их при отрыве от противолодочных сил «противника», обеспечивали выполнение учебных торпедных стрельб. Последняя задача была особо важна, чтобы командиры и экипажи не утрачивали навыка в торпедной подготовке и всегда были готовы к применению своего основного оружия.

Шли дни и месяцы. По установленному графику лодки отправлялись нести боевую службу, надо сказать, в непростых условиях, особенно касаясь условий обитания, явно неподходящих для южных широт. Постоянная необходимость соблюдения скрытности плавания, при активном противодействии противолодочных сил 6-го флота США, вызывала повышенную напряженность и нагрузку, в первую очередь, на командира, да на остальных подводников. Остро встал вопрос организации отдыха.

Как мне подтвердила медицинская служба СФ, к обеспечению отдыха экипажей все готово, составляйте, мол, график, место — база отдыха под Севастополем и в Ялте. Итак, все налажено! Каждый экипаж может отдохнуть (что и осуществлялось фактически) один раз за время нашего пребывания на Средиземном море, в течение 20 суток, плюс 2–3 раза по две недели в пунктах проведения ремонта. А такими пунктами были Египет и Сирия. Сдав временно резервным экипажам лодки, подводники на «попутках» доставлялись в Крым. Там-то и набирались новых сил, сменив обстановку, отдыхали душой и телом, проходили медицинское обследование. Не забыты были мичманы и офицеры. Им совсем

повезло — отдыхали вместе с семьями в черноморском доме отдыха.

Во второй половине срока повезло и комбригу: с 15 июня по 10 июля 1974 года, с учетом перехода на плавбазе «Видяев» в Севастополь, прошли, как говорится, и мои дни отдохновения. А чтобы не забывалась служба, рядом отдыхали два лодочных экипажа и часть офицеров штаба. Время пролетело быстро. И снова прощание с Родиной, теперь уже на четыре месяца.

Тогда, проходя на плавбазе по Босфору и Дарданеллам, Эгейскому и Ионическому морям, с борта плавбазы полюбовался живописными местами, которые хранили в себе историческую память о былых сражениях с недругами русских парусных эскадр, под флагами адмиралов Г. Спиридова, Д. Сенявина, Ф. Ушакова. Морская душа моя радовалась, что через века после них пришла в Средиземное море наша советская эскадра, и моя бригада, и мы снова подтвердили права России на постоянное присутствие в этих водах. Не ведал я в то время, являясь свидетелем роста морской мощи нашей Родины, что наступит тяжелая пора ее утраты, как и ликвидации эскадры, а затем и потери всех ранее завоеванных позиций в Мировом океане.

Но опять возвратимся на 25 лет назад. Приближался последний этап годового цикла боевой службы БИЛ. Началась подготовка к возвращению на родной флот. Перед этим успешно сходила очередная пара лодок на поисковые операции. Постепенно мы приучили противолодочные силы противной стороны к своим намерениям находиться здесь всерьез и надолго. Как говорится, наступили на хвост «супостату», показав, что его безраздельное господство в Средиземном море закончилось. Уверенно, прикрываясь своими кораблями и применяя отработанные приемы, отрывались от наблюдающих американских эсминцев и фрегатов, решали поставленные задачи. За годовой срок напряженных действий лодок и плавбазы у нас не было аварийных происшествий и потерь в личном составе.

На счету бригады 64 обнаружения американских подводных ракетноносцев. В боевых условиях часть их могла быть уничтожена. В том и состоял смысл длительной боевой службы. Мы тоже вносили свой вклад в достижение стратегического паритета в противостоянии двух сверхдержав. Постоянное патрулирование в глубинах Средиземного моря 5–7 ПЛАРБ США с нацеленными на нашу территорию сотнями ядерных боеголовок вынуждали ВМФ находить адекватные меры по защите государственных интересов СССР.



## ПОЛПЛАНЕТЫ ЗА 75 СУТОК

**Адмирал Аркадий Михайловский,  
Герой Советского Союза**

На флоте в тот период (50-е годы. — Н.Ч.) всячески пропагандировали успех бригады капитана 1-го ранга Петелина, лодки которой плавали в Норвежском и даже Гренландском морях. Особо известным был первый 30-суточный поход «эски» под командованием капитана 3-го ранга Лозовского «за нулевой меридиан», где эта подводная лодка в особо трудных условиях успешно выполнила поставленную задачу.

— Северный флот становится океанским флотом, — неоднократно говорил нам адмирал Чабаненко, — а для этого его корабли должны осваивать новые районы плавания, уходить далеко и надолго, совершенствовать свою морскую выучку и боевое мастерство не в учебных полигонах, а в океане, при возможных непосредственных контактах с кораблями флота вероятного противника, — слышали мы чуть не на каждом сборе и совещании. — Это главная задача подводников.

О том же писали флотские газеты и журнал «Морской сборник».

Одним словом, перспектива «сбегать в автономочку» вызвала восторг не только у меня, но и у всего экипажа; после того, как офицеры корабля узнали эту новость, я заметил, как повзрослели и посуровели члены экипажа, готовившие материальную часть к предстоящим нагрузкам.

В середине июля меня срочно вызвали к командующему Подводными Силами. Не без трепета войдя в кабинет, я увидел сидящего в кресле адмирала Чабаненко. Контр-адмирал Орёл, навалившись животом на высокий прокладочный стол, мерил что-то циркулем на разложенной карте.

— Здравствуйте, профессор, — взглянув на меня с ехидцей, произнес Чабаненко, поднимаясь с кресла. — Взгляните-ка на план предлагаемого вам эксперимента.

Я бросил взгляд на карту, над которой склонился Орёл, и обомлел. Через весь Атлантический океан проложен грандиозный маршрут, со многими изгибами и поворотами, от Полярного до самого экватора и обратно.

— Здесь изображен путь, которым вам предстоит пройти в Атлантике, — продолжал Чабаненко. — Ей-богу, это гораздо интереснее, чем пописывать статейки в журналах.

— Да-а! — включился в разговор Орёл. — 12 000 миль, или 22 000 километров — половина окружности земного шара — и всего за каких-то 75 суток. Можно только позавидовать!

— Вот посмотрите, — постучал по карте командующий флотом. — Выйдя из Полярного, вам предстоит пересечь Норвежское и Гренландское моря. От острова Ян-Майен повернуть в Датский пролив и через него выйти в Атлантику. Имейте в виду, что в Датском проливе имеются районы, опасные о» мин, возможны встречи с плавающим льдом и даже гренландскими айсбергами, а кроме того, эти районы, по нашим сведениям, усиленно патрулируются базовой авиацией вероятного противника. Американцы давно предполагают, что мы не будем довольствоваться прибрежными морями и выйдем в океан.

Я тяжело вздохнул.

— Затем, обогнув Исландию вот по этой пологой дуге, — показал Чабаненко линию на карте, — вы направитесь к Азорским островам и, оставив их слева в шестистах милях, пересечете океан вдоль по 36-му меридиану западной долготы, дойдя до самого экватора.

Я стоял молча и слушал внимательно, хотя сердце мое билось от восторга, а командующий флотом, бросив на меня косой взгляд и подавив усмешку, продолжал:

— Здесь вы повернете курсом на Флориду и пойдете по трассе полета американских баллистических ракет, запускаемых с мыса Канаверал в Атлантический океан с испытательными целями. А вот здесь, — он постучал по карте карандашом, — на траверзе Парамборибо (есть такой город в Гвиане) повернете на Бермудские острова. Но близко к Бермудам подходить не следует. В пятистах милях от них ляжете на курс с расчетом пройти впритирочку к Большой Ньюфаундлендской банке, откуда вновь пересечете Атлантику, но теперь уже не вдоль, а поперек, и пройдя Фареро-Исландским порогом, возвратитесь в базу.

Чабаненко положил карандаш, отошел от стола, уселся в кресло и, внимательно рассматривая меня, снова заговорил:

— Вам предстоит пройти все климатические зоны океана — от арктической до тропической. Нам очень важно знать, как все это будут переносить люди и как поведет себя материальная часть. Официальной задачей похода является выполнение гравиметрических измерений, для чего у вас на борту будет размещена специальная аппаратура и придана научная группа Института имени Шпернберга. Вы знаете, что такое гравиметрия? Слышали? А я вот знаю не понаслышке, — и Чабаненко рассказал, как ровно 20 лет тому назад, в моем звании и примерно в таком же возрасте, командуя подводной лодкой Ш-105, ему пришлось впервые на Дальнем Востоке выполнить длительный и трудный поход для проведения гравиметрических работ в Японском и Охотском морях.

Командующий флотом подробно остановился на том, что особенности этих работ требуют исключительно точного знания своего места в море, а также удержания подводной лодки на заданном курсе и глубине в момент каждого наблюдения.

— В те годы подводная гравиметрическая экспедиция носила чисто научный характер, — говорил Чабаненко, — а нынче от полноты и точности учета величины ускорения силы тяжести в различных точках Мирового океана зависит расчет траекторий и, следовательно, точность попадания баллистических ракет. Вы должны знать, командир, что в самом ближайшем будущем ракета станет главным оружием подводной лодки. Я уверен, что вам лично придется командовать такими лодками и стрелять ракетами.

Разговор с комфлотом продолжался часа два, в течение которых обсуждались детали похода, режим движения, особенности радиосвязи, варианты уклонения от наблюдения силами противника, возможности выхода из вероятных затруднительных положений.

— Не думайте, что вы станете таким уж исключительным первопроходцем. В истории записан поход отряда подводных лодок под командованием Трипольского из Петропавловска через Тихий и Атлантический океаны в Полярный.

— В 1942–1943 годах, — рассказывал командующий, — лодки отряда прошли около 17 000 миль, правда, не за один поход, а последовательно переходя вдоль побережья и под прикрытием береговой охраны Соединенных Штатов из порта в порт. Они подолгу, иногда месяцами, оставались для ремонта, пополнения запасов и отдыха в таких базах, как Датч-Харбор на Алеутах, Сан-Франциско на западном побережье, Коко-Соло на выходе из Панамского канала, Гуантанамо на Кубе, Галифакс в Канаде и Рейкьявик в Исландии. Эта историческая эпопея длилась почти год. Изучите их опыт. Вы найдете в нем много интересного и полезного, несмотря на то что вам предстоит плавать в одиночку и в совершенно иных условиях. Но ведь у вас и техника другая. Разве можно сравнить ваш корабль с «Ленинцами» и «Сталинцами» довоенной постройки?

Контр-адмирал Орёл высказал мысль, что надо бы усилить мой экипаж вторым командиром, третьим штурманом и третьим механиком, хирургической бригадой и группой радиоразведки. При этом, подчеркивал Орёл, с учетом приема на борт еще и гравиметрической партии, перегруз может оказаться существенным.

Командующий флотом, спросив мое мнение, утвердил его предложения и в заключение предупредил, что маршрут похода будет вручен мне в опечатанном пакете и что ознакомить с ним экипаж, даже штурманов, можно только после выхода в море. Он пожелал

мне успехов и сказал, что придет на корабль перед выходом посмотреть нашу готовность и проводить.

Последующие три недели прошли в суматохе погрузок топлива, воды, продовольствия и дополнительных ящиков с запчастями. Много времени заняло размещение на корабле нештатных специалистов и их имущества. Для того чтобы загрузить гравиметрическую аппаратуру, потребовалось вскрыть стемный лист прочного корпуса над вторым отсеком, а для ее размещения пришлось демонтировать оборудование кают-компаний. Особенно переживал при этом Марат Сагитов, руководитель гравиметрической партии и научный сотрудник института имени Штернберга, сетуя на то, что приносит столько неудобств и хлопот экипажу.

Радиоразведчики со своей «жигрой» аппаратурой и документами также попросили предоставить им одну из изолированных офицерских кают и резервные кабели для коммутации с корабельными антеннами. Но больше всего свирепствовала медицина, подвергая всех членов экипажа беспощадному освидетельствованию. Медики рисовали мне страшную картину, утверждая, что чуть ли не половина экипажа, в том числе и я сам — безнадежные инвалиды, которым и думать нечего о 75-суточной «автономке». Прекратить медицинский беспредел удалось только с помощью командира дивизии, которому я предъявил ультиматум: «Или мы — или врачи!»

Кудряшов немедленно вызвал к себе начальника медицинской службы дивизии вместе с начальником Полярнинского госпиталя и продемонстрировал им свой неподражаемый жест из кулака и ладони. После этого не смирились только стоматологи. Они убедили всех в необходимости удаления у моряков экипажа подозрительных зубов.

Первым в стоматологическое кресло сел я, чтобы не без сожаления расстаться с тем зубом, который так удачно реставрировали мне в Череповце, на пути по большому круту, два года тому назад. А вслед за тем, практически в этот же день, на стеклянные столики эскапапов легли еще 38 дефектных подводничих зубов с Б-77.

— Я, конечно, и в море могу при необходимости произвести экстракцию и даже инструментарием соответствующим укомплектован, — говорил мне врач-хирург, старший лейтенант Савченко, прикомандированный на поход от Полярнинского госпиталя, — но лучше, если это сделают стоматологи заблаговременно.

— Ну, а я — специалист по снятию боли душевной! — представлялся прибывший вслед за Савченко веселый и подвижный капитан Окунев с совершенно лысой головой, но с окладистой бородкой, врач-психотерапевт и сотрудник лаборатории психофизиологических проблем подводного плавания.

«Только психов мне и не хватало! — подумал я. — Займемся лучше проблемами гигиень», — и после зубоврачебного уселся в парикмахерское кресло.

— Под ноль! И побрить под Чабаненку!

Молоденькая парикмахерша посмотрела, как на чумового, но через секунду, зажурившись, пустила машинку посередине головы, ото лба к затылку. В тот же день все в экипаже ходили бритоголовыми и ушастыми.

Одним словом, к назначенному сроку подводная лодка и ее экипаж были полностью готовы к походу.

Утром 7 июля 1957 года на корабль прибыл адмирал Чабаненко. Он собрал офицеров, прошелся по кораблю, посетовал на некий перегруз имуществом и продовольствием, побеседовал с матросами и, пожелав нам счастливого плавания, убыл в Североморск.

А вечером, в 20 часов, когда окончательно обезлюдели причальные стенки, я выстроил экипаж на палубе, встретил адмирала Орла и прибывших с ним Кудряшова и Шишкина и после короткого прощания скомандовал:

— По местам стоять, со швартовых сниматься!

Лодка тихонько отошла от причала и скользнула к выходу из Екатерининской гавани. Но пошли мы отнюдь не в океан, а для начала в Мотовский залив, где предстояло лечь на грунт и выполнить там опорные гравиметрические измерения, которые служили бы базовыми для всех последующих.

Первое погружение окончилось неудачей — потек по фланцу съемный лист прочного корпуса над вторым отсеком, через который мы недавно грузили гравиметрическую аппаратуру. «Плохо начинаю, — думалось мне, — не к добру».

Пришлось всплыть и в течение часа заниматься обжатием болтов съемного листа. Но закончилось все благополучно, и к 3 часам ночи лодка плотно лежала на грунте в губе Мотка, на глубине 80 метров в абсолютном покое. Сагитов со своими ребятами принялся колдовать над гравиметрами, а я пошел спать с расчетом в 10 часов утра всплыть и начать движение по плану похода.

Выйдя из Мотовского залива, мы сразу же очутились в скоплении рыболовецких траулеров и долго выбирались из этого стада, лавируя, чтобы не мешать рыбакам и не намотать на винты кусок какого-либо злополучного трала.

Когда за кормой на видимости осталось всего два траулера, я повернул на восток и погрузился, а придя на глубину 100 метров, развернулся и пошел курсом на северо-запад для отрыва от берегов.

Удалившись таким образом за пределы дальности наблюдения норвежских береговых постов, я всплыл под перископ и, убедившись, что горизонт и воздух чисты, «встал под РДП», как называют подводники режим движения на перископной глубине, но под дизелями, когда необходимый для их работы воздух засасывается в лодку через трубу со специальным поплачковым клапаном, выдвинутую на поверхность, а отработанные газы выбрасываются прямо в воду.

Обойдя отсеки, я рассказал экипажу о задачах похода и приказал штурманам изготовить и вывесить в центральном посту схему нашего маршрута.

Первую неделю, вплоть до самого Датского пролива, Баренцево, Норвежское и Гренландское моря баловали нас спокойной пасмурной погодой, низкой облачностью и частыми туманами. Незаходящее солнышко изредка проглядывало из облаков над горизонтом, но для астронавигационных определений место было малопригодным. Выручало то, что хорошо слышны и надежно пеленгуются радиомаяки Норвегии и Исландии, по которым мы и определяли свое место до и после каждого погружения для гравиметрических наблюдений.

Кроме этих плановых погружений, иногда приходилось срочно уходить под воду для уклонения от нежелательных встреч с кораблями и самолетами. Волгин и Глушков к тому времени настолько подготовились к выполнению внезапного срочного погружения, что я уже не вылетал пулей в центральный пост по сигналу коротких ревунов.

Первая неделя показала, что режим движения под РДП далеко не самый лучший для той задачи, которую выполняет наш корабль. Конечно, идущая под РДП подводная лодка гораздо менее заметна в море, чем в крейсерском положении. Но ведь под РДП большая потеря в скорости, а мне, чтобы пройти весь свой маршрут в установленные 75 суток, нужно иметь генеральную скорость не менее 9,5 узлов.

Кроме того, под РДП большой расход топлива, ухудшенные условия радиосвязи, большие трудности с частыми и точными определениями места корабля, повышенная утомляемость личного состава, а самое главное — крайне ограниченные возможности наблюдения в перископ за горизонтом и тем более за воздухом. «Идущий под РДП уподобляется страусу, — ползет в мою голову крамольная мысль, — который, сунув голову в песок, сам ничего не видит и поэтому считает, что его не наблюдают другие».

Одним словом, подойдя к Датскому проливу, я окончательно убедился в том, что мне выгоднее, используя плохую видимость и уже появившееся темное время суток, идти хорошим ходом над

водой, интенсивно заряжая батарею и нряя с обнаружением радиолокационных сигналов, дымов и мачт на горизонте.

К тому же я имел возможность неоднократно убедиться в том, что взятая на борт группа радиоразведки весьма эффективно предупреждает о взлете с аэродромов Великобритании и Фарерских островов и маршрутах самолетов «Нептун» базовой патрульной авиации вероятного противника. Радиоперехват – чудесная штука, которую, оказывается, вполне можно использовать не только в оперативных целях, но и при решении тактических задач.

Датский пролив прошли без особых приключений, если не считать трех случаев встречи с ледяными полями. Одну полосу битого льда я форсировал в надводном положении, лавируя под моторами между льдинами, а две другие, более плотные ледяные перемычки, преодолел путем подныривания.

Южнее Исландии стали попадаться стада китов, фонтаны которых мы приняли было за всплески падающих снарядов и даже погрузились с перепугу, но потом, разобравшись, наловчились даже, остановив дизеля и подрабатывая электромоторами, подходить совсем близко, чтобы получше рассмотреть этих великолепных морских гигантов.

С выходом в Атлантику начала теплеть и портиться погода. Несколько дней, пока спускались к Азорским островам, нас трепал жестокий шторм. Пришлось использовать весь опыт погружений и всплывтий на волне, полученный в период штормовых испытаний в Баренцевом море.

Несмотря на штормовую погоду на линии Ньюфаундленд–Азоры, отмечалась наибольшая активность полетов авиации и плавания кораблей. Частые погружения и штормы привели к потере генеральной скорости, отставанию от графика и некоторому перерасходу топлива. Все мы, начиная от штурманов и кончая механиками, почувствовав угрозу, насторожились и начали борьбу за экономию ресурсов.

Впрочем, шторм не помешал нам по-праздничному встретить неожиданно подкравшийся День Военно-Морского Флота. Утром радисты положили передо мной две телеграммы. Первая – от главнокомандующего адмирала Горшкова, а вторая – от комфлота адмирала Чабаненко. Начальство поздравляло нас с праздником, желало счастливого плавания и выражало уверенность, что экипаж с честью выполнит все поставленные задачи.

Мы с замполитом обошли отсеки, в каждом зачитали телеграммы и поздравили подводников с праздником, а в 12.00 всех свободных от вахты пригласили за праздничные столы. Коки потрудились на совесть. Обед был великолепен.

Выпили сухого вина во славу русского оружия и только собрались было закусить, как вдруг по ушам ударили короткие ревуны корабельной сигнализации, и завыл воздух, вырываясь из открытых клапанов вентиляции цистерн главного балласта.

Выбравшись из-за стола, я вышел в центральный пост, где спускающийся из боевой рубки Волгин доложил, что внезапно из дождя на курсовом угле 60 градусов левого борта, в дистанции около 40 кабельтовых показался силуэт судна.

Поднявшись к перископу, я действительно обнаружил здоровенный, тысяч на двадцать транспорт, который и сфотографировал, а затем нырнул на 100 метров для расхождения. Решил для спокойствия души и лучшего комфорта праздничный обед заканчивать под водой.

Всякое бывало в этом походе. Однажды, когда мы благополучно миновали Азорские острова и повернули на юг к островам Зеленого Мыса, при очередных гравиметрических измерениях на глубине 100 метров вырвало уплотнительную резину на фланце распределителя смазки торпедных аппаратов. В первый отсек фонтаном пошла вода. Зашлись короткой дробью звонки аварийной тревоги. Неистово терзая тумблеры пульта переговорного устройства, механик Эрлен Зенкевич, обычно спокойный и ироничный, на этот раз настойчиво просил разрешения продуть главный балласт аварийным продуванием. Но я не разрешил, а, умерив его пыл, оценил поведение лодки, добавил ходу и всплыл под моторами, предварительно осмотрев горизонт и воздух. Слава богу, уже наступали вечерние сумерки и на видимости ни силуэтов, ни радиолокационных сигналов не наблюдалось.

Пустили было дизеля на продувание главного балласта с ходом, но при этом поломали захлопку газоотвода третьего дизеля. Пришлось варить в надстройке. Всю ночь проторчали над водой, подрабатывая электромоторами, чтобы не заливало надстройку, где работали люди.

К утру заделали и дыру в отсеке, и захлопку газоотвода. Злой, чумазый и предельно уставший Зенкевич увел людей вниз, а я, осмотревшись, погрузился и, успокоившись, снова дал работу гравиметристам Сагитова. Ничего не может быть противнее ощущения собственного, хотя и временного, бессилия!

Чем дальше на юг, тем пустынее становился океан. Неделями мы не встречали ни кораблей, ни самолетов. Зато появились косяки рыбок, летающих над водой. Стада китов уступили место стадам акул. А однажды лодка буквально врезалась в скопище огромных (двухметровых!) океанских черепах, которые десятками со-



вершенно спокойно плавали в полуметре под поверхностью воды, совсем рядом с нашим бортом.

Я застопорил ход, а возбужденный этим потрясающим зрелищем Вольдемар скользнул с мостика в люк и через минуту выскочил вверх с автоматом в руках.

— Разреши, командир! Позволь экипажу отведать черепашого супа!

— Постыдитесь, Владимир Иссидорович, — урезонивал я разгоряченного охотничьим азартом замполита. — Во-первых, я не уверен, что пули сквозь воду и панцирь достигнут жизненных органов этих великолепных животных. Во-вторых, если даже и подстрелите, то как это чудо природы поднять на борт? В ней не меньше тонны веса! В-третьих, если даже и поднимете, то что делать дальше? В люк она не пролезет, а устраивать камбуз на палубе я не позволю. Оставьте вы эту затею, уберите автомат и дайте-ка лучше душистую сигаретку из вашего резерва. Покурим и полюбуемся этими потенциальными дарами моря.

— Эх, командир! — со вздохом констатировал ситуацию Вольдемар, опуская в люк автомат и извлекая из нагрудного кармана кителя только ему доступные холостяцкие фирменные сигареты.

Впрочем, подобные морские развлечения случались редко. После того как прошли тропик Рака, даже штормы прекратились. Океан, как гладкое зеркало, на котором лишь изредка появляется длинная зыбь, не нарушающая масляно-ровную поверхность воды. На небе уже давно ни облачка. Днем беспощадное солнце накаливает не омываемые волной борта так, что рукой не притронешься. Да и ночью прохлады нет, хотя небо усыпано мириадами звезд, среди которых доминирующее положение вместо Большой Медведицы занял Южный Крест.

Ежедневно, особенно в предвечерние и предутренние сумерки, когда ярко горят на сфере небесной плавные навигационные звезды, но в то же время четко видна линия горизонта, практически все офицеры корабля заняты астронавигационными наблюдениями. Три штурмана, три вахтенных офицера, а также Волгин, Глушков и я с секстантами и секундомерами «качаем звезды». Гравиметрия требует абсолютной точности места, которую можно получить в этом районе океана только путем математической обработки многих независимых наблюдений различных светил — Солнца, Луны, планет и звезд.

Главное, с чем пришлось мне при сем справляться, так это с наметившимся было процессом заимствования офицерами друг у друга измеренных высот светил или даже вычисленных линий положения.

— Вы же не курсанты на практике, а уникальные океанские мореходы, — корил я выявленных желающих «передрать» у соседа данные наблюдений или вычислений. — Стыдитесь!

Они стыдились, но отучить было трудно. Впрочем, в конце похода я подсчитал, что офицерами корабля было выполнено 394 астронавигационных определения места нашей подводной лодки в Атлантическом океане, и Сагитов, вместе с которым мы выдумали и применили методику математической обработки «звездных мест», остался доволен результатами.

По мере приближения к экватору жизненная активность экипажа падала. От изнуряющей жары в лодке не спасали ни ночи, ни периодические погружения в прохладную океанскую глубину. Все поголовно страдали потницей. Не помогли даже повыходные протирки кожи спиртовым раствором с добавлением «зеленки», усиленно внедряемые нашими врачами. Пропал аппетит. У многих, в том числе и у меня, начали опухать ноги. Поэтому, когда в ста милях от экватора я повернул на северо-запад и лодка пошла вдоль побережья Южной Америки курсом на Флориду, в отсеках кричали «Ура!»

Однако полегче стало после того, как миновали Бермудские острова. И только после прохода Ньюфаундлендской банки к экипажу вернулись его обычная работоспособность и повышенный жизненный тонус. На дальних подступах к проливу Девиса встретились с ожидавшим нас гидрографическим судном, получили привет и даже почту, хлебнули немножко пресной водички и тронулись на Фареро-Исландский порог, а оттуда через Норвежское и Баренцево море — домой, в Полярный. В связи с этим решено было все усилия приложить к тому, чтобы привести корабль в базу в образцовом состоянии. Организовали соревнования между отсеками, боевыми сменами и боевыми постами. Тон задавал Вольдемар.

Повыбрасывали из лодки все лишнее, привели в порядок не только материальную часть, но и самих себя. Корабельные умельцы изобразили подобие коротких причесок на наших изрядно обросших головах. Ликвидировали начавшие было появляться борода. Слезно взмолился только доктор Окунев, которому борода была оставлена в компенсацию за совершенно лысый череп.

Одним словом, когда на 74-е сутки похода мы пересекли меридиан мыса Нордкап и устремились к родным берегам, отсеки сияли чистотой и порядком, а матросы и офицеры — строгостью и достоинством от сознания безупречно выполненного долга.

Баренцево море встречало вполне приличной, ясной погодой. В топливных цистернах, к величайшему удовольствию и гордости ме-

ханика Зенкевича, имелся некий «подкожный» запасец. Сердца наши рвались домой. Поэтому, «врубив» полный ход всеми тремя дизелями, я за сутки проскочил родимое море и уже с рассветом 20 сентября обнаружил в бинокль суровые скалы полуострова Рыбачий.

«А ведь впервые вижу берег-то за целые 75 суток пути», — подумал я и, не сбавляя хода, шмыгнул мимо Цип-Наволока, а в 9.00 уже запрашивал у оперативного дежурного флота «добро» на вход в Кольский залив.

— Вход разрешаю. У причала в Полярном быть ровно в 12.00, — последовал немедленный и ясный ответ.

Пришлось умерить пыл, остановить бортовые дизеля и уменьшить ход до малого под оставшимся средним. Но и это не помогло. Штурман доложил расчет, и пришлось поворачивать на обратный курс.

Разрешил выход наверх по 10 человек, чтобы покурили и полюбовались на родные берега. Поднявшиеся на мостик офицеры то ли с досады, а может, «на счастье» стали бросать в море монетки. Механик Зенкевич швырнул за борт здоровенный ключ для подтяжки головок цилиндров, а замполит Левушкин зачем-то отправил туда же вполне приличный мельхиоровый портсигар.

— Все равно сигареты кончились, — пояснил Вольдемар. — Надо начинать новую жизнь. Вот поеду в отпуск и обязательно женюсь.

Тогда и я снял свой старенький, замусоленный китель и не без торжественности предал его морю, а взамен мне вынесли снизу новейший, со всеми подводными регалиями, с белоснежным подворотничком и пристегнутыми внутри рукавов крахмальными манжетами. В ту же минуту потрепанную ушаночку на моей голове заменила фуражка с белым чехлом.

Точно в назначенный срок Б-77 вошла в Екатерининскую гавань. Вижу в бинокль, что причальная стенка заполнена людьми. В линию экипажных колонн построены все три бригады Краснознаменной дивизии. Алеют кумачами лозунги на зданиях причального фронта. У корня торпедопогрузочного причала надрывается, сверкая трубами, духовой оркестр.

Чем ближе подхожу, тем лучше различаю, что на причале, куда мне приказано швартоваться, сунув руки в карманы кожаного реглана, стоит адмирал Чабаненко в окружении привычной свиты, а за их спинами одинокая женская фигура с букетиком в руках.

«Да ведь это же Нина!» — сообщаю я, и ком подступает к горлу.

Тем временем неугомонный Вольдемар, шмыгая вверх-вниз между мостиком и центральным постом, организует репортаж по

всей лодке о том, что творится на берегу. Я чувствую, что настроение у экипажа приподнятое, начиная от электриков на станциях управления электромоторами и кончая швартовыми командами на носовой и кормовой надстройках, но швартуюсь солидно, не спеша.

Когда подали сходню, адмирал Чабаненко спустился на палубу лодки и принял мой рапорт. Остальные стояли на стенке и по-разному выражали свое отношение к происходящему. Орёл улыбался. За его спиной жестикулировал в привычном стиле Кудряшов, обращаясь к спокойному и элегантному Горожанкину. Комбриг Шишкин суетился поодаль, отдавая какие-то распоряжения то оркестру, то береговым швартовым командам. После рукопожатия командующий флотом протянул мне бланк телеграммы:

— Читайте.

И я читал: «Командиру пл Б-77 Михайловскому. Заместителю командира по политчасти Левушкину. Поздравляю вас и личный состав корабля с успешным окончанием дальнего похода в Атлантический океан, в течение которого в сложных условиях длительного плавания личный состав проявил высокое мужество и замечательную выучку, тем самым обеспечив выполнение важного задания. Опыт вашего плавания послужит ценным вкладом в дальнейшее развитие и совершенствование Советского подводного флота.

Одновременно поздравляю Вас, тов. Михайловский, с присвоением воинского звания капитан 2-го ранга.

Горшков».

Чабаненко сунул руку за борт реглана, извлек оттуда золотые погоны с двумя звездами и вручил их мне.

— Ну, теперь пойдите, поздоровайтесь с женой, — сказал командир флота, — а я пока прогуляюсь у вас по палубе.

Передав телеграмму Левушкину, который мгновенно юркнул в люк, чтобы объявить ее экипажу, я взлетел вверх по сходне и устремился к стоящей поодаль одинокой фигурке, однако слышал при этом, как Чабаненко сказал оставшимся на причале:

— Экипажи и оркестр можно отправлять по местам. На лодку со мной я приглашаю только Горожанкина. Ему писать итоговое донесение.

Нина стояла спокойно, держа в руках букетик невесты откуда взявшихся в Заполярье цветов, но ее глаза сияли. Обниматься на людях было неудобно, поэтому я только ткнулся носом в букетик и поцеловал ее руки.

— Приходи скорее домой, — сказала она. — Мы с ребятами очень тебя ждем, — и пошла потихоньку подалее от гремящего оркестра и всей этой суеты.

А я вновь спустился на лодку и полез с комфлотом по отсекам в сопровождении элегантного Горожанкина в неизменных черных лайковых перчатках.

Чабаненко осмотрел корабль, побеседовал с каждым матросом, не говоря уж об офицерах, расспрашивал о мелочах похода, о работе механизмов, о самочувствии. Я видел, что командующий флотом доволен.

— Ну, а с вами состоится отдельный разговор, но уже в Североморске, когда представите письменный отчет о походе со всеми необходимыми материалами, — сказал мне Чабаненко. — Дайте экипажу отдохнуть несколько суток. Проследите, чтобы все офицеры и сверхсрочники в ближайшее время получили возможность встретиться с семьями. Спланируйте отпуска и необходимые меры в связи с предстоящим увольнением в запас выслуживших свой срок старшин и матросов.

Уже на палубе, возле сходни, ведущей на причал, пожимая мне руку, командующий заметил:

— Честно говоря, я ожидал после 75-суточного похода увидеть изможденных, замусоленных и бородатых подводников, а встретил крахмальные манжеты. Это нечто новое в подводной практике, — с ехидной усмешечкой добавил Чабаненко, — не переусердствуйте, профессор.

Проводив командующего, мы остались на палубе лодки вдвоем с контр-адмиралом Горожанкиным.

— Пойдемте, командир, — со вздохом произнес Александр Васильевич, поднимаясь по трапу и аккуратно убирая в карман тужурки лайковые перчатки. — Я буду писать итоговое донесение, а вы будете меня консультировать.

В уютном кабинете начальника штаба дивизии Горожанкин потребовал исходящий бланк шифротелеграммы и начал писать. А я, сидя рядом, отвечал на его вопросы. «Главкомандующему ВМФ, — писал адмирал. — Докладываю. Подводная лодка Б-77, завершив 75-суточное плавание в Атлантический океан, возвратилась в базу. Задачи похода выполнены полностью и скрытно. Признаков обнаружения подводной лодки и слежения за ней силами вероятного противника не отмечено... За поход пройдено 12056 миль за 1796 ходовых часов, из них под водой 2116 миль за 705 ходовых часов...»

— Материальная часть исправна? И находится в хорошем состоянии? Так? — спросил начальник штаба.

Я кивнул, но, посмотрев ему через локоть, увидел, что в шифровке Александр Васильевич записал: «...находится в отличном состоянии. Личный состав здоров».

— Ну, а теперь, — поставив подпись комфлота, заключил Горюнов, — давай-ка вычеркивать все лишние слова.

И я, вздохнув, указал на несколько эпитетов, неуместных в шифровке, хотя лично мне они лишними вовсе не казались.

## **«ПО МЕСТАМ СТОЯТЬ! ПОД ЭКВАТОР ПОГРУЖАТЬСЯ!»**

***Контр-адмирал Михаил Мальков***

В начале сентября 1958 года командующий Подводными Силами Северного флота вице-адмирал Александр Евстафьевич Орёл вызвал к себе в штаб (он размещался тогда в Полярном) меня — командира подводной лодки Б-75 (Пр. 611) — и Николая Федоровича Рензаева — командира подводной лодки Б-80 (Пр. 611) (оба — капитаны 2-го ранга) сообщил: «Будете участвовать в тактическом учении флота, а затем примете топливо до полных норм с танкера и по команде с КП флота выйдете из учения, скрытно последуете по своим маршрутам».

Адмирал развернул карту Атлантики и показал нам наши маршруты. Курсы их проходили в 20–30 милях друг от друга и тянулись вдоль Исландии, мимо Азорских островов, вдоль Канады, США, через Саргассово море к берегам Бразилии, с пересечением экватора.

Еще ни одному из советских кораблей и ни одной подводной лодке за всю историю отечественного флота не приходилось плавать там и пересекать экватор.

Мы были взволнованы. Александр Евстафьевич понял это и потому с нарочитым спокойствием стал говорить об особенностях плавания, излагать цели и задачи похода, потом поделился своим опытом бывалого подводника-фронтовика.

На следующий день нас вызвал в штаб флота командующий Северным флотом адмирал А.Т. Чабаненко. Он поздоровался с нами за руку и в непринужденной беседе, не без юмора разъяснил некоторые детали предстоящего плавания. Известный флотоводец называл нас, молодых командиров, по имени и отчеству (он обладал феноменальной памятью). Под конец встречи тепло напутствовал: «Идите, друзья мои, посмотрите, послушайте, почувствуйте, оцените возможность плавания в тропиках наших кораблей, особенно подводных лодок — для нас это очень важно — и благополучно возвращайтесь».

Мы понимали, что значил предстоящий поход. В разгар «холодной» войны наш флот выходит в Мировой океан и высматривает

нас первыми для того, чтобы мы испытали возможности плавания подводных лодок как в арктических водах, так и в тропических. К такому небывалому и очень ответственному делу надо было по-особому готовить и людей, и технику.

### **Корабли и моряки**

По оценке командования, наиболее подготовленными подводными лодками, как технически, так и по выучке экипажей, оказались Б-75 и Б-80. Эти большие океанские подводные лодки проекта 611 были в то время самыми совершенными дизельными субмаринами. Корабли других проектов, особенно атомных, или строились, или только еще проектировались.

Стояли мы в знаменитой Екатерининской гавани — главной базе подводного флота Заполярья.

Подводная лодка Б-75 была на моем командирском счету третьим кораблем. Представляю моих заместителей: старший помощник Ю. Писаревский, заместитель по политической части И. Польшиков, помощник командира К. Лиотвейзен. Кроме них моим дублером на поход был приписан бывший командир «малютки» В. Ваганов.

Командирами боевых частей и служб были: командир БЧ-1 (штурман) В. Коробкин, командир рулевой группы Е. Будкевич; командир БЧ-3 (минер) Ю. Общеннов, командир торпедной группы В. Леденцов; командир БЧ-4 (связи) и начальник радиотехнической службы А. Мишин; командир БЧ-5 (инженер-механик) А. Осадчий; врач-хирург О. Юркевич. Все они не раз ходили в моря и обладали немалым опытом.

Мастерами своего дела по праву считались и старшины команд — боцман В. Малушин, акустик А. Скворцов, радиотелеграфист И. Лукин, электрик С. Яковлев, моторист А. Лабудько, А. Иванюшин и другие.

В целом наш многонациональный экипаж был неоднократно испытан в походах и на учениях, представлял собой дружный, спаянный коллектив, подготовленный к выполнению любых задач, обладал высокими моральными и патриотическими качествами и вызывал у командования полное доверие.

Не уступала нашей и подводная лодка Б-80. Опытнейший ее командир Николай Рензаев также прошел командирскую службу на нескольких подводных лодках, а его экипаж был подобен нашему.

## За встречу в Южном полушарии!

После получения задания мы начали тщательную подготовку к походу. Необходимо было проверить всю технику и ремонтные возможности в условиях автономного плавания, качество и запасы горюче-смазочных материалов, ассортимент продуктов, воды, их пригодность, запас медикаментов, комплекты ЗИП, расходного материала и выполнить ряд других мероприятий. Наконец, провести медицинское обследование всего экипажа и получить допуск врачей к дальнему плаванию. Все вроде продумали и спланировали. Экипаж с энтузиазмом начал эту работу.

Наступил день врачебной проверки. Все оказались здоровы и допущены к плаванию, кроме двух молодых матросов и... командира. Однако все рвались в море. Сколько было мольб и уговоров! «Выбракованные» матросы со слезами на глазах умоляли взять их в поход. За них просил весь экипаж. К всеобщей радости, врачи им все-таки разрешили пойти в океан.

Меня же осматривали в последнюю очередь. Главный хирург госпиталя Федор Беспалов неожиданно обнаружил у меня... хронический аппендицит. Пришлось идти в госпиталь, лечь под нож хирурга, но никого аппендицита не оказалось! Надо бы радоваться, я клял сверхбдительных эскулапов. В самый разгар предпоеходовых дел мне пришлось неделю проваляться на больничной койке.

Вышел я из госпиталя, клятвенно заверив врачей, что нигде ничего не болит. Вечером с Колей Рензаевым устроили у него на кухне «совет в Филях». Благо никто не мешал — наши семьи еще не приехали. Мы обсудили в деталях предстоящий поход, обменялись мнениями, советами... Потом порешили: пересечем экватор и обязательно встретимся в океане. (К сожалению, эта встреча не состоялась по причине отставания Б-80 на одни сутки.) Закончив деловую часть, наполнили, как водится, стаканы. Первый тост — за встречу в Южном полушарии, второй — чисто наш, подводный — чтобы число погружений было равно количеству всплытий и никак не больше. Третий — за тех, кто в море...

\*\*\*

...Дни летели, как минуты, недели — как часы. Кажется, продумано и сделано все, что в человеческих силах. Осталось провести контрольный выход для окончательной проверки техники и экипажа. И тогда можно будет докладывать — мы готовы.



Правда, у меня побаливал шов после операции, трудно было заdraивать люк при погружении и вращать перископ, но в этом мне помогал старпом Юра Писаревский.

### **«Прощайте, скалистые горы»**

Выходили скрытно, в темное время суток, без каких-либо тор- жеств... Провожали нас вице-адмирал А. Орёл и начальник штаба подводных сил Северного флота контр-адмирал И. Поликарпов со своими штабными офицерами. Адмирал Орёл, прощаясь со мной, сказал:

— Напрасно ты артачился насчет аппендицита. Зла на врачей не держи. Зато забудешь про аппендикс на всю оставшуюся жизнь...

«Ну, утешил», — подумалось.

— ...Желаю тебе и всему экипажу доброго здоровья, счастли- вого плавания, успешного выполнения задачи и благополучного возвращения в Полярный!

\*\*\*

С выходом из Кольского залива включили по трансляции лю- бимую песню:

Прощайте, скалистые горы.  
На подвиг Отчизна зовет.  
Мы вышли в открытое море,  
В суровый и дальний поход...

Строки, написанные поэтом-североморцем Николаем Буки- ным в годы войны, как нельзя лучше подходили и к нашему пла- ванию. Мы подхватили их всем экипажем. Пели во всех отсеках — от командира до кока. То была своего рода клятва: все выполним и вернемся живыми из дальних морей.

«Растаял в далеком тумане Рыбачий» сначала над водой — с мостика, а потом и в перископе... Десять лет подряд встречал и провожал я гористый силуэт легендарного полуострова, но такого волнения никогда прежде испытывать не доводилось...

Прибыли скрытно в район учения и заняли свое место. Одна за другой шли радиогаммы о «противнике». Довольно часто приходилось уклоняться от авиации. Мы скрытно прорвали линию охранения крейсера и успешно его атаковали. При оче- редном подвсплывании донесли об атаке и получили благодар- ность командующего флотом, который и руководил учениями. Затем к нам подошел танкер, и мы пополнили израсходован-

ный на учении запас топлива. Столь же успешно закончила учение и Б-80, вслед за нами также приняла топливо. Получили радиограмму: «Командирам Б-75 и Б-80. Вам «добро» следовать по плану. Желаю счастливого плавания. Командующий флотом». Так благословил нас Андрей Трофимович Чабаненко на небывалый поход.

### **«Выхожу из учения, следуя по плану»**

Так коротко донес я на КП флота о начале похода и поспешил в начальную точку основного маршрута. Погрузились... По трансляции объявил результаты участия в учении, поблагодарил экипаж и, наконец, сообщил главное – куда и зачем мы идем. Для большинства матросов, старшин и офицеров это была ошеломляющая новость. Все знали, что идем на полную автономность, но что идем в Южное полушарие – знали только четверо: я, старпом, зам и штурман. Мое сообщение было воспринято с большим энтузиазмом, восторгом и сопровождалось «подводным митингом» по трансляции, организованным замполитом Иваном Польшиковым. Он произнес краткую речь, затем выступали представители боевых частей. Все говорили о готовности бдительно нести вахты, брали повышенные обязательства. Много было патриотических слов и заверений. Забегая вперед, скажу, что они не разошлись с делами.

Закончился митинг. Иван Иванович объявил список старшин и офицеров, собрал их в кают-компания и каждому дал задание – что необходимо подготовить к предстоящему празднику Нептуна. А до экватора путь лежал немалый – более 4000 миль. Но и хлопот было предостаточно: подготовить «амуницию» Нептуну и его команде: трезубец, бороду, бочонок для вина и черпак; изготовить грамоты, написать диалог командира с богом морей и океанов... Все это было начато с превеликим энтузиазмом.

Впереди противолодочный рубеж – Исландия, Фарерские острова. Это уже владения НАТО. Там давно развернуты противолодочные силы – авиация, надводные корабли, радиолокационные станции. Этот рубеж мог сильно затруднить выход наших дизельных подводных лодок в Атлантический океан.

Анализирую обстановку с учетом всех факторов (сил ПЛО, погоды, гидрологии, освещенности) и принимаю решение – пройти самый опасный участок ночью, под водой, сохраняя тем самым скрытность корабля. При форсировании Фареро-Исландского рубежа много раз прослушивались шумы кораблей, работа гидро-

локаторов, а под перископом — и работа радиолокации. Уклонялись хорошо испытанным методом: маневром по горизонту и глубиной погружения. Опасный рубеж прошли успешно.

Итак, мы в Атлантике! Впереди — Азорские острова. Для кого-то экзотика, а для нас, подводников — непотопляемый противолодочный авианосец, занявший весьма удобную позицию. На островах базируется патрульная авиация, надводные корабли, радиолокационные станции. С Азор американцы контролируют передвижение всех судов и самолетов в Северной Атлантике. Такая вот география. Для нас же это был новый противолодочный барьер, который мы преодолели весьма благополучно.

Осень в Атлантике всегда штормовая. А в северной ее части в сентябре-октябре нередки ураганы, которые идут с западных и юго-западных румбов. Все было против нас — и встречное течение Гольфстрима, и штормовые ветры, и противолодочные силы...

Время от времени удавалось перехватывать метеосводки. Наиболее оправдываемые из них — английские.

Главная наша забота в Атлантике — сохранить скрытность. А сделать это было непросто, ведь именно здесь проходят самые оживленные морские пути между Старым и Новым светом. Нам же приходилось всплывать, чтобы заряжать аккумуляторную батарею. Это была сплошная мука и постоянный риск.

Так, на пути вдоль Канадского побережья и побережья США, нам приходилось нырять по 20–25 раз в сутки, чтобы не попасть на экран самолетного или корабельного локатора. Потом мы стали дерзить морской фортуне — всплывали и форсированно вели подзарядку батарей. Прерывали ее только тогда, когда сила сигнала возрастала до опасных пределов или же когда сигнальщики зрительно обнаруживали корабли. Только тут мы прерывали зарядку и уходили на глубину по срочному погружению.

### **Некоторые эпизоды и уроки**

Несколько эпизодов этого похода навсегда врезались в память.

1. «Гидролокатор неизвестного типа». В Норвежском море всплыли в надводное положение. Акустики обнаружили работу гидролокатора неизвестного типа. То ли надводного корабля, то ли подводной лодки. Немедленно погрузились. Весьма настораживало быстрое изменение пеленга на источник сигналов. Догадались, что это не корабль, а какое-то морское животное. Когда всплыли, то у борта вскоре появилась голова и плавник касатки.

«Чудо-юдо рыба кит» даже в воздухе испускало громкие звуки вроде «ха-ха» или «хрю-хрю». Ну тут нашим акустикам досталось на орехи, до конца похода лодочные остряки припоминали им «гидролокатор неизвестного типа»...

2. Ураган. 18 сентября на переходе от Азорских островов к берегам Канады отметили на глубине мое 35-летие. Морской царь поздравил именинника отменным ураганом. Всплыли на сеанс связи и попали в крепкую переделку. Волны длиной около 200 метров и высотой 12–14 метров шли на лодку стена за стеной. Мы еще под водой ощутили всю мощь стихии, когда корабль начало раскачивать на глубине 100–120 метров.

Прикрыли верхний рубочный люк, чтобы не заливало центральный пост. Верхняя вахта привязалась к мостику ремнями.

Подводная лодка в который раз подтвердила свою отличную мореходность даже в условиях урагана. Корабельные шутники утверждали, что сам океан отмечает день рождения командира и потому дает заключительный концерт. Некоторые молодые матросы насажали себе синяков, побилась часть посуды, и тем не менее ничто не испортило хорошего настроения. День рождения — он и в океане «день варенья».

3. «Сахарная голова». Подходим поближе к Ньюфаундленду, идем над водой. Всматриваюсь в пляску волн, и очень она мне не нравится. Резко изменилась длина волны, периодичность. Так бывает, когда глубина моря резко меняется. Но карта показывает 1000-метровую изобату. Чему верить — карте или предчувствию? Тут метрист докладывает о работе корабельного радиолокатора. Командую: «Срочное погружение, включить эхолот!» Штурман Коробкин пытается возражать: «Товарищ командир, нас же засекут по работе эхолота! Здесь глубины километровые!» Но эхолот все же включил. Смотрим на шкалу, а прибор отбивает глубину под килем всего 60 метров. Мыслимо ли такое? Исправен ли эхолот? Гадать некогда. Командую: «Продуть балласт аварийным продуванием!» Всплываем. С трудом удерживаю корабль под водой. В чем дело?

А это была «сахарная голова», не отмеченная на наших картах. Сначала «грешил» было на штурмана. Допустил такую невязку, что нас вынесло на Ньюфаундлендскую банку. Проверил — все нормально: точность места надежная и до опасной банки еще миль 25–30.

Значит — «сахарная голова», резкое поднятие океанического ложа или, проще говоря, вершина подводной горы. Немедленно сообщил координаты нашего нечаянного открытия в Гидрографическому флоту. В общем, нам крупно повезло: избежали серьезной

аварии, если не катастрофы. Ведь когда удержал лодку на глубине, под килем было всего 42 метра. А если бы погружался вахтенный офицер, он бы задал глубину погружения не менее ста метров и, конечно же, без включения эхолота. То-то бы проехали килем по «голове», даром что сахарная.

4. Еще у Азорских островов мы заметили трех сопровождавших нас дельфинов. Всякий раз, когда мы всплывали, вся троица была тут как тут. Дельфины шли строем фронта и не расставались с нами очень долго. Погружались ли мы, или шли над водой, бушевал ли шторм, ураган, прокладывали мы себе путь в водорослях Саргассова моря, всюду, до самых тропиков не покидали нас «наши дельфины». Иногда они мешали акустикам своими «переговорами». Всякий раз, когда я поднимался на мостик, вахтенный офицер докладывал и о них: «Наши дельфины справа по курсу». В тропиках эти умные животные, видимо устав от жары, сделали вокруг лодки несколько прощальных кругов и ушли в северном направлении. Грустно было провожать их взглядом.

5. Ночь безлунная, звезды крупные висят над нами, серебряные буруны расходятся от форштевня подводной лодки, невольно любуемся сильным свечением океана. Идиллию нарушает вскрик сигнальщика: «След торпеды справа 30 на нас!» Почти рефлекторно команду: «Все вниз! Срочное погружение!» Последний взгляд на опасный след... «Торпеда» отвернула, пошла в сторону. Ага, значит это очередное морское животное. «Отставить погружение!» Не обошлось без соленых слов в адрес сигнальщика. «Тоже мне, мореман! Не смог кита отличить от торпеды!» Таких ложных тревог было немало. Когда нервы обострены до предела, чего только не примерещится. Даже от альбатросов мы пытались скрыться под водой.

6. Надводное положение. Мостик. Сумерки. Доклад сигнальщика: «Самолет справа 20 угол места 30». Вахтенный офицер дает команду: всем вниз. Смотрю и я на самолет: летит, мерцает одним белым огнем, локатором не работает; мы с выключенными огнями (так весь поход). Ба, да ведь это наш родной искусственный спутник! Тот самый, что уже третий по счету. Объявляю по трансляции: «Внимание! Над нами пролетает советский искусственный спутник Земли!» Всех охватывает гордость за нашу космонавтику, за нашу страну. Знали бы мы, что до исторического полета Юрия Гагарина оставалось всего ничего — около двух с половиной лет. Любовались своим спутников минут семь. На-завтра снова его встречаем, как доброго старого знакомого. На сей раз его траектория проходит много западнее. Эй, спутник, передай Родине привет!

7. Торпедная атака. Наблюдаю в перископ сначала верхушки мачт, затем из-за горизонта выплывает огромный пассажирский лайнер. Объявляю: «Боевая тревога! Учебная торпедная атака. Торпедные аппараты фактически не готовить». Выхожу в атаку по всем правилам. Четко работают расчеты на боевых постах. Дистанция 14–15 кабельтовых. В перископ видны променад-палубы, на них, наверняка, шезлонги, парочки прогуливаются... Не удержался от вздоха: «Эх, нам бы такой отдых!» Уступаю окуляр перископа сначала старпому, потом заму. У них те же эмоции, разве что слова покруче. Ну что ж, не мне одному страдать...

Потом были еще подобные «атаки», как оказалось, сначала по нашему транспорту, потом по китайскому...

8. Птички в Саргассовом море. Прилетела маленькая, меньше воробья, явно не водоплавающая, а «сухопутная». Села на антенну отдохнуть. Задача: как ее подкормить, чтоб не вспугнуть? Однако ухитрились, угостили нечаянную гостью манной крупой. Посидела еще часок и улетела в сторону Кубы. Другую такую же пичужку наблюдали на обратном маршруте посреди Атлантики и удивлялись дальности ее перелета. Часто наблюдали и других «птичек» — альбатросов с размахом крыльев 3–4 метра.

9. Саргассово море. Перед всплытием штурман докладывает: «Лог не показывает скорость». В чем дело? А тут еще и акустик: «Шумы по всему горизонту». Что за напасть? Сети? Нет, здесь не может быть рыбаков, глубины около 7000 метров. Всплываю под перископ — ничего не вижу. Продули среднюю группу цистерн главного балласта. Выхожу на мостик: о, ужас, весь корпус в морской траве! Не лодка, а сплошная длинная куча водорослей. И только летающие рыбки выпрыгивают из нее и летят. Пускаю дизель и пытаюсь уйти от этого места. Лодка ползет, словно крокодил по болоту. Так продолжается часа три-четыре. А если придется срочно погрузиться? Забьет клапана вентиляции и забортные отверстия в этом болоте — что тогда? Наконец, вышли без помех, а затем долго очищали корпус от морских водорослей. Заодно «рыбачили» в надстройке, вылавливая застрявшую рыбу.

10. Очередное всплытие в тропиках. Океан спокоен. Мы тоже. Слава Богу, вдали от берегов, судоходных путей и авиатрасс... Решили провести осмотр и смазку рулевых устройств в надстройке корабля.

Большая зыбь накрыла Владимира Ваганова, осматривавшего приводы рулей, волна смыла пилотку, и та держалась на воде, как маленькая черная шляпочка. Попытка выловить ее не удалась. «Шляпочку» то и дело отбрасывало отбойной волной, маневры

типа «человек за бортом» тоже не помогли. Что делать? Оставлять пилотку с эмблемой Советского ВМФ нельзя, это вешдок нашего присутствия, потеря скрытности. Ничего не оставалось, как сказать Ваганову: «Володя, плыви!» Решение было рискованным и опрометчивым. Ваганов не заставил повторять совет дважды, с радостью нырнул, подплыл, надел пилотку и, наслаждаясь прохладой, возвращаться особенно не спешил. Вдруг крик с мостика: «На Ваганова идет акула!» Я кричу ему тоже. Володя отличный пловец, мгновенно оказался у борта, а я вырвал его из воды с невероятной силой. Акула не успела атаковать и с ленивой грацией прошла вдоль борта.

11. Радио не проходит. После всплытия в Южном полушарии пытаемся передать радиogramму: «Широта 0. Все благополучно». Но никак это не получается. Квитанция все не приходит и не приходит. Тогда рассчитали ортодромический пеленг на Москву, скоммутировали две антенны, выбрали частоты наиболее благоприятные по проходимости, легли на курс, обратный пеленгу на Москву, и с максимальной мощностью дали сигнал. Радио прошло! Получили долгожданную квитанцию, а затем — поздравление командующего Северным флотом.

12. Куда делось топливо? На обратном пути случилось непредвиденное. Командир БЧ-5 доложил о потере 39 тонн топлива из внешних цистерн. Это был шок! Подсчитали: соляра хватит только до Азорских островов. А что дальше? Что делать? Проанализировал все возможные варианты, и ни один не подходил. Ну, влипли... В сердцах заявил мотористам: «Помощи просить не буду! По сухарю на брата и по стакану воды в день, но дойдем. Слышите, хоть с Гольфстримом, хоть под парусом, но дойдем сами! У нас еще 22 торпеды с керосином!»

Конечно, это заявление быстро стало достоянием всего экипажа. Моряки приуныли. Пересчитали еще раз — нет, не дойдем самостоятельно. Смотрю, весь экипаж головы повесил, даже старпом. Что же я делаю?! Народ пугать нельзя. Поостыл маленько и взял микрофон: «Друзья! Я погорячился, рубанул в сердцах насчет того, что будем голодать, но до базы дойдем сами. Извините меня, братцы. Я вам гарантирую, что голодных на лодке не будет. Найдём выход из положения и благополучно вернемся домой». У всех полегчало на душе, настроение несколько поднялось. Всю ночь искали топливо и нашли. Оказалось, вместо топлива из бортовых цистерн были подключены по ошибке мотористов на расход внутренние цистерны. Грешили на внешние цистерны, поврежденные ураганом, и утечку топлива из них.

### **«По местам стоять! К погружению под экватор!»**

Все произошло согласно штурманскому расчету: 15 октября 1958 года в 12 часов 00 минут местного времени мы пересекли линию экватора.

Накануне зам Иван Иванович обстоятельно поведал экипажу о русских мореплавателях, впервые пересекших экватор. Наконец, подходим к заветной линии в надводном положении. Невыносимая жара — солнце в зените, но все готово и как бы не до жары, океан — зыбь, и полное безветрие. Даю команду: «По местам стоять к погружению под экватор». Радостные доклады из отсеков: «В первом... втором... третьем... стоят к погружению под экватор!»

Погрузились на глубину 50 метров. Штурман по лагу и секундомеру отсчитывает последние кабельтовы плавания в Северном полушарии. Место корабля предварительно многократно определено всеми возможными способами и штурманами, и вахтенными офицерами, и дублером командира, а затем мною утверждено. Доклад штурмана Коробкина: «Пересекаем экватор!» Мое объявление по трансляции об этом встречено в отсеках громким «Ура», а затем раздался гимн Советского Союза. По окончании — моя короткая речь и взаимные поздравления.

Прошли две мили, даю команду: «По местам стоять к всплытию в Южном полушарии и к встрече бога морей и океанов!»

Каждый знает свои места по боевому и праздничному расписанию, быстро занимают их и докладывают из отсеков в центральный пост. Всплываем. Боцман Малушин, сменившись на горизонтальных рулях, быстро облачается в наряд Нептуна. Его сопровождает «свита» — матросы, отобранные из отличников боевой и политической подготовки, весьма подходящие для почетной роли. Все заранее отрепетировано и идет по сценарию. Обстановка благоприятная, на море тихо и в эфире тоже. Начинается праздник. Выходит бог морей и океанов — боцман Малушин, стучит трезубцем, здоровается со мной, начинается диалог. Нептун повелевает всех купать, кроме «откулившегося» командира. Каждая фраза Нептуна сопровождается ударами трезубца о палубу. По очереди, согласно списку, подходят «мореплаватели» к струе воды из шланга, принимают «душ», а затем направляются к «виночерпию» и получают у него свою порцию вина. Нептун изрекает: «Да не оскудеет рука подающего!», а ему в ответ: «Да не дрогнет рука пышного!» И так проходит перед взором морского царя весь экипаж.



Наконец, все «крещень» и приняты в служители «бога морей и океанов». Неописуемая радость, шутки, остроты охватили всех, весь экипаж ликовал. Праздник подходит к концу. Осушены 30 бутылок портвейна. Нептун желает нам счастливого плавания, передает приветы всем жителям страны, приглашает к себе наших моряков. Остатки вина допиваются самим Нептуном и его «свитой».

Дан отбой празднику, продолжается походная жизнь. Впереди берега Бразилии. Жаль, у нас нет подробных карт побережья. И к тому же ужасно хочется сделать хоть одну фотографию, пусть даже через перископ! Когда еще будем в этих краях, да и будем ли еще...

\*\*\*

Плавание в Южном полушарии отличалось от предэкваториального — особенным зноем, жарой и... тишиной. Мы проходим вдали от морских и воздушных путей, суда встречаются крайне редко, самолеты тоже. Генеральный курс велит уходить к востоку, а затем поворачиваем на север и следуем точно по меридиану средней части Атлантики. Наконец, снова подходим к экватору, на этот раз пересекаем его без подныривания, но все же с миллином по трансляции.

Ночью впервые открылась Полярная звезда. Странно видеть ее не в центре небесного купола, а над самым горизонтом. Впереди — родная земля, хотя путь до нее ой как неблизок.

Поход в северном направлении показался значительно легче, не было столь изнурительной жары и частых погружений, не было и столь свирепых штормов.

### **К родным берегам**

На возвращении время пошло вроде быстрее. Можно уже подводить итоги, готовить вчерне отчет о плавании.

1. Еще раз об обитаемости. Корабль прошел все климатические зоны Земли. Одной из главных наших задач было оценить возможность плавания подводных лодок в центральной Атлантике. Смогут ли люди и механизмы выдержать лютую жару. А она превышала порой и 40 градусов, в подводном же положении и того выше. Замечу, не было ни кондиционеров, ни рефрижераторов, а значит, питались мы только консервированными продуктами. Не было аппетита, недостаток витаминов: чеснок употребляли, как картошку, не ощущая горечи. Люди худели на глазах. При вспы-

тии влага на корпусе испарялась, появлялась соляная испарина. До металлических частей корпуса и устройств без рукавиц невозможно было дотронуться — обжигало руки, тропическая форма одежды еще не была введена, а трусы, пилотка, тапочки и рукавицы мало помогали.

Стало ясно, что наши корабли длительно плавать в тропической зоне не смогут и требуются конструктивные решения. По этим вопросам с возвращением на базу мне довелось сделать в Москве обстоятельный доклад на специально организованной командованием конференции по обитаемости. Отрадно то, что многие наши сведения были учтены при проектировании и строительстве новых кораблей, особенно атомных подводных лодок (на одной из них в будущем как командир соединения при выходе в море я имел возможность в этом убедиться).

2. Штурманская служба. Уже в те годы штурманская служба обеспечивала достаточную точность плаванья. Главными методами определения места корабля были астрономический и по радионавигационной системе «Лоран», с ее излучателями вдоль побережья Америки и Европы.

Астрономические наблюдения и расчеты проводили все вахтенные офицеры и командир корабля, который утверждал место собственноручной записью в навигационном журнале. Ошибка в месте (невязка) не превышала 4 миль. Но все наблюдения возможны были только в надводном положении.

3. Связь работала бесперебойно. Даже возможны были прослушивания переговоров кораблей НАТО, которые те вели открытым текстом на английском языке, что тотчас же переводилось на русский и докладывалось командиру.

4. Медицинская служба под руководством капитана О. Юркевича выполняла свою задачу в тяжелейших условиях на «отличном». Она была готова ко всему, включая хирургические операции, которые, к счастью, не потребовались. Но потери в весе моряков достигали до 12 килограммов.

5. Работа с личным составом. Возглавлял ее капитан 3-го ранга И. Польшиков. Он имел два диплома о высшем образовании, был всесторонне грамотным, эрудированным, всеми уважаемым человеком, можно сказать, душой экипажа. Наладил постоянную информацию в отсеках о странах и континентах, мимо которых мы проходили. Сам выуживал в радиорубке из приемника последние известия, по несколько раз в день проходил по отсекам, вел с моряками разговоры по душам.

6. Интендантскую службу по совместительству возглавлял помощник командира К. Лиотвейзен. Ассортимент продуктов, ка-

чество и количество обеспечили четырехразовое питание экипажа, но все продукты были консервированные и довольно однообразны. Выдавалось по 50 граммов вина в сутки. Воду расходовали строго по расписанию и только для пищи. Умывались соленой водой с жидким мылом.

7. Скрытность. Она была главной заботой командира подводной лодки. Судя по всем показателям, скрытность плавания мы полностью сохранили, но какой ценой! Ныряли от любого сигнала радиолокатора или гидролокатора, от всех зрительно обнаруженных кораблей и судов, от всех самолетов. Одно из условий соблюдения скрытности — бдительное несение вахты сигнальной, акустической, радиолокационной. Помогало и непрерывное наблюдение за параметрами моря: освещенность, соленость, плотность, температура воды. Все это анализировалось, строились графики, определялась оптимальная наивыгоднейшая глубина погружения. После выхода мы узнали, что в средствах массовой информации США и их союзников промелькнуло сообщение о том, что советские подводные лодки плавают у берегов Штатов. Это был тот самый «звон, который неизвестно, где он». Нас никто нигде не видел и не слышал.

Но вернемся к финалу похода. Прошли Нордкап, считающийся северной оконечностью Европы (фактически ею является не приметный мыс Книвсродн). Командир решил немного поспать, принял (впервые в жизни) две «сонные» таблетки и с трудом проснулся (после нескольких попыток разбудить) на подходах к полуострову Рыбачий. Ведь в походе доводилось спать в сутки не более двух, максимум трех часов.

Наконец, последнее всплытие и курс к родному причалу. Встречал нас катер командующего подводными силами вице-адмирала Орла. Вскоре получено «добро» и поздравления от командующего флотом. Под звуки оркестра подошли к причалу. Там выстроен весь личный состав эскадры. Доложил о выполнении задания встречающему нас командованию. На следующий день возвратилась и Б-80, также успешно закончившая поход.

### **Напрашиваются выводы**

— Советские подводные лодки Северного флота за всю историю отечественного флота впервые пересекли экватор, вышли в Южное полушарие, положив начало выхода флота в Атлантический океан после второй мировой войны.

— Получен ценный опыт по обитаемости подводных лодок и учтен при последующем их проектировании.

— Подводные лодки 611-го проекта за весь период 75-суточного плавания подтвердили свои качества в сложных, порой экстремальных условиях, а недостатки учтены конструкторами при проектировании подлодок следующих поколений.

— Экипажи кораблей приобрели большой опыт длительного плавания в различные климатических зонах, в любых условиях и сумели передать его другим экипажам.

— Получены хорошие разведывательные данные по противолодочной деятельности НАТО в Атлантике.

### **Вместо послесловия**

Б-75 прошла планово-предупредительный ремонт; я закончил подробное донесение о походе, а все командиры боевых частей и служб — отчеты по своим частям. И хотя о празднике Нептуна в отчете было всего несколько строк, о нем вскоре говорил весь Полярный. Вот тут-то и вызвал меня к себе «на ковер» Александр Евстафьевич Орёл. Ожидая неминуемого «фитиля», я вынужден был подробно рассказать командиру обо всех обстоятельствах ритуала, не забыв и про портвейн. Адмирал внимательно выслушал и сказал: «Кузьмич, ты рисковал, конечно... Но придумал здорово, а победителей не судят». И отпустил с миром.

Экипаж прошел полное медицинское освидетельствование. Все оказались здоровыми, но предельно усталыми. Правда у некоторых моряков нашли кое-какие отклонения от нормы в деятельности внутренних органов. Обратили внимание и на с потерю в весе. У меня, например, обнаружили расширение сердечной мышцы и увеличение печени в полтора раза; похудел на шесть килограммов.

Всем предоставили отпуска — 10 суток или очередные, кому они полагались.

Мне дали путевку в подмосковный санаторий «Архангельское». Первую половину отпуска все никак не мог «прійти в меридиан»: по ночам кричал — «боевая тревога» или «срочное погружение». Мой сосед за стенкой, знаменитый спортсмен Всеволод Бобров, шутил по утрам: «Ты, Михаил Кузьмич, явно хочешь сделать из меня подводника: сегодня ночью дважды «погружался».

Но все пришло в норму благодаря усилиям врачей и моей верной боевой подруги Нины Николаевны, безвременно ушедшей из жизни.

Я представил весь экипаж к правительственным наградам. Меня и Николая Рензаева министр обороны маршал Р.Я. Малиновский наградил именными золотыми часами и ружьем, а командующий флотом адмирал А.Т. Чабаненко, вручая нам награды, сказал: «Это, друзья мои, не война, и героев вам не дадут, хотя мы с Александром Евстафьевичем Орлом и поднимали этот вопрос».

В ту пору еще было не принято награждать боевыми орденами и медалями за «мирные» походы, пусть даже и рекордные. Спасибо и на том, что весь экипаж получил ценные подарки.

## **КАК ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ НА КОЛЫМУ ПОПАЛИ**

### ***Контр-адмирал Георгий Костев***

До Великой Отечественной войны по Северному морскому пути (СМП) прошла всего одна подводная лодка (было это в 1936 году). С конца 40-х такие переходы стали системой, а начиная с 1955 года с Северного флота на Тихоокеанский двинулись целые соединения (бригады подводных лодок и дивизионы надводных кораблей).

До середины 50-х каждую подводную лодку перед плаванием в полярных льдах обшивали «шубой» из досок. Но когда однажды в 1949 году одну из лодок обшить забыли, весь отряд в составе трех подводных лодок не сумел прорваться сквозь тяжелые льды и был вынужден зимовать в порту Амбарчик в устье Колымы.

К 1956 году военно-морское начальство убедилось, что «шуба» существенно снижает скорость перехода, и постановило послать сразу четырнадцать лодок без всякой обшивки. Была сформирована 8-я отдельная бригада подводных лодок, которая вошла в состав экспедиции особого назначения с порядковым номером 66. ЭОН-66 стала самым крупным мероприятием подобного рода за все время переходов по Северному морскому пути.

В составе экспедиции оказалось сразу 45 кораблей различного класса, в том числе два крейсера («Александр Суворов» и «Адмирал Лазарев»), пять сторожевых кораблей, двенадцать больших охотников, новый танкер финской постройки «Конда», а также отряд транспортов. Командиром ЭОН-66 был назначен контр-адмирал В. А. Пархоменко, а командиром 8-й бригады – капитан 1-го ранга В. С. Каменский. Первый из названных флотоводцев накануне был отстранен от командования Черноморским флотом после памятного многим взрыва под линкором «Новороссийск», унесшего жизни 607 человек, и понижен в звании с вице-адмирала до контр-адмирала.

Переход ЭОН-66 начался в воскресенье 15 июля 1956 года. В пять часов утра 8-я бригада была поднята по боевой тревоге; к 8.30 все 14 подводных лодок (в том числе и С-219, которой я в то время командовал) поочередно отошли от пирсов Екатерининской гавани. Впереди двухколонного строя следовал транспорт «Ленинск-Кузнецкий» с командиром бригады на борту.

Уже на вторые сутки перехода температура воздуха за бортом снизилась с десяти до трех градусов тепла. Когда 18 июля бригада вошла в Карские ворота, над морем завис густой туман, берега не просматривались вовсе. В ночь на 19-е вышли в Карское море: волнение достигало 7 баллов; офицеры и матросы вынуждены были нести вахту на мостиках подводных лодок, облачившись в легкоодолазные костюмы. Температура воздуха упала до нуля. Холодные волны заливали вахтенных с ног до головы. Положение кораблей приходилось определять только по радиопеленгам.

21 июля вся ЭОН в составе 45 выпелов собралась на рейде порта Диксон. Начало похода обнадеживало — за 125 ходовых часов подводные лодки прошли более 1100 миль со средней скоростью 9 узлов. Предстоял самый тяжелый и продолжительный этап перехода — от Диксона до бухты Провидения.

На рейде Диксона застряли, и надолго. На подводных лодках кончились свежий хлеб и мясо, требовалась дозаправка топливом. Лодки поочередно подходили к танкеру «Волхов» и пополняли свои запасы. При стоянке у борта танкера подводникам удавалось помыться в бане и побывать на надводных кораблях. Там была другая, красивая жизнь: регулярная баня, чистое постельное белье, вдоволь пресной воды и свежего хлеба, кино и все условия для спокойного сна. Все это напроць отсутствовало у подводников.

Прошло две недели, а ветер не менялся. Корабли стояли у Диксона, выжидая погоду. В отсеках подводных лодок царило уныние. На верхней палубе шириной в метр матросы и офицеры с любопытством разглядывали морды тюленей, то и дело возникавшие прямо у борта. Особенно огорчала отрывочная информация с трассы, перехваченная нашими радистами. Затерло льдами у Таймыра сильнейшее ледокольное судно — дизель-электроход «Лена». Ледокол «Сибиряков» согнул себе руль на 25 градусов и ушел в Мурманск. Отряд транспортов остановился севернее архипелага Норденшельд, при этом транспорт «Псков» получил пробоину от сжатия льдов. А самое главное — навигация по Севморпути считалась возможной до 25 сентября, а на календаре уже значилось 17 августа. И пройдена лишь треть пути!

Каждый день корабли готовились к выходу, и неизменно звучала команда: «Отставить!» Правда, спустя какое-то время надеж-

да все же затеплилась. Таймырский массив стал проходимым, но дальше на восток — сплошной лед... Нужны ледоколы; их мало, да и мощности маловато для оперативной проводки 45 выпелов. И все же наконец прозвучало: «Вперед!»

В полдень 31 августа крейсера и подводные лодки вошли в пролив Вилькицкого при видимости всего полкабельтова из-за плотного тумана. Обстановка усложнялась ежечасно. Приходилось даже ложиться в дрейф: прямо по курсу вырастали целые горы высотой 10–15 метров, а под водой и того больше. Выручили ледоколы. Они искали обходную дорогу в сплошном поле битого льда, обходя плавающие глыбы площадью в 100–150 квадратных метров. В получавшиеся таким образом щели между глыбами протискивался узкий корпус подводной лодки. Скорость была невелика, но временами лодки шли хорошим 8-узловым ходом по ледяному каналу, проложенному ледоколом либо крупным надводным кораблем. К 6 сентября ЭОН во что бы то ни стало надлежало добраться до Певека, иначе вся экспедиция почти наверняка застревала во льдах. К головным кораблям армады подошел «Ермак». Этот мощный ледокол возглавил движение всего каравана. Дальнейший путь лежал сквозь 20-мильную переемычку в море Лаптевых и потом по маршруту между островом Фаддеевский и берегом — всего в полутора милях от побережья.

6 сентября подводные лодки во главе с транспортом «Ленинск-Кузнецкий» и «Анадырь» подошли к Айонскому ледяному массиву. Справа по борту — Певек, в направлении которого смутно просматривались горы, окутанные туманом. Дул сильный встречный ветер. Прямо по курсу на востоке низко нависали темные рваные тучи. Лед становился все плотнее. К нашему несчастью, все шесть ледоколов («Молотов», «Микоян», «Каганович», «Муромец», «Воронин» и «Чукотка») работали в проливе Лонга, вызволяя из ледового плена транспорты. И все же бригада подводных лодок продвигалась дальше.

Вскоре повалил густой снег и усилился северный ветер. Началось медленное движение ледяных полей к берегу. Лодкам то и дело приходилось менять места якорных стоянок. Заезжайся кто-либо из командиров, и обрыв якорной цепи гарантирован. В полдень 10 сентября наконец-то дали команду начать движение. Но вокруг уже стоял сплошной семибалльный лед. Шедший впереди ледокол «Молотов» штурмовал ледяные поля, которые из-за усиления ветра становились все плотнее и плотнее. За восемь часов удалось пройти всего 12 миль.

Не лучше обстояли дела и у надводных кораблей. Правда, крейсер «Суворов» с двумя большими подводными лодками про-

екта 611 (в 8-й бригаде были две такие лодки и еще 12 средних, проекта 613) выбрались из пролива Лонга на меридиан восточной оконечности острова Врангеля. Но и этим счастливчикам до заветного Чукотского моря было еще далеко. Другим повезло меньше. Семь больших охотников из 12 и два сторожевых корабля из 5, следовавшие за крейсером «Адмирал Лазарев», получили повреждения.

На некоторых из пострадавших кораблей появилась течь в корпусах.

Один оказался на грани большой беды. От сжатия льда он накренился на 28 градусов. Воем на корабле казалось, что он вот-вот ляжет на борт. Треск от сжимающихся льдин предвещал еще большие неприятности: ожидали, что корабль будет раздавлен. Экипажу пришлось сойти на лед и подрывать льдины вокруг корпуса судна. Вскоре корабль удалось спрямить, а личный состав – вернуть на борт. Заметим, что бедствующим судам помогали четыре ледокола, а над «Лазаревым» непрерывно кружил вертолет, подсказывая курс. Стало ясно, что двенадцати лодкам за одним ледоколом не пройти никак.

Капитан 1-го ранга Каменский принял решение идти к берегу в район Певека. «Молотов» ушел вперед, а подводные лодки во льду сплоченностью 4–5 баллов и толщиной до трех метров пробивались вслед за ним. 12 сентября все 12 лодок стали на якорь у острова Роутан вблизи Певека. Берег почти не просматривался из-за непрерывных снежных зарядов. Пока стояли на якоре, из Москвы пришел суровый вердикт: средние подлодки 8-й бригады оставить зимовать, а четыре из них отправить назад в Полярный (им предстояло повторить переход в 1957 году).

Местом зимовки для восьми остающихся лодок определили поселок Нижние Кресты в устье Колымы. От Певека туда предстояло идти 200 миль морем и еще 60 вверх по Колыме. Командиров лодок беспокоило только одно: как пройти по Колыме непосредственно к месту зимовки. Имелись карты, но с промерами 1935 года. Однако и устаревшие данные радовали мало: глубины в протоке, где предполагалась зимовка, были менее осадки подводных лодок. И все же иного выхода не было.

16 сентября морская часть пути была пройдена. В 5 часов утра лодки и суда, остающиеся зимовать, пришли на рейд Амбарчика в устье Колымы, где и стали на якорь. К полудню на чистую воду среди лодок и транспортов сел гидросамолет. На его борту были заместитель Главкома ВМФ адмирал Н.Е. Басистый, начальник политуправления Тихоокеанского флота вице-адмирал М.Н. Захаров и начальник Севморпути В.М. Бурханов. К этому



времени на рейде Амбарчика появилось небольшое гидрографическое судно «Лот». На него и высадилось высокое начальство. Сразу же полетели приказания: «Четырем подводным лодкам, следующим на запад, оставаться на рейде Амбарчика вместе с транспортом «Инсар» до получения приказания о начале движения... Всем остальным следовать согласно диспозиции за «Лотом», на борту которого находится лодман».

Лодки и суда снялись с якоря и вытянулись в одну длинную кильватерную колонну. Пройдя вверх по Колыме ходом 10,5 узла, нередко задевая днищем о грунт, к шести часам вечера 16 сентября караван прибыл на рейд поселка Нижние Кресты. Корабли стали на якорь на быстром колымском течении. После двухмесячного плаванья во льдах Нижние Кресты казались благодатным местом. Утром следующего дня отряд стал втягиваться в узкую протоку — Пантелеиху. Этот «аппендикс» Колымы имел ширину 15 и глубину менее 5,5 метра. С огромным трудом, то и дело касаясь дна, все подводные лодки и суда к позднему вечеру вошли в протоку. Воды стремительной Колымы теперь проносились мимо, не причиняя беспокойства кораблям, стоящим в тихой, неподвижной воде почти на мели, тесно прижавшись друг к другу.

В экипажах подводных лодок напряжение спало, ощущались лишь горечь неудачи и плохо скрываемая обида на черствость начальства. В бане подводники не были месяц, больше месяца никто не смог передать хотя бы весточку родным и близким (при этом на ледоколах 50% радиообмена составляли личные сообщения). Адмирал Басистый, как заведено, убыл по-английски, ни с кем не встретившись и не попрощавшись. Исчез и опальный Пархоменко, не передав ни слова по радио оставленным им экипажам. А вопросы у матросов и офицеров были серьезные: где получать денежное довольствие, когда и как доставить его семьям? Матросы, отслужившие пять лет, были переправлены буксирами на четыре подводные лодки, ждущие перехода в Полярный. А ведь и они месяц не мылись, а впереди еще месяц похода...

Начальники даже не вспомнили, что оставшиеся на зимовку моряки за 64 дня и ночи самоотверженно прошли почти 3500 миль. Более 300 часов отстучал каждый дизель. Впереди же маячили серые будни в береговых полуразрушенных казармах, когда-то построенных в Нижних Крестах солдатами ПВО. Обстановка не особенно веселая: больше тысячи молодых здоровых мужиков в забытом Богом северном поселке.

Вскоре с кораблей на берег навели понтонный мост. Именно он выручил, когда подошли баржи с углем для транспортов, не

приспособленных для жидкого топлива. Вручную, бочонками из-под сливочного масла пришлось разгружать 5500 тонн угля. Это был каторжный труд для подводников: спецодежда для таких случаев предусмотрена не была, уставали так, что после смены валились спать не раздеваясь.

К физическим тяготам прибавились материальные — всем морякам сократили денежное довольствие. Перестали платить «морские» (за нахождение корабля в плавании), офицерам отменили «деньги за прислугу» (была и такая статья). Последнее, впрочем, касалось всего ВМФ СССР, равно как и отмена платы за командование кораблем.

И все же основная работа подводников оставалась на кораблях. Следили за главным — не допустить размораживания не только корабельных трубопроводов, но и корпусов. А такая опасность была вполне реальной. Случалось, что от 50-градусного мороза появлялись трещины в легких корпусах лодок, сделанных из высокопрочной стали толщиной 5–7 мм.

В условиях нудной зимовки ворчали не только рядовые. Долгими вечерами в командирских каютах за стаканом спирта (его было с избытком) высказывались о наболевшем. Говаривали и о том, что при грамотном командующем не было бы в ЗОН-66 целых 45 вымпелов, да еще таких разношерстных. К тому же еще в марте 1956 года по прогнозу было известно, что навигация предстоит очень тяжелая... Но теперь надлежало думать о том, как закончить переход хотя бы в 1957 году. Все поглощала подготовка к навигации.

20 мая 1957 года все до последнего матроса покинули казармы и переселились на свои лодки. Через неделю после переселения экипажей начали подрывать двухметровый лед на выходе из Пантелеихи в Колыму. Одновременно у бортов рубили лед вручную, чтобы перестроить все лодки и транспорты в более узкую линию. 5 июня «пошла» Колыма. Время отчаянно поджимало. С прохождением основного льда 20 июня все корабли вышли на Колыму. Лодки и суда спустились вниз по реке и стали на якорь в более глубокой и обширной протоке Михалкина. До Амбарчика оставалось 27 миль.

На маршруте был мелководный бар с изменчивой из-за быстрого течения глубиной — от 4,6 до 5,5 метра. Осадка лодок составляла 4,6 метра. Сам речной фарватер не был обозначен отражением, а вода уже начала спадать. В такой обстановке лодчаны отказались вести корабли через бар. Но дальше выжидать было бессмысленно. Колымское мелководье могло «запереть» подводные лодки на новую зимовку. 29 июня весь отряд без всяких лодч-

манов благополучно вышел из устья Колымы в открытое море. Ледоколов не было, и в который раз пришлось стать на якорь. При опасном передвижении получила пробоину лишь одна подводная лодка. Стоянка затянулась до 15 июля, что позволило без спешки провести подводные сварочные работы.

Вот и год прошел, как бригада лодок ушла из Полярного, а до конечного пункта — Камчатки — пока все еще далеко. Опять недоевшие консервы и сухари. Снова жизнь внутри прочного корпуса... Оставался последний месяц навигации, а все суда по-прежнему стояли, не продвинувшись на восток дальше, чем в пятьдесят сел шестом. Две недели на якоре на виду у Певека, но ни один человек на берегу не побывал.

Наконец вечером 12 августа двинулись на восток. На лодках то и дело возникали поломки и неисправности. То плохо подавалось масло, то пусковые клапаны у дизелей становились горячими. Все это издержки прошлогодней перегрузки двигателей. Но караван упорно следовал вперед. К вечеру 15 августа появился сплошной лед в 8–10 баллов. Ледоколы «Енисей» и «Микоян» работали полным ходом, но это помогало мало. Приходилось непрерывно менять курс. Тяжелейшую перемишку протяженностью в 30 миль удалось преодолеть за 12 часов, что посчитали удачей. Дальше были льдины, но четко просматривалась и чистая вода. Пролив Лонга остался позади. По радио зазвучали бодрые голоса, смех и поздравления.

До бухты Провидения оставалось «каких-то» 500 миль. По расчетам, на их преодоление нужно 5 суток. За июнь, июль и три недели августа пятьдесят седьмого 650 миль съели 80 суток. 5 и 80!!! Такое сравнение вдохновляло. К 17 часам 20 августа весь караван вышел на чистую воду. Утром 22-го отряд прошел траверс мыса Дежнева. Берингово море встретило моряков теплой спокойной водой и ярким солнцем...

1 сентября 1957 года восемь подводных лодок, войдя в Авачу на Камчатке, швартовались к пирсам бухты Крашенинникова. Поход длиною в год и полтора месяца наконец закончился. Казалось бы, пришедшим подводникам надо дать отдохнуть, отправить в отпуска, демобилизовать отслуживших матросов. Не мешало бы и наградить кое-кого. Так и было до этой зимовки в прошлом. Но... 4 сентября на Камчатку заявила инспекция из Москвы во главе с начальником Главного штаба ВМФ адмиралом В. А. Фокиным.

Все восемь единиц новой 8-й бригады вывели на рейд и поставили на якорь сроком на 10 суток. Вероятно, посчитали, что так

будет спокойнее. Отпуска задержали. Демобилизацию приостановили. И только десять дней спустя подводные лодки посетили адмирал Фокин, вице-адмирал Г.И. Щедрин и контр-адмирал П.И. Парамошкин. Высокие гости обещали разрешить в октябре отпуска за два года и посетовали, что не успели построить достаточно квартир для офицеров и мичманов. Никто и не вспомнил, что представить к наградам просто «забыли».

Эпопеей ЭОН-66 массовые переходы подводных лодок по Северному морскому пути практически закончились. Приближалась эра атомных подлодок. Переходы планировались отныне не во льдах, а под водой — впервые в истории отечественного флота.

## **ВОТ ТАК И СЛУЖИЛИ...**

***Михаил Липницкий,  
бывший командир подводной лодки В-59***

Первые уроки подводной службы я получил на Балтике, куда прибыл в 1951 году после окончания высшего военно-морского училища. Безусы́м лейтенантом попал я в Краснознаменную бригаду подводных лодок, которой командовал известный подводник-фронтовик Александр Евстафьевич Орёл. Там мне пришлось осваивать в качестве штурмана репарационные германские субмарины XXI серии: В-27, затем В-30. Их командирами были соответственно капитаны 2-го ранга П.К.Гудайтис и Б.Я.Лепишко.

В 1958 году я вступил в командование новостроящейся «эс-кой» 633-го проекта, вернее ее экипажем. Корабля еще не было, но были люди, которые рвались в море. То было время начала бурного строительства послевоенных дизель-электрических лодок. Наше место службы постоянно менялось. Так, из Либавы мой экипаж переехал сперва в Горький, где строилась наша лодка С-352, а затем перешел с ней по Волге и донским каналам сначала на сдачную базу в Севастополь, а уж потом — летом 1960 года — мы все прибыли в Полярный, войдя в состав бригады капитана 1-го ранга И.С. Лихарева. Эскадру же подводных лодок возглавлял тогда контр-адмирал Н.И. Ямшиков.

На следующий год, после напряженной боевой подготовки, моя лодка, как перволинейная, была включена в состав сил постоянной готовности. К тому времени я стал капитаном 2-го ранга.

Лодки 633-го проекта по ряду тактико-технических возможностей превосходили 613-й проект, и всем подводникам, кому до-

велось послужить на них, они нравились. Помимо всего прочего субмарины этого проекта обладали лучшей обитаемостью. Вот таким кораблем мне посчастливилось командовать и совершить на нем свой первый выход на боевую службу. Осень 1962 года выдалась весьма бурной как в смысле погоды, так и политического климата. Мы вышли в самый разгар «кубинских событий». Правда, в Карибское море мы не ходили, а несли боевую службу в северо-восточной Атлантике в полной готовности вступить в боевые действия.

Боевую обстановку пришлось прочувствовать с первых же миль похода. Едва оставили за кормой остров Кильдин, как на глубине 50 метров акустик обнаружил быстро нарастающий шум неопознанного объекта. Шум надвигался с правого борта. Я объявил боевую тревогу, цель неуклонно приближалась. Выждав еще немного, скомандовал поворот на обратный курс, не изменив при этом глубины погружения. У меня почти не было сомнений, что за нами следит американская атомная подлодка. По данным штаба флота, американцы вели подводную разведку на подходах к нашим базам. После того, как «объект» с сильным проходом прошел почти рядом с нами, я приказал всплывать на перископную глубину. Горизонт при осмотре оказался чист, что лишний раз подтвердило мое предположение о встрече с атомной лодкой. Гидроакустики в то время имели еще слабое представление о характеристиках новых для них турбинных шумов, но тоже стояли на своем — над нами промчалась атомная подводная лодка.

О контакте с подозрительной целью немедленно доложил на командный пункт СФ и продолжил движение по плану. Дальнейшее плавание проходило скрытно и без особых замечаний. В районе боевой службы мне предстояло вести разведку военноморских сил НАТО, обращая особое внимание на поиск атомных лодок. Однако гидроакустических контактов с иностранными лодками больше не было. Зато вдоволь было противолодочных самолетов. Бессчетно приходилось «играть» срочное погружение и уходить на глубину от поисковых сигналов. Противник был обеспокоен активными действиями советских лодок в Атлантике.

Экипаж довольно быстро втянулся в походную жизнь, механизмы и приборы работали исправно. Но нас подстерегали другие неожиданности. Мы только-только отплавали половину назначенного срока, как лодочный врач старший лейтенант В. Владыкин доложил мне, что необходима срочная хирургическая операция: у одного из матросов обнаружены признаки острого

аппендицита. По «закону подлости» — на поверхности шторм, фактически ураган, нареченный синоптиками женским именем «Флора». Порывы «Флоры» достигали такой силы, что на глубине до 80 метров ощущалась качка, крен иногда доходил до 20—25 градусов. И хотя аккумуляторы требовали подзарядки, пришлось ещё больше заглубиться и, как положено в таких случаях, обеспечивать нормальное проведение операции. К счастью, Владыкин успешно удалил аппендикс. Недаром перед выходом в моря он с большим усердием проходил хирургическую практику в Морском госпитале Полярного.

Всплыв на сеанс связи, обнаружили, что ураган стих, но сильная зыбь валила лодку с борта на борт. Высота волн доходила порой до 20 метров. Однако плотность батареи была на исходе, и я решил вести зарядку в надводном положении при задраенном рубочном люке и поднятой шахте РДП. Находиться на мостике было крайне опасно. Убрал вниз верхнюю вахту. Удерживая лодку по волне, начали форсированную зарядку. Догонная волна периодически вдавливала корабль в воду весьма основательно, так что зарядка шла в полуподводном положении.

Прооперированного пришлось спасать от яростной качки весьма необычным способом. Моряки сняли койку с большим матрасом и по очереди держали ее на руках, отчаянно балансируя при этом. Только так удалось уберечь его от неизбежных и весьма опасных в его состоянии ушибов.

Океан ненадолго успокоился, и мы продолжали плавание. Зря говорят, что снаряд в одну и ту же воронку дважды не попадает. Попадает! Вдруг снова приходит в центральный пост доктор и докладывает мне об очередном аппендиците. А ведь весь экипаж прошёл перед походом тщательный медосмотр... На этот раз ушли на глубину 50 метров, внешних помех не было, и врач, как положено, развернув хирургический пост в офицерской кают-компании, прооперировал матроса довольно быстро.

В конце ноября получил приказание сменить район, следовать в Норвежское море. На переходе обнаружили американское исследовательское судно «М. Капистрано». Проследив за его работой, выявили, что «сулопасты» занимаются подготовкой норвежской ветви системы «СОСУС» — гидроакустического наблюдения за подводной обстановкой. Наше донесение об этом факте весьма своевременно легло на стол командующего Северным флотом.

Между тем погода в районе нашего поиска заметно ухудшалась, постоянная облачность не позволяла вести астрономическую обсервацию. Радиопеленгование почему-то давало большие разности в определении местоположения лодки, доходившие до 40

милей в разные стороны. Я приказал штурману старшему лейтенанту В. Бескаравайному пересчитать счислимое место, начиная от последнего уверенного астрономического определения. И не просто пересчитать, а провести детальный учет всех течений. После трудоемкой штурманской работы нанесли на карту полученное место и стали считать его истинным. А как там на самом деле? Этот вопрос не давал мне покоя, до тех пор пока не открылись береговые ориентиры. Сверились — я глазам своим не поверил — наше место оказалось с невязкой всего в три кабельтова!

За этот нелегкий поход и корабельный врач, и штурман были отмечены командованием. Позднее В. Бескаравайный сам стал командиром атомохода.

Летом следующего года меня назначили на большую лодку Б-59 новейшего по тем временам проекта 641. С этим кораблем и экипажем я познакомился еще раньше, выходя на «полста девятой» на флотское учение. Командовал ею тогда капитан 2-го ранга Валентин Савицкий. Он же водил ее в «горячие воды» Кубинского кризиса. Мне же этот корабль достался в не самом лучшем виде: дисциплина в экипаже хромала, не все гладко было и в содержании корабля, и в боевой подготовке. Взялся прежде всего за старшин, ведь именно это звено подтягивает матросов в первую очередь. Пришлось немало потрудиться над сколачиванием всего коллектива. Дела пошли на лад. И хотя сейчас об этом не принято говорить, но реальную и весьма ощутимую помощь оказала мне как командиру целеустремленная работа партийной и комсомольской организаций корабля.

Первую серьезную проверку экипаж моей лодки прошел во время необычных испытаний в море. Мы должны были определить максимальную подводную дальность плавания. Весной 1965 года, с представителями промышленности и НИИ на борту, мы вышли в отведенный район, где маневрировали на глубине, в основном под моторами экономичного хода. Подвсплывали под перископ лишь на сеансы радиосвязи. Был избран режим минимального расходования электроэнергии: сократили наполовину освещение в отсеках, горячую пищу готовили только раз в сутки и два раза кипятили воду для чая.

За 190 часов (8 суток) лодка прошла более 400 миль, израсходовав порядка 85–86 процентов емкости аккумуляторной батареи. Испытания подтвердили дальность плавания лодок 641-го проекта (при экономном ходе) не менее 450 миль. Все устройства, приборы и механизмы работали устойчиво в штатном режиме.

В сентябре 1965 года я вышел на вторую свою боевую службу. По плану нам полагалась постанковка в док. Однако начальство решило иначе: докование отменили, а лодку приказали в срочном порядке готовить к дальнему походу. Мы успели провести лишь ускоренный ППР — планово-предупредительный ремонт, глубоководное погружение и медосмотр личного состава. Перед глубоководным погружением, по указанию старшего электромеханического начальника, заменили прокладку съемного листа над батареей второго отсека.

Ох, как часто поминал я потом недобрый словом и этот скоропалительный ППР, и просроченное докование! Три месяца провели мы в море, и редкий день, когда не приходилось что-то ремонтировать по ходу дела. Я потом подсчитал: из 90 суток 52 мы устранили всевозможные неисправности. Особенно тяжело пришлось мотористам и трюмным. Это был не поход, это была сплошная борьба за живучесть. То и дело выходили из строя дизеля, масляные и водяные трубопроводы, газовые захлопки, прогорали газопроводы, да разве все перечислишь? Все наши мытарства были описаны потом в специальном сборнике статей для офицерского состава электромеханических боевых частей. Благо, что наш горький опыт не пропал втуне. Например, мы отказались от сварочных работ и впервые применили для ремонта эпоксидную смолу.

В том походе чего только не натерпелись. Вот лишь один эпизод. Мне было приказано провести гидроакустическую разведку на рабочей глубине. И хотя, чуяло сердце, что не следует уходить на 200-метровую глубину, пришлось выполнять полученное приказание. Все шло гладко. Но при всплытии — на глубине 160 метров — забортное давление вырвало прокладку съемного листа второго отсека. А там — аккумуляторная яма, хоть и загерметизированная, но все-таки... Объявил аварийную тревогу. Подводники вели борьба с хлещущей водой и за страх, и за совесть. На 40 метрах поступление воды прекратилось. Дождавшись ночи, всплыли под перископ, а затем и в позиционное положение. Пока горизонт был чист, на замену прокладки послали старшину 1-й статьи Сквозняка. Он вылез на носовую надстройку и довольно быстро справился с нелегкой работой. Но через два дня прорвало и эту прокладку. Из чего их делают, эти злосчастные прокладки? Посоветовался с механиком: что если вырезать новую — из резинового коврика, на которых стоят электрики у ходовых станций? Решили так и сделать. И что же? На сей раз прокладка, хоть и самодельная, не подвела нас, с ней и в базу вернулись.



С одной бедой справились — очередная назрела: стал барахлить запорный (забортный) водяной клапан в центральном посту. Пришлось изрядно поломать голову, чтобы разобрать систему и устранить неисправность. В довершение всех технических бед, перед самым возвращением в Полярный, разорвало манжет выдвижного устройства антенны РЛС. Большая часть гидравлики ушла за борт. Что делать? Чем пополнить систему? Нашли выход и здесь, разбавив масло гидравлики соляром.

И все же мы дошли до родного причала. Выстояли. Сдюжили. Кому в душе, а кому и на словах сказал немало резких слов. Однако не забыл поблагодарить экипаж за стойкость и самоотверженность...

Всего лишь один поход. А сколько было еще. И ни один не похож на другой.

Положа руку на сердце, скажу: благодарен судьбе, что мне повезло служить на Четвертой эскадре в замечательное время с замечательными боевыми товарищами.

## **ВСЯ ЖИЗНЬ — ДАЛЬНИЙ ПОХОД**

***Контр-адмирал Петр Романенко  
бывший командир Четвертой эскадры***

В феврале 1969 года я, после двух лет исполнения должности начальника штаба эскадры, был назначен командиром Четвертой эскадры дизельных подводных лодок. На этом посту я сменил контр-адмирала С.Г. Егорова. На мою голову свалилась не только большая ответственность за боеготовность соединения, но еще и забота о солидном эскадренном хозяйстве. Две плавбазы, плавучая казарма и береговая база обеспечивали почти полсотни подводных лодок, сведенных в четыре бригады. И хотя многое мне было знакомо, высокая должность обязывала к неотложному решению самых насущных бытовых проблем, таких как плохое отопление подлодок на стоянках, казарменных помещений, офицерских квартир. В Полярном шло бурное строительство, а этот замечательный факт породил еще одну острую нужду — в качественной пресной воде. И, конечно же, донимала извечная нехватка жилья для семейных мичманов и офицеров. К чести подводников могу сказать, что они стойчески переносили все тяготы и лишения службы в Заполярье. У нас не было отказов вроде — «квартиру не дадите, в море не пойду». Разумеется, мы делали все для того, чтобы смягчить остроту жилищной проблемы.

Вскоре я получил контр-адмиральское звание. Вместе с начальником политотдела эскадры капитаном 1-го ранга И. Ф. Аликовым пытались решать бытовые проблемы через секретаря Мурманского обкома КПСС Коновалова, так как бедная МИС — морская инженерная служба флота — мало чем могла помочь.

Коновалов, как было заведено в советское время, являлся главной фигурой в области. На наше счастье, он с пониманием отнесся к просьбам подводников и приказал своим службам выдать нам остродефицитные трубы для воды, пара и канализации.

Столь успешное начало моей хозяйственной деятельности не подменило главной обязанности командира эскадры — обеспечение боевой готовности и боевой службы. Наши подлодки 641-го проекта впервые в истории Северного флота вышли в Средиземное море. Группа «единичек» из бригады капитана 1-го ранга Владимира Шакуло несла там службу несколько месяцев. О Владимире Дмитриевиче Шакуло особое слово. Именно этому комбригу я доверил первым осваивать совершенно новый для североморцев Средиземноморский театр, где до той поры безраздельно хозяйничали разнородные силы 6-го флота США. Молодой комбриг полностью оправдал мое доверие. Помимо высокой морской культуры его отличали такие качества, как решительность и отвага. Вот только один пример.

Полярный. Время обеденное. Штаб бригады во главе с комбригом трапезничает в кают-компании плавказармы. Вдруг прибегает не на шутку перепуганный мичман и докладывает о пожаре на подводной лодке Б-130, стоявшей у борта плавказармы. Пожар нештучный — в носовом торпедном отсеке. Рванет — от плавказармы только масляное пятно на воде останется, да и от лодки мало что уцелеет. Услышав столь тревожное сообщение, капитан 1-го ранга Шакуло выскочил наверх и прямо с борта ПКЗ прыгнул на мостик подлодки. Экипажа на корабле нет, только нижняя вахта. Шакуло объявляет вахте тревогу и, согласовав машинный телеграф, дает электромоторами полный ход. Несброшенные швартовые рвутся, как шнурки на ботинках. Комбриг уводит горящую лодку от плавказармы, держа курс на выход из Екатерининской гавани. У всех нас еще свежа была в памяти катастрофа Б-37, когда в январе 1962 года вот также после пожара в первом отсеке рванул весь боезапас. А поскольку лодка стояла у пирса, то и две соседние получили тяжелые повреждения; погибли свыше ста моряков. Шакуло в одно мгновение оценил, к чему может привести пожар в торпедном отсеке, и решил отвести Б-130 подальше от причалов и жилых домов. Я догнал на катере подводную лодку далеко от базы. Входной носовой люк был отдраен, и

из него валил черный дым. Шакуло доложил: «В первом отсеке загорелся индивидуальный дыхательный аппарат, его выбросили за борт, сейчас отсек вентилируется». Пожар возник из-за небрежности рулевых, производивших регламентные работы со шпильным устройством, они оставили включенным пакетник шпиль, тот перегрелся, и от него загорелась лямка изолирующего противогаса. Хорошо, что в аппарате не воспламенилось регенеративное вещество – рядом на стеллажах лежали густо смазанные боевые торпеды. Страшно было представить, что было бы, если бы пламя перекинулось на них...

Владимир Шакуло совершил настоящий подвиг офицера. Именно так я и объявил всему личному составу эскадры. При этом напомнил, к чему может привести малейшая небрежность при обслуживании оружия и технических средств. Подтверждением этой азбучной истины стал еще один опасный случай: пожар в аккумуляторных отсеках на одной из лодок во время зарядки батареи.

Ночью, получив об этом доклад, я помчался на пирс. Туда же прибежал флагманский механик эскадры капитан 1-го ранга Эммануил Кульницкий. Он осмотрел лодку и доложил о сильном задымлении второго и четвертого отсеков. Из них срочно вывели электриков. Я приказал подать в аварийные отсеки по два баллона с углекислотой и открыть запорные вентили. Отсеки, разумеется, загерметизировали и стали следить за температурой отсечных переборок. Такое решение одобрил и прибывший к месту пожара начальник технического управления флота инженер-контр-адмирал Юрий Зандерман. Через 25 часов, открыв переборочные двери, мы обнаружили лишь незначительные выгорания деревянных переборок, других особых повреждений не было. Восстановительный ремонт провели своими силами. Причина аварийной ситуации, происшедшей по вине личного состава, оказалась простой – неправильная вентиляция аккумуляторных ям, да к тому же вахта забыла включить приборы окисления водорода.

В июле 1969 года в Полярный прибыл Главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков. Как положено, я встретил его рапортом на причале. Потом на переходе в штаб эскадры он задал мне вопрос: «Как вы смотрите на длительное несение боевой службы в Средиземном море всем составом бригады подводных лодок? Всем – во главе с комбригом и его штабом?» Я ответил, что надо все просчитать. «Вот и просчитайте!» – дал указание главноком.

Несколько дней в штабе эскадры шла напряженная самая настоящая научно-исследовательская работа. Пришлось учитывать множество обстоятельств: и длительную эксплуатацию оружия и механизмов лодок вдали от основной базы да к тому же в жарком климате, и бытовые условия для нормального отдыха, и проблему смены экипажей в Средиземном море, и межпоходовый ремонт, снабжение, дозаправку в море топливом и пресной водой, и многое, многое другое... На большом листе ватмана мы графически расчертили схему несения боевой службы бригадой III. Учили все сопутствующие обстоятельства, особенности, условия. И вот что у нас получилось: оптимальный средиземноморский цикл укладывался в девять месяцев с учетом перехода бригады из Полярного в Средиземное море и обратно.

Доложил наши выкладки и расчеты командующему Северным флотом адмиралу С.М. Лобову, тот главкому. Адмирал флота Советского Союза С.Г. Горшков спросил: «А каковы предложения командира эскадры по отдыху экипажей?»

Рассматривалось несколько вариантов. Остановились на замене основного экипажа на время отдыха и послепоходового ремонта резервным экипажем. Отдых подводников предложили организовать на юге СССР во флотском санатории, туда же предлагалось доставлять семьи офицеров и мичманов. Главком одобрил наши предложения.

Первой по новому плану боевой службы вышла в Средиземное море бригада подводных лодок под командованием капитана 1-го ранга Ивана Паргамона. Переход решили совершать в надводном положении. Шли походным порядком двумя колоннами. Главком ВМФ разрешил мне выйти на боевую службу в качестве флагмана вместе с комбригом и походным штабом. Свой должностной флаг я поднял на плавбазе ПБ-82.

Океан встретил нас жестокими зимними штормами. До Фарерских островов шли при волнении моря до 8–9 баллов. Чтобы преодолевать такие валы, не выглескивая электролит из аккумуляторов, выбирали щадящие курсы — под углом 15–20 градусов к волне. Скорость перехода едва превышала три узла. Но и это не спасало от сильных ударов. На одной из лодок мощной волной сильно ударило об ограждение рубки вахтенного офицера старшего лейтенанта Самсонова. Он остался жив, но раздробил коленную чашечку. Чтобы спасти ногу, требовалось госпитальное лечение. Но как переправить больного с лодки на борт плавбазы, когда все вокруг ходит ходуном? Шторм и не думал стихать. Операция по переправке Самсонова на плавбазу потребовала виртуозного мастерства рулевых и боцманской

команды плавбазы. При сильной качке вывалили за борт стрелу подъемного крана, подцепили с мостика лодки пострадавшего и перенесли его над кипящей бездной на палубу плавбазы. А дальше опытные хирурги сделали свое дело — спасли молодого офицера от увечья. Вот так мы шли из Арктики в Средиземное море.

Шторм выбил нас из графика движения; пришлось скорректировать время прохода Гибралтарского пролива. С подходом к Гибралтару погода немного улучшилась, и Новый, 1970-й, год мы встречали уже в Средиземном море.

Несколько лодок напрямик пошли в назначенные районы, а плавбаза с двумя «единичками» встала на якорь у алжирского побережья.

Появление целой бригады советских подлодок в Средиземном море весьма озадачило командование ОБМС НАТО и 6-го флота США. Постоянное наблюдение за действиями нашего отряда (мы это хорошо ощутили на переходе) сменилось попытками установить контроль за каждой подводной лодкой...

В новогоднюю ночь к месту нашей якорной стоянки подошел американский крейсер в сопровождении фрегата. На левом борту крейсера был натянута транспарант с новогодним поздравлением: «Happy new year!» Эта замечательная любезность подкреплена активными действиями противолодочной авиации. Над нашими мачтами нагло висели вертолеты. Потом в районах погружения лодок мы были вынуждены прикрывать их от назойливого внимания «Орионов», обеспечивать отрыв от противолодочных сил 6-го флота. Через двое суток моя группа (плавбаза и две подлодки) снялась с якоря и двинулись по плану. За нами неотступно следовали два корабля США. Через сутки «совместного» перехода дал на крейсер семафор: «Погружаю лодки под перископ на один час, не мешайте моим действиям». В ответ получаю: «Good!» Лодки удифферентовались и по заранее оговоренному плану приготовились уходить на глубину. Мы же на плавбазе приготовили полсотни пробитых банок из под регенерации. По моей команде обе лодки погрузились и ушли на свои глубины, поднырнув под плавбазу. Мы же, дав ход 3 узла, бросили в море связки жестянок, которые давали на экранах РЛС такие же отметки, как и наши перископы. Этот нехитрый маскировочный прием позволил подлодкам оторваться от слежения и скрытно следовать в свои позиционные районы. Так на практике проверялись новые тактические приемы, потом онигодились и другим группам. Ночью над плавбазой барражировали самолеты ПЛЮ (противолодочной обороны), освещая надстройки и палубу мощными прожекторами. Чтобы как-

то их урезонить, мы стреляли в ответ из ракетницы, что очень не нравилось ночным соглядатаям.

Обстановка в Средиземноморском регионе была взрывоопасная, политики снова раздували огонь военного конфликта между Израилем и Египтом. Тем не менее, мы выполнили все поставленные задачи и проложили свою «тропу» из Полярного в Средиземное море. Горжусь тем, что подводные лодки нашей эскадры внесли достойный вклад в достижение стратегического паритета двух военных блоков.

## **ПОД ЛЕД НА ПОЛНЫЙ РАДИУС**

***Адмирал флота Владимир Чернавин,  
Герой Советского Союза  
бывший Главнокомандующий ВМФ СССР и РФ***

Вспоминаю один из походов под лед группы дизельных подводных лодок. Отрабатывались задачи подледного плавания, приледнения, поиска и всплытия в полыньях. А также — управления лодками при плавании подо льдом. В море вышли три подводные лодки: две большие 611-го проекта и средняя 613-го проекта.

Одной из больших лодок командовал тогда капитан 3-го ранга Лев Алексеевич Матушкин, с которым нас много лет связывала служба на «дизелях», а потом и на «атомоходах». Позже мы командовали первыми дивизиями новейших ракетных подводных крейсеров стратегического назначения (667А проект). А когда я стал командующим флотилией атомоходов, Лев Алексеевич был назначен начальником штаба флотилии. Одно о нем могу сказать — надежный товарищ, прекрасный профессионал-подводник и беззаветно преданный службе и делу человек.

Второй большой подводной лодкой командовал уже тогда хорошо зарекомендовавший себя подводник Виктор Берковченко.

Замысел похода был таков. До льда и в битом льду лодки должны идти в надводном положении столько, сколько позволяла обстановка. Дальше с полностью подзаряженной аккумуляторной батареей уйти под лед и держать курс на север, пока не будет израсходовано 45% емкости батареи. После чего возвращаться обратно, совершив одно-два приледнения. Но самая интересная — необязательная часть задания. Разрешалось в конце пути в случае обнаружения полыни или разводья всплыть, зарядить аккумуляторную батарею (АБ) и по решению командира возвращаться или продолжить движение на север до израсходования

еще 20% емкости АБ. Затем — приледнение и курс на юг до выхода из-под льда.

Когда тебе еще нет тридцати, а ты уже командир корабля 2-го ранга и носишь погоны капитан-лейтенанта (самое, по-моему, красивое звание на флоте), то, конечно, вторая, необязательная часть задания особенно притягательна...

Итак, пошли.

Каждому из нас хотелось установить рекорд продолжительности подледного плавания. На лодках делалось все, чтобы экономить электроэнергию всеми возможными способами. Это и сокращение освещения в отсеках, и отключение грелок отопления, и выбор наиболее экономичного движения корабля, и переход на одноразовое приготовление горячей пищи, и многое другое.

Еще до выхода в море, обсуждая задание с офицерами, я поставил задачу найти польню и осуществить вторую необязательную часть похода. Так и случилось. Мы успешно справились и с первой, и со второй частью задания, за что получили благодарность от командования. Но... произошел досадный эпизод, который чуть было не привел к серьезным последствиям.

При всплытии в польню из-за небольшой непогашенной инерции подводной лодки была погнута о плававшую льдину стационарная антенна-рамка. Только с ее помощью на длинных волнах можно было получать информацию при плавании подо льдом.

Досадная ошибка. В дальнейшем я взял себе за правило: к маневру всплытия подводной лодки во льдах подходить с особой тщательностью. Но тогда...

Зарядив в польню аккумуляторную батарею и сделав все положенные донесения (об антенне на КП я не доложил), мы вновь погрузились и двинулись на север.

Все шло хорошо, и ничто не предвещало неприятностей. Однако не зря говорят: «Где тонко, там и рвется». Пока мы шли, метеоситуация изменилась, что для Севера явление обычное. Погода резко испортилась, ветер усилился до 20 метров в секунду и, что самое неприятное, изменил направление с юго-западного на северное.

Сразу же начался дрейф ледовых полей на юг. Изменение погоды было внезапным и не прогнозировалось метеорологической службой. На СДВ (сверхдлинных волнах) с КП флота приказали прекратить движение и вернуться назад.

Но мы из-за повреждения антенны эту важнейшую информацию не получили и с большим прилежанием и усердием продолжали выполнять план похода.

...В лодке абсолютная тишина, в отсеках полумрак, холодно, установлен тщательный контроль за АБ. Дошли до конечной точки маршрута. Произвели маневр приледнения, провели корабельное учение и даже послушали и записали на пленку с помощью акустики шуршание льда и писк косаток. Наконец, позавтракав последний раз с горячим чаем, оторвались от льда и пошли на юг.

Эхоледомер с завидной постоянностью показывал над нами толстый лед, его самописцы чертили абрис изнанки ледовой кромки над головой. Для контроля за ледовой обстановкой я велел чуть приподнять перископ, чтобы его головка немного выходила из шахты на величину толщины аварийного бруса, подложенного под основание перископа. В трюм спустился специально подготовленный матрос, «льдосматрящий», облаченный в полушубок — там сыро и холодно, — и, скорчившись в три погибели, приник к перископу. В центральный пост из трюма доносилось его монотонное:

— Лед, лед, лед.

Обстановка спокойная, по докладу штурмана до точки всплытия оставалось один-два часа ходу, электроэнергии хватало. И хватило бы... если бы... Но дрейф льда, и значительный, не учтен и сколько еще идти до выхода к чистой воде, одному Богу известно.

Доклад штурмана:

— Пришли в точку всплытия.

Бросаю взгляд на самописец эхоледомера — те же зубцы льда, а из глубины трюма мрачный доклад «льдосматрящего»:

— Лед. Темный лед.

Идем дальше. Медленно ползет время, а обстановка не меняется. Личный состав — по боевой тревоге. Принимаем дополнительные меры по экономному расходу электроэнергии. Другими словами, отключаем все, кроме электродвигателя.

Доклад командира БЧ-5:

— Плотность АБ на пределе.

Время тянется еще медленнее. Ловлю на себе беспокойный взгляд замполита, человека на лодке нового — буквально перед выходом он пришел к нам с надводного корабля. Знаю о нем только по отзывам его сослуживцев как о дельном и порядочном человеке.

Он-то и не выдержал первым после вульгарного ответа механика на мой запрос о плотности АБ.

— Вода.

— Товарищ командир, надо же что-то делать! — вырвалось у зама. Сам знаю, что надо, но что?

Успокаиваю замполита, но слова мои относятся ко всем, кто находится в центральном посту. Говорю, что ситуация не очень



приятная, но не такая уж опасная. И если потребуется, будем проламывать лед рубкой. Понимаю сложность такого решения, но...

Мысленно задаю себе вопрос: «А если не проломим?» Но о таком исходе думать не хочется.

К счастью, до этого не дошло. Самописцы эхоледомера показали хоть и небольшое, но изменение обстановки. «Льдосмотрящий» с радостью в голосе доложил, что лед над нами светлый. А это говорило об уменьшении его толщины. В общем, из-под тяжелого льда вышли и благополучно всплыли. Урок запомнился на всю жизнь — со льдами ее величества Арктики шутки плохи, и говорить с ними нужно только на «Вы».

А как же рекорд? Он состоялся. Но позже за подобные рекорды я строго взыскивал с «рекордсменов».

Спустя несколько лет, уже в бытность командиром атомохода К-21, мне выпало испытывать «противоледные» торпеды: они предназначались как раз для таких ситуаций, в какую я попал на С-347. Впрочем, не только для аварийных всплытий. Разводя, образованные взрывом специальных торпед, необходимы и для стрельбы ракетами из-под льдов, когда польней нет, а время не ждет.

Итак, испытания специальных торпед для подрыва льда. Они предусматривали стрельбу одиночными торпедами и залпом. После каждого залпа требовалось произвести обмеры образовавшейся пробоины, оценить возможность всплытия в ней атомохода и отработать поиск польней стреляющей подводной лодкой. Потом переход и повтор стрельбы, но уже по льду другой толщины.

Испытания в целом прошли успешно, хотя и не обошлось без приключений.

Первое случилось на втором залпе торпедами, когда одна из них застряла в трубе аппарата, пройдя половину его длины. Событие само по себе неприятное. Но ситуация осложнялась тем обстоятельством, что подводная лодка имела ход вперед и вертушка прибора безопасности торпеды по дистанции, которая снимала с нее предохранение от взрыва, включилась и неумолимо отсчитывала пройденный путь. В такие критические моменты мысль работает быстро. Выход был найден, торпеду мы все же «дострелили», но поволноваться пришлось...

Второе приключение оказалось скорее смешным. В очередной раз всплыв в одном из разводий и высадив на лед небольшую группу подводников, я, пользуясь присутствием на борту старшего начальника капитана 1-го ранга Николая Федоровича Рензаева (начальник штаба дивизии), решил пойти в составе группы на оценку и обмер пробоины, образовавшейся после торпедного залпа.

Ориентировались по компасу, но по прямой идти было невозможно: лед не только оказался весь в огромных торосах, но приходилось обходить и многочисленные трещины. Словом, петляли, как зайцы. После нескольких часов пробоину все же нашли. Сделали, что нужно, в том числе собрали выброшенные детали взорвавшихся торпед, и двинулись в обратный путь.

Нас четверо, все привязаны друг к другу бросательными концами. Из-за торосов и начавшегося снегопада – видимость ноль. Шли, шли, петляли, петляли и... заблудились в белой пустыне. Ориентиров никаких – все торосы одинаковые, как в лесу деревья. В одну из трещин, занесенную снегом, провалился штурман. Да так глубоко, что еле вытащили, ругая при этом за большой вес в общем-то поджарого человека. Для уточнения направления подсаживали втроем одного на торос. Но все напрасно. Ситуация парадоксальная – ушли в море, а приключения береговые, связанные с какими-то пешими переходами и ориентированием по компасу на местности.

Чувствую, что все устали, выбились из сил. Объявил привал. Организовали короткий «перекус» из нехитрого походно-консервного запаса и замороженного хлеба. Немного передохнули, отошли и двинулись дальше, петляя в безмолвной снежной пустыне. Через какое-то время увидели сигнальные ракеты, а еще через минуту услышали «сладкую музыку» тифона и сирены подводной лодки.

Не знаю, как вспоминали это небольшое приключение мои сослуживцы, штурман Л. Антохин и командир второго дивизиона Ю. Дубовский, но мне оно запомнилось. Казалось, что все произошло на какой-то необитаемой ледяной планете...

Этот поход в высокие широты Арктики стал для меня последним в должности командира подводной лодки. Главнокомандующий ВМФ СССР Адмирал Флота Советского Союза Горшков утвердил меня на учебу в Военно-Морскую академию...

## **СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ МОЕ...**

***Контр-адмирал Лев Чернавин,  
бывший командир 4-й эскадры***

Впервые мне довелось оказаться в Средиземном море, командуя дизельной подлодкой, осенью 1964 года в трехмесячном автономном плавании. А в конце шестидесятых я вывел с Севера в это южное море на боевую службу целую бригаду. В те годы амери-

канцы чувствовали там себя хозяевами, с приходом советских лодок им пришлось потесниться.

К незнакомому морю подходили с опаской, скрытно. По дороге к Гибралтару основной заботой было вовремя уклониться от возможного обнаружения нашей «Букашки» противолодочными силами ВМС НАТО. Дорога длинная, экипаж привыкал к незнакомому океану, новой обстановке. Ходовой распорядок дня разнообразили учениями и тренировками. Особое внимание я уделял акустикам. С начальником РТС старшим лейтенантом И. Карпуховым разработали методику тренировок по реальным целям, записывали их шумы, набирались опыта. При обнаружении цели акустик докладывал пеленг и ориентировочную дистанцию, по перископу я или старпом проверяли данные. Все это пригодилось в более сложной средиземноморской обстановке.

Гибралтар форсировали южным выходным фарватером шириной в две мили. Как по автомагистрали сотни разнокалиберных кораблей и судов шли через пролив. Особенностью его при проходе лодок является учет течения. Оно здесь двухслойное. Поверхностное, примерно до стометровой глубины, стремительно вливается в море из океана со скоростью не менее трех узлов. Другое — глубинное — выходит, тоже с солидной скоростью в океан. Знали мы и об оборудовании этого места акустическими системами. Прикрываясь шумами идущих судов, без приключений проšli пролив на глубине 50 метров.

В первый месяц, а это конец ноября, позиция лодки Б-130 располагалась севернее острова Альборан. Судоходство интенсивное, скучать не приходилось. Севернее острова суда шли из Средиземного моря, южнее, наоборот, входили из океана. Наша задача: выявлять характер деятельности в этом районе кораблей противника, одновременно уточнять интенсивность судоходства.

Мы ходили, вернее «ползали», на экономическом ходу в два узла, на глубине лучшей слышимости. Нередко в поле акустической слышимости наблюдалось 20–25 целей. И хотя подлодка 641-го проекта вобрала в свою конструкцию новшества подводного кораблестроения тех лет, выявилось немало технических недостатков. Они по возвращении в базу доводились до строителей. Условия обитаемости мы тоже прочувствовали в таком длительном плавании.

В середине декабря я получил приказание ЦКП ВМФ: следовать в новый район для поиска атомных подлодок США. На переходе напоролись на большую группу американских кораблей. Оказалось, что им не до нас. Они искали то ли атомную бомбу, или

атомную торпеду, потерянную их бомбардировщиком Б-52. В новом районе бороздили толщи воды, выскивая глубину лучшей слышимости. В ночное время «стучали» зарядку батареи, находясь в немедленной готовности к срочному уходу на глубину при любом опасном сигнале или близко обнаруженных ходовых огнях. Несколько раз приходилось прерывать зарядку. Мотористы и электрики не подвели, как и вся БЧ-5 под командой капитан-лейтенанта В. Паршина, работали слаженно, хотя нагрузка за три месяца им досталась самая напряженная.

Примечательным и памятным событием того похода стала встреча с АУГ во главе с авианосцем «Форрестал». О его возможном появлении предупредили заблаговременно радиоразведчики. С рассветом оповестили о подходе авианосной группы и акустики. Звуковая картина шумов винтов авианосца и четырех кораблей охранения была впечатляющей. Проманеврировали по учебной торпедной атаке, хотя дистанция была предельной, группа шла 22 узлами. Записали шумовую характеристику главной цели, с проходом АУГ сделал положенное донесение. В боевых условиях можно бы и рассчитывать на большее.

В том походе имели контакты и с подводными лодками, предположительно с американскими. Постепенно вырисовывалась картина о предполагаемом их районе действий. Материал для анализа старшим штабам привезли, как мне позже сказали, неплохой. Хорошо и то, что нас противник не обнаружил.

Осенью 1968 года я, в то время командир 161-й БПЛ 4-й эскадры СФ, получил приказание командира эскадры контр-адмирала П.Н. Романенко готовить бригаду на боевую службу в Средиземное море, сроком на 8 месяцев. То был первый поход лодок бригадным составом. Подготовка к нему требовала многих как организационных, так и практических решений. До этого ПЛ ходили одиночно, сроком на три месяца. В нашем случае требовалось на восемь лодок достать, вернее, доукомплектовать, запасными частями и всеми другими положенными запасами. Решить ремонтные вопросы, включая замены батарей. Личный состав надо было проверить по медицинской части, учесть смену в экипажах из-за предстоящей демобилизации, доработать положенные задачи боевой подготовки. Штабу бригады и мне пришлось крутиться намного оборотов больше, чем в обычных условиях. Помогали и проверяли старшие штабы, как, главным образом по срокам, выполняется обширный, в более 50 пунктов, план подготовки. Завершится все должно в следующем году — контрольным выходом и проверкой каждой лодки штабами эскадры и флота.

Предусмотрели мы и предподоховый трехсуточный отдых экипажей перед выходом.

Вскоре я и штаб пришли к выводу, что восемь лодок из одной моей бригады по разным причинам не собрать.

К выделенным нами шести лодкам 611-го проекта: Б-65, Б-74, Б-75, Б-76, Б-80, Б-82, зарекомендовавших себя хорошей технической надежностью, имевших опыт океанских плаваний, добавились две 641-го проекта из соседней бригады: Б-31 и Б-38.

Подготовка шла под контролем самого командующего СФ адмирала С.М. Лобова, большую помощь по тыловому обеспечению оказывал начальник тыла флота вице-адмирал Л.Г. Гаркуша, часто бывавший на соединении.

Штаб бригады разработал решение на боевую службу, внимательно рассмотренное командованием эскадры и штабом флота. Вооруженный напутствием своего начальства, в середине марта 1969 года я прибыл в Москву. Вначале о ходе подготовки бригады и решение доложил начальнику главного штаба ВМФ вице-адмиралу Н.Д. Сергееву и его ближайшим помощникам. На следующий день, внося некоторые поправки, рекомендованные главным штабом, вошел в кабинет главнокомандующего ВМФ Адмирала Флота Советского Союза С.Г. Горшкова. Строгого и требовательного главкома мы, командиры соединений, побаивались и уважали за ум, прозорливость и исключительную память. Докладывать ему было непросто, вопросов следовало ожидать всяких. Ответы принимались четкие и обоснованные. Размазывания вокруг да около, а тем более неточности он не терпел.

За большим столом сидели заместители главкома, обстановка была спокойная и деловая. Поборов некоторое волнение от встречи с высоким адмиралитетом, я, как мне казалось, обстоятельно доложил решение. Вопросов было немного. Начальник политуправления ВМФ адмирал В.М. Гришанов поинтересовался предподоховым отдыхом личного состава. Я показал на графике отведенные на это три дня. «А как они будут заполнены?» — уточнял адмирал. На что плавком заметил: «Раз комбриг говорит, что будет отдых, значит, будет, как положено». На этом доклад закончился, решение было утверждено. Пожелав мне и личному составу успехов в плавании и решении непростых задач, плавком отпустил меня. Дома в Полярном ждала еще большая работа.

Много внимания мы уделили подготовке командиров, проведя массу летучек, групповых упражнений, изучение маршрута перехода, отработку совместного плавания. Переход бригады лодок планировался в обеспечении 7-й эскадры СФ, корабли которой тоже шли в Средиземное море на боевую службу.

Походный ордер был впечатляющим. Выйдя из Полярного спокойным весенним днем, лодки построились в две кильватерные колонны. Круговое охранение с шириной по фронту в 10 миль заняли корабли надводной эскадры. Ее командир контр-адмирал Г.Е. Голота шел на флагманском крейсере «Мурманск». Я со штабом находился на плавбазе «ПБ-82», с нее и управлял подлодками. Северный флот демонстрировал свою силу многочисленным наблюдателям, сопровождавшим нас по всему маршруту перехода. Тогда зарубежные СМИ нервозно сообщали о выходе советской армады в океан. Участники перехода испытывали гордость за родной ВМФ, ставший действительно океанским.

На борту плавбазы разместились для прохождения практики будущие штурмана, курсанты училища им. Фрунзе, во главе с известным подводником – заместителем начальника училища контр-адмиралом Г.Ф. Макаренковым. Для восьмимесячного обеспечения бригады трюмы плавбазы были заполнены ЗИПом, продовольствием, шкиперским и иным имуществом. С таким отрывом от родной базы и на такой срок лодки шли впервые.

Сопровождаемые самолетами «Нептун» и «Шеклтон», подошли к Бискайскому заливу. Крепкий шторм мешал нормальному движению лодок, посоветовавшись с командиром эскадры, решил погрузить их на сутки. Когда шторм поутих, собрать субмарины в ордер оказалось непросто. Вроде все должны всплыть, однако с тремя ПЛ связь удалось установить не сразу, что вызвало гнев контр-адмирала Голоты. Позднее рассказывали, что он обратился к главному с просьбой отстранить меня от управления лодками. В ответ получил указание: «Не мешать Чернавину командовать своими подводными лодками». В дальнейшем у нас с Голотой сложились нормальные деловые отношения.

Гибралтарский пролив прошли в надводном положении. Войдя в оживленное Средиземное море, лодки погрузились, каждая заняла отведенный район для поиска ПЛАРБ США и возможного слежения за ними, в готовности нанести торпедный удар в случае обнаружения старта ракет с отслеженной лодки. Я проследовал с «ПБ-82» в египетскую Александрию – большой с древних времен порт, со знаменитым маяком, одним из чудес света. Здесь по соглашению с местными властями наши лодки могли проводить планово-предупредительный ремонт на созданной с нашей помощью верфи, пополнять запасы, а личный состав мог отдыхать установленное время.

Заход разрешался одновременно по три-две ПЛ, согласно графику, на 30 суток. Штаб работал с заходящими кораблями, проводил контрольные проверки, обобщал опыт длительного плава-

ния. Работы хватало, тем более, что пришлось взаимодействовать со штабом 5-й эскадры, перешедшей в Александрии на плавбазу. К тому времени боевая служба разворачивалась на Средиземном и других морях всерьез и надолго. Корабли 7-й эскадры составляли ее ядро, их сменяли черноморские корабли. В то время 5-й эскадрой, или, как ее называли, «Средиземноморской», командовал вице-адмирал Б.Ф. Петров, опытный и уважаемый на флоте адмирал. В свое время он командовал черноморским крейсером «Молотов», на борту которого переходил И.В. Сталин из Севастополя в Ялту.

В совместной работе с Б. Петровым было чему поучиться, особенно собранности, анализу, слаженности управления штабом и силами. Теперь управление лодками осуществлял командир 5-й эскадры, привлекая меня и штаб бригады. Используя наличие надводных кораблей, для наших подлодок часто формировались ОБК, по которым подводники выходили в учебные торпедные атаки. В свою очередь корабли отрабатывали противолодочные задачи. Регулярно проводились двусторонние учения, наиболее солидные проходили под руководством главкома ВМФ или его заместителей. Запомнилась противолодочная операция под командованием адмирала Н.Н. Амелько.

В результате совместных действий лодок и противолодочных кораблей были обнаружены и вскрыты районы патрулирования нескольких ПЛАРБ.

А разве забудешь, как выручали подводную лодку Б-82, обнаруженную противолодочными силами 6-го флота США? Длительно, до полной разрядки батареи, командир пытался уклониться от преследователей, но силы были не равны. Три фрегата и вертолеты прочно удерживали контакт. Вынужденно всплыв, командир дал радиограмму: «Меня преследуют силы ПЛО. Ш=... Д=...»

Командир эскадры послал на помощь лодке большой противолодочный корабль. До его подхода Б-82 зарядила батарею, а затем под прикрытием грозного помощника ушла на глубину и оторвалась от американских кораблей.

Этот случай в штабе 5-й эскадры использовали для разработки инструкции командирам на подобное взаимодействие, которое не раз применялось на практике.

Несение боевой службы в южных широтах вскрыло, а вернее подтвердило, что отмечалось и при одиночных плаваниях лодок, ряд отрицательных условий обитаемости, сказывавшихся на здоровье личного состава. На ПЛ 611-го проекта отсутствовали кондиционеры, температура в пятом и шестом отсеках иногда доходила до 50 градусов, использование переносных вентиляторов мало

помогало. Сказывались и высокая влажность, повышенная соленость заборной воды. У моряков появились кожные заболевания. При стоянке в египетском порту обжигающие солнечные лучи раскаляли корпус лодки. Даже теплолюбивые арабы в таких условиях отказывались находиться в отсеках. Несмотря на сложные условия, потерь в экипажах не было. Северяне достойно перенесли трудности.

Отлично выполнили задачи боевой службы подводные лодки командиров: капитана 2-го ранга М. Поведенка, ставшего впоследствии адмиралом, капитанов 2-го ранга Торосяна, Разгонина, Еркина.

Приближалась наша смена. В Средиземное море вошла 211-я БПЛ, тоже из Полярного. Внушительная подводная сила оказалась под носом у американцев, считавших себя еще недавно хозяевами моря. Им пришлось менять представление о своей особой геополитической роли.

В октябре мы оставили Средиземное море и благополучно возвратились в свою базу. На следующий год бригада снова отправилась проторенной дорогой. Хождение в Средиземное море с Севера соединениями лодок вошло в практику боевой службы и продолжалось почти 15 лет. Увеличились сроки до 12–13 месяцев, первой в такой поход выходила 69-я БПЛ под командованием капитана 1-го ранга И.Н. Паргамона (будущего адмирала).

Не надо забывать, что нам в те годы противостоял сильнейший 6-й флот США, укомплектованный профессионалами-контрактниками. На наших лодках служили матросы и старшины 18 – 20-летнего возраста по призыву. Надо сказать, что они мало в чем уступали американским «профи» и превосходили их в мужестве и стойкости. Эти качества особенно проявлялись при длительных походах на боевой службе.

## **ГРОЗА НАД МОРЕМ**

***Капитан 1-го ранга Виктор Ануфриев***

### **Из записок командира подводной лодки Б-109**

В начале сентября 1972 года подводная лодка Б-109 под командованием капитана 3-го ранга Виктора Ануфриева в составе отряда советских кораблей находилась с деловым визитом в югославском порту Дубровник.



После завершения визита надводные корабли ушли выполнять свои задачи, а над Б-109, шедшей в надводном положении, стал кружить итальянский противолодочный самолет «Трекер». Он сопровождал нас до точки погружения. Уклоняться от слежения обычным способом не имело смысла, так как курс нашей лодки мог быть только на юг — на выход из Адриатического моря. Тем не менее, я произвел маневр уклонения — сместился от генерального направления на восток, а затем двинулся на юг, прижимаясь к границе территориальных вод Албании. Я полагал, что итальянскому летчику наверняка известно, что в террводах Албании до сих пор обозначены минные поля времен второй мировой войны, а значит, советский командир должен держаться подальше от опасности. Не знаю, так ли проиграл в своей голове ситуацию итальянец, но только никаких гидроакустических буюв, которые он мог выставить по маршруту нашего вероятного движения, мы не наблюдали. Точнее не слышали. Акустик докладывал, что горизонт чист, и это вселяло надежду, что воздушный «конвой» наконец-то от нас отвязался.

К вечеру — со стороны пролива Отранто — гидроакустик доложил, что слышит работу гидролокаторов двух надводных кораблей. Он классифицировал цели, одну как фрегат США, другую как фрегат итальянских ВМС. Было понятно, что самолет передал свой контакт кораблям, если он его имел, которые теперь от души потренируют свои экипажи на советской подводной лодке. Тем более, что такая возможность выпадает нечасто. Мы готовились к долгой и выматывающей игре. Однако при всплывании на очередной сеанс связи в 20.00 лодочные радиоразведчики перехватили приказание итальянского штаба ВВС: всем самолетам и вертолетам вернуться на свои базы. Я недоумевал — в чем дело, что у них там стряслось? Однако вскоре все стало понятно — небо над горизонтом Отрантского пролива было не просто темным, а черным. Надвигался шторм с мощной грозой.

Тем не менее сила сигналов «вражеских» гидролокаторов нарастала. Для выяснения обстановки я решил оставаться на перископной глубине. Черная туча быстро заполняла собой всю южную часть горизонта. Время от времени грозовую темень прорезали вспышки ослепительных молний. Быстро темнело. Я приказал всплывать в надводное положение. Пока продували балласт, грозовой ливень накрыл подводную лодку. Всполохи таких ветвистых и столь ослепительных молний можно наблюдать только в Средиземном море. Половина небесной сферы вспыхивала сразу, подсвеченная тысячами разрядов небесного электричества. Честно говоря, стоять под таким «фейерверком» на открытом мостике

было жутковато. А ну как врежет по рубке? Все вокруг трещало от электрических разрядов. А кончики антенн светились, как будто были украшены лампочками. Светился даже вихор волос вахтенного офицера. Включать радиолокационную станцию для поиска надводных целей фрегаты, разумеется, не могли. Поэтому я решил форсировать Отрантский пролив в надводном положении, прижимаясь к албанским, а затем к греческим берегам. Так и поступили. С фрегатами разошлись в такой близости, что при желании можно было бы пожать руки их командирам. Дизеля работали полным ходом, подзаряжая аккумуляторных батарей. С наступлением сумерек — потрузились.

Конечно же, наши охотники поняли, что мы проскочили. Это мы поняли по бешеной работе их гидролокаторов в нашем кормовом секторе. На следующую ночь продолжили отрыв полным ходом. Только на третьи сутки посылки гидролокаторов затихли. Теперь поиск вели американские «Орионы», но тоже безуспешно.

Потом, в Полярном, штаб эскадры, анализируя наши действия, нашел их слишком рискованными, и за «предпосылку к нарушению скрытности» снизили нам оценку по итогам боевой службы до четырех баллов. И это при том, что победителей не судят.

Я же убежден, что если бы мы следовали обычной практике, то есть шли бы в пролив по заданному маршруту и в подводном положении, нас бы, конечно же, засекли.

Таких молний, как в ту ночь, я не видел больше нигде и никогда...

\*\*\*

В конце сентября 1972 года ВМС НАТО проводили в Средиземном море противолодочные учения. Были созданы две группировки, одна из которых в составе пяти кораблей находилась в северной части Тирренского моря, другая — из семи единиц — следовала Тунисским проливом. В это время две наших подлодки — моя, Б-109, и Б-807, которой командовал капитан 2-го ранга Юрий Коньшин, получили приказание следовать в базу, в Полярный. Ясность полученного приказа следовало подтвердить радиодонесением о наличии необходимых запасов на борту. Б-807 послала свое радио из района Неаполя, где находилась на позиции. Наша Б-109 откликнулась из Ионического моря на подходе к Мальтийскому проливу. Мы донесли о своих запасах и начали движение на выход из Средиземного моря. Но обе противолодочные группировки стали смещаться вслед за нами. Б-109, по счастью, благополучно разошлась на контр-курсах с той, которая выд-

вигалась к нам из Тунисского пролива. Напрасно мы надеялись, что сверхбыстрые радиосигналы длительностью меньше секунды плохо пеленгуются. Пеленгуются, и еще как!

\*\*\*

В середине августа 1972 года подводная лодка Б-109 закончила маневрирование в полосе поиска и получила приказание на смещение на очередную позицию в районе залива Сидра. С наступлением сумерек подводная лодка всплыла для определения места астрономическим способом. Мы шли в новый район, заряжая аккумуляторную батарею. Сумерки быстро сменились темной южной ночью. Шла первая ступень зарядки. На мостике, кроме меня, находился вахтенный офицер Валерий Зальнский и сигнальщик. В отражении рубки перекуривали матросы свободных боевых смен. Горизонт был чист и визуально, и по данным технических средств поиска.

Внезапно на траверзе левого борта в дистанции 15–20 кабельтовых я увидел луч прожектора. Его световое пятно быстро приближалось к лодке. Я немедленно крикнул: «Стоп дизеля! Все вниз!» Луч перешел на правый борт, но мы в его полосу не попали. В эти же секунды стал слышен гул турбин противоположного самолета «Нимрод».

«Мостик! — прокричал из динамика голос радиометриста. — Сила сигнала пять баллов! Прошу разрешения выключить станцию «Накат»!

Мы срочно погрузились. Как учили — провели уклонение. Через час всплыли под перископ. Радиоразведчик доложил, что засек переговоры самолета с авиабазой. А метрист отмечал работу самолетной РЛС. Через некоторое время снова всплыли, и снова та же обстановка. Погрузились. Через час всплываем, и опять метрист докладывает о работе самолетной РЛС, правда, сила сигнала не превышала двух баллов. Значит, далеко. Однако надо было экономить плотность аккумуляторных батарей.

При всплытии на очередной сеанс связи в дневное время наблюдали активную работу в сетях радиосвязи противоположных самолетов.

Помня о том, что в очередную полосу поиска мы должно прийти своевременно и с полной плотностью аккумуляторной батареи, я решил не всплывать в сумерки, а сделать это с наступлением ночи. Как только стемнело, всплыли в позиционное положение. На мостике находился вместе со мной только вахтенный офицер. Работал вдувной вентилятор, загоняя чистый воздух в концевые отсе-

ки, а грязный воздух вытягивался через открытые переборочные двери в верхний рубочный люк в атмосферу. Все было спокойно. Но проклятый прожектор снова вспыхнул внезапно и снова по левому борту. На этот раз еще ближе — в пяти кабельтовых. Огнестрельное оружие наполнилось ярким светом — я едва успел спрятать голову под козырек мостика, чтобы меня не сфотографировали с самолета. «Орион» пролетел над нами на предельно низкой высоте и только после этого включил свою РЛС. Мы немедленно погрузились, и все попытки всплыть заканчивались так же, как и прошлой ночью. Утром, воспользовавшись слабой видимостью и низкой облачностью, начали зарядку аккумуляторных батарей под РДП и вскоре благополучно заняли очередную полосу поиска.

Для меня навсегда осталось загадкой — как, каким образом самолет выходил на подводную лодку, не включая радиолокатор. Ничего подобного с нашей Б-109 ни прежде, ни позже не случилось.

**Часть четвертая**  
**ИЗ ПОХОДНЫХ ДНЕВНИКОВ**



У этих желтых ломких тетрадных листков вид древнего папируса. Бумага так иссохла в пекле лодочного отсека, что со-старилась раньше времени на несколько веков. Я разворачиваю листки с осторожностью археолога. Передо мной редчайший документ XX века — письмо с того света. Оно бы было таким, если бы кануло в океанскую бездну, но, по великому счастью, этого не произошло, и многостраничное послание попало к своему адресату. Помощник командира подводной лодки Б-36 капитан-лейтенант Анатолий Андреев писал его любимой женщине как некий мужской походный дневник без особых надежд, что она его прочтет. Женщину звали Софья. И она была его молодой женой. Опасный поход впервые разлучил их так надолго.

## **ПИСЬМА С ТОГО СВЕТА**

***Капитан 1-го ранга Анатолий Андреев***

«Софочка, родная моя!

Пишу тебе это письмо, хотя не представляю, когда и как я тебе его отправлю, но так хочется побыть с тобой вместе, хотя вот так — мысленно... Нелегко сейчас, еще труднее будет потом, но я знаю, что если я все это пройду, я снова буду с тобой...

Тревога! Нас зовет тревога  
И сна срывает с якорей...  
...Трап загудел под каблуками.  
Лёк громыхнул над головой...  
А что в пути случится с нами,  
Еще не знает шар земной.

Вот уже пятый день, как мы в море. Погода чем дальше, тем хуже. Штормит нещадно. Но очень красиво на ночных всплываниях,

когда стоишь на мостике. Сейчас время свечения воды, особенно в Норвежском море, и когда эта вода обрушивается на тебя, она стекает сверкающим каскадом. Зрелище завораживающее! Мне бы так хотелось, чтобы в этот момент под ногами была палуба белого лайнера, а рядом — не рулевой-сигнальщик в резиновом костюме, а стояла бы ты в легком платице, и слегка бы продрогла, и я бы обнимал тебя, спасая от холода и этого мокрого фейерверка...

У нас выбыл из строя Алик Мухтаров (офицер-минер. — Н. Ч.). Он проворонил большую волну и его крепко приложило о планширь. Перелом двух ребер. Только не говори его жене. А в остальном жизнь вполне сносная...

Идут десятые сутки, а мы еще не знаем, куда держим путь. Правда, сегодня командир официально сообщил экипажу, что идем к месту нового базирования — на Кубу. Думаю, ты узнала это раньше меня по «сарафанному радио».

Перевели стрелки сразу на четыре часа, и все стало с ног на голову. Теперь завтракаем в полдень, обедаем в ужин...

Ночью было чистое небо, и я прежде всего отыскивал твои звезды в созвездии Ориона (помнишь эти три звезды?) Ты находи их тоже, и будем передавать через них друг другу приветы. Хорошо?... Вижу тебя во сне постоянно и, просыпаясь, говорю тебе «доброе утро!», хотя у вас в Полярном еще глухая ночь.

В моей каюте разместились сразу три семейства: под настольным стеклом фото жены и дочери флагмеха, на переборке — жена и двое детей Толи Потапова и, конечно же, в рамочке ты с Лялей. Как видишь, на трех квадратных метрах разместились десять человек и все живут довольно мирно и дружно... Прости, любимая, пора на вахту! Надо еще облачиться в резиновые доспехи, а это довольно хлопотное дело...

Уже полмесяца как беспрестанно качает. Все впали в некое странное состояние: мы уже не укачиваемся, мы просто устали от качки. Даже ночью как следует не отдохнешь — лежишь и держишься, чтобы не выбросило из койки.

Немного болят глаза — они полны соли, ведь не от каждой волны отвернешься.

Целый час возле лодки шли тунцы. Откуда в них такая сила? Ведь они только на секунду погружаются в воду и мощным толчком выныривают вновь. Залобуешься...

Моей вахте «везет» на встречи с самолетами и кораблями. Иной раз приходится погружаться два-три раза за вахту. Правда, нынешней ночью испугался, как говорится, собственной тени. Только зашло солнце, и вдруг с востока — быстро движется мигающий в небе огонек. Реактивный самолет?



— Срочное погружение!

Потом всплыли, а сигнальщик снова кричит: «Самолет!»

Я посмотрел повнимательнее и увидел, что он показывает на звезду Сириус.

А мы все идем и идем, давно пересекли меридианы Москвы, Ленинграда, Сталинграда, Крыма. Справа — северная граница США, где-то слева проплывают невидимые нам берега Франции, Испании, Португалии...

Почему люди не умеют ценить счастье близости? Почему это счастье осознается, когда между ними пролегают тысячи миль?

А полумесяц здесь висит не как у нас, а рогами вверх, дном вниз, как маленький корабль.

Океан штормит, но он чертовски красив при этом. Весь в крупных барашках, он действительно — седой. Помнишь — «над седой равниной моря»? Все так и есть... Только местами проглядывает голубая-голубая вода, как в озерах по дороге на Риду. Помнишь? А какие волны! Они не только высоки, но длинные. Так и кажется, что перед тобой встает горный хребет. Наша лодка, как букашка у подножья. Но ночью вся красота исчезает. Остается только мрачная чернота, полная всевозможных каверз...

Ты знаешь, какой запах я теперь ненавижу? Запах резины. Все время наверху в мокром резиновом гидрокостюме. Даже воздуха по-настоящему не чувствуешь...

Мы снова в походе. Мы сбились со счета  
Тревог, погружений и вахт ходовых.  
Подводная лодка. Мужская работа.

А штурман, в отсеке всхрапнувший уютно,  
И двое матросов — ночных рулевых  
Опять не увидят, как новое утро  
Погасит созвездье огней ходовых.

Океан все же успокоился. Наверху — просто чудо. В лодке — ужас. Волны вокруг ярко-синие с фиолетовым отливом. Вода теплая — 27 градусов! То и дело выскакивают летучие рыбы. Они совсем небольшие, темно-зеленые в крапинку...

В эту ночь мне удалось засечь сразу два искусственных спутника Земли. Один — наш, другой — американский.

А в лодке страшная жара. В самом прохладном — носовом отсеке — 35 градусов. Изнываем... Ты же знаешь, я «люблю» жару так же, как ты — холод... Сегодня наш милый доктор продемонстрировал свое искусство хирурга. Одного из прикомандированных офицеров прихватил аппендицит. Витя мастерски вырезал

воспаленный отросток. Это в таком-то пекле, когда пот льет ручьями.

Завтра тяжелый день — до захода солнца будем идти под водой, в лютый лодочный зной. Но что поделаешь — на то мы и подводники.

Милая моя, иду на вахту. Четыре часа буду крутить перископ. Это единственное, что связывает нас с поверхностью, с тем миром, в котором живете вы с Лялей. Но без меня.

Да, крепко прихватили нас наши «друзья»-американцы: носа не дают высунуть даже ночью. В такой обстановке у командира начинают сдавать нервы. Хожу у него во «врагах народа». Дело в том, что жара начинает сказываться на работе холодильной установки. Температура в провизии, где хранится мясо, уже под 8 градусов выше нуля. Мясо портится, и я приказал выдавать его большими порциями, пока все не протухло. Командир решил, что я нарочно порчу продукты. «Слишком часто ходите туда, холод выпускаете!» Приказал закрыть камеру на ключ.

Двое суток никто в камеру не лазил. Потом открыли замок. В нос ударила вонь тухлятины. А ведь могли бы хоть часть мясных запасов спасти...

И я же еще — «кредитор»!

От жары, пота, грязи у всех пошли по коже гнойнички. Доктор смазывает их «зеленкой». Ходим раскрашенные, как индейцы. Я перешел на «тропический рацион»: в обед — только стакан компота. На ужин какую-нибудь молочную кашу и компот. Вечерний чай — только стакан долгожданной влаги. Никакая еда в рот не лезет.

Вот сейчас подвсплыли под РДП (работа дизеля под водой — через поднятую воздухозаборную трубу. — Н. Ч.). Чуть-чуть повеяло свежим воздухом Люди хватают его как рыбы в зимний мор — широко открытыми ртами.

Вижу в перископ американские корабли. Они остановили для досмотра два наших транспорта. Не стесняются. А нас самолеты снова загоняют на глубину.

Мир влился в сумрак боевых постов.  
Мы тыщу лет на солнце не глядели...  
— Центральный! Слева... Справа... шум винтов! —  
Акустик побледнел, считая цели.  
Припали операторы к планшетам.  
Меняем скорость, курс и глубину, —  
Не может быть, чтоб наша песня спета!  
Когда поймем — нет никаких надежд,  
И все-таки надежды не утратим, —  
Прорвем противолодочный рубеж  
И будем в срок в назначенном квадрате!

Бедный доктор. Он даже не может измерить температуру больного — в отсеках нет места, где температура была бы ниже +38. У всех термометров глаза лезут из орбит. У нас тоже...

Четвертые сутки нам не дают даже подвсплыть под перископ. От духоты раскалываются голова. Прошел по отсекам — никого, кроме вахтенных. Все в первом, где чуть прохладнее. Там уже надыхали так, что углекислоты выше всякой нормы. Но никто не уходит. Лег и я в обнимку с торпедой. Ее железо чуть холодит. А может, просто кажется...

Пошел второй месяц нашего плавания... Сегодня снова упали в обморок от перегрева трое матросов. Трудно писать. На бумагу капает пот, но стирать его со лба, с лица, с груди совершенно нечем. Использованы все рубашки, простыни и даже, пардон, кальсоны... Бриться невозможно — все обросли бородами. Ходим, как дикари. Посмотрела бы ты на нас...

За нами постоянно следят два эсминца. Все наши попытки уйти на большую глубину и оторваться ни к чему не привели. Идем с риском провалиться на шесть тысяч метров. Это столько у нас под килем. Регенерация воздуха работает плохо, содержание углекислоты нарастает, а запасы электроэнергии падают. Свободные от вахт сидят не шевелясь, уставившись в одну точку. На вахту уже не идут, а ползут. Температура в отсеках — за 50. А в дизельном — 61 градус жары. Но самое скверное, мы не можем дать никакого хода, кроме малого. Электролит разряжен до воды. Ничего не остается как всплыть. Но дадут ли нам это сделать?

Этот вопрос мы обсуждали особо. Ведь отправить на дно всплывающую лодку легче простого — притопил ее форштевнем, и амба, даже оправдываться не придется.

Мы выждали, когда американцы отойдут подальше для очередного разворота и стали продувать цистерны последним воздухом. В центральном посту у люка встал командир. Мне дали в руки Военно-Морской флаг. Задача простая — как только всплывем, выскочить на мостик и сразу же водрузить древко с флагом, чтобы из «неизвестной» подводной лодки мы сразу же стали островком территории СССР.

И вот мы на поверхности. Шумы эсминцев стремительно приближаются, а мы никак не можем отдраить верхний рубочный люк. Внутри лодки накопилось большое избыточное давление, его надо сначала стравить. Едва он начал выходить с адским свистом, как центральный пост заволочло туманом. Томительнейшие минуты... Что там наши недруги наверху? Врежут нам в борт или пощадят?

Наконец, люк отдраен. Вслед за командиром я выскакиваю наверх и сразу же на мостик с флагом. Эсминец уже рядом, а над головой со страшным ревом проносится «Нептун».

Должно быть, американцы наблюдают сейчас престранное зрелище: стоит на рубке грязный, заросший, в рваных трусах дегин с флагом. Вижу — во всю щелкают меня фотокамерами. Ладно, снимайте, когда еще увидите вот так вот русского подводника со своим флагом у берегов США.

Командир скрывается от съемок под козырьком мостика. Ему нельзя светиться... А с кормы налетает на бреющем новый самолет.

Нас усиленно снимают. Думаю, моя чумазая в зеленых пятнах физиономия наверняка появится на обложках морских американских журналов.

Самолеты обдавали меня выхлопными струями так сильно, что я с трудом удерживался на ногах. Однако закрепил флаг и сам удержался.

Эсминец ведет себя корректно. Он передал по международному своду свои позывные и запросил по-русски «Нужна ли помощь?» На нем даже не сыграли боевой тревоги. Американские моряки стояли по всему борту, на мостике — офицеры. Одеты в белые рубашки и легкие синие брюки. Матросы махали нам руками, но мы, памятуя наставления «старших товарищей», от контактов воздерживались. Твердо молчали. Больше всего нас тревожило, какотреагирует на наше всплытие Москва. Вряд ли там будут вникать в наши обстоятельства. Назначат виновного, и делу конец. Ладно, посмотрим...

...Третьи сутки идем под конвоем. По идее надо бы сделать попытку оторваться, уйти под воду. А если не выйдет? Всплыть еще раз они нам не дадут, это уж как пить дать. Мы перехватили радиограмму, в которой действия эсминцев оценены весьма сдержанно. Видимо, ждали от них более решительных действий.

А Москва молчит...

Милая моя! Опять трое суток не был в своей каюте, хотя дойти до нее самое большее двадцать шагов... Мы все же рискнули и нырнули!

Сначала был солнечный день. И мы, используя свое «свободное плавание», отремонтировали антенну, надстройку, привели все в полный порядок не хуже, чем в базе. С нетерпением ждем сеанса связи с Москвой, которая упрямо молчит. Вдруг акустик докладывает, что гидролокаторы эсминцев на время прекратили работу. В этот момент наши конвоиры проходят мимо нас так близ-

ко, что видно, как их моряки протирают механизмы, два негра в наушниках стоят на сигнальном мостике, лениво посматривает на нас вахтенный офицер... А у нас уже — боевая тревога. Все сжалось, как пружина.

Приборных шкал зеленый пересверк.  
От напряжения занемели руки.  
Надежно перекрыли путь наверх  
Задраенные рубочные люки.  
Еще один глухой удар волны...  
Отсеки ждут сигнала к погружению...  
Короткое мгновение тишины  
В смертельно затянувшемся сражении.

На мостике остались только трое: командир, старпом и я. Вот «Генри» немного отошел, и мы за спиной командира незаметно спустились в люк. Перископы у нас были подняты давно, и я припал к окулярам. Корабли легли на курс поворота. Командир прыгнул вниз:

— Срочное погружение!

Вот уже скрылась рубка... Я видел в перископ, что на «Генри» пока все спокойно. И только когда мы ушли на глубину 25 метров, на эсминце взревели машины. Мы поднырнули под него и рванули самыми полными ходами. «Генри» метался наверху, словно зверь, упустивший законную добычу.

Два часа пролетели в одну минуту. И вот посылки гидролока-тора стали слабеть, отдаляться... Но радоваться было рано. На всякий случай мы зарылись поглубже и двинулись на юг, в сторону Америки, искали же нас на северо-востоке. Опять двое суток мы не высывались из-под воды. Опять пекло, невыносимая сауна, но люди подшучивают над нашими конвоирами.

Обстановка все же очень напряженная: нас ищут 6 эсминцев и добрая дюжина патрульных самолетов. Только успевай отворачивать в разные стороны. Время от времени шлем в Москву радиogramмы с разведанными по нашему району. Ведь мы в центре всей заварухи. Но Москва либо молчит, либо задает глупейшие вопросы. Все дико обозлены. Анекдоты рождаются на каждом шагу.

Не понимаю, что происходит. Или нас приносят в жертву ради каких-то высших целей, или... Не хочется думать, что у нашего командования не все в порядке с...

Милая моя, а ты там мерзнешь на Севере диком! Каждую минуту думаю о тебе. Через 10 дней будет «чарка» — 45 суток нашего похода. Узнаем замечательную новость: нам не хватает

топлива, чтобы вернуться домой. Возможно, будет дозаправка в океане. Так хочется верить, что Новый год мы будем встречать вместе!

Трое суток уходили от настырных преследователей... Как покрутишь в душной рубке перископ четыре часа — с ног валишься, а в глазах от напряжения чертики прыгают...

Милая, тебе не надоели еще мои жалобы? Сейчас попробую развеселить. Стою на вахте, даю команду «Приготовиться к ужину!» И вдруг выясняется, что ужин еще не готовили: оба кока мертвецки пьяны. Отметим ночью годовщину Великого Октября! Пришлось прибегнуть к коллективному творчеству: пять мотористов и торпедистов сварганили как могли какой-то супчик и манную кашу. Суп получился очень даже ничего. А вот манная каша... Н-да.

Натужно вентиляторы ворчат  
И крутятся почти что бесполезно,  
Мешая дух сопревшего борща  
С чуть сладковатым запахом железа.

14 ноября — ура! — приказ на возвращение! Идем домой, в родной Кольский залив. Правда, для нас он находится в другом полушарии планеты. Но курс уже — 40 градусов. Это норд-ост, наш милый северо-восток.

На радостях стали выпекать на завтрак свой хлеб. Замечательно получается.

Море снова заштормило. А это нам невыгодно — увеличился расход топлива, которого и так не хватает 20 тонн. Но ничего, хоть руками догребем до Кольского! Главное — домой! Неужели я смогу увидеть тебя, обнять? Нет, сейчас лучше об этом не думать...

Курильщики маются: папиросы еще есть, а вот спички — на перечет. Каждая на вес золота. Ввели лимит: в сутки одна спичка. Остальные прикуривают. Стали придумывать агрегаты для прикуривания. Но ведь в лодке не прикуришь, а на мостик не выплывишь...

Еще одна проблема: кончилось сливочное масло. Недодали нам его. Кончился консервированный хлеб и печенье. Перешли на сухари, но они не выдержали жары и сырости. Выбрасываем все за борт. Боже, сколько продуктов попорчено! Плохо нас подготовили к таким морям...

Софочка, до нашей встречи осталось чуть больше месяца. Уже прошли ось Нью-Йорк — Баку. Только бы топлива хватило...

У нас полетел один дизель. Плетемся почти пешком — со скоростью 10 километров в час. А впереди еще 8000 километров. Когда же доберемся?!

Там идет день и ночь в эту пору  
Тополиный рассыпчатый снег.  
Здесь — холодный пенал коридора  
Из центрального в первый отсек...

Сегодня достал свою шинель. У нее такой вид, что даже в полярную ночь стыдно надевать. Вся белая от муки, еле отчистил...

Сегодня прошли меридиан Ленинграда!

Как глупо сыграть в пучину, когда дом уже так близок. Да еще из-за упрямства лишь одного человека! Вчера ночью командир упорно шел под перископом, хотя наверху было чернее, чем у... Билый час пришлось ему доказывать, что это опасно, и даже пришлось потребовать, чтобы он записал свое решение в вахтенный журнал, прежде чем он поднялся в рубку и сам не увидел в перископ огни проходящего судна, шум которого акустики почему-то не услышали, а вахтенный офицер не заметил огней. Пришлось срочно погружаться.

Милая моя, через девять дней я смогу увидеть тебя и прижать крепко-крепко!.. Буду сидеть и смотреть на тебя часами, любоваться каждым твоим движением... Прочитал в одной ученой книге, что только морякам, летчикам и шоферам присуще одно психологическое свойство: внимательно следить за обстановкой и при этом все время думать о самом сокровенном. Именно так я отстоял все свои вахты — с мыслями о тебе.

Поют винты. Всплывать еще не скоро.  
Но в герметичном чреве корабля  
Мы знаем все,  
О чем вздыхает море,  
И все,  
О чем тревожится земля.

А наверху уже потянуло севером. Морозец в воздухе. Всю ночь польхало полярное сияние. Норвежское море сильно штормит, и нас здорово кладет. Скорость упала. Дожигаем последние тонны соляра. Нам навстречу выслали танкер. Но передача топлива на такой волне невозможна. Механик придумал какую-то адскую смесь из масла и воды. Идем на ней, но все-таки идем...

Сегодня в 11.30 я увидел землю. Это были очертания норвежского берега. Но скоро появятся и наши сопки. Завтра откроются наши маяки и моя вахта будет входить в Кольский залив...»

На «адской смеси» механика протянули недолго — только до входных маяков в Кольский залив. Дальше пошли на электромоторах. Запаса энергии хватило, чтобы только-только дотянуть до причала — с того конца света...

Победный миг! Моторам дан отбой.  
И только шпиль еще кряхтит помалу.  
Облезлой, обмороженной скулой  
Подлодка прижимается к причалу.

\*\*\*

В тот день автору этого письма-дневника помощнику командира подводной лодки капитан-лейтенанту Андрееву так и не удалось обнять жену. Он только смог позвонить ей по телефону.

«Софочка, любимая! Так был рад слышать твой родной милый голос. Как я рад, что все хорошо кончилось, что вы все здоровы!

Как я и предполагал меня сегодня не пустили. Назначили дежурным по кораблю... Приду завтра».

«Слава Богу, — сказала, — живой...»  
Взгляд исполнен и счастья, и муки.  
Вот я снова стою пред тобой  
После долгой, как вечность, разлуки...

### **Вместо послесловия**

Роман подводника закончился счастливо. Анатолий Петрович Андреев прожил с Софьей душа в душу сорок лет, вместе вырастили замечательную дочь Лилию. Все семейство, слава Богу, здравствует ныне в Петербурге.

Письмо из «карибской автономки» хранится дома как историческая реликвия. Собственно, так оно и есть: время сделало его документом истории, свидетельством большой настоящей любви. С разрешения автора я публикую его, слегка сократив и вставив в текст стихи поэта-подводника капитана 2-го ранга Владимира Тыцких.

Все хорошо, что хорошо кончается...

### **БОЕВАЯ СЛУЖБА: ДНИ И НОЧИ**

**Вице-адмирал Владимир Акимов**

Незадолго до своей кончины вице-адмирал в отставке Владимир Ильич Акимов дал «добро» на публикацию своих походных дневников. Большинство записей сделаны в его бытность командира бригады подводных лодок 4-й эскадры во время боевой служ-



бы в Средиземном море. Пусть не покажутся сухими заметки бывалого подводника. Они писались вовсе не для широкой публики — для себя, для концентрации опыта. В целом — это уникальный документ «холодной» войны в океане. За каждой строчкой — глубина времени, острые, порой драматические события. Не лишены они и юмора. Дневник капитана 1-го ранга В.Акимова открывает внутреннюю жизнь экипажа подводной лодки, походного штаба, вводит нас в мир проблем и забот командира бригады подводных лодок на боевой службе.

### **«Нам выпало Критское море...»**

#### **Средиземное море. 1968 год**

30.06. В 6.00 заняли район №1. Начали работу. Глубина — 60–80 метров. На экономоходе — 100 об/мин.

Всплытие в позиционное положение в 21–22 часа и 5.5.30 — на «звездь», на вентиляцию, на выброс мусора. В день расходует по 16–18 коробок В-64. Это минимум. В противном случае надо днем вентилироваться под РДП или в позиционном положении. А это грубое нарушение скрытности.

#### **2 июля**

Все спокойно. Но нет контактов. Температура воды на поверхности — +21, на глубине 60 метров — +15. Лодка остывает. В отсеках — терпимо. Начали «кинофестиваль». Уже просмотрено: «Дети Дон-Кихота», «Дайте жалобную книгу». Оба фильма с Паниновым.

Начались плановые занятия по типовому распорядку. Уменьшилось число поломок. Пока неисправны — «альбатрос» (агрегат 220–400 герц) и помпа 7 отсека.

Механик бережет фреон. Если бы исправно работала СВО (система водяного охлаждения аккумуляторных батарей. — Н.Ч.) и было бы вдоволь В-64 (средств регенерации воздуха) то жизнь была бы райской.

Забыли чеснок! Зато нашли — 1 кг аскорбиновой кислоты и канистру с бензином в седьмом отсеке. Канистру немедленно выбросили.

Личные занятия: дочитал «Семью Звонаревых». Ежедневно по одной странице прочитываю учебник «Read & speak».

Моя вахта с 00 по 08 часов. Конечно же, выхожу наверх и на вечернем всплытии.

Ночью вошли в район зарядки.

Худо то, что помпы не берут из кормовых отсеков. «Альбатрос» не в строю. Ухудшилась видимость в командирский перископ. Зенитный перископ не вращает гидравлика. В рабoту Жданова (командира подводной лодки) стараюсь не вмешиваться.

Смена «кразового» белья. Раздали белье, шампунь для морской воды «Садко» и брезентовые рукавицы — великое достижение в быту подводников.

Соленый душ принимаю ежедневно.

#### **4 июля**

Смотрели в кают-компании «Донскую повесть» по Шолохову.

В отсеках +30–40 градусов. Жарко. Хорошо помогают «ушастики» (вентиляторы). Курортное место — боевая рубка: +28.

Углекислоты — 0,8%.

Идем из района №2 на зарядку АБ. Контактa нет, а жалко. Все в норме. Наладили магнитофон — сейчас по трансляции «Лунная соната» Бетховена.

Нужно попробовать поиск на глубине 120–150 метров. Температура воды с 60 по 150 метров — +16 градусов.

Неоднократно опаздываю на вахту — просыпаю, а Жданов меня не будит. Сегодня заступил в 2.00.

Не ем хлеб, делаю зарядку, а все равно не худею. И даже наоборот. Жизнь слишком спокойная: ни кораблей, ни самолетов супостата не видно. Что же ожидает нас после 10 июля? Бродят слухи о заходе в Алжир или на Мальту. Ерунда! Дадут новый район, не лучше, чем этот.

#### **6 июля**

Суббота. Большая приборка. После зарядки АБ опять в отсеках жарко. Провели с офицерами подведение итогов за неделю.

Ночью пришло радио из Москвы: нам выпало Критское море. Желанный переход в надводном положении не выгорел. А жаль. Хотелось бы просмотреть надстройку и позагорать. Солнца не видели с 25 июня.

#### **9 июля**

Все по плану. Кончилось мясо. Осталось немного кур. Стрелков (помощник командира) взял мяса на 1 месяц.

Ночью уклонялись от самолетов.

### **13 июля**

Рядом гуляет «Индепенденс» (авианосец ВМС США). Ночью всплыли. Какой-то транспорт, скорее всего советский, упорно вызывал нас прожектором. Не ответили.

### **14 июля. Воскресенье**

Кинофильм «Гамлет», две серии.

Вечером при всплытии на звезды метрист дважды отметил работу РЛС предположительно иностранной ПЛАРБ. Шумов одно-  
ю нет.

Малькову (командиру ПЛ) дали «добро» выйти из квадрата, куда прутся силы ПЛО.

Кончилась сырая картошка. Переходим на консервированную.

Получили телеграмму для Миловидова. Поздравляют с рождением дочери.

Для удержания заданной скорости нам предлагают идти в светлое время суток под РДП. Ночью в надводном положении — средним ходом. Штормит, но не страшно. Заливает иногда через верхний рубочный люк центральный пост. Заняли район в фок.

### **20–21 июля**

Работаем в новом районе. Вышел из строя кинопроектор. Читаю письма А.С.Пушкина.

Слушаем радио — интересуемся чехами.

22.07. Экономим энергию — зависаем. Контактвов все нет, и это очень плохо.

Отдельные мысли: эффективность нашей работы в Средиземном море ни в коей мере нельзя оценивать по тактическим и даже оперативным показателям. Вероятность обнаружения, тем более слежения за ПЛАРБ — исключительно низкая. А значение несения боевой службы — огромное — политическое. Задачи боевой службы — как ни громко сказано — обеспечение мирного сосуществования СССР с государствами бассейна Средиземного моря, обеспечение борьбы за мир, поддержка национально-освободительного движения. Присутствие наших кораблей в Средиземном море заставило Израиль приостановить агрессию против ОАР и Сирии. Правительства и народы всех государств знают, что помимо флота США в Средиземном море находится эскадра СССР. Наши торговые моряки говорят: «Раньше мы видели в этих водах только американские авианосцы, а теперь рядом с ними — советские корабли. На душе спокойнее».

Офицеры должны интересоваться международными событиями, знать элементарную географию района плавания.

Нужны смотры. Конкурсы на лучший отсек. Иначе отсеки запускаются.

### **23 июля**

Последний день первого месяца «автономки». Как говорят, это и не начало, это и не конец, а это конец начала.

За ночь на зарядке дважды уклонялись от сигнала, а затем огней самолета.

Опять после зарядки во втором отсеке — Сахара.

«Где еще, скажите мне, в какой стране, сын простого крестьянина смог стать командиром рулевой группы и ежедневно купаться под душем чистейшей соленой морской воды?!» Юмор.

А это уже сатира: кончилась туалетная бумага. В ход пошел запас «Галюн-таймс».

Продолжаю изучать письма Пушкина. Каким же он был хулиганом!

Гениям все земное должно прощаться. Из письма к П.А. Вяземскому, май 1826 года из Михайловского в Москву: «... Письмо это вручит тебе очень милая и добрая девушка, которую один из твоих друзей неосторожно обрюхатил». (Девушка — крепостная Пушкина О. Калашникова).

Ночью слушали радио. В Стамбуле молодежь бьет и сбрасывает в воду американских моряков с авианосно-ударной группировки. Прекрасно!

Политбюро ЦК собирается ехать в полном составе к чехам в Прагу. Сегодня четвертьфинала команд «Торпедо-ЦСКА». И очередная смена разового белья — мечта подводника. Обед проспал.

### **24 июля**

Американский АУГ-1 из Стамбула уходит. Плохо встретили? Заработали агрегат «Альбатроса» и наша злосчастная киноаппаратура. Смотрели «Мой мальчик» (Казахфильм).

Потекла манжета у «Наката».

Сегодня в отсеке после зарядки всего +38 градусов. Готовим КВН к дню ВМФ.

АУГ-2 — авианосная ударная группировка где-то рядом.

В кают-компаниях опять «Казахфильм».

Получили продление задачи по квадратам.

## **28 июля**

День ВМФ. Празднуем. Главком и командир эскадры прислали поздравительные телеграммы. Но главное событие дня — клуб веселых и находчивых между «легкими силами» и командой БЧ-5. С небольшим перевесом выиграли «маслопуты» (мотористы). Насколько проще организовывать праздники в море, чем в базе.

Украсили сей день кинофильмом «Гусарская баллада», тортом и последним свежим мясом (и то — кура) .

## **29 июля**

Ночью сменили манжеты на мачте «Наката» и отремонтировали вертикальный руль. Оказывается, дело было не в манипуляторах.

Вместо «Индепенденса» вторые сутки пашет в море «Форрестол» (американские авианосцы) — погорелец прошлого года.

## **30 июля**

Политбюро ЦК КПСС в полном составе ведет переговоры в Праге. А кто остался в Москве? Как отработано замещение?

Провел занятия с офсоставом по теме: «Корпус и цистерны». Подготовились лучше, чем к первому занятию.

Слышимость акустики — 0. Что-то есть в дальних зонах, а ближних целей не слышим. Опасно при всплытии. Дважды уже слышали цели в первом и седьмом отсеках, а уж потом — доклад акустика. Сократили вахту акустикам до двух часов.

Читаю «Short stories by Soviet writers». Трудно, даже очень. Запас слов очень мал. Сами же рассказы — чудесные.

## **1 августа**

Много раз — «ура!» Получили приказ всплыть, следовать в точку 38 для встречи с плавбазой «Видяев» — готовиться к визиту в Алжир. Вот и подтвердились — как всегда — слухи. Все думают, что я знал заранее о предстоящем визите, но, увы. Для меня это тоже приятная неожиданность. После 38 суток скрытности — какое наслаждение не нырять после любого доклада метриста.

Еще под водой провели партсобрание с моим докладом. Затем — комсомольские собрания по группам. Был у трюмных.

Командир с офицерами подбивают итоги работы. Нужно заканчивать схемы. Стираться, бриться!..

В 18.00 всплыли. Как зачарованные смотрим на солнечный свет. Какие мы бледные! Надо хоть немного подзагореть. Волны нет.

Разрешили морякам выйти на надстройку — покурить, пофотографироваться. А «Нептунь» не летят. Дышится легко. Расснарядили РДУ.

Что у нас есть по Алжиру? Коротков дал мне книгу Ланда «У арабов Африки». Французского никто не знает. Учебника истории древнего мира на лодке не нашли.

Никто не спит. Пессимисты тут как тут: а на сколько нам продлят БС? Ради захода в Алжир можно еще месяц отсидеть под водой.

## **2 августа**

Идем в надводном положении. Не ныряем. Самолетов нет, встречаемых кораблей мало, из них половина — под советским флагом.

С утра — большая приборка, а с 16 часов — стирка на верхней палубе. Загорал около часа. Видимость неважная. Проходим Тунисский пролив. Остров Пантеллерия — видны только вершины гор. При подходе к берегу штурмана выдали невязку — около 10 миль. Многовато.

Помылся, переоделся. Читал про Алжир, потом — Есенина. Радио можно слушать постоянно. Красота!

Стоило только день провести над водой, и дух поднялся. Не испортил ли нам настроение штаб Рензаева?

Визит в Алжир с 6 по 19 августа. А 21-го — чехословацкие события. Нам продлили несение боевой службы на месяц.

Мои командиры Жданов и Стрюков выдвинуты один в замкомбриги, другой в начштаба.

Из посещения Алжира помнится только бочки с вином у Стрюкова. Остальное — как обычно.

В 1970 году командующий Северным флотом вручил мне медаль ЧССР «За укрепление войсковой дружбы».

## **«В четвертый раз иду в Средиземном море...»**

### **С 20 июля 1971 года**

Как говорит Паргамон: не откладывай любовь на старость, а торпедные стрельбы на осень...

Пролезли по отсекам лодки Мелихова. Прибыл член ВС (военного совета), обошел всех. Он служил еще на «Барсе» мотористом, комиссаром на подлодке. Обедали у Ищенко. Отличник оправдал звание. Возник вопрос: отменять ли сухое вино?!

ЧВС (член военного совета) : давать на усмотрение КПЛ (командного поста подводных лодок) . Мы — не отменять, но разбавлять холодной водой.

В Судане к власти пришли революционеры — хорошо.

В Марокко Хасан II остался — плохо.

В 15.30 снялись с якоря. Торпедолов №164 и катер ЧВС проводили нас до Кильдина и пошли к Быку ловить треску.

В точке «К» бригада построилась и пошли по плану.

## **24 июля**

Голованов не держит место, сближается до трех кабельтовых. Контрольные семафором светом не проходят.

13.00 — дифферентовка. 14.00 — стали под РДП. 16.00 — прилетел первый «Орион», норвег.

18.00 всплыли, в 18.30 прилетел второй «Орион». Будем готовиться к встрече с «Интерпид».

ЗАС проходит плохо. Голованов теряет связь по УКВ.

Открыли лодочный кинофестиваль картиной «Неподсуден». В Судане опять у власти Нимейри.

Погода балует нас: 1 балл и видимость 15 миль.

## **23 июля**

Андреев имеет сомнительный контакт. А может быть, за нами следует ПЛА?

Хренов имеет сомнительный контакт.

## **24 июля. Суббота**

Получены поздравления с днем ВМФ от министра обороны, Главкома и комфлота.

Читаю «Военный дневник» Гальдера.

13.00 Вылезли в эфир французской СУР. «Коммандан Будде» видимо, идет на перехват «Севастополя».

Предпраздничная приборка. Подведение итогов за неделю. Планирование на следующую.

Застопорили ход. Осмотрелись в надстройках.

16.00 Подошли надводники. Поговорили с Калининым. Все в порядке.

Кинофильм «Три тополя на Плющихе». Вспомнил Москву: угол у «Фитиля», Котельническая наб. Доронина и Ефремов.

## **25 июля**

День ВМФ. Семафор от командира «Севастополя», плавмасс-терской и др.

14.00 Парад по отсекам. Торжественное собрание в отсеке. Мое выступление, читка приказов. Викторина по истории КСФ.

23.00 Фильм «Щит и меч».

Идем отдельно для поиска.

### **26 июля**

Погрузились на 3 суток. Кондиционер — пашет на отлично.

14.00 МПУ (марксистско-ленинская учеба): разобрались — состав Политбюро, столицы советских республик, средиземноморские страны.

### **27 июля**

Тишина и покой. Глубина 80 м. Кондидия в отсеках — +18—20, CO<sub>2</sub> — 1%.

День рождения Найдено. Занятия по новому торпедному оружию.

Перетасил в каюту проигрыватель. Пластинки — 4-я и 6-я симфонии Чайковского.

### **28 июля**

День под водой. Контактв нет. Занятия с офсоставом штаба и вахтенными офицерами — «Наставление по совместному плаванию».

### **29 июля**

Всплыли, выбросили регенерацию и мусор. Очень много. Мало использовали бункер ДУК.

12.00 Все собрались. Андреев получил благодарность за контакт 27.07.

Ищенко забыл инструктаж — донес на берег о погружении, неисправен КПИ-4, текут манжеты подъемника ПА.

«Интерпид» гуляет в Северном море. 17.00 Партсобрание. Доклад — мой. Гласность соцсоревнования. Вымпелы «лучший отсек», «лучшая смена».

Авсиевич — аппендицит не подтвердился.

### **30 июля**

Идем в строю. Видимость переменная. В 4.00 вошли в Атлантику. «Орионь» с Кефлавика, «Нимрод» — 2–3 облета в сутки. Провел занятия с офсоставом «Корпус и цистерны ПЛ». Баня личного состава.



### **31 июля. Суббота**

Американцы высадились на Луну. В Судане убивают коммунистов, поддерживавших Мао.

Прилетел голландский «Нептун». Штаб НАТО работает.

16.50 Исполнили «С». Крейсер «Александр Невский» спустил катер, собрал письма на родину и покинул нас. А мы — курс зойд!

20.30 Фильм «Угрюм-река».

### **1 августа**

«Интерпид» рядом. Учения НАТО.

14.00 КВН — впервые у Мелихова. Победила команда БЧ-5.

Океан спокоен. Солнышко.

### **2 августа**

Ищенко с 12.00 до 20.00 работал с БПК. «Интерпид» пошел в залив Клайд. Летали голландский «Нептун» и английский «Нимрод».

Провел МЛУ: география СССР.

### **3 августа**

Пересекаем «большую дорогу». Немного покачивает. Мостик заливает. Волна 5–6 баллов.

### **4 августа**

Океан понемногу разыгрался — выше 6 баллов. Заливает мостик. Верхняя вахта — на поясах.

Вечером фильм «Угрюм-река» 3-я серия. Начал читать «Анжелику».

### **5 августа**

Волна 5–7 баллов. Немного отстаем от графика. Дали 3х300 оборотов. Крен 25 градусов.

Тарабрина доворачивают на Оран. Когда у них возвращение? И кто пойдет на Кубу?

### **6 августа**

Волна улеглась до 5 баллов. Занятия с офсоставом «Система гидравлики». В 16.00 прибежал португальский фрегат №743 и встал в ордер.

Открыл душ второго отсека.

### **7 августа**

Голованов пошел к танкеру «Каунас» за бергенской водичкой. Становится теплее. Переоделся в новый комбинезон. Подвели итоги: прошли 2643 мили. Из них под водой —211, под РДП —23,8 мили.

Голованов должен был оторваться, но... потекла левая газовая захлопка. А волна опять 6 баллов. Голованов пошел дальше с нами в ожидании погоды, чтобы выпустить людей на надстройку для осмотра захлопки.

### **8 августа**

Провели партсобрание штаба. Утвердили характеристику на Горохова — на замену КБ. Волна не стихает. Голованов идет с нами.

Получен приказ: мне перейти к Ищенко и идти с ним в Александрию.

Голованов пойдет с БПК до 64-й точки.

Стихает. «Салазар» не отстаёт.

«Спартак» взял кубок.

### **9 августа**

Подходим к Гибралтару. Стихло. Тепло. Появился английский СКР типа «Линдер» — F-75. Летают «Нимрод» и «Орион». Построились в кильватер.

Готовимся переходить к Ищенко.

13.00 Провел беседу с личным составом в седьмом отсеке «6-й флот США — орудие агрессии».

15.00 Начали проход Гибралтара. С кормы догнал и прорезал строй «Космонавт Юрий Гагарин». Вид у него внушительный от антенн дальней космической связи. Обогнал и зарулил в Гибралтар — пополниться водой и отовариться.

### **10 августа**

Ночью в 2.30 Голованов и БПК «Смышлёный» вместе с танкером «Каунас» ушли в точку 64. Утром застопорили ход. Подошел катер, и мы ушли на нем к Ищенко. Обошел с Воронцовым все корабли. Все в норме. Все довольны, а особенно Мелихов — тем, что штаб покинул его.

В Александрии нас будет ждать «Гаджиев», Косенков и Фалютинский.

21.00 Голованов замечание по захлопке устранил, ждет задачу из Москвы. Видимость неважная, определяться не по чему, горизонта нет. В тумане прошел американский эсминец типа «Гирин», а затем французский эсминец D-634.

### **11 августа**

Идем в сопровождении американца и француза. В 14.00 провели партсобрание по заходу в Александрию.

17.00 — дифферентовка. Жарко, немного загораем. Пришло новое распоряжение, и мы с Ищенко вместо Александрии идем в квадрат, что недалеко от нас. Калинин должен пересечь на плавбазу «Галкин» вместо Кубы.

Срочно бьем зарядку, и выявляется куча неисправностей. Психология сработала. Ищенко предупредили, что сразу пойдет в ремонт. В строю один ДК-2, другие ненадежны. Подшипники средней линии вала греются. Кондиция четвертого и седьмого отсеков не работает.

Получил доклад: Голованов пошел по плану. В кают-компании фильм «Искусство большой правды» (о МХАТе).

### **12 августа**

Хренов повторяет «подвиг» Голованова — при погружении не закрылась газовая захлопка РДП.

Андреев уходит первым. С Хреновым остался БПК. Мы рвем полным ходом: Ищенко, Мелихов, плавамастерская и француз.

В 5 утра догнал БПК — Хренов в 4.00 погрузился. В 6.00 пошел Мелихов. Мы ушли в 11.40. Нырнули под француза. Он или не слышит, или не хочет следить. Отрываемся спокойно. Запускаем кондицию второго отсека. Отсылаемся.

Косенко всплыл и пошел на межпоходовый ремонт в Александрию.

В 22.00 всплыли и мы. Видимость паршивая. Звезд и горизонта нет. Влажность. Дали 13 узлов, догоняем точку.

### **13 августа**

Ночь прошла спокойно. Точку догнали. Самолетов и кораблей не обнаружили. Нужно добыть точное место — подходим к Тунисскому проливу. Ищенко дал почитать «Иностранную литературу» 1–6-й номера за 71-й год. Наш любимый Омар Хайям!

Днем провели занятие «ВВД и аварийное продувание». Четыре письма Тургенева к Полине Виардо.

### **14 августа**

После всплытия уклонились от визуально обнаруженных огней самолета. Затем начали зарядку АВ. Горизонт — есть. Звезд полно. Место получили. Суда почти не встречаются. У Ищенко не оказалось карты обстановки. Наверное, и другие командиры не завели — проверить при встрече.

14.00 Ложная тревога. Думали, ПЛА. Оказался — рыбак. Отработали порядок действий.

Разбор итогов за неделю:

+ — корабль чистый, личный состав подтянут, офсостав — хороший.

— — готовились к ремонту, а не к боевой службе. ГКП сколочен слабо, ВП не анализируется. Много неисправностей, учения ЗБЖ не проводились.

Пройдено — 4200 миль, 504 часа.

Фильм «Иду на грозу».

### **15 августа**

За ночь прошли Тунисский пролив в надводном положении. Огни Италии и Туниса. Москва нас не забыла: дали новое ЦУ: идти в точку 41, мне со штабом перейти на танкер «Койда», а Ищенко пойдет далее по плану.

Сгорел мотор масляного насоса шестого отсека. ДК (дизель-компрессор) еле тянут.

Обстановка спокойная. Лишь под утро — сигналы корабельной РЛС. Погрузились.

Не спится. Читал о внуках и правнуках А.С.Пушкина в журнале «Наука и жизнь».

Настроение приподнятое. Готовимся к пересадке.

### **16 августа**

Подходим к точке. Там уж стоят: американский эсминец №873 «Хокинс», наш друг БПК «Отважный», эсминец проекта 56 и танкер «Койда». Ошвартовались у танкера и начали приемку воды и мяса. Начали помывку личного состава. Вместе со штабом перешел на «Койду» и капитан 3-го ранга Евгений Скляров (брат председателя ВВК флота полковника медслужбы Склярова).

Разместился в каюте командира. Сначала помыли Ищенко, а затем настала моя очередь. Полная ванна теплой пресной воды. Красота! Минеральная вода из холодильника и свиные отбивные с жареным картофелем. Живут же люди!

Подшел знакомый француз — «Ла Бурдане». Обменялись с Ищенко кинофильмами. В 14.00 он отошел от борта. «Койда» и БПК также дали ход и разбежались.

Первым делом — отоспаться.

### **17 августа**

День начал с физзарядки. Собрал офсостав, поставил задачи: готовиться к ремонтам и занятиям. Затем открыли плавсанаторий. На корме — бассейн с морской водой 3х2х1,5 м. Загораем, купаемся.

Вечером — фильм «Таинственный монах». Более счастливых дней не помню в жизни.

### **18 августа**

Провели занятия, а затем опять загорали и купались в бассейне. Море спокойное, безоблачное, легкий ветерок. И никаких особых забот, если не считать обеда, ужина и вечернего фильма. Кого благодарить за такую заботу? Проскунова? Востренкова?

Офицеры и экипаж «Койды» относятся к нам чудесно.

### **19 августа**

Плавкурорт приближается к Александрии. В 16 часов вошли в Нефтяную гавань. На ВМ-116 прибыли встречать нас Гвадзабия, Кравцов и Бухаленков — ныне капитан 2-го ранга, командир дивизиона вспомогательных судов.

Прощальный ужин из опытовых концентратов продотдела, и на ВМ-116 перешли в завод. Переходим на плавбазу «Гаджиев». Представляюсь контр-адмиралу Леоненкову, Проскунову. Главная задача — ввести в линию лодку Фалютинского и развернуть при штабе 5-й эскадры КП ПЛ.

20, 21, 22 и 24 августа — выходы в море с Фалютинским. Личный состав плохо принял артиллерию: текут сальники и прокладки. Медленно, медленно погружаемся: 120, 150, 180 и, наконец, 200 метров. Экипаж разболтан, давно не плавал.

Командир БЧ-5 Дурицын — неисполнителен. В торпедных атаках не слышат БИПа.

### **21 августа**

Проскунов убыл на «Золотом Роге» в Союз, намерен получить новое назначение. Ю. Болдырев убыл в отпуск, не дождавшись нас. Начпо и НШ — тоже в отпусках. Работает Синенков.

Дал в Москву телеграмму. Ответ от Лизы: мама здорова, Инга на юге, Андрей до 1.09 на практике.

Прибыла плавамастерская ПМ-9. Переселился в каюту с кондицией. Новейшее польское оборудование. Получен план заходов и заправок:

30.08 — Хренов и Андреев — в Аннабу.

30.08 — Воронов заходит в Александрию.

26.08 — Ищенко заходит в Александрию, перегрузит торпеды с кормы, хлеб северный, документы Фалютинскому.

## **25 августа**

Фалютинский встал к СС-26, грузит торпеды в нос.

Смотр у Косенко: есть ржавчина, документы БИТО (боевое использование торпедного оружия) не знают, карта обстановки и схемы контактов не оформлены.

24 августа в 0.55 американский эсминец «Ферст» имел контакт с Мелиховым. Нужно разобраться. Мелихова отвели на 60 миль южнее. Андреев имел еще два контакта. Воронов — один.

## **«Офицеров постричь, сбрить бороды, пришить погоны..»**

С 25 августа по 22 ноября записи не велись. До 4 ноября находился в Александрии. Выходы на задачи №2 с Фалютинским, Косенко, Вороновым, Андреевым.

4–5 ноября — переход на МБ-160 в Мерса-Матрух на проверку Мелихова.

6–7 ноября — возвращение в Александрию.

9–10 ноября — переход на МБ-160 в залив Салум — встреча с Бекетовым.

11–13 ноября — Мерса-Матрух.

13 ноября — на танкере «Челюскин» вышел в Хаммамет (Тунис).

16 ноября — Встреча в заливе Хаммамет с Головановым, Андреевым, Фалютинским.

В 14.00 прибыла плавбаза. Переход на плавбазу, подготовка к мероприятию «Узел»

20 августа. Выходил со штабом с Фалютинским на отработку задачи №2. Много недоделок (после ремонта), но вина не арабов. Плохо принимали, не проверили крепеж. Незаслуженные упреки в адрес экипажа (сменного) Судакова, который делал ремонт и провел докование. ЗИП полностью раскомплектован. В кладовой на берегу — тонны металлолома. ЖБП (журнал боевой подготовки) — нет, оставлен в Полярном. Зато взяли обходные листы на ДМБ.

Торпедные аппараты не прострелены водой — простреляем. МГ-200 (гидроакустическая станция) не слышит, нужно лезть в выгородку. Кондиция не установлена, ГОН (главный осушительный насос) и помпа не берут. Вытовой холодильник не работает. Прокладки на фланцах — негодны.

Офсостав неисполнителен, не подтянут, не организован. Личный состав — разболтан.

Выводы: 1. Выход (на позицию) не срывать.  
2. Неисправности устранять своими силами.  
3. Офицерский состав — постричь, сбрить бороды, погоны пришить.

### **«Боевые распоряжения проверять лично — с циркулем»**

#### **21 августа**

Михаил Григорьевич Проскунов убыл в Союз с надеждой сюда больше не вернуться — получить новое назначение.

Указания: внимательно вести обстановку на ШП ПЛ (штабной пост по управлению подводными лодками). Взаимодействие по ПЛ с ОД (оперативными дежурными) ШП-Р (разведки), ШП-АВ (авиации), ШП-МТО. Быть внимательными с передачей управления ПЛ. Приказания на ПЛ только с визой начальника штаба и подписью командира эскадры. Боевые распоряжения проверять лично — с циркулем.

Расход регенерации — 14 шт. в сутки. Иметь регенерацию в запасе.

С обнаружением ПЛАРБ (атомная подводная лодка с баллистическими ракетами) — боевая тревога для ШП ПЛ. Все донесения с ПЛ немедленно на доклад.

Командиров ПЛ заслушивать с подходом (решение по очередной задаче).

На глубину более половины рабочей погружаться только по боевой тревоге.

Вводим дежурство по группе ПЛ.

Первый сбор командиров, как всегда: личный состав болтает на причале одиночками. Форма одежды — тропическая.

Время докладов. Обязательное построение утром с четкой последних известий.

Вечерняя поверка — все в строй.

Разбор столкновения С-222 на ТОФе.

#### **25 августа**

Смотр Косенко:

- карты, кальки — не оприходованы;
- БИТО (боевое использование торпедного оружия) — забыли;
- ржавчина в первом и четвертом отсеках;
- кондицию в базе бережет, личный состав из отсеков убегает, матчасть ржавеет;

- Лотоцкий лодки не знает, заочный академик.
- Ф-РТС (флагманский спец радиотехнической службы) сейчас же завести учет всех контактов и случаев нарушения скрытно-сти.

### **1 сентября**

Сморт ПМ-9. Все хорошо. Особенно каюты личного состава. Мастерские не загружены работой, у л/с опыта ремонта нет.

### **2 сентября**

С утра ЧП на ВМ-114: матросы Копылов, Найчук и мичман Бойко с СС-26 отравились метиловым спиртом. Копылов скончался по пути в Каир прямо в вертолете. А все началось с рыбы. Стали коптить, копченая рыба — отличная закуска, нужна выпивка. Араб подсунул за 20 пиастров бутылку «коньяка», который оказался метиловым спиртом. Пили 31 августа. Травились, молчали. И только когда Копылов ослеп, подняли шум. Врачей много, но уже поздно. В александрийском госпитале не оказалось искусственной почки. Через Чернобая (адмирала, военного советника в Египте) доставили вертолетом в Каир. Поздно.

Принято решение: отправить в Союз самолетом в цинковом гробу, похоронить на родине — в Крыму.

Расследование: низкая организация службы, бесконтрольный сход на причал, нет информации о болезнях и т. д.

Сидим на переговорах — ни дел, ни сна. Выбили из колеи на трое суток. Появились паникеры (из тех, кто прикладывался к арабскому «коньяку»): мичман Колин (ПМ-9) с мичманом Мартынкусом выпили литр подсолнечного масла, обоих положили в лазарет. Найчук и Бойко, узнав о смерти Копылова, стали врать, отпираться. Дознание поручено Юшкову.

### **4 сентября**

Сморт СС-26 (спасательное судно). В муке обнаружены долгоносики.

### **8 сентября**

Мой день рождения. Подарочек от евреев. Соловейчик (от Косенко) решил торганыть арабам 1000 пачек сигарет. Привез из Полярного, ждал момента, договорился с шофером-арабом. Попытался вывезти на склад. Беспечные арабы все же учуяли, задержали машину, отобрали сигареты. Соловейчик сбежал, но был опознан шофером.

Не много ли ЧП на одну ж...?



Получил поздравление с днем рождения от Романенко (командира 4-й эскадры).

Соловейчик снят с должности и отправлен в Полярный. Уволить из Вооруженных Сил. Еле отстоял Чилиюжина, мичмана-вещевика, в кладовой которого Соловейчик хранил контрабанду. Сигареты раздали экипажу Косенко.

Усиливаем вахту: вахтенный офицер на ПЛ, сверхсрочник на ПМ-9, сигнальная вахта...

## **21 сентября**

Прибыл Андреев — лучшая лодка. Имел касание грунта. На карте глубина 380, а фактически — 140. Хорошо, что не темнит, ясно разбирается. Вины Андреева почти нет. Решаем с Леоненковым — обнаружение глубины, не обозначенной на карте. Водолазы осмотрели подводную часть — все в порядке. В МГ-200 небольшие дырочки.

Были три драки — маленькие, дружеские. Щербаков в Аннабе привел на лодку двух врачей. Нужно привлекать к партийной ответственности. Был случай — вырвало прокладку на охлаждении кондиции во втором отсеке. Продулись. Всплывай, коль не знаешь, что перекрывать.

## **24 сентября**

Плавбаза уходит, и я остаюсь за командира отряда опять, как ни просился выйти в море.

Определили выполнение ТС-2 (торпедной стрельбы) Воронову без выпуска торпед. Никто не заинтересован в работе практически: бояться потерять торпеду, нет торпедолова.

Котков поедет в Полярный, отвезет Соловейчика и Михайлова.

Партсобрание штаба: хорошо работает Козюлин (флагманский механик).

Усилить контроль за ДВС (дежурно-вахтенная служба), особенно с 1 часа до 5 утра.

Матрос Черный (с ПЛ Воронова) купил стартовый пистолет. Отобрали.

Пора готовить художественную самодеятельность для выступления в консульстве.

В Александрии резко сократилось число транспортов, рейд почти пуст. Причины? Может быть, война?..

Несколько раз были в гостях у ракетчиков на мысе Сескиль. Там раньше действовал «ночной клуб», теперь казарма «мамлюков». Командир дивизиона подполковник Дробынин спокойный

начальник и гостеприимный хозяин. Угощали жареной рыбой и голландскими консервами. Старший лейтенант Павлик — флагманский рыбак. Ловили рыбу, доставали луфарей по 6 кг.

Купались в искусственном бассейне. Война не помеха. Наладили крепкие связи — обмен кинофильмами, передача почты, КВНы и концерты самодеятельности. Все офицеры дивизиона купили японские магнитофоны — классные машины.

Назначили комиссию по проверке продслужбы на ПМ-9.

Дважды лежал с ногами. Видимо, перегрузка: бегал на зарядке полный круг. Иванов как флаг-врач поднял панику: надо эвакуировать в Союз. Встал, вышел в море с Андреевым — затихло. А вообще-то невесело — надо уходить на берег. И как будет дальше — неведомо.

Проводили «Бесстрашный», встретили «Буйный».

### **5–6 октября**

Убыл Котов (замглавкома ВМФ по кораблестроению). СКР-94 встал в док, начали трещать клетки. А если упадет?! Уговорили арабов — вывели из дока.

### **6 ноября**

С утра осмотрели лодку Мелихова, побеседовал с командой, отдельно с офицерами. Настроение — боевое. Небольшая пьяночка — пять моряков отметили день прихода.

Нужна «рамка» (антенна) — в запасе нет. Остальное сделает силами ПМ-26 (плавмастерской) наш старый друг Джарашкелов Сергей Арминакович — командир отряда.

### **7 ноября**

Ищенко переходит под буксирами после обнаружения ПДСС... (противодиверсионные силы и средства). В 11.00 концерт на мостике ПМ-9. Вечером прием в консульстве. Не могу припомнить ничего интересного. Когда разъехались гости, тогда смогли немного выпить и закусить. Самая интересная личность — наш русский поп Анатолий Серафимович и попадья Мария Петровна в макси.

### **9 ноября**

Новая команда: мне с офицерами штаба на МБ-160 (морской буксир) следовать в Саллум, где стоит наша плавбаза, а затем в Мерса-Матрух. Не ясно — вернемся ли в Александрию.

Леоненков получил вице-адмирала. Кондрашев — контр-адмирала.

На плавбазе 8 ноября потеряли моряка-хлебопека. Исчез бесследно, хотя на море был штиль. Искали сутки — безрезультатно.

У борта плавбазы стоит лодка из родной Ура-губы. Саня Бекетов просится домой. Согласовал с Капитанцем план на ноябрь. Прощусь на учения — не разрешают. Нужен начальник-единоот-ветчик в Мерса-Матрухе.

Вечером получаю команду — с 13 ноября пересесть на танкер «Б.Челикин» и следовать в бухту Хаммамат для участие в учениях «Узел».

### **13–16 ноября**

Переход на «Чиликине». Вторая после «Койды» морская прогулка со всеми удобствами и развлечениями. Шикарная каюта, ежедневное кино, кипа журналов. Читаю в «Смене» о том, как хотели совершить в 1944 году покушение на Сталина. Впервые узнал.

По моему заказу найден «Новый мир» № 9 с окончанием «Молodoженов», «No parking» и «Версты любви».

Танкер «Борис Чиликин» — первый морской заправщик на 22 тысячи тонн, 8 дорог для траверсной подачи. Строился в Ленинграде на Балтийском заводе.

### **15 ноября**

Наблюдал заправку эсминца 56-го проекта.

### **16 ноября**

Утром подходим к точке 3. Голованов уже стоит на рейде. На подходе — Фалютинский и Андреев. Погода — штиль.

Командир «Чиликина» Владимир Сергеевич Черныш собрал команду, и я поставил задачу на заправку. Представил, кого будем встречать и заправлять.

С музыкой встречали Андреева и Фалютинского. Все нормально. После обеда на катере убываю на плавбазу.

### **16–22 ноября**

На плавбазе — подготовка документов по «Узлу». Прибыли москвичи — контр-адмирал Громов, капитан 1-го ранга Хмельницкий. Совещания, доклады, инструктажи. Беседы в салоне до поздней ночи.

### **18 ноября**

С вечера задуло, и так до 24 ноября. Ждали погоды. Ушли к берегу.

## **22 ноября**

Утром пересел на лодку Голованова. Дифферентовка на якоре. Фалютинский втихаря снялся и бродил под перископом по рейду. Милая невинность: «А я считал, что в районе якорной стоянки — можно».

Этапы учений флота:

- шумиха;
- неразбериха;
- назначение виновных;
- наказание невиновных;
- награждение непричастных.

Алкоголь хорошо укрепляет нервную систему, если его не употреблять.

Сократ: как много есть вещей, в которых я не нуждаюсь.

**Часть пятая**

**ТЕПЕРЬ ОБ ЭТОМ  
МОЖНО РАССКАЗАТЬ**



## КАК РАЗБИЛИСЬ ШЕСТЬ ЯЩИКОВ ВИНА

*Капитан 1-го ранга Георгий Касаткин*

Нашему экипажу выпало испытывать головную — то есть самую первую — подлодку этого проекта. Это было в 1973 году на Черном море. Любые испытания всегда чреваты неожиданностями, а уж ввод в строй подводной лодки нового проекта, как и освоение нового самолета, — это риск, помноженный на число участников эксперимента.

Итак, подводная лодка Б-443 под командованием капитана 1-го ранга Чуханцева вышла на проведение опытовой глубоководной торпедной стрельбы по программе Государственной комиссии. И было это как раз в мой день рождения. Сейчас не хочется думать, что злой рок мог отпустить мне всего 23 года жизни. Но по молодости лет я с превеликим оптимизмом занял по боевой тревоге свой боевой пост в центральном посту. Находился он слева по левому борту. Я, командир электронно-вычислительной группы, сидел за пультом БИУС (боевого информационно-управляющего устройства) «Узел», а справа — через проход — располагался пост управления рулями глубины. По традиции главным подводным пилотом был боцман; повинаясь движениям его рук на манипуляторах, подлодка маневрирует по вертикали.

Нам предстояло погрузиться на глубину 200 метров, открыть передние крышки всех шести носовых торпедных аппаратов и на полном подводном ходу в 15 узлов (около 30 километров в час) произвести залп. А под килем — ни много ни мало — две тысячи метров.

Как обычно, на испытательном выходе отсеки были забиты сверх всякого штата: с нами шли председатель Госкомиссии — Герой Советского Союза, командир бригады подводных лодок, флагманские специалисты, штабисты, представители завода, рабочие-сдатчики, моряки второго экипажа... Короче, вместо восьмидесяти человек — около двухсот. В тесноте, но не в обиде, тем более, что у каждого свое дело, своя задача.

Сверху, над водой, нас обеспечивали торпедоловы и сторожевик. По боевой тревоге погрузились на глубину в 200 метров, развили полный ход. Командир отдает приказание:

— Открыть передние крышки носовых аппаратов!

Доклад из первого отсека, что все крышки открыты. И тут вскрик боцмана:

— Кормовые горизонтальные рули заклинило на погружение!

В ту же секунду нос лодки резко уходит вниз: дифферент 48 градусов. Я уткнулся лицом в экран своего пульта, а те, кто стоял в проходе, — горохом посыпались на носовую переборку. Никто не успел понять, что произошло. Да и времени на анализ ЧП не было. Счет шел на секунды и даже на доли секунд. Слышу только доклады боцмана:

— Лодка быстро погружается! Глубина 240... 250... 300 метров!

Успеваю только отметить, что 300 метров — это наша предельная глубина. Дальше идет расчетная глубина, а потом раздавит, как раздавило в свое время американский атомход «Трешер».

Командир уже давно скомандовал: «Три мотора — полный назад! Пузырь в нос!», а лодка все еще погружается и боцман мертвеющим голосом произносит, быть может, последние слова в своей жизни:

— Глубина 320 метров... 330... 340... Лодка медленно погружается... Лодка встала. Глубина 350 метров.

И тут я услышал, как застонал перенапряженный металл прочного корпуса. Вот уж точно — это было последнее издыхание нашего стального «Сома». Медленно, томительно медленно подводная лодка задержалась на запредельной глубине, завалилась на корму и стала нехотя всплывать... Голос боцмана обрел былую невозмутимость:

— Лодка медленно всплывает с дифферентом на корму 10 градусов. Глубина 330 метров... 300... 280...

На рабочей глубине мы продули среднюю балластную цистерну и понеслись к поверхности с ощутимой скоростью. Всплыли! Закачалась палуба под ногами. В центральном посту мертвая тишина. Лица у всех — пепельно-серые. Мы еще толком не осознали, что судьба пощадила нас, что вырвались из тисков смерти, что будем жить, и, возможно, очень долго, поскольку все мы, каждый из нас родился в рубашке и под счастливой звездой. И тут в самый патетический момент из люка средней палубы просовывается в центральный пост голова помощника командира. Он окликает старпома и просит записать в вахтенный журнал ужасное на его взгляд событие:



— Владимир Николаевич, в провизиинке разбились шесть ящиков сухого вина!

Это «трагическое» сообщение вывело из шока сразу всех и прежде всего комбрига:

— Да па-ашел ты своей кислятиной знаешь куда?!!

Бедный помощник даже не предполагал, какой взрыв ругани вызовет его невинный доклад. Все, кто был в центральном посту, обрушили на голову капитан-лейтенанта такой поток брани, как будто именно он и был виноват в пережитом испытании. Впрочем, то была нервная разрядка, и помощник ничуть не обиделся.

А меня потом поздравили с двойным днем рождения. По молодости лет я хохотился и делал вид, что ничего особенного не случилось, что это и есть будни подводной жизни. И только спустя много дней, когда я кое-что стал понимать, до меня дошел весь ужас нашего подводного приключения.

Дали радио об аварийном происшествии, и в тот же день подводная лодка вернулась из полигона в базу. На пирсе нас встречали командующий флотом и директор судостроительного завода. Начался «разбор полетов». Что же нас едва не погубило и что же нас спасло?

Выяснилось, что при открывании на большой глубине шести крышек торпедных аппаратов — а открывали их гидравликой — резко снизилась мощность гидроаккумулятора и давление в системе упало. Стоило болману чуть «шевелнуть» рулями, (а они тоже приводятся в движение гидравликой), как оба кормовых руля «упали» и завили «на погружение». Лодка, естественно, сразу пошла вниз и на полном ходу промахнулась предельную глубину. Спасли нас рабочие-электрики, которые находились в шестом отсеке. Опытные мужики, не дожидаясь команды из центрального поста, сразу же врубили реверс на «полный назад». Команда последовала через несколько секунд. Но эти выигранные у судьбы секунды и спасли наш корабль.

Надо сказать, что подлодки типа «Сом», или «резинки», как мы их называли за толстый-толстый слой резины, покрывавшей легкий корпус в качестве антигидролокационного покрытия, показали себя очень надежными кораблями и в плане живучести, и в плане боевой устойчивости. Мне довелось свыше пяти лет командовать такой подводной лодкой, и никогда за эти годы не пришлось больше испытать такого, что пережил лейтенантом в день своего второго рождения. Но, повторюсь, мы были первыми, и мы дали путевку в жизнь большой серии «Сомов». Очень рад тому, что один из них будет поставлен в Москве на вечную стоянку.

В море плавают много всякой дряни, сброшенной с кораблей или сорванного, смытого в шторм имущества. Так, однажды наш боцман выловил рыбацкий сетевой буй — кухтыль, который спрята-  
тал «на всякий случай» в ограждении рубки. Случай, однако, по-  
доспел очень скоро...

Итак, моя подводная лодка Б-474 несла боевую службу в Средиземном море. В один из августовских дней получаю приказание подойти к флагманскому кораблю 5-й флотилии крейсеру «Жданов». Подхожу, поднимаюсь на борт, получаю задачу от контр-адмирала Горшкова, заместителя командующего флотилией по подводным силам. Суть задачи проста и почетна: атаковать главную цель конвоя с максимальным эффектом.

Дело в том, что в тот год на всех наших флотах и в том числе и на Средиземном море проводились учения по проводке торговых судов в конвоях. Учения шли под непосредственным руководством Главкома ВМФ СССР и министра морского флота. Необходимо было восстановить тесное взаимодействие военных кораблей и гражданских судов, жизненно важное в военное время. И заодно продемонстрировать возможности как подводных сил по атаке конвоя, так и сил охранения. Атака планировалась в ночное время практической прямоходной торпедой с прибором следности. Это значит, что промаха быть не должно — путь торпеды будет обозначаться световыми ракетками-маркерами, и любой, даже самый далекий от военных дел гражданский моряк сразу же определит — удачна атака или нет. Так что готовиться к ночному бою надо было всерьез. Тем более, что в голове охранения шли крейсер «Слава» и два эсминца, а кроме них караван прикрывали большие противолодочные корабли и сторожевики, общей численностью в пять вымпелов.

Выходим в район учений и сразу же обнаруживаем мощную работу радиолокационных станций всего конвоя. Вот на этом-то и решили сыграть. Достали мы из ограждения рубки рыбацкий буй, навязали на него шпук двадцать жестянок из-под регенерации и бросили в воду. От него отметка на экранах РЛС пойдет, как от малой цели, то есть как от поднятого перископа. С тем и погрузились на глубину 200 метров и полным ходом двинулись в атаку.

Я знал, что конвой движется в две параллельные кильватерные колонны. Но определить главную цель на слух акустика было крайне сложно: подводный «эфир» был плотно забит шумами десятков гребных винтов. Пришлось подвсплывать под перископ. Подвсплыли, поднимаю перископ и вижу, что мы находимся между двумя колоннами. Никогда раньше на такой риск не пошел бы.

Но здесь — дело чести. Надо красиво «вмазать»... А в центральном — все кипит: корабельный боевой расчет считает пеленги, дистанции, старпом осредняет, докладывает... Я штурмана спрашиваю:

— Какую цель атакуем?

— Вторую, товарищ командир!

Смотрю в перископ: вся картина как на ладони. А главное, эсминцы ринулись к нашему бую — четко засекли его как малоразмерную цель. Я выбираю назначенный транспорт, интуитивно кидая угол упреждения, погружаемся.

— Первый торпедный аппарат — товесь! Пли!

Наша торпеда прошла, что называется, «под трубой» самого крупного транспорта.

Офицеры-противолодчики потом удивлялись: как же так, мы обнаружили твой перископ в центре района, а ты изнутри ордера атаковал?! Ну, что им тут скажешь? Военная хитрость, ребята...

И еще один эпизод из средиземноморской жизни. Подзывают меня к крейсеру «Жданов», и начальник штаба 5-й флотилии ставит задачу: будете работать с боевыми дельфинами из Севастополя. Вам надо будет пройти там-то и там-то, сделать то-то и то-то. Все — совсекретно. Есть! Понято и принято. Вышли в назначенный район и начали работу по плану. Только работа не очень ладится. Выпустили со спецтранспорта в море пару боевых дельфинов, а те враз забыли все, чему их учили в школе. Давай резвиться на приволье, да местных самок кадрить. Еще раз повторили эксперимент — эффект тот же. После многократных и безуспешных попыток заставить дельфинов работать загноули пару в транспортный вольер и двинулись в Севастополь разбираться, в чем дело. Потом мне начальник школы рассказывал: пригласили на консультацию биологов из Ленинграда. Приехала комиссия во главе с доктором биологических наук, очень авторитетной специалисткой по китообразным, осмотрела она «отказчиков», и говорит:

— Эх вы! Взяли на боевую службу двух самцов, а надо было самца и самку, тогда бы их ничто не отвлекало.

Выслушал я эту историю и говорю:

— Да это же замечательный тост! О том, что без женщин не только жить нельзя на свете, но и вершить серьезные дела. За них, за прекрасных дам!

## ПО КОМ НЕ ЗВОНИЛ КОЛОКОЛ. СПАСАТЕЛЬНЫЙ...

*Капитан 1-го ранга Олег Маслов:*

В марте 1976 года я был назначен командиром БЧ-5 подводной лодки Б-400. Командовал ею капитан 2-го ранга Александр Яременко. Командиром торпедной группы на ней был лейтенант Олег Адамов, будущий командир атомной подводной лодки К-19, печально известной как «Хиросима». Командиром БЧ-4-РТС — старший лейтенант Юрий Могильников, тоже будущий командир подводной лодки, старпомом — капитан-лейтенант Михаил Жаренов. Короче говоря, прекрасный офицерский коллектив, каждый — личность, яркая, боевая... Служить бы да радоваться. Но... Довольно изношенная лодка требовала серьезного ремонта. А вместо него нас направили на весьма ответственные учения, которые проводила АСС — аварийно-спасательная служба флота. Цель учений — проверить штатные возможности по выходу из затонувшей подводной лодки. С этой целью Б-400 легла на грунт в Ура-губе на глубине 130 метров. Старший на борту — командир 211-й бригады контр-адмирал Альберт Акатов. Над местом покладки встал спасатель СС «Алтай». С него спустились к нам на корму водолазы-глубоководники. Они принимали и состыковывали с комингс-площадкой аварийного люка спасательный колокол. Было жутковато слышать шаги их тяжелых свинцовых калош над головой. Их грохот разносился по всем отсекам. Что-то у них долго не получалось. У нас тоже проблем хватало: лодка давно не была в ремонте, у нас постоянно травил тройной клапан ВВД, отсеки надувались, и чтобы уменьшить давление в них, то и дело приходилось пускать электрокомпрессор. А батарея на ладан дышала, газовала отчаянно. Прошли первые сутки, вторые... Водолазы работали с большими перерывами. Ведь после 20 минут пребывания на глубине свыше 100 метров им полагалось провести 14 часов в декомпрессионной камере. Только на третьи сутки колокол пристыковали и дали команду на осушение комингс-площадки. Работает помпа, работает на полную мощь, работает долго, и... никакого тебе осушения. Море качаем. Негерметична стыковка. Докладываем по звукоподводной связи наверх. С «Алтая» руководитель учений дает «добро» на всплытие после спецсигнала — взрыва двух гранат. Проходит время, слышим взрывы. Пора всплывать. Продуваем корму-нос, но лодка даже не шелухнулась. Штурман приносит лоцию:

— Товарищ комбриг, грунт в Ура-губе — скалистый с илом. За трое суток нас могло сильно присосать.

Акатов это и сам понимает. Командир просит «добро» продуть среднюю группу цистерн.

— Добро.

Среднюю группу я продувал сам. Смотрю, стрелка манометра резко уходит влево — на 40 килограммов. А лодка ни с места. Присосало! Лицо адмирала стало зеленым, не бледным, а именно зеленым. Ужас положения дошел до меня позже, а он-то сразу понял, что нам грозит. От грунта не оторваться и в колокол не перейти. Воздух высокого давления на исходе. Неисправный тройной клапан за трое суток изрядно стравил запасы ВВД. Да и аккумуляторная батарея разряжена почти до нуля. Я вижу только одно — как обмерзают на глазах колонки ВВД из-за дросселирования воздуха. Обычно секунды летят, но тут время замедлилось так, что каждое мгновение растянулось на минуту. Лицо у Яременко тоже становится зеленым, тоже все просчитал: ход дать не сможем, лодку не раскачаем, не всплывем и в колокол не перейдем... Но за кого-то из нас кто-то сильно молился. Лодка вдруг вздрогнула, оторвалась от грунта и стремительно понеслась вверх.

Позже «алтайцы» рассказывали, как у них на глазах вырвался на поверхность огромный пузырь воздуха, а затем выскочила до киля туша подводной лодки с креном под 40 градусов с дифферентом на корму, и закачалась, как брошенный мяч...

Подходим к борту спасателя. Нас с командиром — на ковер. Там и флагманский водолаз, и флагмежи всех степеней. Руководитель учений вне себя от ярости. И ко мне:

— Ну, что там у тебя, бл...дь?!

— У меня не бл...дь! У меня все нормально! — кричу я в ответ, заводясь от чужой ярости.

— Проверим твою комингс-площадку. Наверняка запустили ее, вот и повело...

Но я спокоен за свою комингс-площадку. На последнем доковании отшлифовали ее по планшайбе. Лезу в седьмой отсек, проверяю всю арматуру аварийного выхода. И вдруг натываюсь на свист в спускной трубе осушения комингс-площадки в междубортном пространстве. Эх, не доглядел трюмный!.. Но ведь лодка-то который год без ремонта, она наверняка еще столько сюрпризов нам припасла. Я же докладывал о необходимости ремонта, а нас на учения бросили. Теперь я — крайний. Зло меня взяло. И тут осенило. Пока комиссия с «Алтая» спускалась на лодку, завинтил пробку в злополучную трубу. Стали проверять герметичность арматуры. Нагрузил ВСД — воздух среднего давления. Держит! Правда, через минуту пробку вырвало, но реноме свое мы спасли. Вер-

нулись в базу, я отправил мичмана с прокорродировавшей трубой в СРМ — судоремонтную мастерскую, трубу заварили, поставили на место. И вовремя, потому что через три дня нас снова выгнали в Ура-губу на продолжение учений. Снова легли на грунт, снова тяжелые шаги водолазов по корпусу. Снова томительное ожидание...

На этот раз пристыковать колокол спасателям не удалось по причине, от нас не зависящей: не отцентрован ходовой трос. Так со счетом 1:1 и закончились эти учения по спасению личного состава ЗПП — затонувшей подводной лодки. Никто никого не спас и, слава Богу, не погубил. А ведь проводились они в идеальных условиях — в закрытой бухте, в летний месяц, со всей полнотой информации и штатных средств. Что же было бы, если спасать пришлось в реальных условиях открытого моря да еще зимой или осенью?

Я рассказал об этой истории своим друзьям лишь в те дни, когда спасали затонувший «Курск». Разумеется, там была другая ситуация и... другие спасатели.

## ПТИЧКА СЕЛА...

### *Капитан 1-го ранга Евгений Сазанский*

Мы стояли у берегов Туниса — в 3-й точке, в заливе Хаммамет. Стояли на бакштове у танкера. Соорудили канатную дорогу и передавали друг другу кинофильмы. В тот день ничто не предвещало беды и вообще каких-либо экстремальных ситуаций. А может быть, и был знак, только мы его не поняли. Птичка прилетела. Маленькая, с тунисского берега и села отдохнуть прямо мне на голову, а потом Святославу Мосцееву... Тут нужно пояснить вот что.

Слава шел на моей лодке Б-437 вторым командиром, стажером после классов. Бывает так, надо посоветоваться с глазу на глаз — наедине. В отсеке — это всегда непросто, поэтому мы вышли на нос лодки, на самую оконечность и там обсуждали наши проблемы. И вот тут эта птичка-невеличка. Сначала мне села на голову, потом Славе. Интересно, что после этого забавного случая мы оба оказались в воде и оба чуть не расстались с жизнью. А тогда, не чуя беды, я крикнул вахтенному офицеру на мостик.

— Штурманского электрика с фотоаппаратом ко мне!

Электрик прибежал, сделал пару забавных кадров — двух командиров с птичкой на голове. И на этом можно было бы считать

эпизод истощенным. Но тут заиграло море, ветер развел свежую волну, и я принял решение сняться с бакштага. Для этого надо было сбросить с носового кнехта огон троса, поданного с кормы танкера. Волна время от времени захлестывала на носовую надстройку так, что нос погружался метра на два. Офицер, которому я поручил сбросить конец, несколько замешкался, и тогда вызвался Мосцеев. В морском плане он был самый опытный член экипажа, и я не сомневался, что он это сделает. Слава обвязался страховочным поясом. Но я поторопил его, и он, не пристегнувшись к направляющей, выждав паузу между накатами, бросился в нос. Нос пошел вверх и натянул трос. Не сбросить его с кнехта, пока слабину не будет. Я кричу на танкер:

— Трос потравите! Слабину дайте!

А там не слышат. Ветер голос сносит. Смотрю, Слава пристегиваться к рельсе начал, понял, что не успеет до нового наката. И тут р-раз, подхватило его, развернуло, а следующий вал с собой унес. Вижу, только мелькнула в волнах его голова, и нет Славы. За корму унесло! Костерю себя на чем свет стоит: «Молодого командира загубил, твою мать! Не надо было его выпускать. Не надо было торопить...» Но матюками делу не поможешь. Вижу с мостика — голова Мосцеева метрах в полуторах от кормы. Я хватаю спасательный жилет, раскручиваю его над головой, как лассо, и под порыв ветра так удачно бросил, что жилет упал в двух метрах от Славы. Тот его сразу поймал. Я дал ход и стал подворачивать — все как положено по отработке «человек за бортом». Три мотора полный назад. Напротив него дал стоп, и средний вперед. Лодка остановилась. И хорошо, у нас легость была плавучая, меня еще комбриг в Севастополе учил — «делай легость плавучей, чтобы не тонула». Спасибо ему за науку. Кинули мы Мосцееву бросательный конец с плавучей легостью, он его поймал. И мы с моряком его выгнали. Тут же греться в дизельный отсек отправили. И тут я снова сплеховал, пока помогал моряку отцепиться от направляющей, не заметил, как со спины встала волна ростом с рубку и меня раз — и туда же, где только что был Мосцеев. И тоже без жилета. Первая мысль — ну все, конец. Так глупо? И так стало обидно, что Нину, жену свою, никогда больше не увижу. Как рванул к лодке, греб изо всех сил — нечеловечески греб. Море, наверное, сжалилось. Волной подкинуло, и я снова на корпус.

Ну, думаю, птичка-зараза, не зря на нас со Славой садилась. Тут какой-то знак судьбы был, да мы его не поняли.

Комбриг потом спрашивает: «Что у вас там случилось? Чего вы там елозили?» «Да ничего особенного, товарищ комбриг». «А по-

чему спасательный жилет вон там плавает?» «Учения играли «человек за бортом». Жилет смыло».

Так и обошлось. Но мы с Мосцеевым тот день как второе рождение отмечаем. С морем не шутят...

## **ПРОИСШЕСТВИЕ ПО ПЕРЕЧНЮ «РАЗ»**

### ***Капитан 1-го ранга Владимир Баринов***

Мы отрабатывали курсовые задачи в штормовом зимнем море под Терiberкой. Ныряли, всплывали — беспрестанно, по боевым тревогам. Напряжение большое. Вымотались смертельно. А тут еще почтенная «старушка» Б-98, на которую наш экипаж временно пересаживали (родная Б-4 стояла в ремонте в Александрии) текла, как решето, техника ломалась, на каждой походной миле пренеприятные сюрпризы. И вот на пятые сутки нам, наконец, дали возможность укрыться от шторма за островом Кильдин на рейде мыса Могильный. Берега там приглубые, что для нас очень плохо, поскольку 50-метровая изобата, пригодная для постановки на якорь, проходит довольно близко от берега. Вышли в точку якорной стоянки и стали на якорь. Старшим на борту у нас был командир бригады капитан 1-го ранга Анатолий Алексеевич Кузьмин, грамотный и опытнейший подводник...

### ***Вице-адмирал в отставке Анатолий Кузьмин:***

— Да, та стоянка под Кильдином мне надолго запомнилась... После постановки на якорь прилег в каюте старпома. Она была ближе к центральному посту. Спал как всегда не раздеваясь, только обувь сбросил. И вдруг чувствую сквозь сон бортовую качку. На якоре всегда килевая качка, поскольку лодку разворачивает по ветру. А тут — бортовая. Неладно! Выскакиваю на мостик — темнота, снежный заряд, горят якорные огни — лодка на инерции заднего хода, медленно покачиваясь, выползает на середину гавани. «В чем дело, — кричу, — доложить обстановку!»

### ***Капитан 1-го ранга Владимир Баринов:***

— А получилось так. Поскольку вахтенные офицеры уже падали от усталости, нести ночную вахту на якоре поставили доктора, который, как всегда, с успехом отоспался в полигонах. Дали ему планшет якорной стоянки, объяснили, как брать контрольные пе-



лента, предупредили, чтобы при малейшем сомнении вызывал командира на мостик, с тем и оставили. Повторяю — устали все смертельно, и командиру, практически не спавшему трое суток, надо было прикорнуть часок-другой. В два часа ночи — боевая тревога! Вскрываю и вслед за командиром взлетаю на мостик. В глаза ударил яркий свет кормового якорного огня. Лежит снежный заряд, сквозь белую замять черные скалы Кильдина кажутся совсем рядом...

Как оказалось, ночью ветер сменился, и лодку постепенно развернуло на якорь кормой к берегу. Оставшись на мостике в одиночестве, доктор тревожно вслушивался в вой метели, с опаской поглядывая на враждебные скалы и время от времени прикладывался к визиру, значения контрольных пеленгов на котором по-прежнему за рамки установленных значений не выходили. Близость берега его, между тем, продолжала беспокоить, он все больше сомневался, что правильно оценивает обстановку, и док, как его учили, объявил тревогу — «на всякий случай». Выскочивший на мостик командир решил, что корабль несет на камни и, не теряя времени, дал команду отбросить корму от берега, работая полными ходами враздрай. Лодка задрожала и начала медленно разворачиваться. В этот момент послышался звонкий удар; виртуозный мат комбрига, возникшего на мостике в расстегнутой канадке и без шапки, был сходу перекрыт металлическим грохотом, из-под настила носовой надстройки зазмеилось красное пламя с фиолетовым свечением, по черной воде заплескали уродливые тени. Вся эта феерия продлилась несколько мгновений, после чего наступила нехорошая тишина. На инерции заднего хода лодка медленно выползала на середину Кильдинской Салмы.

— Похоже, мы потеряли якорь, — кашлянул в кулак командир.

— В чем дело, Мохов? — грозно насупился Кузьмин, — стопора не зажали?! Не могла же цепь при такой нагрузке уйти через стопора, и тем более сорваться со жвака-галса?! Штурман, а ну проверить все стопора!

Я бросился на надстройку и с изумлением убедился, что стопора были зажаты как надо. И лишь оплавленные стальные губки свидетельствовали, что якорь-цепь непостижимым образом все-таки ушла за борт вся, до последней смычки.

Потерять в море якорь для корабля любого ранга — чрезвычайное происшествие из так называемого перечня №1, который ежедневно докладывается командующему флотом. Спросите любого штурмана, в чье заведование входит якорно-шпилевое устройство, и он вам скажет, что такое получить в техупре флота новый якорь или цепь к нему. Этот романтический символ морской

службы был для нас воплощением вездесущего общефлотского дефицита. Поразительно, как наши тыловики даже из ржавого казенного железа умели делать недоступные «сокровища», умело припрятанные по складам.

— Командир, якорь с цепью будем поднимать, — решительно распорядился комбриг, — надо только обозначить место якоря буюм. Командира БЧ-5, на мостик! Исаев, где у тебя буй?

— Какой буй?! — искренне изумился честный механик, в жизни не видавший такой роскоши даже на своем отличном корабле, не говоря уже о разваливающейся Б-98.

— Красный! — выкрикнул комбриг, медленно багровея от гнева. — У вас что, Мохов, аварийное имущество раскомплектовано? Да как же вы собирались сдавать задачу? Где буй?

— Нет у нас ни буя, ни... — пробурчал себе в усы раздосадованный командир, с трудом сохраняющий присущее ему обычно олимпийское спокойствие.

— Аварийный брус на мостик! — грозно распорядился комбриг, сопроводив команду выразительным взглядом в сторону съевшегося Исаева.

— Аварийный брус центрального поста на мостик! — лихо отрепетовали вахтенные, и красный конец бруса, неспешно покачиваясь, появился из верхнего рубочного люка; снизу его подталкивала добрая дюжина добровольцев, желавших вместе с брусом выбраться на мостик в надежде если не покурить, то хотя бы подышать свежим воздухом.

Механик уже все понял и блуждал тоскливым взглядом по лицам командира и комбрига.

— Механик, тащи спасательный конец из боевой рубки!

— Товарищ командир, — безнадежно заскулил стармех, мысленно уже прощаясь с аварийным брусом и единственной на всю эскадру 50-метровой бухтой спасательного троса, который он за две бутылки «шила» и под честное слово арендовал у приятеля на время сдачи задач.

— Груз нужен, груз ищите!

По всей лодке полезли трюмные и мотористы, собирая железки из ЗИПа, которые можно было бы приспособить в качестве якоря для «самопального» буя. И тут взгляд комбрига упал на закрепленный в ограждении рубки ацетиленовый баллон — «а ну давай его сюда!»

Протестовать было бессмысленно. Механик обреченно махнул рукой, смирившись с необходимостью искать способы списания дорогостоящего и к тому же не своего имущества, а матросы в дыму торопливо выкуриваемых сигарет уже дружно стучали клю-

чами, пытаясь отвинтить намертво прижавевшие крепления. В конце концов их просто обрезали ножовкой. Спасательный конец привязали к красному деревянному брус, лежащему поперек ограждения, и стальному баллону.

— Теперь, штурман, выводи в точку потери якоря! — приказал Кузьмин. Дали ход моторами. Я взял последние контрольные пеленга, доложил — «в точке» — и под радостные вопли «давай!» матросы дружно столкнули импровизированный буй. Тот с грохотом упал в волны и... тут же исчез под водой!

— Второй брус сюда! — комбриг вошел в азарт.

— Конца больше нет, — хмуро проинформировал Исаев и пошел вниз. Кузьмин молча сидел на ограждении рубки.

Я попытался успокоить расстроенного комбрига:

— С «Лиры» якорь снимем, товарищ комбриг!

Подводная лодка 611-го проекта «Лира» стояла в Екатерининской гавани в качестве плавучего склада запчастей. В моря ей уже не ходить, и якорь ей, стало быть, не нужен. Кто предложил, тот и исполняет. Подцепили якорь на «Лире» краном, влезли мы с командиром отделения рулевых под настройку и, лежа по пояс в ледяной шуге, начали пилить соединительное звено цепи ножовкой. Расчет был таков: оставить в цепном ящике только последнюю смычку, которую без постановки в док и отдачи жвака-галса оттуда все равно не извлечь. Пилили мы часа три-четыре. Потом заволокли цепь на борт. Промокли до ушей. Старпом поднес нам по стакану спирта. Но хроническое воспаление суставов я себе честно заработал.

Самое обидное, что и Игорь Николаевич Мохов, и я как командир рулевой группы, в чье заведование входит якорное устройство, оба мы получили от начальства НСС — неполное служебное соответствие. А настоящие виновники ЧП остались, как водится, в тени. Это уже потом, когда Б-98 поставили в док, я залез в цепной ящик и увидел потрясающую картину: на рыме остались обрывки алюминиевой проволоки, которой был привязан корневой конец якорь-цепи!



**Часть шестая**

**ЕСТЬ ЧТО ВСПОМНИТЬ...**

Флотские байки



## КОЕ-ЧТО ИЗ ЖИЗНИ ЧЕТВЕРТОЙ ЭСКАДРЫ

**Капитан 2-го ранга-инженер Александр Чесноков**

### **ТИП — настоящий замполит**

Быть человеком — это и значит чувствовать, что ты за все в ответе.

*Антуан де Сент-Экзюпери*

На моем жизненном пути, в самом начале офицерской службы, встретился человек, который не за страх, а за совесть исполнял свой долг, и воинский, и гражданский, и партийный, и просто человеческий. Если бы у нас в партии, во всех ее руководящих органах, были бы настоящие коммунисты — и по своим идейным убеждениям, и по морально-нравственным критериям, и по общечеловеческим качествам — я не сомневаюсь ни на йоту: никогда не произошло бы того, что случилось с нами, со всей нашей могучей державой.

Таким человеком, на мой взгляд, был Тореев Иван Павлович (случайно составил буквы — получилось ТИП), которого я считаю настоящим коммунистом и настоящим замполитом безо всяких оговорок. Среднего роста, худощавый, очень подвижный, с серыми внимательными глазами на обыкновенном лице, с русыми прямыми волосами. Он ничем не выделялся внешне среди других офицеров экипажа, равных с ним в звании, а он был капитан-лейтенантом. Был, что называется, свой в доску: любил остроумный анекдот, тонкую шутку, замечательно играл в шахматы, любил хорошую музыку и книги, не упускал возможности порыбачить, если позволяли обстоятельства. Насколько я помню, он закончил штурманский факультет Каспийского ВВМУ, был какое-то время освобожденным секретарем комитета ВЛКСМ в училище, потом замполитом на каком-то надводном корабле и добился перевода на Север, на подводные лодки самого плавающего соединения, в Полярный. Я хорошо знал его семью. У него была очень приветливая и гостеприимная жена и две дочурки. Жили они очень скромно в обыкновенной двухкомнатной квартире «хрущевской» пла-

нировки в доме на улице Сивко, что своим торцом смотрел на так называемый «чертов мост». Кто помнит Полярный 60–80-х годов — тот никогда не забудет это уникальное деревянное сооружение, особенно если хотя бы раз в жизни преодолел его в ураганый ветер зимой.

Меня назначили командиром моторной группы в резервный экипаж четвертой бригады лодок, но буквально через неделю я был прикомандирован на плавающую лодку, Б-49, на которой штатный командир моторной группы находился в отпуске, а лодка сдавала курсовые задачи и часто выходила в море. А в октябре я уже на другой лодке, Б-34, ушел в Средиземное море ровно на полгода — 183 суток.

А Тореев принял самое непосредственное участие в моем бытовом устройстве на плавказарме (ПКЗ-56), где меня подселили в двухместную каюту к лейтенанту Володе Ермолаеву, «военнопленному», выпускнику Ленинградского арктического мореходного училища, служившему в должности начальника РТС — командира БЧ-4 (связи) в этом же экипаже. Надо отметить, что все резервные экипажи в каждой бригаде были своеобразным «отстойником» для личного состава и офицеров бригад. В них служили в основном недисциплинированные матросы и провинившиеся офицеры, либо списанные с лодки по здоровью, либо ожидающие перевода на берег. Из этих экипажей всегда пополняли недокомплект любой лодки на очередной выход в море, часто привлекали народ к различным хозработам на берегу и в гарнизонные наряды. Одним словом, текучка кадров в них была очень большая. И надо отдать должное командованию экипажа за умение держать в узде эту разношерстную хулиганистую публику.

Первое, что сделал замполит, — детально со мной побеседовал: откуда родом, кто родители, состав семьи, у кого когда день рождения, адреса родственников, где и как учился. Постарался обо мне выяснить все-все (и я впоследствии в своей работе с личным составом поступал точно так же); чем я увлекаюсь помимо службы, какие люблю книги, фильмы, как познакомился с будущей женой, кто она, где живет-учится, ее родители и т.д. Посоветовал мне сходить в финчасть, оформить подъемные, встать в очередь на жилье. Постоянно следил за моим настроением, интересовался, часто ли я получаю письма из дома, не нужна ли какая-нибудь помощь. Человек проявлял заботу не на словах, а на деле: ненавязчиво, очень деликатно и корректно. И таким он был со всеми: и с офицерами, и с мичманами, и со старшинами, и с матросами. Очень чуткий, отзывчивый на любую просьбу, настоящий отец родной каждому матросу, душа коллектива. Помню,



наш экипаж по своей сплоченности и дисциплине в целом именно благодаря усилиям замполита выглядел не хуже плавающих экипажей, несмотря на то, что к нам «сливали» все отбросы с лодок бригады.

Тореев хорошо знал жен офицеров экипажа и их детвору, напоминал о днях рождения и семейных юбилеях, добивался, чтобы каждая семья была обеспечена жильем. Когда в сентябре ко мне, лейтенанту, приехала буквально на десять дней моя жена (тогда еще студентка), именно он помог временно устроиться нам в комнате, которую до этого занимал мичман — старшина команды электриков, получивший однокомнатную квартиру. Объяснил, где элементарно получить положенные по вещевому довольствию постельные принадлежности, помог в оформлении разрешения — пропуска в Полярный (закрытый гарнизон), чтобы встретить жену на вокзале в Мурманске. Ну как можно быть неблагодарным такому человеку! Более того, когда я вернулся из второй автономки, на «Лире», мы отплавали вместе все сто семьдесят суток, а у меня тогда собственного жилья еще не было, Тореев поступил очень просто: пригласил пожить у него в квартире! Представьте себе: «хрущевка», двадцать восемь квадратных метров, он с женой и детьми в маленькой комнатке, а нам выделил диван-кровать в большой, проходной. И пока он хлопотал о выделении нам собственного жилья (а на это ушло дней десять-двенадцать), мы жили у него. Жены наши очень подружились, быстро нашли общий язык, а мы были безмерно благодарны этим замечательным людям. Скажите мне, товарищи офицеры, встречали ли вы когда-нибудь такого замполита?

Тореев отлично знал штурманское дело, мог заменить вахтенного офицера при несении ходовой вахты в надводном и подводном положении, хорошо знал устройство лодки, четко действовал в составе корабельного боевого расчета при торпедных стрельбах. Его лекции на политзанятиях всегда были доходчивыми, интересными, с поучительными примерами из жизни, убедительными фактами и аргументами. Это был неутомимый организатор всевозможных викторин, конкурсов, состязаний и соревнований. Он обладал острым чувством справедливости даже в мелочах. Не давал в обиду провинившегося матроса, если чувствовал, что тот глубоко раскаялся в совершенном проступке, искренне переживает оглушность и готов приложить все силы, чтобы искупить свою вину. Его поистине любили в экипаже. Всегда собран, аккуратен, подтянут, никогда не курил, в компаниях был заводилой и балагуром, умелым рассказчиком и запевалой. Он был абсолютно бескорыстен, обладал удивительным чувством самоконтроля, зани-

мался йогой и медитациями. Мог увлечь людей на доброе дело. Постулат о том, что «идея становится материальной силой, когда она овладевает массами», для него не пустые слова, а повседневная практика. Тореев был великолепным психологом. Знал ли он труды Дейла Карнеги? Трудно сказать, но у него была своя отработанная тактика, как завоевать симпатию собеседника, склонить его на свою сторону, убедить в опрометчивости какого-либо непродуманного шага. Он был необычайно эрудирован.

Тореев терпеть не мог хапуг, разгильдяев, бездельников, тулиц и пьяниц. Мог поставить на место любого зарвавшегося выскомерного начальника, особенно когда тот за какую-либо оплошность или недостаток начинал орать матом. Острый на язык, Тореев иногда просто издевался над демагогами-пустобрехами. Например, на инструктаже политгруппиров по очередной избитой теме политзанятий для матросов, когда чванливый представитель политотдела, с умным видом глядя в бумажку, перечитывал рекомендации из журнала «Коммунист Вооруженных Сил» («КВС»), а мы, сидя в зале и имея на руках эти же самые журналы, водили пальцами по строчкам и перешептывались, пересмеивались между собой. Ну хотя бы что-нибудь новенькое сказал, свое! Нет, долбит, как дятел, один к одному! Торееву ничего не стоило продемонстрировать свой интеллект и эрудицию примерно таким образом:

— Можно вопрос? — спрашивал он.

В зале моментально устанавливалась гробовая тишина: сейчас Тореев опять что-нибудь «отмочит»...

— Да, пожалуйста, слушаю вас! — не ожидая подвоха и радуясь тому, что к нему обращаются за разъяснениями, разрешал вновь испеченный наставник.

И тут Иван Павлович не спеша, громко, чтобы все слышали, внятно и четко произнося все слова, задавал невероятный по слювесной казуистике вопрос, вроде такого:

— А верно ли, что каждый индивидуум, абстрагирующий метафизику, не может игнорировать критериев догматического эмпириокритицизма?

— ??? — от удивления инструктор лишь разевал рот, а Тореев невозмутимо продолжал:

— Я полагаю, это так же справедливо, как и то, что каждый кретин, игнорируя догматы шовинистического обструкционизма, не может претендовать на полноту восприятия составляющих аспектов эмпириокритического индивидуализма в силу своего дремучего обскурантизма! Не так ли, товарищ капитан 3-го ранга?! — заключал Тореев при полной тишине в зале. Пауза.

— ??? Ну, товарищ капитан-лейтенант, у меня просто слов нет, как вы все это ловко сформулировали! Подойдите ко мне после окончания инструктажа, я все, что вы сказали, запишу... — невнятно лепетал чопорный представитель политотдела.

Поэтому иногда инструктажи сводились к тому, что рекомендовали самостоятельно изучить такие-то страницы журнала «КВС», а на обращение Тореева: «Можно вопрос?» отвечали: «Спасибо, как-нибудь в следующий раз». Упыри с партбилетами в кармане боялись его, как огня, завидовали его таланту и способностями... мспили.

Можно даже так сказать: сколько у Тореева было настоящих верных друзей, пожалуй, столько же, не меньше, было и откровенных недругов и завистников.

После того, как он на контрольно-пропускном пункте поймал мичмана — заведующего продскладом, с чемоданом дефицитнейших консервов (языки, икра, ветчина и т.д.), предназначенных высокому начальству, Тореев стал врагом номер один для командира береговой базы, по указке которого этот мичман ташил в город тяжеленный чемодан. А Тореев действовал четко по закону: был составлен соответствующий акт, вызван непосредственный начальник ворюги, и дело направлено в военную прокуратуру...

Самое удивительное было в том, что Тореев обладал способностью найти выход из любой, самой безнадежной ситуации. Вот уж кому подходит принцип «не унывай», так это всецело к нему. Это он однажды нам, молодым лейтенантам, советовал, как можно раздобыть билет на самолет, когда люди не могут улететь по трое-четверо суток: все рейсы забиты и даже по телеграммам экстренного вызова (например, на похороны) трудно пробиться. А делалось все элементарно просто. Известно, что есть бронь обкомовская, аэрофлотовская, бронь МВД и КГБ. Но мало кто знает, учил Тореев, что у каждого уважающего себя кассира есть еще своя персональная бронь. Так вот, схема действий выглядит так. Заходишь в кассы предварительной продажи билетов, а народу там тьма. Порой стоят сутками, составляются списки, номера пишутся на ладошках, через каждый час переключка, кто не откликнулся — вычеркивают... Кто хоть раз пытался в начале летнего отпускного сезона в 70-80-х годах улететь из Мурманска на юг, тот меня поймет, что это такое. Обычно народ толпится у касс на Москву и Ленинград, а в кассах на другие направления никого нет. Подходишь к любой из них и, вежливо улыбаясь, спрашиваешь, как зовут девушку во-о-н в том окошке слева (справа). Допустим, вам отвечают: Оля. А как зовут ее сменницу, вы же не каж-

дый день работаете, да? Вам ответят, например, Клавдия Васильевна. Все, спасибо, на 50 процентов дело сделано. Выходим, кушим. Энергично заходим снова в помещение — и прямо к заветной кассе:

— Оленька, здравствуйте! Вам Клавдия Васильевна не оставляла для меня билетик на Москву?

Она, конечно, отвечает, что нет, не оставляла.

— Значит, забыла сказать, — продолжаете с огорченным видом, — моя фамилия такая-то, вот мои документы, посмотрите, пожалуйста, повнимательнее. Я ее племянник, мне надо обязательно сегодня улететь! Как же быть? Что же делать? А вы не можете? Вот деньги — выручайте, вы — мой последний шанс...

Через пять-десять минут у вас в руках заветный билет, и вы, отблагодарив очаровательную Оленьку шоколадкой и передав пламенный привет неизвестной вам Клавдии Васильевне мчитесь в аэропорт.

Я этим способом воспользовался лишь однажды — уверяю вас, действует безотказно. Но когда это было...

\*\*\*

Надо отметить, что на лодках Полярного, как и везде, немало было любителей-рыболовов. Наиболее заядлые имели все необходимое для удовлетворения своей страсти — лески, крючки, блесны, спиннинги и т.д. Использовалась любая малейшая возможность, пока лодка лежит в дрейфе, поудить рыбу, и неважно где: в точке якорной стоянки, в Мотовском заливе, или на рейде Кильдин-Могильный, в открытом океане, на Севере или в Средиземном море. Лишь только стопорили ход и лодка ложилась в дрейф, как тут же (если позволяла обстановка, конечно) на палубу выспали любители попытать счастья поймать на крючок или какую-либо мудреную самодельную блесну какую-нибудь живность морскую. Я не раз был свидетелем, а порой и участником рыбной ловли на рейде Кильдин-Могильный, где треска и хек ловились совершенно невообразимым образом. Снасть представляла из себя кусочек мельхиора (бронзы, латуни, а иногда алюминия) размером с обычную ложку с приделанным к этому блестящему предмету крючком, желателен тройником, размером с согнутый мизинец. И вот эта примитивная до безобразия снасть опускалась на прочной леске либо капроновом шнуре до самого дна, делалось несколько резких подергиваний — и подсекалась очередная рыбина килограмма на полтора-два, а иной раз и побольше. И что харак-

терно: за пасть ловилось не более десяти-пятнадцати из сотни рыбин, а в основном за брюхо, хвост, плавник, жабры, что угодно. Вся петрушка в том, что в этих местах рыба скапливается вблизи дна и стоит косяком толщиной в несколько метров, и зацепить ее хоть багром (если б был такой неимоверной длины — около ста метров — черешок!) или даже обыкновенной «кошкой» — дело весьма нехитрое. Обычно здоровенный трехведерный лагун (алюминиевая кастрюля из камбуза) наполнялся командой из трех-четырёх рыболовов-живодеров буквально за полчаса. Конечно, зевая посмотреть на внеплановое соревнование аборигенов рыболовного спорта собиралось немало: все свободные от вахты, если позволяли погода, обстановка и дружелюбное настроение командира. Сыпались шутки-прибаутки, подначки-розыгрыши, смех и веселье царили на палубе: экипаж развлекался на всю катушку. С другой стороны — добыча становилась существенной прибавкой к флотским харчам — прямая экономия бортового пайка: уха и жареная свежая рыба на всю команду.

Иной раз запасали рыбу впрок, не брезговали и домой в качестве морского сувенира принести, порадовать близких.

Как-то в Средиземном море, где-то в районе побережья Марокко, кажется, в 64-й точке (штурмана знают этот район) с ВПК «Гремящий» Северного флота умельцы пытались поймать акулу. Привязали к обыкновенному деревянному ящику из-под макарон или каких-то банок на прочном тонком стальном тросике диаметром пять-шесть миллиметров крюк из провизии, на котором вешают целые тушки мяса, здоровенный кусок не первой свежести говядины и пустили это сооружение с углублением метра на полтора-два за борт по течению. Погода была отличная, небольшая зыбь, слабый ветерок, солнечно, кружились чайки, шныряли акулы... Ящик отнесло от корабля на добрую сотню метров, все с нетерпением ждали: схватит — не схватит, клонет — не клонет, попадетсЯ — не попадетсЯ, и до рези в глазах всматривались в «поплавок» и маневры шныряющих в его окрестностях акул. Но все напрасно — не хотят эти подлые твари отведать вологодской (курской, рязанской, тамбовской или Бог знает еще каких краев) говядинки — ходят кругами вокруг да около, чуть ли хвостами не задевают, а хватать и не думают! Тут всякое терпение лопнет! Ан нет, плохо вы знаете настоящего волевого рыбака. Он с невозмутимо-глупейшим видом будет бдительно глазеть хоть полдня на поплавок и ждать, когда хитрая и умная рыба схватит наживку!

А в этот раз через какое-то время размокшая в воде бечевка, которой был привязан к ящику-поплавку огромный крюк с по-

лупудовым куском мяса, оборвалась, и наживка спокойноенько опустилась на дно, а ящик стал постепенно удаляться в сторону Африканского побережья. Заметив неладное, старший инициатор-рыболов решил исправить непредусмотренную его планами ситуацию. Потянув за трос, он обнаружил могучее упорное сопротивление. Немедленно подоспела подмога в лице сочувствующих ему зевак-наблюдателей. Но даже усилиями четырех-пяти человек, мужественно схватившихся голыми ладошками за хoduном ходивший трос, никак не удавалось вытащить попавшуюся на крюк рыбину на борт! Конечно, весть о чудо-поклевке мгновенно облетела все каюты-кубрики и палубы ВПК. Сбежались все свободные от вахты. «Акулу поймали! Пойдем посмотрим!» Посыпались всевозможные советы и рекомендации знатоков и дилетантов: тащить — отпускать, дергать — травить, так что бригада добровольцев-бурлаков взмокла от усердия. Наконец, додумались завести трос на лебедку шлюпочной кран-балки, и когда усилиями этого довольно мощного механизма подтянули добычу поближе к борту, все ахнули: на крючок попался здоровенный морской окунь! А это придонная рыба, и если его быстро поднимать на поверхность, у него буквально выпучиваются глаза! Так вот, глаза этого исполина были с теннисный мяч! Завели под него с помощью кран-балки сетку, которой обычно грузят на палубу ящики с провизией из трюма судна обеспечения, и подняли чудо-окуня на борт. Вес его оказался ни много ни мало, а около семидесяти пяти килограммов! Из одной рыбины получилась уха на весь экипаж! Это не выдумка, а самая настоящая быль. Кто был с нами в Алжире, порт Аннаба, примерно в начале марта 1971 года, когда мы заходили на несколько суток для пополнения запасов (две лодки Б-34 и Б-57 «Гремящий») — могут подтвердить это.

Мне довелось много всякой морской живности повидать и поддержать в руках. Например, на теплоходе «Михаил Калинин» с нашим экипажем на борту, сопровождавшем в дальнем походе ПЛ «Лира», в тропиках рано утром весь кормовой срез бывал завален летающими рыбками. Это такие серебристые, размером с крупную мойву или мелкую селедочку, крылатые рыбешки, они выпрыгивали из воды на высоту около двух метров и шлепались прямо под ноги на палубу кормового среза. Насколько я помню, они были несъедобными, а вот какие из них получались сувениры, это надо было посмотреть! Был на теплоходе в штате команды киномеханик, массовик-затейник, совершенно седой, в солидном (лет пятидесяти пяти — шестидесяти) возрасте дядька, щутник и балагур, выдумщик и удивительно талантливый на вся-

кие рукоделия человек. Так он из этих рыбешек делал замечательные чучела. С помощью скальпеля, пинцетов и разных подручных приспособлений аккуратненько снимал с рыбешки кожу, сушил на специальных растяжках, набивал тушку ватой, вставлял бусинки-глазки, подкрашивал где нужно разноцветными эмальями плавнички, спинку, хвост, затем покрывал лаком и на пружинистой проволоке крепил к специальной подставочке из отполированного куска красного дерева, эбонита, текстолита или просто толстой фанеры.

Жил он один в четырехместной пассажирской каюте (благо пустых кают было много) где-то на нижней палубе, и все койки были заставлены любовно изготовленными сувенирами из всевозможных раковин, рыбок, кораллов, морских звезд — чего там только не было! Это было его своеобразное хобби, и за этот поход он понаделал столько добра! Причем на наиболее ценных экспонатах, например, оригинальном светильнике из шар-рыбы, были приклеены отполированные латунные или бронзовые пластиночки, на которых каллиграфическим почерком было выгравировано, например, такое: «Индийский океан. Широта... Долгота... 12.03.72 г.».

Увлеченный был человек этим делом. И надо заметить, что это занятие было весьма неплохим довеском к зарплате. Как он говорил, однажды после аналогичного полугодового плавания он сдал в комиссионный магазин в Ленинграде подобных поделок на довольно солидную сумму — купил «Жигули» и хорошую шубу жене.

По вечерам на кормовой палубе демонстрировались кинофильмы с помощью обыкновенного 16-миллиметрового кинопроектора типа «Украина». Фильмы в основном были патристические — «Щит и меч», «Путь в «Сатурн», «Сотрудник ЧК» и т.п. — и комедии. За час-полчаса до начала он с неизменным кмором объявлял по трансляции: «Сегодня в кинотеатре «Вольный ветер» («Чайка», «Бриз», «Романтика», «Альбатрос», «Южный крест», «Альтаир», «Экватор» и т.д. — каждый раз что-нибудь новенькое в названии!) по многочисленным заявкам пассажиров и команды теплохода демонстрируется популярнейшая кинокомедия «Кавказская пленница»! Вход свободный. При себе иметь пледы и одеяла, дабы не простудиться, потому как с заходом солнца температура на палубе будет не более 13–15 градусов!»

А какой грандиозный праздник с его помощью был организован нашим замполитом Тореевым при пересечении экватора! Был Нептун со свитой русалок и морских чертей, который, сидя на специально воздвигнутом троне-пьедестале, огласил свой указ

о столь знаменательном событии в его царстве — пересечении мореходами славного государства Российского уникальной линии земного шара — экватора. Было множество лозунгов и транспарантов вроде «Даешь экватор!», флаги расцветивания, музыка, песни и пляски. А сам обряд крещения?! Каждому впервые пересекающему экватор мореходу давали выпить пивную кружку специально приготовленной смеси из морской воды, спирта, перца и горчицы. А что это не отравы — подтверждалось специальным сертификатом и заблаговременной пробой корабельного эскулапа! Причем свита Нептуна строго следила, чтобы сей сосуд был осушен непременно до дна! Затем черти хватали но-вообращенного моремана, задирали трусы или плашки, и на яго-дицу смачно ставились крутлый, размером с чайное блюдце, штамп-печать «Нептун — бог морей и океанов» с изображением в центре оного самого морского царя с трезубцем! После чего черти его хватали и тащили в бассейн (большой ящик из досок размером порядка двух метров в ширину и трех в длину, изнутри обтянутый прорезиненным брезентом и заполненный заборной водой) и со специального помоста бросали в воду — «крести-ли» — под гвалт и хохот всех присутствующих. Специальные сподвижники Нептуна из тех, кто не впервые пересекает эква-тор, зорко следили, чтобы никто не избежал узаконенного флот-скими традициями обряда, не уклонился от этой обязательной экзекуции, невзирая на чины и звания! В награду каждому вру-чалась специальная грамота, опять-таки с печатью Нептуна, за-веренная капитаном теплохода, свидетельствующая о прохож-дении этого святого обряда и освобождающая предьявителя дан-ного документа от подобной экзекуции в дальнейшем, и стопарик водки с нехитрой закуской вроде бутерброда с красной икрой и шпротинки! А какие «фигуристы» и разукрашенные русалки были в свите морского царя!

Все это действие фиксировалось для потомков многочислен-ными фото- и кинолюбителями. Поверьте, насколько приятно вспомнить это замечательное событие в своей жизни, перебирая фотографии без малого тридцатилетней давности. И какие теп-лые воспоминания остались в душе об этом удивительно похожем на Тореева человеку, главным принципом которого в любой са-мой сложной и непредвиденной ситуации — а нам приходилось бывать и в десятибалльном шторме-урагане — было: «Не унывай, брат! Главное — не унывай!»



## Семья и море

Как я выжил, будем знать  
Только мы с тобой —  
Просто ты умела ждать,  
Как никто другой.

*К. Симонов*

По-разному складывалась служба молодых офицеров на лодках. Что касается семейного положения, то тут не было какой-либо закономерности. Иногда холостяки преуспевали в карьере, а порой и женатые офицеры уходили по служебной лестнице далеко вперед. На этот счет нет и не может быть никаких рекомендаций — что лучше: быть женатым или холостяком в начале офицерской службы? И в том и в другом случае есть свои плюсы и минусы. Были и теоретики на эту тему. Например, у нас в училище на кафедре вспомогательных механизмов был преподаватель капитан 2-го ранга Сыромятников, который рассуждал примерно так. Семья офицера бывает либо счастливой, либо несчастной, все зависит от того, какая тебе нужна жена. Если ты хочешь иметь добрую хозяйку, хорошего кулинара, кто бы стирал, готовил, чистил, воспитывал детей и т.д., то совсем не обязательно, чтобы претендентка на высокое звание военно-морской жены имела высшее образование, сногшибательную внешность, интеллект и т.п. Женись на девушке попроще, из рабочей семьи, без претензий, чтобы она терпеливо и верно ждала тебя на берегу, пока ты морячишь, содержала в порядке твою форму и квартиру, не претендовала на появление в высшем обществе, смотрела сквозь пальцы на твои мимолетные увлечения на стороне — короче, чтобы это была твоя прислуга и не более того. Но если ты хочешь, чтобы она была вровень с тобой и в интеллектуальном плане, и в образовании, и в обществе занимала соответствующее положение, да еще была красавицей с хорошенькой фигурой и манерами, посмотри, какая у нее семья, какое положение занимают ее родители, поможет ли это в твоей службе, согласен ли ты, чтобы она работала и ваш семейный бюджет был общим или нет, насколько она умна, рачительна и подходит ли тебе по характеру — и тогда решай. Но запомни: верные жены попадаются не часто, и в том и в другом случае можно нарваться на такую прости-господи, что не дай Бог! Тут важен принцип — если сам не гуляешь, то и жена должна быть святой. Иного не дано! Все раздоры в семьях моряков именно из-за этого. Если муж и жена ревнивы, не доверяют друг другу, и в отсутствие жены (мужа) не прочь переспать с другим партнером —

все, семьи не получится. Хотя бывают и исключения, но это уже по взаимной договоренности: ты без меня гуляла-развлекалась, теперь и я кутну на полную катушку, и без всяких обид — тогда семья сохраняет лишь видимость, так сказать, внешнюю оболочку, для родных и знакомых, но не будет никогда у вас духовного единства и настоящей любви!

«А насчет возраста жены, — говорил Сыромятников, — я, например, женился по шведской системе. Что это такое? Да очень просто: мне было двадцать шесть, а ей восемнадцать лет. То есть берем возраст жениха, делим пополам и прибавляем пять лет ( $26:2+5=18$ ). Это шведы считают наиболее оптимальным соотношением в браке. Но теперь мне тридцать шесть лет, а ей двадцать восемь. Посчитаем:  $36:2+5=23$ ! Она сейчас для меня старуха! И что теперь делать? Если любите друг друга, все будет нормально, а нет — лучше разводись! Но женись по шведской системе».

По-моему, только один из наших одноклассников, Володя Р., воспользовался его советом. Когда мы выпускались, у нас на факультете из тридцати девяти человек половина (девятнадцать или двадцать человек) были женатыми, а Володя говорил, что его будущая жена еще школу не закончила. Кстати, у него с Галей сложилась замечательная во всех отношениях семья. В Полярном мы дружили, встречались иногда по праздникам или в день рождения то у нас, то у них.

Так вот, в этом непростом житейском деле бывали и курьезы. Помню, один механик с новой лодки (экипаж комплектовали на Камчатке, а служить им пришлось на Севере — в Полярном) умудрился жениться на такой прости-господи «королеве» городка, что, как говорится, прошла «огонь, воды и медные трубы». Кто в ее постели только не был: от матроса до «кап-раза». И как мы его ни уговаривали не делать такого опрометчивого поступка, он то ли втрескался в нее по уши, то ли, как говорится, шлея под хвост попала. Заупрямился: женюсь, и все! Ну ладно, отпуск он уже отгулял, дал ему командир три дня на свадебные торжества, и все. И вот после столь краткого «медового месяца» появляется старший лейтенант К. в кабинете флаг-меха, а выражение лица — как будто только что лимон съел. Поздравляют его все присутствующие со знаменательным событием, а флаг-мех капитан 2-го ранга Гузеватый и говорит: «Запомни, К., жизнь — это как бочка с дерьмом, а сверху то-о-о-ненький слой меда. Понял? Так я вижу, ты бочку-то не с той стороны откупорил. Ничего, в следующий раз умнее будешь!» Не сложилась у К. семья...

В семидесятые годы лодки из Полярного плавали много и долго. Уходили бригадами. И что характерно, возвращается, к при-

меру, четвертая бригада из Средиземки, стоят на причале жены офицеров и мичманов (а оповещали через женсовет практически по всему Союзу!) стайками, поэкипажно. Потом отпуск, снова подготовка к следующей автономке, а некоторые жены, как познакомиться на причале при встрече своих мужей, так потом час-тенёк в женской консультации встречались, а бывало, и по пять-шесть человек рожали чуть ли не в один день. С моим сыном, например, в одной школе учились ребяташки, почти половина класса, родившиеся 20–25 января 1972 года. У меня ведь и сын и дочь — дети «автономные»: вернулся с моря 22 апреля 1971 года — ровно через 273 дня (девять месяцев) — сын, да какой, аж на четыре килограмма! А я уже был в следующей автономке, за экватором на «Лире» (ну, об этом походе еще расскажу). Вернулись мы 22 июня, и если снова отсчитать 273 дня — дочь родилась теперь уже с рекордным весом на весь городок — пять килограммов двести граммов! Кстати, ее-то я встретил из роддома, а сына впервые взял на руки, когда ему исполнилось ровно полгода...

Мы, мужики, в море, а вот как жены наши жили тогда — трудно теперь представить, что они, бедняги, такое смогли выдержать. Представьте себе: полярная ночь, ураганный ветер, метель, маяки воют непрерывно, постоянно стучит оторванный лист железа по крыше, в квартире +12 градусов... Для того, чтобы истопить титан и нагреть воду, приходилось таскать пустые ящики от магазина (других дров просто не было, а угля и котельным не хватало!)... Дети постоянно болеют, белье в квартире не сохнет, с продуктами перебои, да еще постоянная тревога за мужа: где-то он сейчас, все ли в порядке на лодке? Три дня как должны были вернуться, а соседка говорит, с ними связи нет... Эта огромная нагрузка на нервы сказалась и на здоровье очень многих настоящих боевых подруг и верных спутниц жизни подводников.

Есть памятники морякам, погибшим в море, героям войны, есть памятник в Волгограде матери-Родине, но будь моя воля — я бы соорудил красивый, величественный памятник всем безымянным женам моряков, тем, кто крепко любил, верил и ждал, кто страдал и надеялся до последнего, кто никогда не предавал и не изменял, кто вопреки всем трудностям и невзгодам растил и воспитывал наших детей, кто пролил море слез по погибшим мужьям. Если есть на свете справедливость — хочу, чтоб она восторжествовала, и пусть этот памятник поставят в Полярном или Североморске, Видяево или Севастополе, на Камчатке или во Владивостоке... Мы должны увековечить память о наших любимых, и чтобы будущие поколения знали, что народ уважает и ценит не только мужчин-моряков, но и их верных подруг...

Кстати, любящие жены (да и мужья тоже) очень хорошо чувствуют друг друга на любом расстоянии. Например, со мной однажды произошло такое... Но все по порядку. После второй автономки (а отморячил я тогда аж сто семьдесят пять суток) приехали мы с женой домой на родину в отпуск. Встреча с родными, застолье — все как обычно. Вышли с тестем на крыльцо перекурить, ну он меня и спрашивает: «Как плавалось? Что-то ты худой очень и бледный, здоров ли?» «Да ничего, — отвечаю, — все в порядке. Всякое было в море, много пришлось повидать-пережить. Не дай Бог еще когда-нибудь в такие переплеты попасть, что нам достались». А я был в составе второго экипажа подводной лодки «Лира» — это «дизельюха» 611 АВ проекта, второй корпус ракетной ПЛ постройки 1953–1957 гг. Потом она была переоборудована «под науку», сходила в 1968–1969 году в экспедицию, затем долго ремонтировалась, и в последнем ее походе с декабря 1971 по июнь 1972 пришлось и мне участвовать. Прошли мы тогда более 30 тысяч миль (больше, чем вокруг шарика по экватору!). На долю второго экипажа пришлось более двухсот погружений-всплытий в северной и южной Атлантике, в Индийском океане, спускались почти до 60 градуса южной широты в район плавающих айсбергов у берегов Антарктиды. Было пять заходов в иностранные порты. В составе экспедиции были кроме «Лирь» теплоход «Михаил Калинин» и танкер из Риги. Если описать все впечатления подробно — целая книга получится, а здесь замечу только один момент. На теплоходе мы здорово отъелись (при моем нормальном весе в 74 кг я растолстел до 85 кг! — это всего за месяц плавания), зато на лодке за 43 суток скинул до 64 кг! Хотя паек был не хуже, просто было столько поломок, что спать приходилось по два, максимум три часа в сутки, после того, как в сильный шторм покалечило командира БЧ-5, и вахтенным механиком на целый месяц остался я один.

Короче говоря, сидим мы с тестем, курим, разговариваем, и тут он мне говорит: «Знаешь, Саша, был один случай с Лидой, мы все очень перепугались. Собрали 20 февраля, когда вашему Сережке исполнился месяц, всех родных отметить это событие, ну вроде крестин. А Лидка после тяжелых родов тогда еще мало вставала с постели, врачи не разрешали, а тут такое событие, и она ненадолго присела к столу. Ну, выпили понемногу за новорожденного (на зубок, как говорится), за его маму, за тебя — морехода... Кстати, когда родился Сережка, телеграмму на почте с твоим адресом «Ленинград. Календарь. Т/х «Калинин» от казались принимать, пришлось через военкомат объяснять, кто ты и где сейчас ты. И вот, знаешь, только-только пропикало по

радио двенадцать часов, Лидя вдруг, как чумная, сделалась, выскочила из-за стола, выхватила Сережку из кровати, плачет, ее всю дрожь бьет, припихнула мальчонку к себе и все время, как в бреду, повторяет: «Саша, Саша, Са-а-а-ша-а!» До истерики дошла. Никак не могли ее минут десять-пятнадцать успокоить и ребенка отнять, думали, задушит. Она рыдает, и Сережка криком кричит. А потом вдруг обмякла и рухнула без памяти на руки. И Сережка успокоился и тут же заснул. Мы так перепутались, уложили ее, бедняжку, в постель. И, представляешь, она проспала больше суток! А потом проснулась — и ничего не помнит, что с ней случилось. Вот объясни мне — что это с ней было, а? Как ты думаешь?»

И я вспомнил. Как раз в эти самые минуты (запись в вахтенном журнале — 11.59) мы чуть не утонули. Шли на глубине 90 метров, под одним бортовым мотором «малый вперед» — что-то около четырех узлов, на режиме контрольного замера в очередной точке. И вдруг доклад из седьмого отсека — поступление воды в районе носовой переборки. Лодка стала резко погружаться с дифферен-том на корму. Короче, пролетели мы тогда больше предельной глубины, был аварийно продут весь балласт, дифферент на корму около 40 градусов, работала все три мотора «полный вперед» — и чудом выскочили на поверхность. Я, вахтенный механик центрального поста, действовал четко, автоматически, даже, помню, боцману правую руку до крови ободрал, когда кормовые рули он загнал не в ту сторону, и я никак не мог с ним справиться — так парень ошалел от ужаса. Запись в вахтенном журнале в 12.18: «Отдраен верхний рубочный люк, стоп моторы». Только после этого меня прошиб страшный озноб, тряслось все: руки, ноги, губы, колени, зубы стучали, как от мороза... И верите, в эти мгновенья вся моя жизнь пролетела перед глазами, как в сверхскоростном фильме: вот я совсем маленький, мама, папа, родные, школа, училище, друзья, свадьба — все-все события моей жизни в мельчайших деталях и подробностях быстро-быстро. И на фоне этого мелькания, как луч прожектора в темной ночи, одна мысль: сегодня моему Сережке ровно месяц, а я его еще не видел!!! И мог бы совсем никогда не увидеть, если бы... Очнулся от крика старпома: «Механик! Третий раз говорю — бегом в седьмой! Разберись, что случилось!» А хлебнули мы тогда не меньше 20–25 тонн: затоплен мотор экономохода, помпа и т.д. Двое суток устранили неисправности без сна и отдыха...

А теперь представьте, где был в этот момент я — в районе Южных Георгиевых островов у берегов Антарктиды, и где Лидя с Сережкой — под Пензой. Ради интереса, возьмите глобус и при-

киньте, какое это расстояние. И как она могла это почувствовать? Что это за поля такие, что за связь между людьми, на любую глупину и на любое расстояние? Скажете, это случайность? Допустим...

Но вот еще один факт. Это было в 1979 году. Апрель месяц. Я — командир БЧ-5 новейшей дизельной лодки — был в Средиземном море. Залив Сидра. Глубина 200 метров. Сменился с вахты. Сажу в каюте, пишу продолжение бесконечно длинного письма. Мы тогда имели возможность получать с оказией, обычно каким-нибудь танкером, почту с Родины, и сами отправляли письма, сразу пачками. Вдруг ясно слышу в ушах голос моей дочери Оли: «Па-а-а-па-а-а!!!» Прямо крик ужаса. Я засек время, и все это описал в письме с просьбой, когда вернусь, рассказать: вдруг что-то случилось. А сердце билось так, что вот-вот вылетит из груди, слезы — ручьем. Чувствую, беда какая-то произошла — и все тут.

И вот когда мы пришли в Севастополь, мои встречали меня на причале. Смотрю, у Оленьки на правой руке безымянный пальчик забинтован. Спрашиваю, что, мол, порезала? А Лидка мне говорит: «Да ты сам в письме написал об этом. Знаешь, что было? Сстроили около дома гараж, и Оля помогала таскать кирпичи. Так вот, представь себе, умудрилась уронить кирпич на руку, раздробило ноготь и кончик пальца, крови — море, а она, между прочим, во всю глотку кричала: «Па-а-а-па-а-а!» Не мама, а именно папа!»

Это что, случайность тоже? Я за свою службу могу полдюжины таких фактов вспомнить. Вышли как-то в море на трое-четверо суток: сдавали задачу номер два. И вдруг у одного матроса случилось прободение язвы или что-то такое, что мы полными ходами рванули в базу. На причале в три часа ночи стояла «Скорая помощь», матроса госпитализировали. Команда на лодке, а некоторым офицерам до 7.00 разрешили сойти на берег. Бегу я домой. Ночь. Темень кромешная. Все дома без единого огонька. Вдруг смотрю — в моем окне горит свет и Лидка моя стоит. Забегаю: «Ты что не спишь?» «А я почувствовала, что вы вернетесь», — отвечает. «Когда, — спрашиваю, — мы же только после обеда вышли в море?» «Да где-то около полуночи, и не могла больше заснуть. Выдела, как вы зашли в бухту». Так вот, из всего этого я делаю вывод: сердце моряка, если он любит по-настоящему свою жену и детей, остается с ними, на берегу. А в море его хранит-бережет сердце любимой. И дай Бог, чтобы у всех моряков был бы такой абсолютно надежный ангел-хранитель!

Было это в далеком 1971 году. Вернулся я из первой автономки — был вторым, прикомандированным, командиром моторной группы на Б-34 — в свой родной резервный экипаж и надеялся сразу поехать в отпуск. Да не тут-то было. Офицеров в экипаже почему-то было лишь примерно половина, личный состав перестраивали (готовили экипаж к боевой службе), и мне было сказано: не спеши, лейтенант, еще не осень, успеешь. Тогда в моде были нехитрые стишки неизвестного автора про отпуска офицеров:

На дворе опять весна — едут в отпуск штурмана.  
Солнце жарит и палит — в отпуск едет замполит.  
Вот созрели помидоры — в отпуск тронулись минеры.  
Протерев штаны до дыр — едет в отпуск командир.  
На дворе зима опять — в отпуск едет БЧ-5!

Или шутя спрашивали: «Ты любишь потных женщин и теплую водку? Нет? Тогда тебе нельзя летом в отпуск — подожди, поедешь в бре!» В «бре» — значит в сентябре, октябре, ноябре, декабре, и дальше январь, февраль, март и апрель — все месяцы, где есть буква «р». А вот май, июнь, июль и август — где нет «р» — это время для особо заслуженных, для «стариков», тут молодым офицерам, как говорится, не светило.

Короче, меня гоняли куда попало, то на одну лодку в море, то на другую, то дежурным по живучести, то зарядку батареи на какой-нибудь лодке отбить. И так месяца полтора без передышки. Я уже взмолился: Господи, насколько проще, размереннее и спокойнее в море, в автономке. Есть четкое расписание «четыре через восемь» (четыре часа вахта — восемь отдых) — это когда три механика на лодке, плановые занятия и работы, учения и тренировки, всплытия-погружения... Все ясно и понятно в пределах прочного корпуса. Да — трудно, да — тяжело, скучаешь по родным и близким, хочется к жене прижаться и т.д., но какие нервы и здоровье надо иметь в базе? О! Это может понять и оценить лишь тот, кто служил в Полярном (да и на других соединениях, и не только, кстати, Северного флота, дизельных подводных лодок).

Наконец, как-то попал я на глаза флагманскому механику эскадры капитану 1-го ранга Э. Кульницкому (а он, надо отдать должное, всех офицеров БЧ-5 знал в лицо):

— Почему не в отпуске? — спрашивает.

— Не знаю, — отвечаю. — Начальству виднее...

— Передай командиру, чтобы немедленно мне позвонил! — приказал он.

Вечером меня вызывает к себе старпом и говорит: «Видишь отпускной билет под стеклом?» Смотрю, да, действительно на мое имя с завтрашнего дня выписан отпускной билет, есть подпись командира и печать.

— Так вот, — продолжает старпом, — ты его получишь, когда вокруг сквера около казармы «Помни войну» будет стоять забор. Ясно?

— Какой забор? Зачем? При чем тут мой отпуск? — запротестовал я в недоумении.

— А при том! — закончил старпом. — Нашему экипажу поручено командованием заменить сгнивший с времен войны забор вокруг сквера, где памятник героям морякам-подводникам! И руководить этим ответственным делом будешь ты. Возьмешь пять-шесть матросов-разильдяев из увольняющихся в запас, газосварщика из судоремонтной мастерской, где хочешь добывай трубы-уголки-прутки, но чтоб забор был! Как сделаешь — так поедешь в отпуск. Все ясно? Иди, не теряй времени.

Яснее некуда: надо, значит надо. Приказ начальника — закон для подчиненных... Пошел в кубрик, собрал по списку народ и говорю: «Так, мол, и так, хлопцы. Делаем забор — вместе едем домой, вы навсегда, а я в отпуск».

Надо ли объяснять и говорить, как была организована работа? И кто был задействован, где брали материалы и сколько народа рыскало по сопкам, оврагам, свалкам и стройкам в поисках подходящего металла?!

Факт в том, что через трое суток забор вокруг сквера (столбы из труб диаметром около восьмидесяти миллиметров с деревянными набалдашниками, перемычки из уголка и дюймовых труб, а шпакетины из прутков, шестигранника, арматуры и труб диаметром от десяти до двадцати миллиметров) суммарной длиной около восьмиста метров, сверкая блестящим кузбаслаком — стоял! Да плюс к тому две треугольные в сечении призмы из уголка 40х40 высотой четыре метра с гранями шириной около метра, по сторонам от памятника для разных лозунгов, приветствий и прочей наглядной агитации — по просьбе заместителя комбрига по политчасти по его собственноручным эскизам, намертво замурованные в суровый полярный гранит!

Это надо было все найти, притащить, разметить, разрезать, сварить, водрузить на место и покрасить!!! Короче, хлопцы мои старались на совесть, сами не спали и другим не давали. За мной было лишь организационное прикрытие грандиозной операции под кодовым названием «забор». Помню, патруль по улице Советской задержал группу из четырех или пяти моих подопечных, которые



ташили штук двенадцать-пятнадцать дюймовых шестиметровой длины труб от вновь строящегося дома. Что делать? Пришлось начальнику патруля (благо был знакомый штурман — лейтенант с соседней лодки) поставить ноль пять и объяснить, что это не кража и не воровство материальных ценностей, а изъятие неизвестно кем брошенного в сопках дефицитнейшего материала на сугубо благое дело — восстановление замечательного забора вокруг сквера имени героев подводников-североморцев! И ты, мол, на моем месте поступил бы абсолютно аналогичным образом... Конечно, взаимопонимание было достигнуто моментально. Мои бойцы потащили трубы на территорию эскадры, а он со своими — бдиль в поисках грубых нарушителей воинской дисциплины на вверенном маршруте патрулирования...

Не столь важно, что через суток, получив благодарность командования за в неимоверно короткие сроки воздвигнутый прекрасный забор, за смекалку, предприимчивость, находчивость и усердие в выполнении поставленной задачи — важно, что я, поверив в мудрейшую истину «на флоте бабочек не ловят», убыл в свой первый с Северного флота отпуск! А со мной вместе, одним поездом, ехали ребята, которые готовы были меня на руках носить и которых, в свою очередь, я сам не знал, как отблагодарить за понимание, сочувствие и помощь в очень нужном всему обществу деле — выполнении приказа старшего начальника по сооружению многострадального забора на закреплённой за бригадой территории. Кстати, замечу, что забор тот, по свидетельству совсем недавно служивших в Полярном моряков, стоит до сих пор!

Ну, естественно, отпуск у меня был уже не семьдесят семь суток (сорок пять — законных северных, плюс двадцать четыре — санаторных, плюс восемь — на дорогу), а лишь семьдесят четыре, но зато летом, в июне-июле-августе! Поверьте, за это можно было постараться, и не только через забор...

Кстати, следующий мой отпуск, тоже летом, был уже через металллом. Подогнали баржу из Мурманска и всем экипажам лодок поставили задачу собрать столько-то тонн металлолома. Кое-где был использован принцип морально-материальной заинтересованности: не только похвальный лист, грамота, но и такое замечательное стимулирующее средство, как отпускной билет. «Повезло» и мне. Используя предыдущий опыт, я уже по собственной инициативе и с разрешения старпома сколотил группу таких же остро нуждающихся в немедленном выезде на любимую с детства родину матросов и старшин и поставил конкретную задачу. Благодаря флотской смекалке, находчивости и упорству, в кратчайшие сроки мы не толь-

ко выполнили, но и существенно перевыполнили даже в масштабах всей бригады задание по сбору металлолома. Нет, мы не только собирали по помойкам ржавые консервные банки, подбирали по оврагам старые исковерканные времен Отечественной войны солдатские кровати, вытаскивали из полуразрушенных подвалов заброшенных домов прогнившие трубы отопления, канализации и водоснабжения — этим промышляли все, но этого было явно недостаточно. Мы поступили очень мудро и просто: притащили с помощью тягача, в роли которого выступил автокран на базе автомобиля «Урал» (водитель оказался земляком одного из моих страждущих попасть в заслуженный отпуск подчиненных), на буксире волоком прямо на причал к барже железяку весом сразу около шести тонн! Это было заброшенное строителями основание подъемного крана, найденное случайно на склоне сопки в районе озера за улицей Советской. Самое интересное, что у этого крана, оказывается, был хозяин, который хватился пропажи года через полтора после этих событий и, естественно, что-либо доказать, обвинить кого-то конкретно он уже не мог...

Вот так порой приходилось уезжать в очередной заслуженный потом и кровью отпуск — то через забор, то через металлолом... Зато летом, зато почти на «всю катушку», и... есть что вспомнить! Что бы там ни было, молодость, оптимизм брали свое. Не горький, ребята, прорвемся! Главное — не унывать!

## **МОРЯКИ И КОРАБЛИ**

### ***Капитан 2-го ранга-инженер Владимир Стефановский***

Прослужив немало лет в 4-й эскадре, я с особой теплотой вспоминаю все — и хорошее и не очень, в чем пришлось участвовать, видеть и переживать.

Это большой — и лучший кусок жизни. До сих пор помню лица всех сослуживцев и фамилии тех, с кем пришлось сталкиваться по службе. Даже гауптвахты и другие неприятности, которых было достаточно, вспоминаю с теплотой. С удовольствием в День эскадры пожму всем руку. Как родным.

В жизни грустное и смешное всегда рядом. И пусть не примут в обиду, если кто узнает себя в неуставных ситуациях, из которых во многом и состояли будни эскадры, окрашивая ее жизнь в светлые тона.

Заранее прошу прощения за возможные неточности. Память не вечна.

## Адмирал Парамонов

Подводная лодка Б-854 готовилась в ремонт. Перед отбывтием на КМОЛЗ — Кронштадтский ордена Ленина морской завод — зарядили аккумуляторную батарею. Но, так как батарея уже выслужила все возможные сроки, а к подводной лодке, готовящейся в ремонт, известно, отношение легкое, то и возгорание водорода под крышками аккумуляторов никого в особенности не удивило. Возгорание произошло вечером в конце зарядки, а утром лодку с 7-го причала необходимо было поставить к торпедному — 4-му причалу — под выгрузку боезапаса. Тут дело хоть и не «механическое», но возникает законный вопрос: зачем играть в боевую готовность и держать на корабле боезапас, когда лодка исчерпала все возможные моторесурсы и без посторонней помощи не может двинуться с места! Но дело не в этом. Переставить корабль можно было только буксирами, так как за ночь привести аккумуляторную батарею в порядок после возгорания было невозможно. Да к тому же была опасность нового возгорания, так как батарея газовала даже без нагрузки.

Вечером заказали буксиры на 10-м СРЗ. Это Палагубский завод. Буксиры заказали на 9 часов утра. Аккурат была суббота. Дежурный капитан завода твердо заверил, что буксиры будут ровно к 9.00. В 10.00 после часового ожидания буксиров оперативный дежурный эскадры связался с дежурным по заводу. Тот ответил, что сегодня суббота и буксиры выходные. А боезапас нужно срочно выгрузить, так как план перехода уже утвержден и каждый день на счету.

Командир лодки капитан 2-го ранга Шестаков Василий Егорович в ожидании буксиров томился на мостике, несколько офицеров штаба, и я в том числе, — на причале. Пришел командир эскадры контр-адмирал В.А. Парамонов.

— Ну что, наломали вы тут дров, «аварийщики»? Что будем делать, механики? — вместо приветствия спросил командир эскадры.

Я еще с утра досконально обследовал состояние батареи, электрики во главе с механиком Вербенцом поджали шины, включили на непрерывное вентилирование батареи судовые вентиляторы, и лодка, на мой взгляд, была готова к самостоятельному передвижению.

— Будем перешвартовываться, товарищ адмирал — ответил я.

— Как перешвартовываться? Мне второго взрыва не надо! — посуровел Василий Алексеевич.

— Тогда не будем, — ответил я.

— Вы тут не острите, понимаешь, будем, — не будем! А все-таки что будем делать? — уже более дружелюбным тоном спросил адмирал.

— Будем перешвартовываться своим ходом. Батарея слабая. Это понятно. Можно запустить третий дизель на генератор. Непрерывное вентилирование, за механическую безопасность отвечаю я, остальное — за вами, — успокоил я присутствующих и командира эскадры. После некоторого раздумья Василий Алексеевич твердо приказал:

— Тогда вниз! И смотрите у меня!

Я направился к лодке. Не дойдя до рубки, услышал голос адмирала:

— Стефановский! Что у вас за фуражка?

На флоте, где бы ты ни служил, но с 1 мая и по 1 октября положено носить фуражку с белым верхом. Я же весь май ходил в черной.

— Какая жизнь, такая и фуражка. — на ходу ответил я.

— Ладно черная, но почему такая мятая?

— По форме головы — сказал я и скрылся в ограждении рубки. Что сказал мне в след командир эскадры — не услышал, так как нырнул уже в шахту рубочных люков.

Через час лодка стояла напротив торпедно-технической базы. Все облегченно вздохнули.

Я, еще раз основательно проверив батарею и лодку, поднялся в штаб. Вскоре позвонил дежурный по эскадре: зайдите. По дороге домой я зашел в «дежурку». Дежурный по эскадре капитан 2-го ранга Н. Дюдаев вручил мне новенькую фуражку. — «От командира эскадры».

Я тут же выгашил из околыша пружину, принял чехол и уже без явного нарушения формы одежды направился домой. У четвертого причала подводная лодка Б-854 заканчивала выгрузку боезапаса. Напротив ТТБ командир эскадры и командир лодки что-то горячо обсуждали. Поравнявшись с ними, я отдал честь, приложив руку к белому чехлу.

— Что, Стефановский, жизнь посветлела? — указал взглядом адмирал на мою белую фуражку, — а голова все мятая и кривая! Ну, это надолго! — безнадежно, но и беззлобно ответил на мое приветствие адмирал.

Сейчас эта фуражка лежит у меня на шкафу и напоминает лучшие годы, связанные со службой на «черной эскадре».

## Адмирал Паргамон

С пятницы на субботу выдался мелкий дождь со снегом, и утром образовался гололед. В марте-апреле в Полярном это не редкость. Но на этот раз такого гололеда не было уже давно. Не дорога, а скользкое зеркало. Но служба есть служба. Тем более для механика. Суббота — самое время поработать с документами в штабе, по дороге домой проверить одну-другую подводную лодку на предмет организации дежурно-вахтенной службы и живучести. В механической службе вообще выходных-то и не припомнить. Вот в субботнее утро, чуть позднее, правда, чем обычно, и вышел я из дому в направлении эскадры. Дорога не длинная, рукой подать, но уж очень скользкая. Впереди, спотыкаясь и громко чертыхаясь, в том же направлении с трудом передвигались две солидные дамы. Солидные и по комплекции и по положению. Одна — жена начальника штаба эскадры контр-адмирала Паргамона, другая — боевая подруга флагмеха второй бригады Гарбузова. Не успел я поравняться с ними, как был обхвачен с обеих сторон. «Ой, скользко, молодой человек, поддержите нас, а то носы порасшибем».

Не успели мы вот так, утвердившись втроем, сделать несколько шагов, как из-за Циркулярного магазина выросла фигура самого начальника штаба эскадры Ивана Николаевича Паргамона.

— Это что такое? — с угрожающим оттенком в голосе произнес контр-адмирал. Я — в струнку, насколько можно было в такой ситуации. — «Здражелатрщадмирал»

— Иван Николаевич, — не то в оправдание, не то для ясности, вступила в разговор начальница штаба, — скользко, вот мы и держимся. Молодой человек все-таки мужчина. А то мы, как куры на льду.

— А я думал, что молодому человеку плохо стало и вы его, понимаешь, решили поддержать.... Стефановский, — обратился начальник штаба уже ко мне, — брось их. Буки-шесть должна стать под погрузку боезапаса, а механика нет. Вот ты и давай. За механика.

Я вырвался из женских объятий, сделал несколько шагов в направлении эскадры и оглянулся. Оглянулся и адмирал.

— Что? — взглянул он на женщин, которые даже рядом с солидным Иваном Николаевичем казались весьма внушительными. Потом озорно подмигнул мне:

— Если их пожже развести, на всю твою БЧ-5 хватит. Ну ладно, иди, иди. И чтоб комар носом не подкачал!

## Капитан-лейтенант Шестов

На четвертый день после исчезновения командира БЧ-4 капитан-лейтенанта Шестова комбриг Михаил Васильевич Поведенок отправил офицеров лодки и часть офицеров штаба на поиски этого дезертира. Все знали, что он, как всегда, день-два погуляет и вернется сам. Но тут он явно перебрал. Лодка завтра на стрельбы, а связиста нет. Да и вообще, неявка на службу без уважительных причин — поступок не из похвальных. И в этом случае лучше отыскать этого Шестова, посадить в лодку и пусть плывет.

Поиски результатов не дали. Жена Шестова отвечала, что «Толлик на службе». Лодка ушла на учения без Шестова. Как всегда, выручил флагманский связист. Но комбриг был недоволен в том плане, что когда Шестов в море, то на берегу меньше замечаний. Но в служебной круговерти мы о пропавшем Шестове как-то забыли.

Несколько дней спустя по пути со службы домой я встретился лицом к лицу с небритым и балансирующим над изрядно качающейся землей капитан-лейтенантом. Присмотревшись, я узнал в нем пропавшего Шестова.

— Здравствуй капитан 2-го ранга, — не пытаясь притворяться незнающим, поприветствовал меня давно искомый и почти забытый командир БЧ-4, РТС.

— Здорово, Шестов, что же это ты, подлец такой, на службу не ходишь. Тебя даже искать прекратили, — так, почти по дружески, попрекнул я шатающегося капитан-лейтенанта.

— Да вот, ну это, понимаете, товарищ капитан 2-го ранга, это в ночь с пятницы... на понедельник. Ну, после службы иду я домой, ну и, это, собрался мы, — путаясь в словах, начал свое объяснение Шестов. Я, не дослушав, посоветовал ему утром быть на службе. Именно посоветовал, так как в этой ситуации приказывать было бы неправильно.

— Нет, не приду. — с основательной долей искренности и доверия отвечал Шестов. — Понимаете, товарищ капитан 2-го ранга, вот вам я признаюсь, как на духу, ничего не скрывая. Приболел я. Знаете, что у меня болит? Гастрит у меня болит. Вот что. Жизнь не мила.

— Ну, такое бывает. Это болезнь не позорная, — с легким разочарованием пытался я его успокоить. — Пойди в госпиталь, подлечись, и гастрит твой будет как новый.

— Нет, товарищ капитан 2-го ранга. Только не госпиталь. А то еще скажут, что Шестов симулянт. Зачем мне это? Карьеру портить?

## Майор Рыжман

Вместо ушедшего на учебу в Военно-Морскую медицинскую академию доктора Личмана к нам на вакантную должность фланганского врача бригады прибыл доктор Рыжман. Вернее, капитан Рыжман Николай Григорьевич. Но довольно скоро он стал майором. Хотя по привычке мы еще некоторое время обращались к нему «капитан Рыжман». Правда, он каждый раз нас подправлял: майор Рыжман.

На партийном собрании обсуждался вопрос «личного вклада коммунистов штаба в повышение боеготовности кораблей бригады». Все без исключения в меру критиковали друг друга, не раздувая, однако, недостатков и упущений. Не был подвергнут критике только комбриг Юрий Николаевич Даньков. Командиров на партсобрании, а уж комбрига тем более, никто не критиковал. Да и указание такое было — вышестоящих начальников не трогать. Для этого есть более вышестоящий начальник и парткомиссия. Они и разберутся.

Не знаю, откуда свалился к нам доктор Рыжман, но на первом же партсобрании он, что называется, попер на комбрига. Для нас это было не то что непривычно, но неловко перед комбригом, который критики, само собой, не ожидал и не был к ней готов. Я смотрел, как Даньков наливается гневом и, поерывая на стуле, уже готов был выставить зарвавшегося доктора за дверь и закрыть собрание. Мы все — головы в плечи, очи под стол, а Рыжман все не может остановиться:

— ... Я не побоюсь, товарищи коммунисты, и прямо скажу. Да, да, скажу прямо в глаза. Да, коммунист Даньков, так, как вы работаете, так работать нельзя!

— Товарищ Рыжман... — налившись злостью, приподнялся комбриг.

— Не надо меня перебивать! Мои пять минут еще не закончились. Так вот, товарищи коммунисты, и вас я прошу обратить внимание на то, как работает коммунист Даньков. Так работать нельзя — наступал на комбрига Рыжман.

Мы еще больше вжались в стулья, боясь пошевелиться. Такого еще не было. Откуда он взялся, этот дерзкий доктор? Когда, наконец, закончатся его «минуты»? А он свое прет и прет:

— Товарищ Даньков, я вам серьезно говорю, так работать нельзя. Вы же просто губите себя на работе! Я вам это говорю как коммунист и как врач.

Наступила тишина. Мы все дружно вздохнули и расправили плечи. Со стороны это могло показаться — вылезли из-под стола. Тень улыбки осветила лицо комбрига. Гроза миновала.

Недели через две на утреннем построении, здороваясь с офицерами штаба, я подошел к доктору:

— Привет, капитан!

— Майор, — поправил меня доктор Рыжман.

Я закончил службу в должности главного инженера Балаклавского судоремонтного завода. Сразу же устроился сторожем в садоводческий кооператив. Служба там у меня пошла лучше. Я быстро сделал карьеру. Через месяц уже был старшим сторожем, а свободное время упражнялся в литературном творчестве. Однажды решил съездить в Москву, чтобы побывать в Доме литераторов на «литературных разборках». В вагоне познакомился с доктором медицинских наук полковником В.О. Самойловым. Разговорились. У нас оказалось много общих знакомых. В том числе и среди врачей-подводников. Я спросил, знает ли Владимир Олегович майора Рыжмана.

— Генерала Рыжмана, — поправил меня полковник. — Знаю. Начальника медицинского Управления Северного флота генерала Рыжмана. Конечно, знаю...

### Капитан 3-го ранга Гушин

Подводная лодка Б-2, уже в который раз, готовилась к выходу для работы с авиацией. До полигона пять часов хода. Время занятия полигона — 8.00. В час ночи — приготовление. В три — выход. Так продолжалось несколько дней подряд. Самое обидное было то, что авиация давала отбой уже перед самым выходом. Похоже, что у них там порядок не больше, чем у нас. Доставалось и мне, так как командир БЧ-5 капитан-лейтенант В. Панченко находился в отпуске, командир моторной группы допуска не имел и мне приходилось вращаться вместе с экипажем. И независимо ни от чего, утром, с подшитым свежим подворотничком — на построение, которое ежедневно проводилось перед штабом бригады. Командир бригады Михаил Васильевич Поведенок при этом, проходя вдоль строя, всегда приговаривал: «Где Изя, где Мойша, где все?» Уважительной причиной отсутствия в строю была только одна — в море.

Командир подводной лодки Валерий Георгиевич Гушин меня пожалел, так как еженощные учения по выходу на обеспечение авиации уже изрядно измотали всех.

— Владимир Владимирович, — обратился ко мне командир, — я предлагаю так: мы самостоятельно сделаем приготовление. Если что и упустим, то на пути в полигон вы подправите. Так



что вы спокойно отдыхайте, как получим фактическое «добро», я отправлю к вам рассыльного. Так как вы живете рядом, на улице Гандюхина, то десяти минут вам будет достаточно. Ну и матросу — три. Даже две минуты в запасе. Утверждаете план действий?

Немного поколебавшись, я «план действий», предложенный командиром, «утвердил»: «Есть по домам!»

Ночью, в начале четвертого, меня разбудил звонок в дверь. Я взглянул на часы, и все понял: наконец получено «добро» на выход. Вскочил в ботинки, схватил шинель, дежурный чемоданчик с бытовыми принадлежностями и, едва не сшибив с ног матроса, устремился в сторону эскадры. Следом за мной на почтительном расстоянии бежал рассыльный. Похоже, что он что-то громко выкрикивал, но я не обращал на него внимания — быстрее на лодку, как вчера и условились с командиром. Когда до лодки оставалось метров сто, я замедлил шаг, так как на причале никого не было видно. Меня догнал громко сопевший матрос, и почему-то даже схватил за шинель.

— Товарищ капитан 2-го ранга, — сбиваясь, невнятно произнес рассыльный. — Вы спали?

— Спал...

— Так спите еще, выхода не будет, — обрадовал, меня матрос.

Я молчал, собираясь с мыслями.

— Так что разрешите идти? — вернул меня в рабочее состояние рассыльный.

— Иди и передай привет своему командиру, — сказал я. Матрос, окинув меня ничего не выражающим взглядом, спустился в лодку.

Утром я стоял в строю перед штабом. Комбриг, как всегда, обходя строй, приговаривал: «Где Изя, где Мойша, где все?»

### **Помель и отправить назад**

Плавбаза «Иван Кольшкін» «штормовала» в районе точки № 3. Такими «точками» была усеяна вся карта Средиземного моря. На борту — штаб 51-й оперативной бригады подводных лодок во главе с командиром бригады контр-адмиралом Ю.Н. — Даньковым. С КП 5-й эскадры приняли радио: «Следовать в район о. Крит на встречу с тральщиком «Турбинист». Снять больного». Мы, насколько позволяла погода и дизеля, не теряя ни минуты, направились на встречу с тральщиком. Далеко за полночь,

измотанные килевой качкой, мы вышли на прямую связь с тральщиком. С целью подготовки медблока к приему больного уточнили диагноз. У мичмана, начальника продслужбы тральщика, недельный запор. Температура под 40. Если не принять мер, можно потерять человека. На тральщике условий для помощи, кроме что галюна, нет. На плавбазе все условия для оказания медицинской помощи в этом случае, вплоть до операции, есть. Но как переправить больного в такую непогоду с тральщика на плавбазу?

Несколько раз тральщик оказывался под бортом у плавбазы или почти на ее палубе и отходил, вернее, отбрасывался волной, с побитым носом. Кроме того — темень непроглядная. Даже прожектор плохо помогал. В этой ситуации о передаче больного с борта на борт не могло быть и речи.

— Готовить эвакуационный контейнер, — приказал комбриг Ю. Даньков. Сам занял место на КП, меня отправил на юг, который периодически погружался так, что все, кто там находился, были вынуждены привязаться к швартовным тумбам. Иначе после очередной волны на палубе уже никого не найти. А так, хоть и побитые, но могли что-то сообразать.

Мы, как и приказал комбриг, приготовили контейнер, принесли бросательный конец и проводник. Что такое эвакуационный контейнер? Мне он показался плавучим гробом. Ни при каких обстоятельствах добровольно я в него бы лечь не стал. Уж лучше, если что — за борт и вплавь. А в этом гробу-контейнере ты полностью отдаешь себя в руки флотских умельцев и стихии. Не считая непредвиденных случайностей. Я представил себя в этом гробу. Брошенным в темноту под вой штормового ветра. Мне стало плохо. Кроме того, я уже знал немало трагических случаев, связанных с переправкой больных. Даже на учениях умудрялись кого-нибудь утопить. В нормальных условиях. А тут — прямо пекло. Бедный мичман!

Мы долго не могли подать бросательный, чтобы завести проводник. Ветром сносило ракету. Наконец на десятой попытке нам это удалось. Но когда пустой контейнер подтащили к носу тральщика, то поднять его на бак оказалось не так просто. Не позволяла волна. Наконец, его удалось поднять, и через минут пятнадцать контейнер-гроб вместе с мичманом оказался в воде. Он то появлялся в свете прожектора, то надолго исчезал. Как только контейнер исчезал, с ГКП сквозь шум волны и ветра доносился искаженный голос комбрига:

— Где он? Не дай Бог, потеряем! Стефановский, Рыжман! Что вы там торчите, доложите обстановку.

— Все нормально, товарищ комбриг, — докладывал обстановку доктор Рыжман, хотя контейнер-гроб уже полчаса как не просвечивался в луче прожектора. А мы с доктором и все, кто был на юте, едва успевали вдохнуть воздуха перед очередным погружением. К тому же все уже изрядно намяли бока о фальшборт и палубные механизмы. Как бы самим не оказаться за бортом. Хотя и без контейнера. Комбриг же нас доставал:

— Где же человек? — уже срывающимся голосом требовал он ответа.

Наконец контейнер против нашего ожидания появился у нашего левого борта. Его заметил даже комбриг с мостика.

— Хватайте же его скорей, вот он у борта слева, доктор, вы меня слышите? Тащите, — срывающимся голосом подавал команду за командой комбриг. А мичман плыл своим чередом.

Я в очередной раз содрогнулся всей душой. Представил себя на его месте в этом плавгробу.

Концы проводника несколько раз перехлестнулись и перепутались, и мы долго не могли разобраться, за какой конец тащить. Все это время контейнер с мичманом бросало о борт и тут же уносило в темноту. Раз он вообще оказался под кормой, и мы его увидели с другого борта. Все это время комбриг поносил нас всякими словами и грозился выкинуть за борт, если упустим мичмана.

Очередная попытка всей боцманской команды увенчалась успехом. Мичмана, хотя и кверху ногами, но подняли на палубу. К этому времени притих и ветер.

— Доложите, что там? Готов ли санблок? Ножи? Чтоб резать. Лекарства? — донимал нас с Рыжманом комбриг, уже готовый сам резать этого мичмана и выкидывать все, что там будет лишнее.

Доктор Рыжман лихорадочно расшнуровал контейнер — жив ли мичман? Открыл.. И тут же прикрыл нос. Потом подбежал к переговорному устройству и доложил:

— Товарищ комбриг, все в порядке, можно отправлять назад.

— Помыть и отправить назад, — утвердил предложение доктора комбриг.

### **Комбриг Поведенок**

Подводная лодка Б-519, 641Б проекта под командованием капитана 2-го ранга Нужина ошвартовалась к борту плавбазы «Иван Колышкин». Лодка отстрелялась, и вместо практической торпеды

необходимо было загрузить боевую. Вернее, забрать свою же. Не мешало перед походом пополнить запасы и помыть пресной водой команду, поскольку на подводной лодке такой возможности нет. К пяти часам вечера из всех дел осталось только одно — загрузить торпеду. Как и положено, была объявлена боевая тревога, торпедопогрузочная команда вооружила лоток ТПУ. С плавбазы краном подняли торпеду. Торпедисты уложили торпеду на лоток, закрепив ее за хвостушку, убрали стрелу и.. торпеда полетела вниз, в отсек. Лопнула цепь УБЗ — устройства быстрого заряжания. Все застыли на своих местах. Лица подводников, и без того бледные, стали белее мела. Волосы дыбом. Все понимали: повезло. Торпеда, ободрав бока, заклинилась в люке. До палубы полметра. До катастрофы — столько же. Быстро застропили хвостушку на стрелу крана. Уже не упадет. Можно и дух перевести. Но оказалось — рановато радоваться.

Все попытки выдернуть торпеду из люка краном оказались напрасными. Срабатывала защита крана по перегрузке. Главный боцман плавбазы мичман Ермилов предложил вытащить торпеду с помощью брашпиля. Мы завели 200-миллиметровый капроновый конец через шахту РДП и закрепили его за хвостушку. Включили шпиль. Затрещали швартовные концы на лодке, а торпеда ни с места. Потянули еще. Капроновый конец натянулся как струна. Комбриг предусмотрительно убрал всех в безопасное место. Сам же со мною остался на палубе лодки. Потом удалил и меня. Еле я успел скрыться за дверью, выходящей на шлюпочную палубу, как раздался оглушительный треск. Это лопнул капроновый трос и концом угодил в шлюпку. Шлюпка — в щепки. Торпеда же продолжала покачивать хвостом в такт волне. Поднимался ветер. Незаметно стемнело. Ночь на юге подкрадывается незаметно и быстро.

Комбриг предложил заменить капроновый трос на металлический. Капроновый трос выдерживает усилие на разрыв до 60 т. Металлический — неизмеримо больше. Заменяли трос. Потянули. Торпеда ни с места.

В экстремальной ситуации каждый, независимо от ранга, пытается сам вмешаться и даже покрутить гайки. Это от стресса и нетерпения. Мы с комбригом тоже, вооружившись кувалдами, пока шпиль тащил торпеду, били по лотку. Но все безрезультатно.

Командир лодки капитан 2-го ранга Нужин предложил разобрать торпеду по частям. Сначала решили отделить боевую часть. Сам командир как бывший слесарь взялся за ключи, но подобрать — к разьему не смог.

— Предлагаю разрезать ее газом, — вступил в разговор и я. Все оценили это предложение как самоубийство. Но в сложившейся ситуации это был выход. Хотя и рискованно.

Дело усложнялось быстро усиливающимся ветром. Нужно было отходить с открытым люком и торчащей из него торпедой — но это вне всяких правил. С другой же стороны, отойдя от борта плавбазы, лодка переставала подвергать ее угрозе взрыва. Не погибать же всем разом.

Такая вот сложилась ситуация. Хоть волком вой. А ветер усиливался. Лодка всем корпусом наваливалась на плавбазу. В торпедный отсек через открытый люк захлестывала порой вода.

Надо было на что-то решаться.

— Режем? — обратился я к комбригу.

— Давай еще потянем и постучим кувалдой по лотку, — предложил Поведенок. — Ветер раскачал лодку, может, и торпеда сме-  
слится.

Право, стоило попытать счастье еще раз.

Попытали. Потянули. Постучали. Вдруг комбриг ничком упал на палубу, лицо в крови, и ни стоны, ни звука... Я взвалил его на плечи и — в санчасть. Уложил на кушетку. Доктор привел его в сознание и стал обрабатывать рану. Лицо комбрига было залито кровью, лишь правый глаз едва проглядывал из полуопущенного века.

— Режем? — доканывал я комбрига. Зрячий глаз его плотно закрылся. Я понял это так: делай что хочешь.

Пошел в мастерскую и приказал старшине команды ремонтников быстро готовить аппаратуру и резать торпеду на куски. И побыстрее. Погода не терпит.

Принесли аппаратуру... а торпеды нет. Куда подевалась? И тут все стало ясно. Это когда мы с комбригом били по лотку кувалдами, под работу шпилья, торпеда выдернулась из своей западни, сбив хвостушкой комбрига с ног. И пока я возился с комбригом, не заметил, как торпеда ушла на тросе вверх.

Пять минут назад я ненавидел эту зеленую опасную дуру. Зато какой красавицей показалась она мне сейчас, покачиваясь высоко над палубой...

Через несколько минут лодка отошла. Я зашел в медблок к комбригу. Доложил обстановку. Михаил Васильевич покачал головой:

— За время службы мне доставалось. Много. Били по-всякому. Даже расстреливали. Но чтобы торпедировали! Такого еще не было! — приоткрыв «рабочий глаз», оценил ситуацию комбриг.

## «Всего не ухвалишь»

Нельзя объять необъятное.

*Козьма Прутков*

После училища я прибыл в Полярный и был назначен командиром группы движения на подводную лодку Б-31. Как и все новички, стал рьяно изучать устройство подводного корабля с тем расчетом, чтобы в предусмотренные два месяца сдать зачеты на допуск к самостоятельному управлению группой. Надо признать — что дело это весьма не простое. Уж слишком много всего и всякого враз сваливается на лейтенантскую голову.

В канун сдачи зачетов на допуск молодые лейтенанты собрались по приказанию командира эскадры в клубе. Командование и политотдел решили проверить, как молодые офицеры вгрызаются в службу. Штаб эскадры представляли флагмех капитан 1-го ранга-инженер Э. Кульницкий и начальник отдела кадров капитан 3-го ранга Сковородкин, а политотдел — его начальник капитан 1-го ранга И. Мирошник.

Начальник отдела кадров развернул журнал и стал изучать список молодого пополнения, изредка поглядывая в притихший зал. Выражение лица начальника отдела кадров действовало на нас гипнотизирующе. Каждый, на ком он останавливал свой взор, готов был вскочить и выпалить: «Виноват, товарищ капитан 3-го ранга». Он, похоже, это чувствовал и подолгу не сводил пристального взгляда, доводя очередную жертву почти до обморока. Прощелся, как пилот, и по мне. Но, слава Богу, зачеты я сдал почти все. Но ведь не только же из зачетов состоит служба на флоте. Никогда не знаешь, чем может обернуться любое слово или поступок, самый даже безобидный. А пульт управления нашими судьбами в руках у этого молчаливого и мрачного Сковородкина. Задрожишь!

Несколько приободрил нас флагмех эскадры Э. Кульницкий. Поздравил с прибытием на Четвертую эскадру, в столицу Северного флота, пожелал успехов в службе.. Потом слово взял, вернее, не слово, а список молодых офицеров, Сковородкин. Начал называть фамилии лейтенантов. Те, кого называли, вставали и докладывали, сколько зачетов сдано, а потом виновато опускали глаза. Дошла очередь и до лейтенанта Хохлова. Он не сдал ни одного зачета! Однако глаз не опустил и ринулся в атаку:

— Как я мог сдать эти зачеты?! Вот посмотрите! В патруль — через день. Когда не в патруль, то дежурным по камбузу. За запчастями в техупр — Хохлов. А что я там знаю? Да ничего и никого.

Придумали какие-то номера чертежей. Без них ничего не проси. Не дадут. Замполит пристаёт со своими политзанятиями. Помощник отправляет на разгрузку продуктов. Матрос сбежал — две недели не спали — искали по всем сопкам. А лодка в ремонте. Одно разбери, другое собери. Ну, как тут что сдать? Не утонуть бы у пирса...

Выслушав тираду лейтенанта Хохлова, вдруг встал со своего места начальник политотдела капитан 1-го ранга Мирошник и сочувственно, по-отечески подвел итог:

— Н-да, был в древности такой поэт, этот, ну вы его знаете, я думаю. Так тот вот тоже, говорил, что всего не ухватишь.

### **«Базу не трожь!»**

Бригада готовилась к походу на боевую службу. Я зашел в техническую часть береговой базы, которая размещалась на первом этаже двухэтажного деревянного здания, которое иначе как баракком не назовешь. Нужно было уточнить срок обеспечения запчастями на поход. Выйдя из кабинета начальника техчасти Г. Гиттельмахера, я в очень плохо освещенном коридоре столкнулся лицом к лицу с начальником офицерской столовой первой красавицей подплава Аллой Яковлевной, прозванной за глаза — красивые глаза — Нефертити. Когда во время обеда она проходила по офицерской столовой, покачивая бедрами между столов, то у многих офицеров ложки падали прямо в борщ, а головы, как по команде, поворачивались вслед за Нефертити. «Как ни крутите, не вертите, существовала Нефертити...»

Итак, я едва не сбил ее с ног в темноте, посторонился и извинился. Она — тоже. Вроде бы как оба виноваты. Так, проявляя взаимную вежливость, пошли по коридору, подщучивая друг над другом. Не удержался и от комплиментов. Вдруг из темного коридора раздался, как всегда, вежливый, но твердый голос командира эскадры Льва Давидовича Чернавина:

— Стефановский, а я тебя обыскался, где ты ходишь? Там Буки-шесть бьет зарядку. Выхлопной дым какой-то не тот. Поди, разберись! — и, пожмая руку, развернул меня в сторону выхода. Вдогонку добавил. — Только не торопись, хорошенько с ними поработай.

Наблюдавший эту сцену командир береговой базы полковник Семен Комраков, многозначительно ухмыльнулся мне вслед:

— Базу не трожь!

## Не наказали — и радуйтесь!

Подводная лодка Б-98 вышла в море на зачетные торпедные стрельбы. Стрелять должны были по конвою. Фактически это были совместные учения сил противолодочной обороны и отряда подводных лодок. Кто кого уничтожит. Так как стрельба предполагалась с применением практических торпед, то следом за нами вышел и торпедолов ТЛ-101 под командованием мичмана Иванова. На борту лодки находился комбриг капитан 1-го ранга М.В. Поведенко, флагманский минер капитан 3-го ранга Леша Коломийцев и я, флагманский механик бригады. Командир БЧ-5 находился в отпуске. «Движок» — командир моторной группы, был хотя и допущен к самостоятельному управлению боевой частью, но комбриг взял на выход и меня. Мало ли что? Тем более, что выход ответственный. Комбриг хотя и не был педантом, но подстраховаться любил.

Так как лодка лишь несколько дней назад возвратилась с моря, то ушли мы без дифферентовки. Нагрузка не изменялась, и по моему предложению комбриг решил поддифферентоваться в полигоне при погружении.

В полигон прибыли вовремя. Доложили о занятии и начали погружаться. После заполнения концевых цистерн главного балласта лодка вдруг легла на правый борт с небольшим дифферентом на нос.

Комбриг Михаил Васильевич Поведенко был в своих решениях осторожен, проблем не любил и, когда они возникали, быстро выходил из себя:

— Что, преступники, погрузиться не можете? Вечно из-за этих механиков — все к черту под хвост!

Однако криком делу не поможешь. Нужно принимать конкретные меры. Я тут же дал команду проверить замещение топливных цистерн, самолично выровняв лодку, проверил открытие аварийных захлопок топливно-балластных цистерн, которые использовались как балластные. Все было в норме. Вторая попытка погрузиться тоже ни к чему не привела. Лодка, как и в первый раз, легла на борт. Комбриг вышел из себя окончательно. Поносил всех, и меня в том числе, самыми черными словами. Его можно было понять: время идет, а мы стали враскоряку. Угроза срыва задачи нависла над нашими головами весьма ощутимо.

— Так, — вскричал комбриг, — если сейчас же не погрузимся, вернемся в базу! А там каждый получит свое! Преступники! Я с вас за соляр и продукты взыщу. Дармоеды!



Я вспомнил, что незадолго до этого выхода с комбригом довольно круто побеседовал командир эскадры. С тех пор Михаил Васильевич выглядел мрачновато.

Я лихорадочно, но безрезультатно искал причину. Так — все аварийные захлопки открыты. Дифферент на нос. Значит, что-то в корме. Похоже, не заполняется левый борт топливно-балластной цистерны № 8, сорвана аварийная захлопка. Нужно вскрывать лаз. В условиях моря это практически невозможно. Нужна тихая вода. И по времени это час-полтора работы. Конечно, можно вскрыть лаз и провентилировать цистерну таким образом через лаз. Но по погоде к нему не добраться.

Я коротко доложил ситуацию комбригу. Тот просто взорвался. Я таким Поведенка никогда не видел. Понося всех подряд, он дал приказание командиру лодки передать на КП флота: «Имею неисправность, прошу добро в базу». Меня такая поспешность, сопровождаемая непрерывным потоком ругани в адрес механической службы, несколько возмутила. Но старался держаться в рамках, так как еще не потерял надежды справиться с ситуацией. Да и вообще, крик делу не помога, как говаривал мой отец. Я обратился к комбригу с просьбой не торопиться. Комбриг к моему мнению обычно прислушивался, но сегодня подобная просьба лишь подлила масло в огонь. Тем не менее, я твердо настаивал на отмене «добро в базу». И вежливо попросил комбрига не усугублять ситуацию. Поведенок с явными признаками нервного расстройства продолжал нас судить и казнить. Командир доложил о готовности передать на берег радио о неисправности. Это меня совершенно доконало, так как выход из ситуации — предположительно — был уже найден.

— Подождите! — обратился я к командиру, зная, что иду против правил, что комбриг от своего все равно не отступится. Командир же, даже если бы ему это сказал последний трюмный, охотно бы отложил возвращение в базу, оно ему было как серпом по шее.

— Как «подождите»?! — возмутился комбриг. — Передать радио! Кто тут командует? Флагмех или я?

Ситуация резко обострилась. Нужно было как-то успокоить комбрига и выйти из трудного положения. Только не в базу! Я подошел к «каштану», переключил связь на второй отсек:

— Второй! Автомат с патронами в центральный. Быстро! — приказал я командиру второго отсека, где хранились автоматы. Через несколько секунд пять мне передали из второго отсека автомат.

Все замерли. Правда, самые находчивые как-то незаметно оказались либо в трюме центрального поста, либо в смежном

отсеке. Только боцман, не теряя надежду на погружение, безучастно сидел на горизонтальных рулях. Комбриг молча опустился на комингс переборки второго отсека. Я, проверив магазин, прижмул его к автомату. В центральном посту наступила долгожданная тишина. Все с каменными лицами ждали развязки. И она наступила!

— Боцман, за мной! — отдал я команду боцману, вручая ему автомат. Как-то машинально приподнялся и комбриг.

— Почему именно я? — взмолился боцман, покрывшись испариной. И боцман, и комбриг поняли мои действия так, что ситуация может разрешиться непредсказуемой автоматной очередью. Позже комбриг, уже беззлобно, говорит: «Черт вас поймет, сумасшедших механиков!»

— За мной! — повторил я, не допуская более возражений.

Боцман, молча и обреченно, последовал за мной. Мы поднялись вверх — в ограждение рубки. Тут до боцмана стало кое-что доходить, он взял палубный ключ и страховочный конец.

— Как будем выходить? Со страховкой? — уже спокойно, по деловому спросил боцман.

— Вся страховка — леер. Бегом к 8-му номеру!

Вдвоем, подстраховывая друг друга, мы пробежали в район восьмой топливно-балластной цистерны. Раздалась автоматная очередь. Боцман разрядил весь рожок в крышу цистерны. Уж теперь-то ты, голубушка, применишь балласт, как надо!

Командир, догадавшись по нашим лицам, что все в порядке, дал команду:

— Всем вниз! Срочное погружение.

Лодка в считанные секунды на ровном киле ушла на глубину.

Комбриг долго молчал. Потом, не глядя ни на кого, по инерции пробурчал: «Преступники, бандиты..»

Учения завершились успешно. Лодка поразила цель двумя торпедами. По результатам стрельбы был зачитан благодарственный приказ по бригаде. Механической службы в нем не значилось.

— Не наказали, и радуйтесь! — подвел итог комбриг.

### **«Оставить часы! Вручить электробритву»**

Подводная лодка Б-94 под командованием капитана 2-го ранга Юрия Маслова вышла из ремонта, имея серьезные неисправности, с которыми несение боевой службы совершенно исключалось. Ремонт проводился в Югославии на судоремонтном

заводе «Савва Ковачевич». Срок ремонта — шесть месяцев. Что сделано — то и хорошо. Истек срок ремонта — за ворота. Вот так и лодка, и экипаж оказались заложниками плановой системы. Ремонт, как говорил замполит Б-94 Николай Щербатый, был продолжением международной политики. Ну, как бы там ни было, кроме множества других неисправностей, а также негерметичности прочного корпуса, сопротивление изоляции главного гребного мотора ПГ-101 левого борта выше нуля не поднималось. Командир БЧ-5 старший лейтенант А. Буга, уже находясь в Каторской бухте, за пределами завода худо-бедно с остальными неисправностями справился. А главный гребной мотор так и оставался лежать грудой металла — разобранный по кускам до якоря.

Командир Средиземноморской эскадры вице-адмирал Рябинский направил меня в югославский порт Тиват для подготовки подводной лодки к переходу на Север. На прощание с некоторой, но очень слабой надеждой, спросил меня:

— А может, все-таки удастся ее отремонтировать?

Я молча пожал плечами, и вскоре перебрался с плавмастерской ПМ-9 на рефрижераторное судно «Бузулук», и через два дня был уже на злополучной подлодке, поджидавшей меня в Каторской бухте. Оттуда мы направились в известную всей эскадре точку № 3, что в тридцати милях к северу от Туниса в заливе Хаммамет. Там стояла на якоре вторая плавмастерская — ПМ-21. Что не успели сделать на заводе, предстояло теперь довершить нам.

Стоимость ремонта мотора, вернее его замены, с учетом перехода лодки на Север, в заводских условиях составляла более миллиона рублей. Но это чистая экономика. А стратегия? В Средиземном море на одну единицу наших сил станет меньше. Нехорошо это. Да и испытать себя — интересно.

Денно-ночно мы с инженером-механиком и начальником плавмастерской капитаном 3-го ранга В. Давыдовым сидели в шестом отсеке Б-94. Прикидывали тактику ремонта — то так, то эдак. Но дело не продвигалось. Наконец, порассудив, решили, что мотор фактически непригоден. А раз так, то безбоязненно на нем можно и поэкспериментировать. Что если подвести напряжение на коллектор и на вал! Слабое место должно засветиться. Сказано — сделано. Я удалил всех из отсека, оставив с собой одного электрика, затем подготовил средства пожаротушения и дал команду на подачу напряжения. Предварительно выключили освещение. В крошечной тьме мы увидели, как в лобовой части обмотки якоря заискрилась точка. Этого было

достаточно! Выбив часть клина, удерживающего обмотку в пазу, мы добрались до места повреждения. Исправили изоляцию, залили эпоксидной смолой. С нетерпением дождались следующего дня, когда высохла «эпоксидка». Померили сопротивление изоляции — норма!

Разумеется, не все было так просто и быстро. Месяц мы провозились с этим мотором. Потом, чтобы лично убедиться в готовности лодки и исправности требного мотора, в точку № 3 на плавбазе «Волга» прибыл командир эскадры контр-адмирал Николай Иванович Рябинский. Ему уже доложили, что все в порядке. Хотя до «порядка» было еще далеко, была только уверенность. Поэтому я по-прежнему не вылезал из отсека. Даже щетина отросла. И тут командир подлодки Юрий Маслов передал, что меня и начальника плавмастерской командир эскадры вызывает для поощрения. Вызывает немедленно, так как усиливается ветер и плавбаза должна вот-вот отойти. Я, как был в измазанной «робе», так и прибыл к командиру эскадры; адмирал с офицерами штаба принимал доклад оперативного дежурного. Прервав доклад, Рябинский зачитал приказ о поощрении:

«За усердие, проявленное в восстановлении техники в морских условиях, наградить капитана 3-го ранга Стефановского В.В. часами «Командирские» в золотой оправе».

С часами в руках он подошел ко мне, поздоровался, окинул взглядом сверху вниз и строго спросил:

— Что за вид? Вы почему не бриты? Отставить часы! Поощрить электробритвой «Харьков». Идите и побрейтесь!

— Есть, — ответил я. — Служу Советскому Союзу!

— Плохо служите, товарищ Стефановский, — сказал мне вдогонку командир эскадры.

В день Военно-Морского флота, прежде чем отправиться на парад, я достаю из шкафа электробритву «Харьков», дорогую и единственную награду за всю службу на флоте и делаю ей «проворачивание»: бреюсь, с гордостью вспоминая о сэкономленном для Родины миллионе рублей.

### **Доктор Ларионов**

Капитан 2-го ранга Василий Игнатьевич Беденков уходил на заслуженный отдых. Это был бесспорный повод для дружеского застолья. Более того — орден Красного Знамени, врученный Василию Игнатьевичу по случаю «дембеля», наводил на мысль, что застолье должно пройти безотлагательно и на высоком уровне.

Потому и водки Василий Игнатьевич прикупил два ящика, так как рассчитывал гостей душ эдак на сорок, а значит, по бутылке на брата. Однако собралось лишь немногим более двадцати человек, и потому второй ящик был отложен в сторону, и даже сам Василий Игнатьевич про него забыл.

Проводы проходили довольно бурно: тост за тостом, чарка за чаркой. Наш доктор майор медслужбы Ларионов Виталий Тихонович, прежде чем поднять стакан, всегда приговаривал: «Гвардия умирает стоя». И так каждый раз. Тост за тостом. Чарка за чаркой. «Гвардия умирает стоя!» И все тут. Садился, лишь осушив стакан до капли.

Но с каждым разом доктор приподнимался уже с трудом и любимую фразу выговаривал нечетко. Под конец, напомнив всем, что гвардия умирает стоя, доктор рухнул под стол. Сделал он это вовремя, так как спиртное на столе кончилось. Все попритихли и поприуныли. Затихше нарушал лишь храп свалившегося под стол доктора-гвардейца. Разговор не клеился.

Вдруг Василий Игнатьевич направился к шкафу. Решил извлечь оттуда все свои боевые награды. Открыл створку шкафа и застыл в оцепенении: с полки смотрел прямо на него совершенно забытый ящик с водкой.

— К черту медали, к черту ордена! Ребята, наливай, — радостно возгласил Василий Игнатьевич.

— За Василия Игнатьевича! — хором, под звон стаканов, прокричали мы.

— Ни хрена! Гвардия не сдается! — присоединился к нам выбравшийся из-под стола доктор. — И умирает стоя...

### **Дим Димыч**

Подводная лодка Б-31 стала в большой док Ростинского завода. Все офицеры — молодежь. Молод был и командир. На звание ветерана мог претендовать лишь инженер-механик — Дим Димыч Дурицын, прошедший огни и воды, и доковые ремонты. Сам по себе, как механик, он был не плох. К тому же отменный балагур и острослов. Любил поговорить «за жизнь» в компании офицеров за стаканом вина. Ну, сказать по правде, не совсем вина. Вместо всяких там «буржуазных» напитков — вин, коньяков, джинов — он предпочитал отечественное «белое сухое вино» — спирт. Или — на флотском жаргоне — «шило». Надо заметить, что поллитровая бутылка этого «шила» решала в ремонте все проблемы, и не только в ремонте.

Многие офицеры чувствовали себя в доке совершенно лишними, поскольку считали, что это дело сугубо «механическое». Тем паче, что наш стармех был не только опытнее всех в этих делах, но и гораздо старше по возрасту. Ветеранами лодки могли считаться лишь двое — штурман Н.И. Юрченко и минер В.Г. Христенко. Они служили уже по второму году. Получалось так, что слово механика было не только авторитетным, но и воспринималось всеми нами как закон. Весомым было оно даже для командира. Само собой, по части ремонта и общей организации жизни в доке. Стоит ли говорить, что для нас его «механический» авторитет был настолько высок, что мы ловили каждое его слово — может, пригодится! Когда он произносил магические словосочетания — «межремонтный срок», «нормы эксплуатации», «техническое управление», мы чувствовали себя почти школьниками и, сознавая свое ничтожество, заметно робели.

Утром на построении, после развода на работы, Дим Димыч вышел из строя шагов на пять-семь и громко, чтобы слышали все, сказал, обращаясь в мою сторону:

— Владимир Владимирович, я в техупр!

Слово техупр звучало для нас таинственно и грозно. Это в нашем понимании был монстр, который мог решить наши вопросы, а мог и не решить. И только высокий профессионал, суровый «механический волк» мог туда обращаться лично и решать там наши лодочные проблемы. Когда он произнес это грозное и непонятное слово «техупр», у нас головы ушли в плечи. Даже у командира. Молодой командир сам знал устройство лодки, как считал Дим Димыч, знал не шибко твердо и потому побаивался не только всяких там проверок со стороны технического управления, но и само слово «техупр» корбило его душу.

— Добро, Дим Димыч! — ответил командир, хотя «дед» к нему и не обращался.

Я восхищенно провожал глазами Дим Димыча. Такой авторитет! В техупр — и запросто. Среди докового начальства — тоже свой. Вот сейчас с толстой папкой бумаг он направится в грозное техническое управление лично решать наши проблемы.

Тем временем, обойдя строй, Дим Димыч подошел ко мне и, увлекая в сторону, шепнул:

— В техупр — это для прессы. А так я пошел пиво пить. Правь службу, молодой.

## **Матрос Егорушкин**

Походный штаб бригады шел в Средиземное море на плавбазе «Федор Видяев». Каждый день мы по распоряжению комбрига контр-адмирала Юрия Николаевича Данькова что-нибудь проводили: то прием пищи личным составом корабля, то порядок в кубриках и много чего другое. Дело в том, что с переселением походного штаба на любой корабль ответственность за все, что делается и происходит на этом корабле, ложится на походный штаб. А там уже дело комбрига или начальника штаба, как они добьются порядка на корабле. Но порядок должен быть — и все тут. Само собой.

Пришла моя очередь проверить прием пищи и порядок в кубрике. Я, само собой, направился в «механические» кубрики — по своему ведомству. Спустился в кормовой кубрик. Роль дневального по кубрику исполнял наш же штабной матрос Егорушкин. Ростом он выдался, Бог не обидел, и, докладывая мне, что за его дневальство происшествий не случилось, вынужден был пригитаться, так как упирался головой в потолок. В кубрике, что называется, был полный кавардак. Койки не заправлены, на полу мусор и остатки пищи.

— Егорушкин! — окинул я взглядом кубрик. — В чем дело? Ты же штабной матрос! Должен быть примером для всех, Егорушкин. А у тебя такой беспорядок.

— Так что, товарищ капитан 2-го ранга, я отвечаю только за порядок, а за беспорядок я не отвечаю, — отнял Егорушкин «лапу от уха» и ткнул пальцем в инструкцию, при этом громко и с удовольствием прочитал строчку из обязанностей дневального: «дневальный отвечает за порядок в кубрике». — Так что вот, — довольно ухмыльнулся Егорушкин. — Не отвечаю я за беспорядок.

## **ПРЕДЕЛЬНАЯ ГЛУБИНА**

***Капитан 1-го ранга Олег Абрамов,  
командир подводной лодки Б-57***

Предельная глубина погружения всегда таит в себе множество неожиданностей и всегда опасна. Редкий подводник погружается на предельную глубину, так как серийным подлодкам предписаны рабочие глубины, а вот предельная — это удел головных кораблей!

Головной подлодкой 633-го проекта была С-350. Вот ей и выпало первой из всех советских подводных лодок погрузиться на

рекордную по тем временам глубину — 300 метров. Горжусь, что командовал ею я.

Итак, в 1958 году экипаж С-350 проводил испытания без выходных дней. Гнали нас, не жалея! Торопили сдать лодку до Нового года промышленность (завод «Красное Сормово»), подталкивал Главный штаб ВМФ и, конечно, хотел избавиться от лодки Северного флота Черноморский флот. Мы все это ощущали на себе, но никакие наши просьбы — наладить нормальную работу — результатов не давали. Достаточно сказать, что только от члена Политбюро Д.Ф.Устинова я лично получил несколько правительственных телеграмм, требующих ускорения испытаний! До сих пор жалею, что сдал их в штаб Подводных Сил ЧФ.

Несмотря на такую спешку, к погружению на предельную глубину мы готовились довольно тщательно. Было произведено несколько пробных погружений на освоенную рабочую глубину — 170 метров. В отсеках на прочном корпусе установили регистраторы, а во втором отсеке поместили специальную аппаратуру контроля прочности корпуса. Группой контроля прочности руководила женщина, звали ее Ирина (фамилию забыл, кажется, она была из ЦНИИ им. академика А.Н.Крылова). Я долго не соглашался выходить в море с женщиной (плохая примета), но потом сам убедился — лучшего специалиста по прочности не найти, и я согласился на выход с ней! Доверие она оправдала на все сто. Нам пришлось трижды погружаться на предельную глубину, и все эти погружения отлично обеспечивала Ирина!

Готовились к погружению и экипажи — военный и заводской (последний был небольшим, но достаточно универсальным). Для повышения морального духа с каждым рабочим были заключены договоры, по которым в случае гибели подводной лодки его семья получала по 25 тысяч рублей (тогда за эти деньги можно было купить несколько автомашин). В случае успешного проведения испытаний каждый из них получал по несколько премиальных окладов. С военной командой никаких договоров не заключалось, полагали, что мы и так обладаем высоким моральным духом, а о семьях Министерство обороны испокон веку как не думало, так и не думает!

На глубоководное погружение вышли в один из ноябрьских дней 1958 года. На Черноморском флоте все высшее командование разъехалось, остались вторые лица — никто не хотел рисковать карьерой.

К подводной лодке в полигоне привязали светящийся буксируемый буй для обозначения нашего места. Кроме того, через каж-



дые 15 минут мы должны были выстреливать патроны КСП (кстати, они тоже испытывались впервые). Для обеспечения погружения были выделены два надводных корабля, с которыми мы на перископной глубине установили гидроакустическую связь (впоследствии быстро потерянную из-за несовершенства их аппаратуры). На одном из кораблей старшим шел заместитель командира соединения подводных лодок капитан 1-го ранга В.П.Козлов. Аварийно-спасательная служба Черноморского флота была переведена в повышенную боевую готовность.

Погода: море — штиль, ветер — 1–2 м/с, видимость — полная, дневная.

Погружение на 200 метров (предельная глубина для существовавших ПЛ) прошло довольно быстро и спокойно. После 200 метров погружение производилось «ступенчато»: через каждые 5 метров. Мы задерживались на данном горизонте, осматривали отсеки и производили контроль прочности с помощью специальной аппаратуры второго отсека.

Затем раздавался спокойный голос Ирины: «Можно погружаться!» И мы шли на следующий горизонт. До глубины 250 метров все шло спокойно, но когда достигли ее, в центральном посту внезапно стало темно, и мы почувствовали сильный запах сероводорода. Мокрая пыль мешала говорить и управлять кораблем. Подвсплываю, и мы устраняем причину поступления воды в отсек. Оказалось, что вода поступает через микроскопическое отверстие в сальнике кабеля репитера гирокомпаса, установленного на мостике. Должен сказать, что до этой глубины мы постоянно брали пробу воды, но запаха сероводорода не было. Таким образом, мы установили, что сероводород залегает на глубине 250 метров. (Где-то читал, что сейчас он находится на глубине 70 метров. Выходит, за 40 лет его горизонт поднялся почти на 200 метров. Тревожный сигнал для всего живого на Черном море!)

На глубине 260 метров из-за обжатия прочного корпуса стала выгибаться стальная палуба в центральном и во втором отсеках. Продолжаем погружение.

Еще несколько раз центральный пост стремительно заполнялся плотным туманом из-за попадания воды через микроскопические щели в сальниках различных кабелей и трубопроводов. Мы быстро устраняли протечки воды и продолжали испытание. В центральном посту ощущался стойкий запах сероводорода (запах тухлых яиц).

На глубине 270 метров заклинило поворотное устройство антенны гидроакустической станции «Арктика-М».

В борьбе с различными неисправностями и аварийными ситуациями мы дошли до отметки 280 метров. А до назначенного времени всплытия ПП оставалось 30 минут. Посоветовавшись с председателем Госкомиссии контр-адмиралом А.С.Ждановым, я принял решение достичь предельной глубины на этом выходе! До фантастической для тех времен глубины оставалось еще 20 метров. Искушение было очень велико. Полагая, что наверху меня наблюдают, пошел дальше! В 20.00 я достиг предельной глубины 300 метров!

Осматриваемся в отсеках. Ирина тщательно проверяет информацию по датчикам из всех отсеков и докладывает: «Замечаний нет».

Объявляю по трансляции, что испытания завершены успешно и я поздравляю личный состав с заслуженной победой! Даю приказание всплывать и получаю доклад: «Заклинило правую линию вала!»... В это же время во всех отсеках раздаются ликующие крики «Ура!»

Из всех «щелей» центрального поста полезли пьяные рабочие – обнимаются, целуются, хохочут. Сбрасываю двух «ликующих» в трюм и пробираюсь к телеграфам и горизонтальным рулям. Мой старпом капитан-лейтенант А.А.Попов связывает пьяных и заталкивает их в трюм. Лодка медленно погружается. Осторожно увеличиваю скорость – боюсь, что заклинит последнюю линию вала. Рули – на всплытие, но лодка погружается. Глубина 310, 315, 320, 325 метров...

Еще осторожней увеличиваю ход, но лодка продолжает погружаться, правда, скорость погружения замедлилась: 330, 335, 340 метров... Погружение становится еще медленнее, и на глубине 345 метров лодка остановилась. Я всем своим существом слышу, как она, родная, вздохнула и начала медленно всплывать.

Отглядываюсь. На палубе центрального поста пьяных уже нет, из трюма слышно недовольное ворчание связанных. Военная команда на высоте, на меня смотрят милые и родные лица: «Все спокойно, командир! Что еще надо сделать? Говори!» Смотрю на них с гордостью и уважением. С такими людьми все преодолеем.

Между тем лодка медленно, но уверенно всплывает. Скорость всплытия увеличивается, и вот мы уже на поверхности! Еще под водой включил ходовые огни, однако после всплытия оказалось, что горит только правый отличительный, остальные «затекли» и не горят.

Наверху разыгрался адский шторм, прогноз не оправдался. Вокруг меня много кораблей. Не удивительно – уже 22.00, а должны мы были всплыть в 20.00! Значит, аварийно-спасательный

отряд ЧФ уже здесь, меня ищут. Срочно даю радио о всплытии в адрес штаба флота и в Главный штаб ВМФ. УКВ не работает — затекли антенны. Розетка на мостике затекла, прожектор некуда подключить, ракеты не могут найти, хотя все приготовили заранее, и прочее, и прочее.

Корабли носятся вокруг меня, еле успеваю увернуться, чтобы не разрезали пополам — проходят на расстоянии вытянутой руки, но мой голос заглушает штормовой ветер. Из центрального поста срочно тянут для прожектора «переноску». На все это уходят минуты, а кажется, что прошли часы!

Наконец-то включается прожектор, даем позывные. Руководитель поиска сообщает дать приказание всем кораблям застопорить ход, подходит ко мне, поздравляет. Мудрый подводник не ругает, а поздравляет, другие поступят иначе.

Докладываю ему, что в помощи не нуждаюсь, и в окружении кораблей иду в Севастополь. На душе и радостно, и горько. Радостно потому, что глубоководное испытание — первое в СССР (а возможно — и в мире), погружение на 300 метров, что в 1,5 раза превышает глубины погружения всех существовавших боевых подводных лодок, успешно завершено! На сердце радостно за страну, ощущаю гордость за создателей прекрасного корабля, за экипаж: не подвел, не оступился, все выдержал! Горько же потому, что задержка со всплытием (на два часа) перечеркивает все наши достижения. Чиновникам наплевать на достигнутые результаты — нарушена инструкция! И вот вам за это... Так оно и вышло.

На разборе выяснилось, что буксируемый сигнальный буй затонул в самом начале погружения (в чем моя вина?). Патроны КСП выходили на поверхность до глубины 100 метров (они и сейчас так выходят, это же были первые испытания!), дальше их раздавливало забортное давление, и они тонули, как тонут и сейчас! Сигнал об экстренном всплытии мы не выполнили — а как же мы могли его выполнить, если на лодке его никто не слышал? В итоге я получил серьезное взыскание, представлять к наградам личный состав мне запретили!

Ликовал только завод, да и то не особенно, поскольку забыли испытать трюмную помпу, заклинило линию вала и ГАС «Арктика-М», затекли антенны, были и другие мелкие неприятности. Требовались повторные глубоководные испытания.

В декабре провели второе погружение на предельную глубину. Опять заклинило антенну ГАС «Арктика-М», и в январе из-за этого пришлось идти в третий раз на предельную глубину.

Перед третьим погружением в Севастополь прибыл ГК ВМФ СССР адмирал флота С.Г.Горшков. Вызвал меня и поздравил с

победой. Сказал, что летчики за каждый лишний километр получают правительственные награды. Спросил, как награжден я, — будто не знал?! Я ответил, что за эти испытания получил звисание, а личный состав мне к наградам представлять запретили. Командующий флотом адмирал В.А.Касатонов тут же вмешался, сказав, что все звисания с меня сняты, а вопрос с поощрением личного состава в настоящее время «решается».

Решается он до настоящего времени, и думаю, что теперь уже не будет решен никогда...

Прошли годы, но меня до сих пор волнует вопрос о незаслуженно обойденном вниманием подвиге экипажа головной подводной лодки проекта 633 С-350. Да и вообще обойдены наградами многие экипажи головных ПЛ, на плечи которых легли серьезные испытания новой техники во имя укрепления могущества нашей Родины. Правда должна восторжествовать, народ должен знать своих героев. Может быть, еще не поздно?!

### **Вместо послесловия**

Рекордсменка 50-х годов подводная лодка С-350 погибла в Екатерининской гавани во время взрыва подводной лодки Б-31 в январе 1962 года.

**Часть седьмая**

**ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ  
ЧЕТВЕРТОЙ ЭСКАДРЫ**



## **Основные типы дизельных подводных лодок, состоявших в разные годы на вооружении Четвертой эскадры**

***Контр-адмирал Анатолий Штыров***

Дизельный подводный флот на первом этапе «холодной» войны (1947–1956 гг.)

В этот временной период советский ВМФ развернул массовое строительство дизельных подводных лодок трех основных проектов — 611, 613 и 615.

Поскольку проект 613 был «головным» и наиболее массовым, автор считает целесообразным остановиться на нем более подробно, а по остальным (и последующим) проектам осветить их принципиальные особенности.

Средние подводные лодки проекта 613 (класс «Виски»)

Строились на заводах: «Красное Сормово» (Горький, Нижний Новгород) с 1950 года, «Марти» (Николаев, Украина) с 1952 года, «Балтийский» (Ленинград, Санкт-Петербург) с 1955 года, № 199 (Комсомольск-на-Амуре) с 1954 года. Главные конструкторы — В.Н. Перегудов, Я.Е. Евграфов (с 1950 г. — З.А. Дерибин).

Головная лодка вступила в состав ВМФ в декабре 1951 года. Стоимость этой самой «дешевой» подводной лодки: головной — 70 млн рублей, серийной — 17 млн рублей (в ценах 1950 г., когда среднемесячный заработок квалифицированного рабочего упирался в потолок 200 рублей в пересчете на денежную реформу 1961 г.).

Тактическим назначением ПЛ этого проекта являлись: действия на морских коммуникациях, уничтожение кораблей и транспортных средств у баз противника и в ближних морских зонах, а в последующем — борьба с подводными лодками противника.

Развитие средств противолодочной борьбы потребовало повышения боевых качеств новых для того времени подводных лодок. Эти обстоятельства вынуждали учитывать уроки войны, опыт оте-

чественного и иностранного подводного кораблестроения, в особенности немецкого.

Техническими новинками по сравнению с подводными лодками предвоенных серий на этой ПЛ являлись:

- сварная сборка прочного и легкого корпусов, выполненных из новой легированной стали СХЛ-4 с высоким пределом текучести (упругости); выполнение аккумуляторных отсеков в форме вертикальной «восьмерки», что резко повысило полезный объем внутри прочного корпуса (лодки предвоенных серий имели клепаные корпуса);

- применение устройства РДП (работа дизеля под водой), позволяющего совершать длительные переходы и подзарядки аккумуляторной батареи на перископной глубине;

- система беспузырной торпедной стрельбы (ГС-30, а впоследствии ГС-70);

- установка РЛС «Флаг» кругового обзора, новых шумопеленгаторных станций (ШПС) «Феникс» и гидроакустических станций (ГАС) «Тамир-5Л», тактически современных;

- внедрение новой системы регенерации воздуха (РДУ с использованием пластин концентрированного кислорода), принятой на вооружение в 1951 году;

- система бесшумной (воздушной) дифферентовки;

- отказ от кингстонов цистерн главного балласта (кроме средней группы), что резко сократило время срочного погружения;

- широкое внедрение амортизации механизмов;

- применение общесудовой системы гидравлики (подводные лодки предвоенных серий использовали воздушные системы, демаскирующие их при преследовании кораблями противолодочной обороны (ПЛО) части);

- установка специального обтекателя ГАС в носовой и горизонтальных стабилизаторах кормового оперения, что значительно повысило гидродинамические качества корпуса.

Подводной лодке обеспечивались: надводная непотопляемость при заполнении водой любого отсека, а также аварийное всплытие с рабочей глубины прямоточным продуванием главного балласта воздухом высокого давления (до 200 атм).

Подводные лодки проекта 613 относились к наиболее крупным по сравнению с иностранными из подкласса «средних» (морских) и имели следующие основные тактико-технические характеристики:

Водоизмещение: надводное — 1050, подводное — 1340 куб.м (запас плавучести 27,8%).



Глубины погружения: рабочая — 170, предельная — 200, критическая — 240, разрушающая — 280 м (для сравнения: подводные лодки, участвовавшие в войне, имели глубины погружения 80–90 м, а новейшие немецкие — 100–150 м).

Два двигателя надводного хода (коломенские дизели 37-Д, мощностью по 2000 л.с. каждый) обеспечивали ход до 18 уз; две аккумуляторные батареи и два главных электродвигателя ПП-101 по 1350 л.с. обеспечивали подводную скорость до 14 уз (почти в 2 раза больше, чем на старых подводных лодках); два мотора экономического хода (моторы «подкрадывания») ПП-103 обеспечивали максимальную дальность подводного плавания до 350 миль на скорости 2,8 уз.

Экипаж — 56 человек (в том числе 11 офицеров).

Автономность: спецификационная — 30 (реальная — до 40) суток.

Вооружение: а) торпедное — 4 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата, запас торпед — 12 (или мин — 22). Выход в торпедную атаку обеспечивался торпедным автоматом ТАС-Л2 коноидно-шестеренчатого типа, с автоматическим дистанционным вводом текущих данных в торпеды: угла растворения, угла поворота на цель и залпа, что само по себе являлось новинкой;

б) артиллерийское — один 2-ствольный 25-мм автомат на носовом барбете; одна 2х57мм полуавтоматическая артустановка на кормовой платформе (на первых подводных лодках серии — одноствольная 100мм/57кал).

В последующем сначала кормовая, а затем и носовая артустановки были сняты, а архитектуре корпуса приданы обтекаемые формы;

— устройство РДП (работа дизеля под водой), ранее выполненное на одной выдвижной шахте забора воздуха и выброса отработанных газов; в последующем газопровод РДП вынесен на стационарный «триб» щелевого типа в кормовой части ограждения рубки. Устройство обеспечивало лодке ход 5–6 уз на глубине 7–8 м при волнении моря 5–6 баллов, но требовало большого искусства рулевых-горизонтальщиков и особого внимания ходовой вахты во избежание провала на глубину, чреватого гибелью корабля;

— радиолокационная станция «Флаг» кругового обзора и поисковая станция «Анкер» на выдвижных антеннах обеспечивали: навигационное ориентирование на расстояниях до 40 миль, обнаружение надводных кораблей — до 10 миль, обнаружение работы «чужих» РЛС — на расстояниях до 30 миль;

— пассивная шумопеленгаторная станция «Феникс» с хорошей акустической базой, активно-пассивный высокочастотный гидро-

локатор с поворотной антенной «Тамир-5Л» обеспечивали: обнаружение надводных кораблей на дистанциях до 100–120 кабельтовых, шумов подводных лодок дизельных под электромоторами – до 5–6 (атомных под ГТЗА – до 25–30) кабельтовых, звукоподводную связь – до 60 кабельтовых;

– радиосвязь обеспечивалась: в направлении «подводная лодка – берег» аппаратурой сверхбыстродействия «Акула» через выдвижную антенну ВАН; в радионаправлении «берег – подводная лодка» прием длинноволновых передач в подводном положении.

Инженерными новинками также были: устройство трех отсеков «живучести» (1, 3 и 7) с оборудованием их приспособлениями для обеспечения выхода личного состава из затонувшей ПЛ способом декомпрессии (через рубочные люки или торпедные аппараты) с глубин до 100 (реально – до 60) м.

В период с 1951 года до 1957 год было построено 236 подводных лодок этого проекта. Кроме того, секции и компоненты еще 21 ПЛ были отправлены в КНР для сборки на китайских верфях. В последующие годы было построено 75 подводных лодок с различными узкими спецификациями (проекты 640, 644, 665 и др.).

Серия этих подводных лодок являлась «рекордной» за историю всех флотов мира. В период «кораблестроительной лихорадки» отдельные властные стратеги мыслили довести число спущенных подводных лодок до 1200. В наиболее интенсивный «пиковый» период 1954–1956 годов самый мощный завод «Красное Сормово», впервые применив секционный метод сборки корпусов с «начинкой» отсеков механизмами и арматурой, спускал на воду до 35–40 лодок ежегодно, а в форсированном режиме был в состоянии довести мощности до 150 (по другим данным, до 300) подводных лодок в год. Всего завод «Красное Сормово» построил 146 подводных лодок, переключив строительные мощности на лодки других проектов.

Во втором периоде программы (1957–1965 гг.) часть построенных подводных лодок этого проекта (38 из 215) передана флотам «дружественных» стран «социалистического лагеря» или «третьего мира» (Польша, Болгария, Албания, Египет, Сирия, Куба и Индонезия), часть модернизирована под проект 613-В с целью увеличения автономности в 1,5 раза. Две подводные лодки были переоборудованы для Минрыбхоза и известны под названием «Северянка» и «Славянка».

Подводные лодки этого проекта оказались достаточно технически надежными и живучими: за 40 лет службы в составе флотов

погибла только одна III этого проекта – С-178 в 1981 году, и та по халатности командного состава, но не по вине конструкторов или кораблестроителей<sup>1</sup>.

По завершении цеховой сборки подводные лодки на заводе «Красное Сормово» вывозились на транспортных тележках (в технически готовом исполнении) и при спуске «сбрасывались» лагом к воде, полностью погружались и всплывали в положение «вань-ка-встанька».

После проверки и доснаряжения подводные лодки в транспортных док-камерах (а в весенние половодья – «парными связками») буксировались вниз по Волге на Астраханский рейд, откуда самостоятельно переходили по Каспию на испытательную базу завода в Баку (Азербайджан).

С завершением интенсивной программы заводских и государственных испытаний в Баку подводные лодки совершали переход на Астраханский рейд, где поднимались в док-камеры, тщательно маскировались и буксировались вверх по Волге, Мариинской системе и далее: либо по Беломоро-Балтийскому каналу на Северный, либо по Ладожскому озеру и Неве – на Балтийский флот. Вот тогда-то и проявились «гениальные предвидения» Петра Первого и Сталина.

На этом этапе сообщение с берегом прекращалось, а лихие подводники разглядывали матушку-Россию из-под брезента. С прибытием на Север предназначенные к переводу на Тихоокеанский флот подводные лодки становились в док, где им наваривали «ледовые шубы» и ставили чутунные ледовые винты. Затем лодки в составе арктических караванов следовали за ледоколами в составе экспедиции особого назначения (ЭОН) до бухты Провидения и далее Беринговым морем до Петропавловска-Камчатского. В зависимости от ледовой обстановки некоторые перергонные караваны задерживались на зимовку в Тикси, некоторые «проскакивали» за одну летнюю навигацию. Безусловно, все эти переходы совершались далеко не в курортных условиях.

Поскольку наиболее ранняя и многочисленная серия лодок явилась исходной конструкторской базой для строительства дизельных подлодок других, более «свежих» проектов, уместно отметить такой немаловажный фактор, как обитаемость и бытовая обеспеченность экипажей этих субмарин. Ведь в те годы бытовал лозунг «все для блага человека».

---

<sup>1</sup> Вторая лодка этого типа С-80 (проект 640) погибла в 1962 году в Баренцевом море.

Основным недостатком подводных лодок проекта 613 являлась неудовлетворительная обитаемость; это тем более существенно, поскольку эти лодки заранее планировались для действий в удаленных районах Северного и Дальневосточного театров, из глухих бухт и отдаленных рейдов.

Только командир ПЛ, его заместитель по политчасти и командир БЧ-5 имели пеналы-каютки размером 1,7 на 0,8 м; остальные офицеры ютились на диванчиках и их откидных спинках. Отдельные матросы («боевые номера») вообще не имели штатных мест для отдыха.

Особые проблемы возникали при размещении сверхштатного состава (командование соединений, офицеры штабов и политотделов, дублиеры и матросы-ученики). Существовали жесткие приказы, запрещающие принимать на борт свыше 10% от штатного состава экипажей.

Отсечный микроклимат также оставлял желать лучшего. Средства химической очистки воздуха (регенерация) были малоэффективны и взрывоопасны. Отсутствие отсечных кондиционеров (на американских лодках они надежно функционировали с начала 40-х г.) приводило к температурному изматыванию и ослаблению личного состава. Оно и понятно: лодки проектировались для действий в прилегающих сравнительно холодных морях. И эти проблемы проявились сразу и резко, когда дизельные подводные лодки вышли далеко за пределы зон своего оперативного предназначения и начали действовать в субэкваториальных районах (например, в зонах течений Гольфстрим и Куросио).

При плаваниях в зимний период в «холодных» прилегающих морях в концевых торпедных отсеках изоляция корпуса покрывалась льдом, а в южных морях температура среды в наиболее «холодных» отсеках доходила до +50–55 °С при 90–95%-ной влажности. В обстановке «парной бани» и «гнилого воздуха» brave подводники плавали продолжительное время и выполняли учебные и боевые задачи.

Медицинское обслуживание не соответствовало условиям быта и деятельности экипажей. Корабельные медики (в начальный период, по аналогии с ПЛ довоенного периода – фельдшеры, впоследствии уже врачи-хирурги с академическим уровнем) не имели ни собственных кают, ни мест для профилактики заболеваний личного состава. Все их профессиональное «богатство» заключалось в хирургической укладке и отсечных аптечках-ящиках. Для хирургических (травматических и полостных) операций приспособлялся обеденный стол кают-компания (обычно на время операции подводная лодка уходила на глубину, а при невозможности

погружения оперируемые закреплялись «по-штормовому»). «По закону подлости» получалось так, что почти все операции аппендицита приходились именно на морские, а не базовые условия. Все это в совокупности приводило к высокой заболеваемости личного состава (в основном в простудно-легочных, кожно-эдемных и травматических формах).

Но все «бытовые претензии» нельзя отнести к конструкторам: последние проектировали подводные лодки в соответствии с тактико-техническим заданием на ограниченный радиус, а средние дизельные подводные лодки в соответствии с геополитикой государства вышли на оперативный простор Мирового океана. Большая разница. Справедливости ради — у немецких подводников обитаемость была не лучше. А требования к чистоте — хуже.

Средние подводные лодки проекта 613 были хорошо управляемы и малошумны в подводном положении, обладали удовлетворительными мореходными качествами в надводном (крейсерском) положении. В штормовых условиях подводные лодки сравнительно хорошо «отыгрывались» в море на волнении 6–7 баллов, в океане при высоте волны 10–12, иногда 15 м, однако на встречной волне принимали на ходовой мостик огромные массы воды, грозящие разрушениями и смывом личного состава. Были случаи, когда жестокие штормы буквально «обдирали» ограждение рубок, а с приходом в базу лихие командиры подавали команды, высовываясь из верхнего рубочного люка, как гуси из корзины. В целях предотвращения гибели верхней ходовой вахты впоследствии в заводских условиях на рубки наваривались рельсы жесткости для крепежа страховочных поясов (заимствованных у пожарных).

На волне в «мордотык» лодки «резали» волну, принимая на себя всю тяжесть ударов, особенно в морях с крутым и коротким волнением: Баренцевом, Чукотском, Беринговом и Охотском.

Лодки плохо управлялись при плавании в штормовом море под РДП на встречной и особенно догонной волне. После гибели океанской ПЛ К-129 в 1968 году приказом ГК ВМФ режим РДП для лодок боевой службы был запрещен.

При плановом сроке службы 20–25 лет подводные лодки проекта 613 находились в строю до 30–35 лет, после чего становились в консервацию. На 1991 год в консервации находилось до 45 единиц; в последующем большинство из них продано в зарубежные страны на металлолом.

Следует отметить, что именно эти подводные лодки явились практической школой для подготовки командного состава под-

водных лодок практически всех последующих серий, как дизельных, так и атомных 1-го и 2-го поколений.

По многочисленным высказываниям офицеров атомных подводных крейсеров, командиры-дизелисты («зубры») являлись непререкаемыми авторитетами для более молодого поколения командиров «атомарин».

Средние подводные лодки проекта 633 («Ромео»)

Наиболее удачные из всех проектов дизельных подводных лодок – нечто среднее между проектом 613 («Виски») и проектом 611 («Зулу»).

Строились на заводе «Красное Сормово» с 1957 года по 1961 год общим числом – 20 единиц (только для Черноморского флота и иностранных флотов Средиземноморского бассейна (Египет, Алжир, Сирия и Болгария)).

Главные конструкторы – З.А. Дерибин, А.К. Назаров и Е.В. Крылов.

По советским чертежам большое число этих подводных лодок строила КНР, в том числе для Северной Кореи и Египта.

Водоизмещение 1330/1730 куб.м, глубина погружения 170 м, наибольшие скорости – надводная 15,5 уз, подводная 13 уз. Автономность – 60 суток.

На этой подводной лодке были внедрены технические новшества: более совершенная система воздуха высокого давления, позволяющая выполнить аварийное продувание главного балласта из концевых отсеков; малощумные винты в специальных насадках; впервые на подводной лодке установлено размагничивающее устройство; применена новая система управления торпедной стрельбой, которая при совместной работе с новыми гидроакустическими станциями позволяла выполнять торпедные атаки в режиме автоматического сопровождения цели (с больших глубин) и действовать в составе тактических групп.

Характерной особенностью архитектуры ПЛ являлась башенная надстройка на рубке для телескопических перископов и шахты РДП, что позволило увеличить перископную глубину до 10 м, а это резко повысило управляемость ПЛ в штормовых условиях.

Словом, на лодке этого проекта внедрены такие технические новшества, которые дали основания считать проектирование ее существенным шагом вперед в области создания дизельных торпедных подводных лодок.

### **Дизельные подводные лодки в 1957–1965 годах**

Характерно, что этот второй период хронологически почти совпадает с утверждением у власти Н.Хрущева, с уходом с воен-

но-политической арены таких авторитетов, как маршал Г. Жуков и адмирал Н. Кузнецов, и восхождением к руководству Военно-Морским Флотом адмирала С. Горшкова.

Безусловно, смена политического и военного руководства означала многое и прямым образом повлияла на дальнейшие программы строительства ВМФ, в том числе и подводного. Приоритет отныне принадлежал вновь создаваемому атомному флоту, ракетным и авианесущим надводным кораблям.

Этот период характерен внедрением в корабельное строительство первых достижений научно-технической революции в области ракетно-ядерного оружия, космических программ, атомной энергетики и электроники.

Н. Хрущев, глава советского государства и монополист в области руководства коммунистической партией, безоговорочно уверовал в возможности ядерного и ракетного оружия и считал, что дорогостоящий надводный флот является не более чем обузой в военном бюджете страны, и только подводные лодки (в силу их относительной «дешевизны» и способности создать скрытную угрозу в Мировом океане) являются одним из компонентов военной силы государства, способной обеспечить стратегический баланс сил в противостоянии двух систем. Вот его заявление на сессии Верховного Совета 14 января 1960 года:

«Подводный флот приобретает исключительно важное значение, в то время как надводные корабли не играют больше той роли, которую они имели в прошлом» (то есть в последней войне. — Н. Ч.).

Позднее в мемуарах он писал: «Не подлежало сомнению, что с подводными силами мы могли топить американские авианосцы, если бы они (американцы. — Н. Ч.) начали войну...»

В практическом плане эта позиция выразилась в замораживании программ надводного кораблестроения, разоружении и частичном уничтожении надводных кораблей и катеров (как, впрочем, и боевой авиации), сворачивании программ подготовки офицерских кадров «надводного флота», а с другой стороны — расширении программ строительства дизельного и создания атомного флота. Немногие предвидели, что этот «новаторский» зуд приведет к еще большим затратам бюджетных средств.

Главкомандующий ВМФ адмирал флота С. Горшков смотрел дальше: «Дизельные подводные лодки являются совершенными и мощными кораблями, и они безусловно найдут широкое применение и в современных условиях.

Даже теперь, когда мы рассматриваем состояние подводного кораблестроения в свете огромных достижений научно-техничес-

кого прогресса, нельзя не признать той важной роли, которую сыграл опыт создания дизельных подводных лодок послевоенной постройки, позволивший решить множество проблем научного и технического характера при переходе к строительству новых, атомных подводных кораблей», — писал он в своем труде «Морская мощь государства».

Но атомный (многоцелевой и ракетный) ударный флот «виделся» в обозримом будущем. А пока роль «защитника государственных интересов Советского Союза в Мировом океане» должен был выполнять дизельный подводный флот на большую операционную глубину. Этой концепции и отвечал второй этап строительства дизельных подводных лодок, в основном больших, то есть океанских.

В этот период основной упор был сделан на строительство больших торпедных ПЛ проекта 641, подводных лодок с крылатыми ракетами проекта 651 и баллистическими ракетами проекта 629, а также средних ПЛ проекта 633 и модернизации подводных лодок проекта 613.

### **Большие подводные лодки проекта 611 («Зулу»)**

Строились в 1952–1955 годах на морских верфях — завод «Судомех» (Ленинград) и в Молотовске (Северодвинске). Всего построено 26 единиц. Главный конструктор — С.А.Егоров.

Это были первые после второй мировой войны большие подводные лодки ВМФ СССР.

Проектирование их началось сразу после войны; часть технических идей также заимствована с немецких ПЛ серии XXI; в целом же технические решения мало отличались от проекта 613.

Подводные лодки проекта 611 («Зулу») имели водоизмещение 1861/2600 тонн, трехвальную дизель-электрическую установку по той же схеме: дизель 37-Д — электромотор ПП-101 — линия вала — винт. Надводная скорость — до 18, подводная — до 16 уз (при работе всех трех линий валов). Автономность — до 60 суток.

Одна из лодок была переоборудована под первую в мире ракетную лодку-носитель баллистических ракет Р-11ФМ с дальностью полета до 350 км (прототип армейской ракеты «Скал»). Один из первых в истории ВМФ ракетный пуск БР выполнен 6 октября 1958 года подводной лодкой (проект АВ-611) под командованием капитана 2-го ранга В.А.Дыгало (ныне контр-адмирал в отставке). Ракета по баллистической кривой попала прямо в полигонный щит. Стрельба находилась под личным контролем Н.Хруще-



ва и вызвала острый резонанс и ажиотаж среди недремлющих иностранных разведок.

Успешный морской пуск этой ракеты, по-видимому, «спровоцировал» отказ ВМС США от крылатых ракет «Регулус» и подстегнул разработчиков в форсировании программы «Полярис».

Пять подводных лодок проекта 611-АВ (по терминологии НАТО, «Зулу-5») были построены как носители баллистических ракет «Р-11ФМ» и имели по две вертикальные шахты в ограждении рубки.

Четыре подводные лодки были переоборудованы для океанографических исследований по программе М! (международного геофизического года) и получили открытые названия «Лира», «Марс», «Вега» и «Орион».

Торпедные (непереоборудованные) подводные лодки этой серии в процессе реализации кораблестроительной программы впоследствии были «вытеснены» более перспективным проектом 641 («Фокстрот»).

К 1990 году все подводные лодки проекта 611 сданы на слом.

### **Большие подводные лодки проекта 641 («Фокстрот»)**

В основном строились на заводе «Судомех» и Ново-Адмиралтейский (Ленинград) с 1958 года и частично на заводе № 402 (Северодвинск) в 1962 году. Всего построено 58 подводных лодок для советского ВМФ и 17 для «дружественных флотов» (Куба, Индия, Ливия).

Главные конструкторы — Е.А.Егоров и З.А.Дерибин.

Основные тактико-технические характеристики:

Водоизмещение 1950/2400 тонн, предельная глубина погружения 300 м. Лодка двухкорпусная, трехзальная.

Двигатели: надводного хода — 3 дизеля 37-Д на первых, 42-Д последующих номерах обеспечивали скорость до 16 уз; 3 главных электромотора ПП-102 обеспечивали подводную скорость до 15,5 уз. Устройство РДП обеспечивало плавание на перископной глубине со скоростью до 8 уз. Запас топлива до 460 т (усиленный) обеспечивал дальность плавания до 20 000 миль и автономность до 90 суток.

Вооружение: 10 торпедных аппаратов (6 носовых, 4 кормовых), запас торпед — 22.

Новинками являлись: откидная радиоантенна «Ива», резко увеличившая радиус связи, более мощная активно-пассивная гас «Арктика-М» вместо «Тамир-5Л», новый торпедный автомат стрельбы «Ленинград».

По существу, эти подводные лодки явились дальнейшим развитием ПЛ проекта 611 («Зулу») и не были «новым словом» в подводном кораблестроении.

Несмотря на большие в сравнении со средними ПЛ размеры, эти подводные лодки имели худшую обитаемость (в 1968 году на двух подводных лодках при выполнении задач противолодочной боевой службы в Филиппинском море имели место шесть тепловых ударов и одна «тепловая» смерть среди личного состава).

Тем не менее подводные лодки этого проекта более 30 лет активно несли «нескрытную» боевую службу в Средиземном море (Северный флот) и западной части Индийского океана (Тихоокеанский флот); часть из них после дооборудования выполняла походы на гравиметрические съемки в северной и южной частях Тихого и южной части Индийского океанов в походах продолжительностью до 6–8 месяцев. Эти подводные лодки имели присвоенные в соответствии с «программой МГТ» «звездные» названия «Глобус», «Сатурн», «Сириус» и др.

#### **Большие подводные лодки-спасатели проекта 940 («Индия»)**

Построены 2 единицы заводом в Комсомольске-на-Амуре для Тихоокеанского и Северного флотов.

Эти подводные лодки предназначались для спасения экипажей подводных лодок, затонувших в прибрежных районах. Несли по 2 глубоководных спасательных аппарата. Кроме того, специальные носовые конструкции предусматривали использование подводной лодки-спасателя способом жесткой сцепки «нос в нос» с затонувшей подводной лодкой для обеспечения безшлюзового перехода личного состава из аварийной в лодку-спасатель.

Водоизмещение 3900/4800 тонн, вооружение отсутствует.

К сожалению, практический опыт использования подлодок этого проекта на Тихоокеанском флоте дал сомнительные результаты. Базирувавшаяся в бухте Улисс ПЛ-спасатель в 1981 году в идеальных для себя условиях (расстояние 5 миль до места гибели ПЛ С-178, глубины ровные до 60 м) не смогла осуществить сцепку «ПЛ-ПЛ» из-за покладки под углом к затонувшей подводной лодке. В результате «способствовала» гибели части подводников, ожидавших в полузатопленном отсеке окончания соединительных манипуляций и потерявших физические силы от переохлаждения.

### **Дизельные подводные лодки в 1966–1988 годах**

Еще до начала этого периода обозначилось, а в последующем стало явным отставание Военно-Морского флота СССР от флота США и их ведущих партнеров в качественном развитии военноморских технологий.

Хотя главнокомандующий ВМФ адмирал С.Г.Горшков многократно подчеркивал мысль о создании хорошо сбалансированного океанского флота, на практике продолжалась количественная гонка в строительстве кораблей (и подводных лодок в том числе); к тому же военная прикладная наука и производственные возможности еще не позволяли выйти на качественный уровень предъявляемых требований.

Атомные подводные лодки первого поколения имели большую шумность и были оснащены устаревшими радиоэлектронными (в первую очередь – акустическими) комплексами.

Американцы добились резкого качественного скачка в областях:

- низкочастотной, а в последующем и инфразвуковой гидроакустики;

- создания «дальнобойных» универсальных комплексов обнаружения, классификации и применения ударного и противолодочного оружия (прицельного, самонаводящегося и впоследствии – высокоточного);

- внедрения инженерных технологий, обеспечивающих низкие уровни шумности и высокую маневренность (под водой) своих подводных лодок;

- создания и развертывания эффективной комплексной системы дальнего гидроакустического обнаружения наших подводных лодок и скрытного за ними слежения в готовности к уничтожению на дальностях, превышающих контробнаружение и ответные действия.

Уже в самом начале гонки в области подводного кораблестроения американцы перешли к обтекаемой «альбаковоровской» архитектуре корпусов подводных лодок, технологической ликвидации всех механических и турбулентных источников шумности.

Наши же дизельные подводные лодки «второго периода», как и атомные подводные лодки «первого», имели традиционную веретенообразную форму корпусов, низкую технологию двигателей и движителей и, как следствие, обнаруживались на больших расстояниях, если следовали на повышенных скоростях. В результате наше подводное кораблестроение в начале «третьего» периода приобретало «догонные», то есть копирующие формы.

В условиях, когда все большее значение приобретала не традиционная надводная, а глубинная противолодочная война, наш дизельный подводный флот первого и второго послевоенных периодов строительства отставал от ее требований в еще большей степени.

Дизельные многоцелевые (следовательно, и противолодочные) подводные лодки проектов 613, 641 и др., имея сравнимые с американскими ПЛ уровни подводной шумности, были оснащены гидроакустическими комплексами высокочастотного спектра и имели малые дальности обнаружения и низкую поисковую производительность в борьбе с лодками противника. Короче говоря, в борьбе за «первый залп» (упреждающий удар) могли быть использованы в ограниченных условиях (например, в «подводных засадах»). В остальных равных условиях они становились малоэффективны, а подчас и бесполезны.

Поэтому в «третий период» (1966–1988 гг.) нашими заводами строились дизельные подводные лодки, отвечающие принципиально новым требованиям: малозумность и высокая маневренность под водой, большие дальности обнаружения подводных лодок противника, автоматизация процесса скоротечной «дуэльной» атаки под водой.

В определенной степени этим требованиям отвечали подводные лодки «переходного» проекта 641-Б и в наибольшей степени подводные лодки проекта 877 («Варшавянка»).

### **Большие противолодочные подводные лодки проекта 641-Б («Танго»)**

Строились на заводе «Красное Сормово» с 1972 года по 1982 год. Всего построено 18 единиц.

Главные конструкторы — З.А.Дерибин, Ю.Н.Кормилицын.

При проектировании в значительной степени использовались базовые технические характеристики проекта 641 («Фокстрот»). Принципиально новыми решениями были: новое гидроакустическое вооружение, боевая информационная управляющая система, более совершенный навигационный комплекс, обеспечивающий плавание и использование оружия в высоких широтах. Подводная лодка оказалась самой малозумной для того времени.

На подводной лодке были улучшены условия обитаемости: размещение офицеров в двухместных каютах, обеспечение всего личного состава спальными местами (в том числе 50% старшин и матросов — в каютах).

## **Средние дизельные противолодочные подводные лодки проекта 877 («Варшавянка», «Кило»)**

Они созданы как исключительно противолодочные подводные лодки («субмарины-киллеры»). С 1982 года построено 24 единицы для отечественных флотов; строилось для флотов «дружественных» стран еще 14 (Индия — 6, Польша — 1, Алжир — 2, Румыния — 2, фактически продана — 1, Иран — 2. Строительство их продолжается.

Заводы: в Комсомольске-на-Амуре, «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде, Адмиралтейский (Санкт-Петербург).

Главный конструктор — Ю.Н. Кормилицын.

«Варшавянка», по существу, является современной дизельной подводной лодкой нового поколения. Предназначена для борьбы с подводными лодками противника (в том числе и современными атомными) во внутренних и окраинных морях и близких морских зонах, а также с кораблями и судами противника самостоятельно и во взаимодействии с другими силами флота.

Малозумна, обладает хорошими скоростными и маневренными характеристиками, оснащена современным радиоэлектронным вооружением и системами автоматизированного управления и применения оружия.

Основные тактико-технические характеристики:

Водоизмещение 2300/3076 тонн, корпус «альбакововского» (каплевидного) типа. Скорость полного подводного хода — около 19 узлов.

Отличительная особенность ГЭУ: два дизель-генератора по 1500 кВт, главный гребной электродвигатель мощностью 5500 л.с. на одну линию вала с 6-лопастным винтом большого диаметра.

Вооружение: 6 носовых торпедных аппаратов (запас торпед — 12) с дистанционным управлением подготовки к стрельбе и перезарядки. Отдельные подводные лодки вооружены переносными ЗРК «Стрела-2М» с кранцами первых выстрелов.

«Варшавянка» в своей службе перешагнула рубеж XX–XXI веков. Несомненно, она станет исходным образцом для создания новых подводных лодок будущих флотов.

Сегодня все большее число «морских авторитетов» (и американских в том числе) считают, что будущее принадлежит равно атомным и дизельным подводным лодкам. Учитывается опыт дорогостоящей постройки, сложность эксплуатации энергетических установок и особенно утилизации при разоружении (с какой столкнулись моряки ВМФ России в ходе конверсии и разоружения современных атомных подводных монстров). При решении чисто морских задач (противолодочная борьба, уничтожение надводных

кораблей и судов) в ограниченных районах современные дизельные подводные лодки не менее эффективны, но более экономичны («рентабельны» по определению американцев), чем атомные.

## **Еще раз о «фокстротах»**

**Игорь Боечин**

Несколько лет назад мне довелось побывать на одной из баз Северного флота. Проходя вдоль бухты, я заметил лежащие у берега полузатопленные, проржавевшие подводные лодки с характерными обтекателями гидролокаторов над форштевнем и высокой рубкой.

— Списанные... Вот только разделить их некому, да и денег нет для этого, — сокрушенно заметил мой спутник, и добавил: — А ведь совсем недавно эти субмарины считались одними из лучших в мире подводных дизель-электроходов...

Их история началась во второй половине 50-х годов, когда настала пора заменить первые послевоенные корабли проекта 611. В то время уже разворачивалось строительство атомных лодок, но, в отличие от американцев, отдавших предпочтение ядерным силовым установкам, у нас не пренебрегали и классическими. Хотя бы потому, что гребные электродвигатели обладают существенным преимуществом: они менее шумны, нежели турбозубчатые агрегаты атомных лодок. Новые большие лодки предназначались, как и их предшественницы, для борьбы с потенциальным противником на дальних коммуникациях, минных постановок, разведки, прикрытия своего судоходства. Однако должны были обладать большими автономностью, дальностью плавания, глубиной погружения, новыми торпедами и минами, улучшенными условиями для службы и жизни экипажей.

По проекту 641, разработанному под руководством главного конструктора С.А. Егорова, а потом З.А. Дерибина, удобообтекаемый корпус выполнили с небольшой седловатостью, заостренным, скошенным форштевнем, чтобы улучшить мореходность в надводном положении. Впереди разместили обтекатель гидролокатора и шумопеленгатора, внизу носовой части устроили выгородки для этой аппаратуры. Первый отсек был торпедным, с 6 аппаратами, из которых можно было стрелять с глубины до 80 м; второй — жилым, в нем под настилом находились аккумуляторные батареи повышенной емкости; в третьем традиционно располагался центральный пост; в четвертом, как и во втором, было

жилье и аккумуляторы. В пятом стояли дизели и генераторы, в шестом — гребные электродвигатели, седьмой, кормовой, тоже был торпедным. Отражение рубки спроектировали довольно высоким, над ним не выступали перископы и антенны, в обтекателе находились шахты устройства для работы дизелей под водой и газоотвода.

Вооружение состояло из 6 носовых и 4 кормовых аппаратов, которые позже на некоторых лодках оснастили системой быстрой перезарядки, боезапас насчитывал 22 торпеды, вместо части их при необходимости брали мины. Данные для стрельбы выработывались комплексом «Ленинград-641».

В силовую установку входили три четырехтактных дизеля 37Д с газотурбонаддувом (позже вместо них ставили 2Д-42), смонтированные в звукоизолированных выгородках. Они вместе с генераторами вырабатывали энергию для двух бортовых электродвигателей ПГ-101 мощностью по 1350 л.с., среднего ПГ-102 в 2700 л.с. и 140-сильного ПГ-104 для экономичного хода. Все они работали на 3 гребных винта изменяемого шага. Кроме того, дизель-генераторы служили и для подзарядки аккумуляторов.

Новым было гидроакустическое, радио- и локационное оборудование. К нему относились радиолокатор обнаружения надводных целей «Флаг», гидроакустическая станция МГ-10, принимавшая сигналы чужих «асдигов», «Арктика-М», действовавшая в активном режиме, аппаратура «Свет-М», фиксирующая импульсы чужих гидролокаторов, система звукопроводной связи и средства радиотехнической разведки «Накат».

3 октября 1956 года в Ленинграде заложили головную лодку 641-го проекта, 28 декабря следующего года ее спустили на воду, и в декабре 1958 года она вступила в строй. Корабли этого проекта строили в Ленинграде, на заводах «Судомех» и Адмиралтейском. Всего флот получил 58 субмарин, которым обычно присваивали индекс В (большая) и номер. Впрочем, были и именные, например В-4 «Челябинский комсомолец», В-26 «Ярославский комсомолец», В-405 «Тюменский комсомолец», причем экипажи для них старались комплектовать из новобранцев, призванных в тех областях страны, чьи центры считались шефами «своих» кораблей. Хорошая была традиция, заложенная еще в Великую Отечественную, вот только после ликвидации комсомола от нее отказались. Да и призывников стало куда меньше...

В НАТО новым «букам» присвоили кодированное название «Фокстрот». Кроме советского флота, эти лодки поставлялись за границу. В частности, Польше (там лодка получила историческое название «Ожел»), Ливии. Кубе — несколько измененные субма-

рины проекта 641К. В 1965 году Индия заказала восемь лодок, переданных до 1975 года. Их оборудовали дополнительными кондиционерами, увеличили запас пресной воды, а проект обозначили 641 И.

Спустя некоторое время на части лодок обновили оборудование и вооружение, однако это сочли недостаточным, и было решено провести более глубокую модернизацию. Усовершенствованный проект 641Б подготовили под руководством главного конструктора З.А. Дерибина, а с 1974 года работу над ним возглавил Ю.Н. Кормилицын. Применили усовершенствованную гидроакустическую и радиолокационную аппаратуру, автоматизировали ряд систем, на 20% увеличили боекомплект. Новая навигационная система обеспечивала действия в высоких широтах, в том числе в Арктике. Для снижения и без того небольшой шумности механизмы установили на амортизаторах, трубопроводы покрыли звукоизолирующим материалом. В распоряжение командира предоставили автоматизированную боевую информационно-управляющую систему (БИУС), которая, учитывая местонахождение корабля, окружающую обстановку, сведения о положении целей, самостоятельно подготавливала данные для стрельбы. Силовая установка изменилась незначительно – те же три дизеля по 1900 л.с., два гребных электродвигателя по 1350 л.с., еще один мощностью в 2700 л.с. и 140-сильный электромотор экономического хода. Аккумуляторные батареи разделили на 4 группы. Обтекатель гидролокатора, оказывавший дополнительное сопротивление набегающему потоку, убрали и встроили его в носовую оконечность, которую выполнили овальной, без скошенного форштевня, как было у предшественницы. Торпедные аппараты оставили только впереди.

Офицеров разместили в двухместных каютах, каждому старшине и матросу предоставили индивидуальное спальное место.

20 мая 1972 года горьковский завод «Красное Сормово» сдал флоту головную Б-380 «Горьковский комсомолец», за нею до 1980 года последовало 17 однотипных субмарин, которым в НАТО присвоили кодированное обозначение «Танго».

...Американцы во второй половине 50-х годов переключились на создание подводных атомыходов. Правда, в 1956 году подняла флаг «Дартер» водоизмещением 1620/2390 т, вооруженная 8 торпедными аппаратами и предназначенная, главным образом, для исследования высоких (до 25 узлов) скоростей в подводном положении. В 1959–1960 гг. к ней присоединились три корабля типа «Барбел» (1750/2637 т, такая же скорость, 6 торпедных аппаратов), рыбообразные корпуса которых оказывали минимальное



сопротивление набегающему потоку. Они опять-таки послужили для разнообразных исследований.

...Наиболее близкими к советским подводным лодкам проекта 641 и 641Б были английские, типа «Порпойс». Восьмерку таких построили в 1957–1961 гг., опять-таки взяв за образец архитектуру немецкой XXI серии. «Порпойсы» отличались тщательно «зализанным» легким корпусом, торчащим над заостренным форштевнем обтекателем гидролокатора и высоким, почти прямоугольным, ограждением боевой рубки.

Вооружение английские конструкторы разместили традиционно — 6 аппаратов в носу и 2 в корме, боекомплект был внушительным, три десятка торпед. Дизель-электрическая силовая установка обеспечивала сравнительно высокую подводную скорость в 17 узлов. Из кораблей этого типа приобрел известность «Финвал» — в 1961 году он, вместе с лодкой другого проекта, совершил поход в Северный Ледовитый океан. Предварительно корабли оборудовали телевизионными установками, предназначенными для наблюдения из-под воды за арктическими льдами и особой выдвижной шахтой, выполнявшей роль универсального шнорхеля. В том походе британские моряки тренировались в поисках «неприятельских» субмарин в столь необычных для них условиях.

В 1959–1967 гг. англичане изготовили 13 кораблей типа «Оберон», своего рода усовершенствованный «Порпойс». На них впервые применили пластмассу для изготовления надстройки, внедрили централизованную систему управления, своего рода аналог нашего БИУСа, навигационную аппаратуру, связанную с радиолокатором, активную, пассивную и буксируемую гидролокационные станции, комплекс разведки и целеуказания. Сначала торпедные аппараты располагались как на «Порпойсе», но потом сочли достаточным ограничиться носовыми, а кормовые на одних лодках демонтировали, на других законсервировали.

Два дизель-генератора и столько же гребных электродвигателей приводили пару винтов регулируемого шага диаметром по 2,1 м. Аккумуляторные батареи скомпоновали в двух группах.

Подобно «Порпойсам», «Обероны» предназначались для охоты за чужими (читай советскими) подводными лодками. Британские субмарины экспортировали или делали по иностранным заказам. В частности, в 1963–1971 гг. для Австралии изготовили 6 кораблей типа «Оберон», которые имели по 6 торпедных аппаратов, приспособленных под американские торпеды и реактивные снаряды. В 1977–1985 гг. австралийские лодки прошли модернизацию на верфи компании «Виккерс» в Сиднее.

С 1962 года англичане поставили три лодки того же типа Канаде, которые в 1980–1984 гг. также были обновлены. Помимо того, по мере пополнения Королевского флота новыми субмаринами, англичане предлагали «Обероны» другим государствам. Так, в 1972 году три продали Бразилии, в 80-е годы по две предоставили Чили, Малайзии и Египту. В общем, к 1992 году в британском флоте осталось всего с полдюжины модернизированных субмарин типа «Оберон». По сообщениям иностранной печати, к 1995 году их предполагалось окончательно исключить из списков.

Вместо постскриптума: подводной лодки 641-го проекта принадлежит единственная победа в реальной дуэли «лодка-лодка», когда обе субмарины находились под водой. По неофициальным данным, индийская подводная лодка «Кайдхери» (типа «фокстрот») торпедировала в ходе индо-пакистанского военного конфликта пакистанскую подводную лодку «Гази». Это произошло в декабре 1971 года.

## СОДЕРЖАНИЕ

### Вместо вступления

Четвертая эскадра .....	7
Средиземноморская эскадра .....	15
Командиры подводных лодок .....	20
Полярный .....	24

### Часть первая

#### ЖУРНАЛ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

Герои Саргассова моря .....	33
Первый после Бога .....	56
Взрыв у третьего причала .....	70
Суд да дело .....	80
Пожар в подводном положении .....	100
«Кофе лаптем не хлебаем..» .....	111
Поклон кораблю .....	116

### Часть вторая

#### ЭСКАДРА В ЛИЦАХ

След перископа .....	123
Стреляющий адмирал .....	136
Подводная дуэль .....	141
«Есть в русском офицере обаяние...» .....	148

**Часть третья**  
**ХОДИЛИ МЫ ПОХОДАМИ**  
Записки командиров

<i>И. Паргамон</i>	
С-19: курс на ядерный взрыв .....	156
Год в Средиземном... ..	164
<i>А. Михайловский</i>	
Полпланеты за 75 суток .....	169
<i>М. Мальков</i>	
«По местам стоять! Под экватор погружаться!» ....	182
<i>Г. Костев</i>	
Как подлодки на Колыму попали .....	197
<i>М. Липницкий</i>	
Вот так и служили .....	204
<i>П. Романенко</i>	
Вся жизнь — дальний поход .....	209
<i>В. Чернавин</i>	
Под лед — на полный радиус .....	214
<i>Л. Чернавин</i>	
Средиземное море мое... ..	218
<i>В. Ануфриев</i>	
Гроза над морем .....	224

**Часть четвертая**  
**ИЗ ПОХОДНЫХ ДНЕВНИКОВ**

<i>А. Андреев</i>	
Письма с того света .....	231
<i>В. Акимов</i>	
Боевая служба: дни и ночи .....	240

**Часть пятая**  
**ТЕПЕРЬ ОБ ЭТОМ МОЖНО РАССКАЗАТЬ**

<i>Г. Касаткин</i>	
Как разбились шесть ящиков вина .....	263
<i>О. Маслов</i>	
По ком не звонил колокол. Спасательный .....	268

<i>Е. Сазанский</i>	
Пичка села...	270
<i>В. Баринюв</i>	
Происшествие по перечню «раз»	272

**Часть шестая**  
**ЕСТЬ ЧТО ВСПОМНИТЬ**  
Флотские байки

<i>А. Чесноков</i>	
Кое-что из жизни четвертой эскадры	279
<i>В. Стефановский</i>	
Моряки и корабли	298
<i>О. Абрамов</i>	
Предельная глубина	319

**Часть седьмая**  
**ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ЧЕТВЕРТОЙ ЭСКАДРЫ**

<i>А. Штыров</i>	
Основные типы дизельных подводных лодок	327
<i>И. Боечин</i>	
Еще раз о «фокстротах»	342

**Черкашин Н.А.**  
Ч 483      Черная эскадра. — М.: КУМ-ПРЕСС, 2003. — 352 с.,  
32 л. ил. на вкл.

«Черная эскадра» Николая Черкашина — это напряженно-трагическое повествование о моряках Северного флота, которые в тяжелейших условиях и с огромным риском для жизни выполняют свою «черную работу», подчас не получая за нее даже элементарной благодарности...

Это третья книга Морской коллекции «Совершенно секретно».

**ISBN 5-89048-125-8**

**УДК 08**

**ББК 84-4/68.54**

**Николай Андреевич Черкашин**

**ЧЕРНАЯ ЭСКАДРА**

Редактор *О. Рябова*

Технический редактор *Е. Кузьмина*

Корректор *Н. Вторушина*

Компьютерная верстка *Л. Фирсовой*

Компьютерная обработка иллюстраций *А. Андреев*

Налоговая льгота – общероссийский классификатор продукции  
ОК-005-93, том 2; 95 3000 – книги, брошюры.

ЛР № 00473 от 25.11.99.

Подписано в печать 29.09.03. Формат 84х108/32. Гарнитура таймс.

Печать высокая (вкл. – офсетная). Бумага писчая. Усл. печ. л. 21,84 (в т.ч. вкл. 3,36).

Уч.-изд. л. 23,37 (в т.ч. вкл. 3,8). Тираж 3 000 экз. Заказ № . С 158.

Набор и верстка выполнены ООО «КУМ-ПРЕСС».

103009, Москва, Б. Никитская ул., д. 22, офис 12. E-Mail: [topsec@online.ru](mailto:topsec@online.ru)

Отдел реализации: (095) 291-51-44, 290-04-38

Отпечатано на ФГУП ИПК «Ульяновский Дом печати».

432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14